



Dai Porti:

Venezia:

"...Focus su tariffe e servizi tecnico nautici..."
(Il Nautilus, Corriere Marittimo)

"...Grandi Navi, Agenti Marittimi ..."
(Corriere Marittimo, Informare, Seareporter)

Trieste:

"...Progetto Triesterailport ..."(Corriere Marittimo)

Genova:

"...Decreto Genova..." (Messaggero Marittimo, Il Secolo XIX, La Repubblica, Il Sole 24 Ore, Corriere Marittimo)

"...Torre Piloti ..."(La Repubblica)

"...Jolly Nero ..."(Il Secolo XIX)

Savona:

"...Prime torri faro al multipurpose di Vado..." (Messaggero Marittimo)

Marina di Carrara:

"...Parte l'MDC Dario Perioli..." (Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Darsena Europa..." (Messaggero Marittimo, The Medi Telegraph, Ferpress, Il Telegrafo, Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...riparte il Most delle Escala europea..."
(Messaggero Marittimo, Ferpress)

"...lavoratori a rischio..." (Messaggero Marittimo)

Napoli:

"...Naples Shipping Week..." (Seareporter)

"...Zone economiche speciali..."
(Corriere Marittimo, Messaggero Marittimo)

Gioia Tauro:

"...Presto un piano nazionale della portualità..."
(The Medi Telegraph, Ansa, Gazzetta del sud, Il Quotidiano delle Calabria, Gazzetta del Sud, Quotidianodel sud.it)

Altre notizie dai porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Newsletter C.I.S.Co

Port of Venice: Focus su tariffe e qualità dei servizi tecnico nautici come elemento di competitività

VENEZIA – Efficienza nei servizi tecnico-nautici e un più forte approccio imprenditoriale : su questi due postulati il porto di Venezia lancia la sua sfida ben consapevole che un porto aperto agli imprenditori è oggi la più importante rotta per attirare nuovi investimenti infrastrutturali, nuove compagnie di navigazione e nuovi traffici”.

“Servizi tecnico-nautici : tariffe e qualità dei servizi come elemento di competitività” è il tema del convegno organizzato dall’International Propeller Club Port of Venice col patrocinio dell’Autorità di Sistema Portuale dell’Adriatico Settentrionale che si terrà il 9 ottobre 2018 presso Venezia Terminal Passeggeri con inizio alle ore 16.30. Dopo il saluto introduttivo del presidente del “Port of Venice” Massimo Bernardo il direttore del Corriere Marittimo Lucia Nappi modererà il meeting che sarà aperto dalla relazione dell’avv.marittimista Anna Carnielli cui seguiranno le relazioni del presidente dell’ApdS Pino Musolino , del Contrammiraglio Piero Pellizzari comandante della Direzione Marittima del Veneto, della Capitaneria di Porto di Venezia e della Guardia Costiera, del Comandante Fiorenzo Milani v.presidente dell’associazione Piloti Marittimi Europei (EMPA) . del dr. Vincenzo Marinese presidente Confindustria Venezia-Rovigo e Delta lagunare, del dr.Alessandro Panaro responsabile ufficio Maritime and Mediterranean Economy, dell’ing. Alessandro Santi v.presidente Federagenti e presidente Associazione Agenti Marittimi del Veneto e del dr. Andrea Scarpa presidente Assosped Veneto. A seguire gli interventi dei responsabili dei vari settori dei servizi tecnico-nautici che operano nei porti di Venezia e Chioggia.

“In questo particolare momento di turbolenza della portualità lagunare penalizzata dalla vexata question delle grandi navi – anticipa il presidente del Club Massimo Bernardo – per lo sviluppo del porto e quindi della sua sopravvivenza c’è la necessità di chiarimenti e di mettere mano anche su altri importanti temi com’è, per esempio, quello dei servizi tecnico-nautici come fattore di competitività per il porto. Tanti sono gli aspetti di questo tema: da quello tariffario alla qualità del servizio, alla flessibilità operativa, agli investimenti ecc.ecc.” Immediatamente prima l’assemblea elettiva del Port of Venice provvederà al rinnovo del Consiglio direttivo.

Servizi tecnico nautici, tariffe e qualità come elementi di competitività / Propeller Club Venezia

Mentre infuria la polemica sulle “Grandi navi” un convegno sull'efficienza dei servizi tecnico nautici organizzato dal Propeller Club Port of Venice il 9 ottobre presso - Venezia Terminal Passeggeri - ore 16,30.

VENEZIA - Efficienza nei servizi tecnico-nautici e un più forte approccio imprenditoriale: su questi due postulati il porto di Venezia lancia la sua sfida ben consapevole che un porto aperto agli imprenditori è oggi la più importante rotta per attirare nuovi investimenti infrastrutturali, nuove compagnie di navigazione e nuovi traffici. “Servizi tecnico-nautici : tariffe e qualità dei servizi come elemento di competitività” è il tema del convegno organizzato dall'International Propeller Club Port of Venice col patrocinio dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Settentrionale che si terrà il 9 ottobre 2018 presso Venezia Terminal Passeggeri con inizio alle ore 16.30. Dopo il saluto introduttivo del **presidente del “Port of Venice” Massimo Bernardo**, il direttore del **Corriere marittimo**, **Lucia Nappi** modererà il meeting che sarà aperto dalla relazione dell'**avv.marittimista Anna Carnielli** cui seguiranno le relazioni del **presidente dell'ApdS Pino Musolino**, del **Contrammiraglio Piero Pellizzari** comandante della **Direzione Marittima del Veneto**, della **Capitaneria di Porto di Venezia e della Guardia Costiera**, del **Comandante Fiorenzo Milani v.presidente dell'associazione Piloti Marittimi Europei (EMPA)** . del **dr. Vincenzo Marinese presidente Confindustria Venezia-Rovigo e Delta lagunare**, del **dr.Alessandro Panaro responsabile ufficio Maritime and Mediterranean Economy**, dell'**ing. Alessandro Santi v.presidente Federagenti e presidente Associazione Agenti Marittimi del Veneto** e del **dr. Andrea Scarpa presidente Assosped Veneto**. A seguire gli interventi dei responsabili dei vari settori dei servizi tecnico-nautici che operano nei porti di Venezia e Chioggia.

*“In questo particolare momento di turbolenza della portualità lagunare penalizzata dalla vexata question delle grandi navi – anticipa il presidente del Club Massimo Bernardo – per lo sviluppo del porto e quindi della sua sopravvivenza c'è la necessità di chiarimenti e di mettere mano anche su altri importanti temi com'è, per esempio, quello dei servizi tecnico-nautici come fattore di competitività per il porto. Tanti sono gli aspetti di questo tema: da quello tariffario alla qualità del servizio, alla flessibilità operativa, agli investimenti ecc.ecc.”*Immediatamente prima l'assemblea elettiva del Port of Venice provvederà al rinnovo del Consiglio direttivo.

Venezia Grandi navi, Agenti marittimi: "Chiudere il porto è una follia governativa"

ROMA - Gli agenti marittimi denunciano: due ministri ipotizzano la chiusura del porto. A rischio non solo 18.000 posti di lavoro e più di un miliardo di fatturato: in pericolo la sopravvivenza della città. Non solo imbarazzo e preoccupazione, ma una denuncia pubblica di follia governativa.

L'Associazione agenti marittimi del Veneto, presieduta da **Alessandro Santi**, scende in campo insieme con la **Federazione nazionale, Federagenti**, dopo le dichiarazioni pubblicate sui 'social' dal ministro alla Cultura Bonisoli e avallate dal ministro alle Infrastrutture Toninelli, sul **tema delle Grandi navi a Venezia e della gestione del porto lagunare**. *"Siamo di fronte a una condanna a morte del porto, di una delle attività economiche principali di Venezia e del Veneto, ma anche della ragione d'essere, storica e attuale, della città".* **La storia di Venezia dovrebbe insegnare – prosegue Santi** - quanto sia inscindibile il legame tra il porto e la città; ma questo insegnamento non è neppure percepito: due ministri dimostrano di non avere la benché minima idea della realtà veneziana, scegliendo la strada dei facili proclami di propaganda, affidandosi a messaggi su piattaforme social, e ponendosi a fianco di chi vuole condannare Venezia all'immobilismo, frutto maturo di una totale mancanza di una politica efficace sulla residenzialità con la conseguente necrotizzazione del suo tessuto sociale". *"Gli operatori marittimi non possono assistere passivamente a un omicidio in diretta: una scure calata dall'alto che rischia di tagliare in modo netto un settore economico fondamentale come quello delle attività portuali, azzerando un comparto che – secondo autorevoli e non contestabili studi pubblicati - costituisce più del 20 % della ricchezza generata nell'area metropolitana (1,1 Miliardi di euro, ottava città italiana)".*

"Da anni – ricorda Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti – gli agenti marittimi sono impegnati in prima linea, con studi, ricerche, analisi, sempre condivise con tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti in questo settore, dimostrando ampiamente la compatibilità delle attività portuali e di una filiera di lavoro e reddito irrinunciabile con la salvaguardia e la tutela non soltanto di Venezia e della sua laguna. Oggi ci troviamo di fronte, sostenute da ministri sui social, e ribadisco sui social, a una ipotesi folle di decrescita...felice. Progetti e innovazioni concrete finalizzati a garantire una prospettiva di sviluppo e non di declino al futuro della città, ma anche studi redatti in sei anni da parte delle autorità locali competenti....tutto inutile, tutto vano; a avere il sopravvento è solo un'ipotesi di pura propaganda: quella della morte di Venezia."

Secondo gli agenti marittimi una scelta drastica come quella ventilata dai ministri, porta come intrinseca conseguenza, l'acuirsi del fenomeno di 'museizzazione' di Venezia, soffocando di fatto le attività alternative alla monocultura turistica. E ciò quando ormai anche nel mondo che guarda a Venezia, è ben chiaro che la tutela della bellezza di questa città unica dovrebbe basarsi sulla gestione e soluzione dei reali problemi della città, che non sono, come non lo sono mai state, le navi. *"Ci siamo sempre resi disponibili – conclude Santi* - al confronto e al dialogo e continueremo a farlo, se questo significa garantire un futuro alla nostra città. *Ma di fronte a affermazioni come queste non possiamo che esprimere il nostro totale disaccordo e preannunciare una ponderata ma ferma opposizione, a tutela delle attività produttive, dei lavoratori e delle loro famiglie e anche della nostra storia e eredità comune".*

Informare

Assoagenti Veneto e Federagenti, le dichiarazioni di esponenti del governo sul tema delle grandi navi a Venezia rappresentano una condanna a morte del porto lagunare

Santi: dimostrano di non avere la benché minima idea della realtà veneziana. Duci: ci troviamo di fronte a una ipotesi folle di decrescita ... felice

«Siamo di fronte a una condanna a morte del porto, di una delle attività economiche principali di Venezia e del Veneto, ma anche della ragione d'essere, storica e attuale, della città». È questa la sconcertata constatazione, quasi un epitaffio, con cui il presidente dell'Associazione Agenti Raccomandatari e Mediatori Marittimi del Veneto (Assoagenti), Alessandro Santi, ha accolto le dichiarazioni del ministro dei Beni e delle attività culturali, Alberto Bonisoli, che sui social media ha espresso la propria opinione sul tema del transito delle grandi navi nella Laguna di Venezia, parere che - salvo indicazioni contrarie - bisogna intender come personale in quanto sinora sono stati diversi, e in qualche caso discordanti, i convincimenti degli esponenti del governo sul questo tema.

«Venezia - ha sottolineato il ministro Bonisoli - è unica, una città di inestimabile valore, patrimonio per l'intera umanità che merita di essere difesa, protetta, tutelata, per poterla trasmettere intatta alle future generazioni. Mi chiedo se alcune scelte fatte in passato siano coerenti con questo principio, così come mi chiedo se oggi ci sia un giusto bilanciamento fra esigenze di natura economica e la necessità di proteggere questo stupendo ma fragile tesoro. Il passaggio delle grandi navi da crociera vicino, troppo vicino a monumenti di grande prestigio storico e artistico - ha precisato il ministro - è uno dei temi che occorre, finalmente, affrontare per migliorare la tutela di Venezia».

Evidenziando che «questo governo ha a cuore la conservazione e la tutela di uno dei luoghi più belli al mondo» e che per questa ragione ha deciso «di rafforzare il grado di salvaguardia della città», Bonisoli ha annunciato con soddisfazione che «la Soprintendenza di Venezia sta avviando il processo che porterà al riconoscimento dell'interesse storico-artistico delle vie d'acqua urbane, ed in particolare del Canale della Giudecca, dove oggi transitano navi di grandi dimensioni, più grandi del *Titanic*. È - ha osservato il ministro - un provvedimento innovativo, che permetterà di poter avviare in futuro, lavorando insieme alle strutture degli altri ministeri coinvolti, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, una nuova fase di gestione delle vie d'acqua veneziane, per una tutela dell'intera città più efficace e rispettosa dell'ambiente e del patrimonio».

Un'opinione che Bonisoli ha espresso a ridosso della manifestazione promossa dal Comitato Nogradinavi che si è svolta ieri per rinnovare la protesta contro il passaggio delle grandi navi in laguna e le relative conseguenze del loro transito sulla città in termini principalmente di inquinamento e di impatto sulle delicate strutture urbane di Venezia.

Le dichiarazioni pubblicate sui social dal ministro Bonisoli sul tema delle grandi navi a Venezia e della gestione del porto lagunare sono state accolte con sconcerto da Assoagenti Veneto, che ha manifestato perplessità per il sostegno nei confronti di questa posizione espresso dal ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Danilo Toninelli. «La storia di Venezia - ha rilevato il presidente degli agenti marittimi del Veneto, Alessandro Santi - dovrebbe insegnare quanto sia inscindibile il legame tra il porto e la città; ma questo insegnamento non è neppure percepito: due ministri - ha denunciato Santi - dimostrano di non avere la benché minima idea della realtà veneziana, scegliendo la strada

Comitato No Grandi navi manifesta sul Canale della Giudecca a Venezia

VENEZIA - Il Comitato No Grandi Navi torna a manifestare a Venezia. Un fine settimana, quello appena trascorso, che ha visto una manifestazione ai Magazzini del Sale, alla quale erano presenti la rappresentanza dei gruppi del "NO" e un pubblico fatto di non più di 300 persone. Ieri poi ha seguito una regata con imbarcazioni a remi lungo il Canale della Giudecca che è terminata con un "abbordaggio" alla nave Msc Musica, che in quel momento usciva dal terminal passeggeri in direzione della Bocca di porto del Lido. Le barche a remi arrivate sotto la nave hanno lanciato uova e qualche petardo, la polizia affiancava la manifestazione per mantenere l'ordine pubblico.

- segue

dei facili proclami di propaganda, affidandosi a messaggi su piattaforme social, e ponendosi a fianco di chi vuole condannare Venezia all'immobilismo, frutto maturo di una totale mancanza di una politica efficace sulla residenzialità con la conseguente necrotizzazione del suo tessuto sociale».

«Gli operatori marittimi - ha proseguito Santi - non possono assistere passivamente a un omicidio in diretta: una scure calata dall'alto che rischia di tagliare in modo netto un settore economico fondamentale come quello delle attività portuali, azzerando un comparto che - secondo autorevoli e non contestabili studi pubblicati - costituisce più del 20 % della ricchezza generata nell'area metropolitana (1,1 miliardi di euro, ottava città italiana)».

Alla reazione di Assoagenti Veneto si è unita anche quella della federazione nazionale degli agenti marittimi: «da anni - ha ricordato il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci - gli agenti marittimi sono impegnati in prima linea, con studi, ricerche, analisi, sempre condivise con tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti in questo settore, dimostrando ampiamente la compatibilità delle attività portuali e di una filiera di lavoro e reddito irrinunciabile con la salvaguardia e la tutela non soltanto di Venezia e della sua laguna. Oggi - ha affermato Duci - ci troviamo di fronte, sostenute da ministri sui social, e ribadisco sui social, a una ipotesi folle di decrescita ... felice. Progetti e innovazioni concrete finalizzati a garantire una prospettiva di sviluppo e non di declino al futuro della città, ma anche studi redatti in sei anni da parte delle autorità locali competenti ... tutto inutile, tutto vano; a avere il sopravvento è solo un'ipotesi di pura propaganda: quella della morte di Venezia».

I rappresentanti degli agenti marittimi veneti e italiani hanno obiettato che una scelta drastica come quella ventilata dai ministri porta come intrinseca conseguenza l'acuirsi del fenomeno di "museizzazione" di Venezia, soffocando di fatto le attività alternative alla monocultura turistica, e ciò quando ormai, anche nel mondo che guarda a Venezia, è ben chiaro che la tutela della bellezza di questa città unica dovrebbe basarsi sulla gestione e soluzione dei reali problemi della città, che non sono, come non lo sono mai state, le navi.

«Ci siamo sempre resi disponibili al confronto e al dialogo - ha concluso Santi - e continueremo a farlo, se questo significa garantire un futuro alla nostra città. Ma di fronte a affermazioni come queste non possiamo che esprimere il nostro totale disaccordo e preannunciare una ponderata ma ferma opposizione, a tutela delle attività produttive, dei lavoratori e delle loro famiglie e anche della nostra storia e eredità comune».

Mentre infuria la polemica sulle “grandi navi” Port of Venice alla Venezia Terminal Passeggeri

Focus su tariffe e qualità dei servizi tecnico-nautici come elemento di competitività

Venezia, 1 ottobre 2018 – Efficienza nei servizi tecnico-nautici e un più forte approccio imprenditoriale : su questi due postulati il porto di Venezia lancia la sua sfida ben consapevole che un porto aperto agli imprenditori è oggi la più importante rotta per attirare nuovi investimenti infrastrutturali, nuove compagnie di navigazione e nuovi traffici . “ Servizi tecnico-nautici : tariffe e qualità dei servizi come elemento di competitività” è il tema del convegno organizzato dall'**International Propeller Club Port of Venice** col patrocinio dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Settentrionale che si terrà il 9 ottobre 2018 presso Venezia Terminal Passeggeri con inizio alle ore 16.30.

Dopo il saluto introduttivo del presidente del “**Port of Venice**” **Massimo Bernardo** il direttore del Corriere Marittimo **Lucia Nappi** modererà il meeting che sarà aperto dalla relazione dell'avv.marittimista **Anna Carnielli** cui seguiranno le relazioni del presidente dell'ApdS **Pino Musolino** , del Contrammiraglio **Piero Pellizzari** comandante della Direzione Marittima del Veneto, della Capitaneria di Porto di Venezia e della Guardia Costiera, del Comandante **Fiorenzo Milani** v.presidente dell'associazione Piloti Marittimi Europei (EMPA) . del dr. **Vincenzo Marinese** presidente Confindustria Venezia-Rovigo e Delta lagunare, del dr.**Alessandro Panaro** responsabile ufficio Maritime and Mediterranean Economy, dell'ing. **Alessandro Santi** v.presidente Federagenti e presidente Associazione Agenti Marittimi del Veneto e del dr. **Andrea Scarpa** presidente Assosped Veneto.

A seguire gli interventi dei responsabili dei vari settori dei servizi tecnico-nautici che operano nei porti di Venezia e Chioggia.

“ In questo particolare momento di turbolenza della portualità lagunare penalizzata dalla vexata questione delle grandi navi – anticipa il presidente del Club **Massimo Bernardo** – per lo sviluppo del porto e quindi della sua sopravvivenza c'è la necessità di chiarimenti e di mettere mano anche su altri importanti temi com'è, per esempio, quello dei servizi tecnico-nautici come fattore di competitività per il porto. Tanti sono gli aspetti di questo tema: da quello tariffario alla qualità del servizio, alla flessibilità operativa, agli investimenti ecc.ecc.”

Immediatamente prima l'assemblea elettiva del Port of Venice provvederà al rinnovo del Consiglio direttivo.

Trieste: In arrivo dall'UE 32,7 milioni per le ferrovie portuali Campo Marzio /TriesteRailPort

TRIESTE – "TriesteRailPort" è il progetto promosso dall'Authority portuale di Trieste e presentato ad aprile scorso al vaglio della Commissione Europea per il finanziamento nell'ambito del Programma CEF – Connecting Europe Facility. L'Authority fa sapere che il progetto ha avuto l'approvazione da parte della Commissione Europea per un finanziamento di **32,7 milioni di euro**, di cui il 20% è a fondo perduto e l'80% un finanziamento con tassi agevolati per il quale le trattative con la Banca Europea degli Investimenti sono in fase avanzata. Il progetto, che terminerà entro il 2023, prevede il **potenziamento infrastrutturale delle ferrovie portuali di Campo Marzio**, che permetteranno allo scalo di operare contemporaneamente con treni da 750 metri provenienti dai diversi terminal.

Zeno D'agostino, presidente dell'AdSP ha commentato: *"L'approvazione del finanziamento CEF e BEI è una grande notizia, perché è il riconoscimento da parte dell'Europa degli investimenti che il porto sta facendo sulla componente ferroviaria. Non si tratta però di un investimento che arriva in maniera così inaspettata."* –ha sottolineato D'Agostino- *"C'è stata un'analisi molto puntuale da parte dei tecnici dell'UE, che sono venuti a Trieste più volte al fine di verificare che si stessero chiedendo finanziamenti per un'opera in grado di andare incontro alle esigenze reali della domanda del mercato"*.

Lo sviluppo del traffico ferroviario è il core business del porto di Trieste, che ha visto aumentare i traffici ferroviari del 45% nell'ultimo triennio con l'obiettivo di raggiungere i 10.000 treni a fine 2018. Il progetto "TriesteRailPort" rafforzerà i collegamenti di trieste verso l'Europa.

"Correggere radicalmente il Decreto Genova"

GENOVA – "Il Decreto per Genova va corretto radicalmente altrimenti ai danni causati del drammatico crollo del ponte Morandi se ne aggiungeranno molti altri causati da un Decreto inadeguato".

Lo dice nel suo giornaliero e instancabile sfogo l'ex sottosegretario ai Trasporti e presidente di Saimare Mino Giachino che così continua: "Genova rappresenta la punta di diamante dell'economia del mare e della logistica italiana. Se lo scalo ligure entra in crisi, subirebbe gravi conseguenze anche il sistema produttivo del tutto il Nord Italia.

La merce non ha un programma ben preciso, decide dove andare secondo una precisa convenienza. Se una compagnia o un armatore hanno dubbi sull'efficienza del porto italiano più vicino ai mercati del Nord e del sud Europa, può benissimo scegliere di lavorare in altri scali Ue e noi perderemo due volte: meno lavoro e meno entrate fiscali.

Occorre, continua Giachino, avere idee chiare, solo così potremo supportare il vice ministro Rixi a convincere i 5 Stelle sull'importanza dei porti e delle infrastrutture. Dare un'autonomia straordinaria e aiutare le imprese genovesi è interesse del Paese.

Occorre un doppio Ferrobonus per incentivare con forza l'uso del trasporto ferroviario da e per il porto.

Occorrono aiuti o sgravi fiscali alle imprese di trasporto. Occorre prevedere una cassa integrazione in deroga.

Il Governo si attivi in Europa perchè gli interventi previsti, considerata la grande eccezionalità dell'evento, siano considerati fuori dal de minimis. Le priorità sono quelle di ricostruire subito il ponte tenendo conto del grande risultato ottenuto per rifare il cavalcavia sulla tangenziale di Bologna, così come occorre accelerare la realizzazione del Terzo Valico.

Genova e le casse dello Stato stanno già pagando gli effetti del tragico crollo. Per evitare di pagare domani le mancate promesse e i cambi di marcia, occorre modificare da subito il Decreto, oggi inconsistente, e modificarlo nella Commissione parlamentare cui verrà assegnato".

Sul Decreto sale la protesta Genova è pronta alla piazza

Matteo Dell'Antico
Emanuele Rossi / GENOVA

Due ultimatum e due manifestazioni. A Genova soffia un vento gelido, che ritarda per tre ore il volo del vice premier Matteo Salvini. Ma a preoccupare di più il governo è il vento della protesta, che monta in città.

Due sono le manifestazioni già annunciate, senza sigle, "civiche" e convocate da alcune associazioni: l'8 ottobre la prima, che vedrà comitati e commercianti della Valpolcevera in piazza De Ferrari. Il 13 ottobre (ore 17) la seconda, all'insegna dell'orgoglio cittadino, convocata dalle associazioni "Che l'inse", EmerGente e Riprendiamoci Genova, con un corteo che partirà da piazza della Vittoria e arriverà sotto il palazzo del governo, la Prefettura, in via Ro-

ma. Per il momento, invece, la politica cittadina e il mondo del lavoro (sindacati e associazioni di categoria) scelgono di tenere le briglie e fissare ultimatum e richieste al governo e al Parlamento. Ma con scadenze da rispettare.

IL SINDACO: PAZIENZA A TEMPO

«Io mi sono posto come limite il 14 ottobre: a due mesi dal crollo del Morandi vogliamo avere segnali concreti sulla ricostruzione e sulle richieste della città. Altrimenti ne trarremo le conseguenze», dice il sindaco Marco Bucci, a margine della visita del vice premier ad una caserma dei vigili del fuoco. Il sindaco parla fitto con il vice ministro Edoardo Rixi e i due confrontano due documenti: da un lato c'è una sintesi del "decreto Genova", con le coperture previste sino al 2020.

Dall'altro, le richieste degli enti locali. L'obiettivo è quello di avvicinare il più possibile i due testi. «Io mi concentro sulle misure che servono alla città, sulla ricostruzione ci penserà il commissario», dice il primo cittadino.

IL VERTICE DELLE IMPRESE

Dal mondo del lavoro, tra imprese e sindacati, si attendeva la convocazione di una terza manifestazione, massiccia, sempre per il 13 ottobre. Ma una lunga riunione ieri pomeriggio, convocata dalla Camera di commercio, ha dato un esito diverso. Al summit hanno partecipato circa 50 persone tra rappresentanti dei sindacati, degli ordini professionali e delle principali associazioni di categoria del mondo produttivo. Al termine del vertice è prevalsa la linea dell'ultima-

tum: massimo 30 giorni per avere risposte chiare su un documento unitario, di circa dieci punti (alcuni di questi nell'approfondimento qui di fianco), che saranno messi nero su bianco entro venerdì. A spingere per una prova di forza unitaria in piazza sarebbe stata soprattutto Confindustria Genova, guidata dal presidente Giovanni Mondini. Ma alla fine ha prevalso la linea di sindacati e associazioni delle piccole imprese e del commercio che hanno puntato sulla trattativa e sul pressing politico. Il documento sarà indirizzato al premier Giuseppe Conte e verrà consegnato al prefetto di Genova, Fiamma Spina.

LE DUE PIAZZE

Rimangono, quindi, due le manifestazioni già convocate: il comitato cittadino di Certosa, che dovrebbe coinvolgere anche commercianti della Valpolcevera e gli sfollati di via Fillak e via Porro, si ritroverà probabilmente in piazza De Ferrari per un lungo presidio lunedì 8 ottobre. Mentre la manifestazione di "Riprendiamoci Genova" - il 13 ottobre - punta a convogliare in un corteo non solo chi si oppone al decreto ma anche chi vuole un "rinascimento" per la città. —

Ponte di Genova, Cimolai in campo per gestire i lavori

Il gruppo possiede le qualifiche necessarie per progetto e cantieri

Barbara Ganz
PORDENONE

In perfetto stile friulano - poche parole, molto lavoro - alla Cimolai di Porcia, Pordenone, non commentano le indiscrezioni che danno l'azienda fra le papabili per la ricostruzione del viadotto Morandi a Genova. «Non abbiamo commenti da fare, non c'è stato ancora alcun accordo o contatto. Nel caso avvenisse sappiamo di avere le carte in regola per poter fare un buon lavoro. Se il commissario straordinario per Genova ci contatterà, saremo assolutamente disponibili a dare il nostro contributo e orgogliosi di poter partecipare alla ricostruzione».

Cimolai Spa, nota in tutto il mondo per le costruzioni in acciaio, è tra le imprese in pista per tre motivi. Il decreto Genova impone di affidare gli appalti a imprese che non abbiano partecipazioni in concessioni autostradali, così escludendo quasi tutti i big italiani delle costruzioni, ma non l'impresa di Pordenone. Inoltre, Cimolai ha già lavorato in queste settimane al progetto di ricostruzione, insieme ad Autostrade. Infine, produce e installa componenti in acciaio per ponti e infrastrutture, ma possiede anche (a differenza di Fincantieri) le qualifiche generali Og3 per fare da capogruppo nella costruzione. Con Autostrade - spiegano dalla Cimolai - «abbiamo fatto il progetto di ricostruzione presentato agli enti locali. Non è ancora un vero progetto di fattibilità in senso tecnico, ci sono ancora varie opzioni sul tappeto, dipendono dalle scelte che faranno il commissario e gli enti locali. Co-

munque siamo d'accordo con i tempi indicati da Autostrade, il ponte si può ricostruire in 8 mesi dal via libera al progetto. Naturalmente se si lavora 22 ore al giorno e senza intoppi di tipo autorizzativo o procedurale».

Sulle competenze a parlare sono le realizzazioni firmate Cimolai in tutto il mondo: alla voce progetti, sul sito aziendale, c'è una intera galleria di ponti: quello sull'Okavango a Mohembo (Botswana), in corso di costruzione, e quello levatoio Chaban Delmas a Bordeaux (Francia). Oggi al timone c'è Luigi Cimolai, ingegnere, figlio di Armando che, dopo avere fatto esperienza come operaio, decise di avviare una propria attività con la moglie Albina: un piccolo laboratorio per la costruzione di cancelli e infissi metallici. Il punto di partenza

di un gruppo industriale specializzato in grandi opere complesse, con lavori in corso e realizzati in 58 Paesi, un fatturato 2017 di 525 milioni (296 realizzati all'estero) e 3mila dipendenti. Solo per i ponti, oltre 1 milione di tonnellate di acciaio sono state lavorate in 15 Paesi. E c'è la firma dell'azienda friulana anche su un'altra questione al centro del dibattito anche politico: nell'ambito degli interventi di adeguamento di carattere ambientale previsti nello stabilimento Ilva di Taranto, Cimolai si è aggiudicata le attività di progettazione, fabbricazione e montaggio della copertura del Parchi minerali e fossili.

Paradosso Genova, 27 decreti attuativi

N. PONTE MORANDI

Slitta la nomina di Gemme a commissario. Prende quota l'ipotesi Cingolani

Tra gli indagati spunta un altro dirigente delle Infrastrutture

Andrea Marini
Manuela Perrone
ROMA

A quattro giorni dalla firma del presidente Mattarella, l'iter del decreto emergenze con le misure per Genova appare tutto in salita. Pesa la farraginosità dell'impianto: perché diventi operativo occorrono ben 27 provvedimenti attuativi. Ma contano anche le liti: tra il M5S e la Lega sul nome del commissario straordinario e tra il governo e gli enti locali sulle risorse in pista, che Regione e Comune giudicano insufficienti. Mentre tra gli indagati, che salgono a 21, spunta un altro dirigente del ministero delle Infrastrutture: Giovanni Proietti, della Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali. Come Bruno Santoro, interrogato sabato scorso.

Il primo decreto decisivo per avviare la ricostruzione è proprio quello del presidente del Consiglio con cui deve essere nominato il super-commissario autorizzato ad affidare i lavori per il nuovo ponte con procedura negoziata senza previa pubblicazione («Si scelgano le imprese migliori, almeno cinque inviti»), ha auspicato il presidente dei costruttori Ance, Gabriele Buia). Ieri sul nome del commissario filtrato nei giorni scorsi - Claudio Gemme, presidente e Ad di Fincantieri Sistemi Integrati - si è registrato l'irrigidimento dei Cinque Stelle, preoccupati dai con-

flitti d'interesse: per il suo ruolo nella società che nelle intenzioni dell'esecutivo dovrebbe guidare la ricostruzione e per la proprietà della casa di famiglia in via Porro, sotto il viadotto. A difenderlo è stato il vicepremier Matteo Salvini: «Io e con me molti di loro riteniamo che un commissario coinvolto direttamente in quello che è accaduto sia ancora più motivato».

Ma a sera, nonostante gli annunci mattutini del premier Giuseppe Conte, il decreto non c'era. E circolava insistentemente un altro nome: il fisico 56enne Roberto Cingolani, di-

rettore dell'Istituto Italiano di tecnologia di Genova. Molto stimato in casa pentastellata: è stato ospite alla convention di Ivrea promossa da Davide Casaleggio. Sul suo profilo la Lega non ha obiezioni.

Tre successivi provvedimenti attuativi dovranno determinare il compenso del commissario, la struttura di supporto di venti persone e l'indennità del dirigente capo. Con proprio provvedimento il commissario potrà nominare due subcommissari. C'è poi il rimborso al comune del minor gettito legato agli sgravi per i fabbricati sgomberati, per il quale un decreto Interno-Economia entro dicembre dovrà stabilire criteri e modalità. Spetterà invece alla Regione ripartire i 500mila euro nel 2018 e i 23 milioni nel 2019 destinati al trasporto pubblico locale. Entro novembre il Mit dovrà fissare le tipologie di spesa e i requisiti per erogare i 20 milioni agli autotrasportatori. Senza contare il pacchetto di decreti per istituire l'Agenzia nazionale per la sicurezza di ferrovie e infrastrutture stradali e autostradali e l'archivio informatico delle opere pubbliche. Ma anche per nominare il commissario per Ischia, far partire i contributi e rinnovare il commissario per il Centro-Italia. Infine, occorrerà un Dpcm per l'avvio della cabina di regia "Strategia Italia".

A tutto ciò si aggiungono le incognite del cammino parlamentare: il decreto, assegnato alle commissioni Trasporti e Ambiente della Camera, approderà in Aula lunedì 22. «C'è bisogno di più risorse», ha avvertito di nuovo il governatore ligure Giovanni Toti. Incassando la replica del ministro Danilo Toninelli: «Chi fa polemiche non ama i genovesi». Secondo fonti Mit, l'obiettivo è aumentare «pesantemente» i fondi per il porto rispetto ai 30 milioni "prelevati" dal Fondo porti e per rafforzare la dotazione per gli autotrasportatori nei prossimi anni.

Risarcimenti alle imprese, prorogata la scadenza

Matteo Dell' Antico Ci sarà tempo fino all' 8 ottobre per le imprese danneggiate dal crollo di Ponte Morandi che vorranno presentare domanda di risarcimento per i danni subiti. La decisione di prorogare la scadenza - inizialmente fissata al primo ottobre 2018 - è stata decisa ieri dalla Camera di Commercio di Genova. L' ente sta raccogliendo l' apposito modulo - modello Ae messo a disposizione di tutte le imprese che hanno subito danni. Secondo una stima degli enti locali sono 755 le imprese che si trovano in "zona rossa" mentre sono 1.469 quelle che potrebbero avere subito danni - diretti e indiretti -dal crollo del Morandi. Per ora le richieste di risarcimento arrivate alla Camera di Commercio sono state 839.

Il segretario generale Uiltrasporti Liguria, Roberto Gulli, lancia l' allarme per le scarse risorse economiche messe a disposizione da Roma nel "decreto Genova". «Siamo arrabbiati e delusi - dice Gulli - per i pochi fondi messi a disposizione per l' intero comparto portuale. Si tratta di soli 30 milioni di euro - prosegue - che sono evidentemente insufficienti a coprire quelli che sono i danni che sta subendo quella che a tutti gli effetti è la prima industria della Liguria. Preoccupano- chiude- anche le poche risorse messe a disposizione dell' autotrasporto. Manca la cassa integrazione in deroga e preoccupa la poca attenzione su trasporto pubblico locale e comparto ferroviario».

-

Porto di Genova: visita della console americana

Elizabeth Lee Martinez era già stata in città lo scorso Marzo

GENOVA – La console generale degli Stati Uniti a Milano, Elizabeth Lee Martinez, è tornata per la seconda volta dell'anno a far visita al porto di Genova dopo il primo incontro con alcuni rappresentanti dell'AdSp del Marzo scorso.

A bordo di un battello la console e la delegazione americana, hanno avuto modo di vedere il porto passeggeri, i terminal operativi dei bacini di Sampierdarena e di Prà, con particolare attenzione rivolta al principale terminal contenitori di Genova, il Vte.

Forte interesse è stato manifestato per i consistenti programmi di investimento in corso, dedicati ad attrezzare le strutture portuali del mar Ligure occidentale per vincere la scommessa con il gigantismo navale: il terminal contenitori di calata Bettolo, la nuova diga foranea nel bacino di Sampierdarena e la piattaforma di Vado Ligure.

Accolta dal segretario generale Marco Sanguineri, alla console Usa sono state evidenziate le specificità e i punti di forza dello scalo genovese che nel 2017 ha registrato un volume di 2,8 milioni tonnellate di merce in import/export con gli Stati Uniti e ha movimentato un totale di 230,000 teu, circa il 40% del traffico containerizzato complessivo fra l'Italia e gli Usa.

Di fatto, i terminal genovesi sono in grado di offrire un'articolata selezione di servizi di linea collegati direttamente ai porti principali della Us-East coast, quali New York-New Jersey, Norfolk, Savannah, Houston e Miami.

Toti a Toninelli: "Genova e la Liguria vogliono impegni veri"

GENOVA- Un botta e risposta via Facebook, ieri pomeriggio, tra il ministro **Danilo Toninelli** e il governatore ligure **Giovanni Toti**. Il tema: il "**decreto Genova**" che, arrivato alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, ha creato grandi preoccupazioni tra genovesi (e non solo loro) dai semplici cittadini, agli operatori delle diverse categorie economiche, gli operatori del porto, spedizionieri, agenti marittimi, e soprattutto la categoria dell'autotrasporto che dal decreto appare molto penalizzata.

Toti da Facebook intravede dietro il decreto lo spettro di **ritardi, lunghezze burocratiche, mancanza dei fondi necessari alla realizzazione del ponte crollato e delle due infrastrutture necessarie: Gronda di Ponente e Terzo Valico ferroviario**. Con il pericolo che la città, il porto, l'economia della regione e quella nazionale ne subiscano gravi contraccolpi.

"Caro Ministro Toninelli,"- scrive Giovanni Toti- **"se come scrive su Facebook vuole davvero ridare dignità ai genovesi, cominciamo evitando di proporre ponti dove giocare a bocce e fare grigliate.**

Secondo, diciamo la verità: il Decreto non mette per nulla al sicuro da ricorsi e lentezze burocratiche. Anzi, proprio per come è scritto li temiamo tantissimo. Terzo, è la prima volta nella storia che invece di far riparare il danno a chi lo ha fatto, si prevedono addirittura 300 milioni dei contribuenti per anticipare i soldi necessari.

Quarto: troviamo soldi veri per il Porto, si parlava di 100 milioni all'anno, ne sono previsti 15. Troviamo i soldi per l'autotrasporto, previsti solo per gli ultimi tre mesi di quest'anno. Troviamo i soldi per le imprese e per gli sfollati.

Infine, perché il Decreto non contiene i fondi per il Terzo Valico ferroviario? Anzi, perché sono bloccati anche i fondi già stanziati? I liguri si sono espressi e vogliono quell'opera, così come la vogliono tutte le imprese del nord-ovest. Caro Ministro come si permette di metterla in discussione? E, se posso ancora una domanda: chi pagherà la Gronda di Ponente? Quel cantiere, dopo anni, avrebbe dovuto partire nei primi tre mesi del 2019, quindi tra 120 giorni da oggi. Stiamo aspettando il suo impegno affinché i tempi vengano rispettati.

Dignità fa rima con verità. Genova e la Liguria vogliono ascoltare impegni veri."

Torre Piloti: "Due processi in uno"

MARCO LIGNANA

Nel pieno della bagarre, al settimo piano di palazzo di giustizia, alza la voce Stefano Bigliuzzi, legale del parente di una vittima: «Rendiamoci conto che qui si sta parlando di congelare un processo per uno, due anni!».

La prima udienza del processo di appello sull'abbattimento della Torre Piloti (9 morti e 4 feriti dopo essere stata speronata dalla nave cargo Jolly Nero lo scorso 7 maggio 2013) non è stata una passeggiata di salute. Perché l'istanza presentata dall'avvocato Alberto Mittone, difensore della compagnia Messina e del comandante d'armamento Giampaolo Olmetti, assolto in primo grado, se accolta può davvero cambiare tutto. Portando a scenari inaccettabili per padri, madri, mogli, fratelli e sorelle di chi ha perso la vita quel giorno nel porto di Genova.

Ieri la Messina tramite il suo legale in pratica ha chiesto di riunire in un unico procedimento il processo d'appello sui responsabili dell'abbattimento della Torre e quello sul posizionamento della stessa struttura, anch'esso appena iniziato. Siccome, per ovvie ragioni ancor prima che per sottili argomentazioni giuridiche, per riunire due processi in uno bisogna trovarsi nello stesso grado di giudizio, ecco che per "mettersi in pari al primo" bisognerebbe aspettare la sentenza del secondo, che vedrà soltanto la sua seconda udienza a dicembre. Facendo così passare un tempo al momento incalcolabile.

In più, le pene delle persone condannate in primo grado (il comandante della Jolly Nero Roberto Paoloni, 10 anni e 4 mesi, il direttore di macchina Franco Giammoro, 7 anni, il primo ufficiale Lorenzo Repetto, 8 anni e 6 mesi, il pilota del porto Antonio Anfossi, 4 anni e 2 mesi) potrebbero cambiare non poco se dal processo bis sulla collocazione sciagurata della Torre venissero accertate nuove responsabilità nei confronti di progettisti e amministratori.

Per Alberto Mittone «la richiesta di riunire i due procedimenti è del tutto logica visto che l'oggetto è lo stesso, le persone danneggiate le stesse, e un processo per forza di cose influenza l'altro». In più, chi ha chiesto l'accorpamento ha fatto anche notare un'altra situazione ingarbugliata. Perché la sezione della corte d'Appello chiamata a presiedere il processo di secondo grado (presidente Giuseppe Diomedea) è la stessa che dovrà discutere il ricorso presentato dal pm Walter Cotugno sul "non luogo a proce-

dere" stabilito dal gip Maria Teresa Rubini nei confronti di due persone coinvolte nell'inchiesta sul posizionamento della Torre. Se accorpate i due procedimenti sarebbe un "mostro giuridico", il legale Carlo Golda (difensore di Anfossi) ha chiesto comunque che gli atti processuali vengano condivisi. C'è, in particolare, una consulenza del pubblico ministero che le difese considerano particolarmente interessante.

A decidere sulle due istanze sarà la Corte, dopo le repliche del sostituto procuratore genera-

le Enrico Zucca.

Ancora prima che iniziasse il processo bis, durante l'udienza preliminare aveva suscitato sdegno da parte dei parenti delle vittime la decisione della compagnia Messina di presentare la nomina di parte offesa. Chiedendo anche il risarcimento dei danni subiti dalla Jolly Nero nell'impatto con la Torre: «Soltanto un modo per "entrare dentro il processo"», avevano spiegato i legali della Messina. La richiesta era stata respinta dal gip.

TENSIONE ALL'UDIENZA

Jolly Nero, i Messina provano a bloccare il processo d'appello

Mossa a sorpresa dei legali degli armatori imputati per il crollo della torre Piloti: procedimento da accorpate al filone bis che vede sotto accusa i progettisti

Tommaso Fregatti

Gli avvocati dei parenti delle vittime s'indignano. Uno dopo l'altro si alzano in piedi nell'aula al settimo piano di palazzo di giustizia e provano a spiegare al giudice - che deciderà nei prossimi giorni - come «questa mossa possa di fatto paralizzare l'iter giudiziario per almeno due anni».

Sono le undici del mattino quando alla prima udienza del processo d'appello per il crollo della torre Piloti, nel quale il 7 maggio del 2013 morirono nove persone, si materializza l'ennesimo colpo di scena che sa anche di schiaffo alle vittime. E che vede i legali della Linea Messina e degli imputati condannati in primo grado - tra gli altri Romano Raimondo, Pasquale Tonani, Carlo Golda e Carlo

Uva - formalizzare una richiesta di sospensione del processo di secondo grado. In pratica in un'istanza presentata al presidente della Corte chiedono di «bloccare le udienze e unificare questo processo con quello di primo grado sull'inchiesta bis». Il secondo processo, iniziato due settimane fa, vede coinvolti i progettisti e i collaudatori della struttura oltre ai datori di lavoro delle nove vittime. All'origine di questa richiesta ci sarebbe il fatto che molti degli attori presenti nel primo procedimento sono anche inseriti nel secondo magari a ruoli invertiti. La richiesta della Linea Messina ha provocato la rabbia dei legali delle vittime: «Cisiamo opposti - spiega l'avvocato Alessandra Guerrini, legale di Adele Chiello - perché non ha senso unire i due

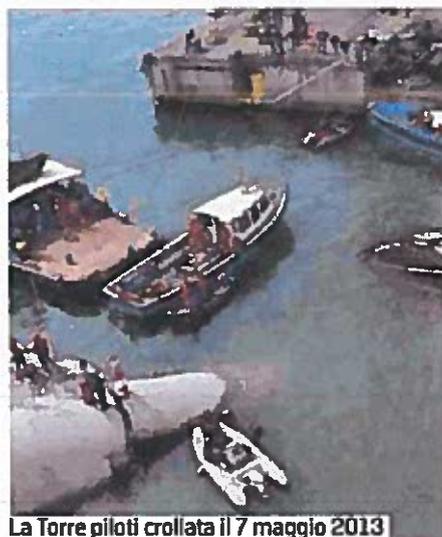
processi, ma soprattutto perché questo in secondo grado rischierebbe di stare fermo oltre due anni in attesa della fine dell'altro. È una cosa impensabile». Il filone processuale principale sulla morte delle 9 persone per il crollo della Torre Piloti si era chiuso nel maggio 2017 con una sentenza di primo grado. Erano stati condannati il comandante della Jolly Nero Roberto Paoloni (10 anni e 4 mesi), il primo ufficiale della nave cargo Lorenzo Repetto (8 anni e 6 mesi) e il direttore di macchina Franco Giammoro (7 anni) oltre che il pilota del porto Antonio Anfossi (4 anni e 2 mesi).

La compagnia Messina era stata condannata al pagamento di un milione e 500 mila euro perché ritenuta responsabile dell'illecito amministrativo relativo al comportamento del comandante. —

RETROSCENA

Il faccia a faccia

Adele Chiello, mamma di Giuseppe Tusa uno dei nove morti nel crollo della Torre Piloti, ieri mattina era presente ancora una volta in aula. Ha incontrato il dirigente del Messina Giampaolo Olmetti (assolto in primo grado): «È stato spiacevole - ha spiegato - a Genova c'è il ricatto del porto. Qui hanno tutti paura di parlare perché il porto non va toccato, altrimenti si perde il lavoro. Ma tutti devono sapere che io la verità la voglio e continuo a cercarla».



La Torre piloti crollata il 7 maggio 2013

Prime torri faro al multipurpose di Vado

Complessivamente ne saranno installate quindici

SAVONA – Le prime torri faro, alte 32 metri, sono state posizionate nei giorni scorsi sulla piattaforma di Apm Terminals a Vado Ligure. L'impianto di illuminazione è stato studiato ad hoc per rispondere alle esigenze di un terminal contenitori automatizzato e per evitare l'inquinamento luminoso per le abitazioni circostanti.

L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, informa che complessivamente saranno installate quindici torri faro, che saranno alimentate attraverso la cabina di trasformazione da media a bassa tensione per garantire la visibilità ottimale di tutte le aree operative dei piazzali, dalle aree di stoccaggio dei contenitori refrigerati ai percorsi di viabilità interna, dalle aree di ingresso all'area per il trasferimento dei container, dal fabbricato uffici, a quelli delle officine e deposito.

Parte l'MDC Dario Perioli

Tutto pronto per l'operatività dell'innovativo terminal di Marina di Carrara

MARINADICARRARA - *La tabella di marcia ha visto importanti step; ed ora tutto è pronto per dare il via ufficiale all'operatività sulle banchine toscane del terminal MDC di Marina di Carrara della Dario Perioli SpA. Vi opereranno a pieno regime le linee di cui il gruppo è partner: la Cnan Med (Algeria) e la Sahel Line (Tunisia). Ne parliamo con Michele Giromini, amministratore delegato della SpA spezzina dei fratelli Fontana, Eligio ed Andrea, e con loro in quota societaria da inizio 2017. Tema, il percorso fatto e gli obiettivi di sviluppo del gruppo che con il terminal MDC ha completato il cerchio dei servizi da offrire alla propria clientela e guarda avanti con motivazione ed entusiasmo.*

Dottor Giromini, dall'assegnazione al vostro gruppo della concessione di parte delle banchine Chiesa e Taliercio ad aprile scorso fino ad oggi ci sono state tappe molto significative, fra le quali l'assunzione del personale del Terminal MDC.

Abbiamo firmato la concessione il 4 luglio; fino a quella data - vista la pendenza di ricorsi al TAR promossi

dalla precedente concessionaria - non

potevamo muoverci ufficialmente su tutta la parte che riguardava gli investimenti. Da inizio luglio abbiamo dunque potuto finalizzare tutto il lavoro precedentemente svolto riguardo ai mezzi, all'equipment e al personale. Su quest'ultimo punto abbiamo chiuso l'accordo con la Porto di Carrara - che aveva precedentemente aperto la procedura di licenziamento collettivo - per il passaggio di loro dipendenti alla nostra azienda. Successivamente, con un accordo fra tutte le parti in causa ovvero fra noi, l'Autorità di sistema Portuale, la Porto di Carrara e i sindacati, abbiamo assunto 15 persone invece delle 12 cui ci obbligava la gara. Ma il nostro piano di impresa prevede circa 30 persone e noi contiamo di farlo già entro la fine dell'anno. Attualmente si stanno svolgendo dei corsi di formazione e sulla base degli esiti selezioneremo ulteriori persone.

Cosa rappresenta per il Gruppo Perioli il Terminal MDC?

Il completamento di una attività che già svolgiamo su tutta una serie di aree della catena logistica. Siamo già armatori in quanto partecipiamo a Società attive nella navigazione, agenti marittimi, casa di spedizioni, spedizionieri doganali e facciamo logistica a 360 gradi. Il terminal va a completare un sistema di servizi legati alla movimentazione delle merci e si integra perfettamente. Per la nostra società rappresenta un progetto importante sia dal punto di vista dimensionale per quanto riguarda la crescita del personale che dal lato investimenti poiché è stato necessario infrastrutturare - partendo da zero - un terminal specializzato al traffico delle merci varie.

Nello specifico, cosa ha previsto l'infrastrutturazione e di quale portata è l'investimento?

Gli investimenti sono di circa 5 milioni di euro in equipment più tutta la parte legata alla informatizzazione. Il nostro obiettivo è quello di creare un piccolo terminal che svolga una attività molto innovativa. Puntiamo infatti molto su innovazione, tecnologia, informatizzazione; aspetti che nel mondo delle merci varie sono ancora nella fase iniziale dello sviluppo. Questo terminal, che viene costruito ex novo, vogliamo diventi il nostro punto di riferimento con servizi caratterizzati dall'innovazione dei processi.

La Dario Perioli opera in Liguria ed ora anche in Toscana negli scali che fanno parte del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. Qual è la sua opinione rispetto all'ingresso del porto toscano in questo sistema?

Ritengo che l'ingresso di Marina

di Carrara nel sistema portuale del Mar Ligure Orientale rappresenti una grande opportunità per ambedue gli scali per diversi motivi. Il primo è perché consente a Marina di Carrara di entrare in un sistema sviluppato informatizzato evoluto. Potrà inserirsi velocemente in tutta una serie di sistemi di gestione delle procedure di software portuale già sperimentate e all'avanguardia; e noi ci impegneremo affinché questo tipo di sistema si sviluppi al massimo. Nello stesso tempo, essendo un porto decisamente più piccolo e diverso rispetto a La Spezia, fornisce il valore aggiunto della specializzazione merceologica. Credo che i due porti si integrino perfettamente perché guardano al solito mercato di riferimento logistico (nord est, nord ovest e centro nord) ma con due modelli operativi e tipologie di traffici completamente diversi. Tra l'altro abbiamo trovato sia a livello di autorità pubbliche che a livello di operatori portuali una reale voglia di mettersi a disposizione per crescere, per sviluppare i traffici e le procedure. I primi passi su Marina di Carrara sono stati veramente molto positivi.

Qual è la tempistica prevista per entrare in piena operatività e quali sono gli obiettivi futuri che vi ponete?

La prima nave che opereremo è prevista verso la metà di ottobre. In questa settimana abbiamo finalizzato l'acquisto di tutti i mezzi operativi, in gran parte nuovi, e termineremo il ripristino di un'area operativa che in passato aveva avuto cedimenti. Con l'assunzione del personale dalla Porto di Carrara, avvenuto la scorsa settimana, abbiamo tutta la struttura pronta per cominciare a lavorare sulle banchine. Intanto, abbiamo già cominciato a lavorare extra business plan con qualche nave di piccola dimensione che trasporta scaglie di marmo proveniente dalle cave di Marina di Carrara destinato al riempimento del Terminal di Vado Ligure.

Il porto di Marina di Carrara, se ben gestito, può rappresentare un'opportunità per tutto il traffico del bacino mediterraneo. Lavoreremo per diventare un punto di riferimento per i traffici intra-med e per determinati tipi di traffici di merci varie. Vogliamo rappresentare un'opportunità efficiente valorizzando il porto per la qualità del proprio servizio.

Il nostro obiettivo strategico con l'arrivo a Marina di Carrara è dunque di metterci a disposizione del territorio creando un sistema che possa generare volume di traffico, lavoro e ricchezza.

Darsena Europa, Rossi: “Al più presto avvieremo gli interventi”

Il Presidente della Regione Toscana, ha coordinato i lavori del tavolo tecnico sull'avanzamento dei lavori della nuova darsena.

FIRENZE –Novità sulla darsena Europa. “Siamo in una fase in cui la realizzazione delle nuove opere si sta per concretizzare. Tra venti giorni al massimo saremo in grado di sapere se le aziende che hanno avuto il pre-incarico per i rispettivi appalti potranno cominciare a lavorare. L'obiettivo è avviare al più presto gli interventi per la piattaforma Europa, il nuovo grande sbocco a mare del porto di Livorno”.

Ad affermarlo è stato il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, che nella mattinata lunedì 1 Ottobre, ha coordinato i lavori del tavolo tecnico sull'avanzamento dei lavori della nuova darsena Europa di Livorno, che ha preso atto dell'affidamento dei pre-incarichi sia per i sondaggi del fondale sia per la progettazione delle opere marittime. Con Rossi era presente l'assessore regionale alle Infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli, con delega anche ai trasporti e alla logistica. Uno dei punti all'ordine del giorno era verificare se, entro lo scorso 15 Settembre, erano pervenute le proposte per il terminal e quali sono, adesso, le azioni da mettere in campo. La darsena Europa, con il nuovo terminal collegato alla rete viaria e ferroviaria, rappresenta il futuro del porto di Livorno. Una volta concluso, sarà un unico grande canale, largo circa 350 metri, sulle cui sponde si affaccerà una nuova diga foranea, ossia un terrapieno che delimiterà all'esterno il porto. I fondali saranno scavati passando dai 13 metri attuali ai 20 metri. In questo modo, nel porto di Livorno, potranno attraccare le porta-container di grandi dimensioni con capacità fino a 12 mila e 18 mila teus, del tipo di quelle in grado di attraversare il canale di Panama dopo l'ampliamento del 2009 o quelle che costituiscono la nuova generazione e rappresentano il futuro del trasporto marittimo. I funzionari dell'Autorità di sistema portuale dell'Alto Tirreno hanno fatto sapere, sia per quanto riguarda la progettazione sia per quel che concerne i sondaggi, che sono state individuate le aziende, una per ogni appalto, alle quali sono stati affidati i pre-incarichi. Adesso, dopo l'approvazione della dichiarazione d'inizio attività, si darà inizio alla definitiva progettazione. Una volta conclusa la progettazione, si realizzerà il terminal container, che dovrà garantire, secondo i progetti, il rilancio del porto anche in termini occupazionali. All'ordine del giorno, collegato alla questione della darsena Europa, vi era anche l'esame e la discussione di altri punti che riguardano la portualità dell'Alto Tirreno. In merito al report di Rete ferroviaria italiana sulla programmazione e sui tempi di realizzazione dei lavori sul nodo ferroviario di Piombino, sulla linea da Collesalvetti a Pisa e su quella per l'Appennino via Prato e Bologna, è stato evidenziato, come affermato dal presidente Rossi, che “è doveroso apprezzare il lavoro che Rfi da tempo sta svolgendo”. Uno scavalco ferroviario collegherà l'interporto Verspucci di Guasticce, alle porte di Livorno, con lo scalo marittimo e in prospettiva con la nuova darsena Europa. I lavori partiranno a breve. Tale scavalco consentirà di migliorare l'efficienza della movimentazione delle merci tra porto ed interporto riducendo i tempi ed i costi logistici. Sono state inoltre analizzate le criticità infrastrutturali ed ambientali e gli interventi finalizzati alla completa delocalizzazione dell'impianto di depurazione del Rivellino di Livorno e per la riattivazione della piattaforma della Paduletta nonché la realizzazione del cosiddetto microtunnel, che consentirà di eliminare le condutture di Eni da una delle sponde del canale d'accesso alla darsena in modo da recuperare spazio per l'ingresso in porto. “Sul depuratore convocheremo tutte le parti interessate”, ha affermato il presidente Rossi. “Per quanto riguarda il microtunnel, invece, parleremo con l'Eni per capire se ciò può agevolare l'intervento finale ed anche per comprendere i tempi di realizzazione”.

The Medi Telegraph

Livorno, Rossi: «Presto via a lavori per Darsena Europa»

Firenze - «Siamo in una fase in cui la realizzazione delle nuove opere si sta per concretizzare. Tra venti giorni al massimo saremo in grado di sapere se le aziende che hanno avuto il pre-incarico per i rispettivi appalti potranno cominciare a lavorare. L'obiettivo è avviare al più presto gli interventi per la piattaforma Europa, il nuovo grande sbocco a mare del porto di Livorno».

Ad affermarlo in una nota è stato il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, che nella mattinata di oggi, ha coordinato i lavori del tavolo tecnico sull'avanzamento dei lavori della nuova darsena Europa di Livorno, che ha preso atto dell'affidamento dei pre-incarichi sia per i sondaggi del fondale sia per la progettazione delle opere marittime. Con Rossi era presente l'assessore regionale alle Infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli, con delega anche ai trasporti e alla logistica. Uno dei punti all'ordine del giorno era verificare se, entro lo scorso 15 settembre, erano pervenute le proposte per il terminal e quali sono, adesso, le azioni da mettere in campo. La darsena Europa, con il nuovo terminal collegato alla rete viaria e ferroviaria, rappresenta il futuro del porto di Livorno. Una volta concluso, sarà un unico grande canale, largo circa 350 metri, sulle cui sponde si affaccerà una nuova diga foranea, ossia un terrapieno che delimiterà all'esterno il porto.

Toscana: Rossi su Darsena Europa, al più presto avvieremo gli interventi

(FERPRESS) – Firenze, 2 OTT – “Siamo in una fase in cui la realizzazione delle nuove opere si sta per concretizzare. Tra venti giorni al massimo saremo in grado di sapere se le aziende che hanno avuto il pre-incarico per i rispettivi appalti potranno cominciare a lavorare. L’obiettivo è avviare al più presto gli interventi per la piattaforma Europa, il nuovo grande sbocco a mare del porto di Livorno”.

Ad affermarlo è stato il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, che lunedì 1 ottobre ha coordinato i lavori del tavolo tecnico sull’avanzamento dei lavori della nuova darsena Europa di Livorno, che ha preso atto dell’affidamento dei pre-incarichi sia per i sondaggi del fondale sia per la progettazione delle opere marittime. Con Rossi era presente l’assessore regionale alle Infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli, con delega anche ai trasporti e alla logistica.

Uno dei punti all’ordine del giorno era verificare se, entro lo scorso 15 settembre, erano pervenute le proposte per il terminal e quali sono, adesso, le azioni da mettere in campo.

La darsena Europa, con il nuovo terminal collegato alla rete viaria e ferroviaria, rappresenta il futuro del porto di Livorno. Una volta concluso, sarà un unico grande canale, largo circa 350 metri, sulle cui sponde si affaccerà una nuova diga foranea, ossia un terrapieno che delimiterà all’esterno il porto. I fondali saranno escavati passando dai 13 metri attuali ai 20 metri. In questo modo, nel porto di Livorno, potranno attraccare le porta-container di grandi dimensioni con capacità fino a 12 mila e 18 mila teus, del tipo di quelle in grado di attraversare il canale di Panama dopo l’ampliamento del 2009 o quelle che costituiscono la nuova generazione e rappresentano il futuro del trasporto marittimo.

I funzionari dell’Autorità di sistema portuale dell’Alto Tirreno hanno fatto sapere, sia per quanto riguarda la progettazione sia per quel che concerne i sondaggi, che sono state individuate le aziende, una per ogni appalto, alle quali sono stati affidati i pre-incarichi. Adesso, dopo l’approvazione della dichiarazione d’inizio attività, si darà inizio alla definitiva progettazione. Una volta conclusa la progettazione, si realizzerà il terminal container, che dovrà garantire, secondo i progetti, il rilancio del porto anche in termini occupazionali.

All’ordine del giorno, collegato alla questione della darsena Europa, vi era anche l’esame e la discussione di altri punti che riguardano la portualità dell’Alto Tirreno.

In merito al report di Rete ferroviaria italiana sulla programmazione e sui tempi di realizzazione dei lavori sul nodo ferroviario di Piombino, sulla linea da Collesalveti a Pisa e su quella per l’Appennino via Prato e Bologna, è stato evidenziato, come affermato dal presidente Rossi, che “è doveroso apprezzare il lavoro che Rfi da tempo sta svolgendo”.

Uno scavalco ferroviario collegherà l’interporto Verspucci di Guasticce, alle porte di Livorno, con lo scalo marittimo e in prospettiva con la nuova darsena Europa. I lavori partiranno a breve. Tale scavalco consentirà di migliorare l’efficienza della movimentazione delle merci tra porto ed interporto riducendo i tempi ed i costi logistici.

Sono state inoltre analizzate le criticità infrastrutturali ed ambientali e gli interventi finalizzati alla completa delocalizzazione dell’impianto di depurazione del Rivellino di Livorno e per la riattivazione della piattaforma della Paduletta nonché la realizzazione del cosiddetto Microtunnel, che consentirà di eliminare le condutture di Eni da una delle sponde del canale d’accesso alla darsena in modo da recuperare spazio per l’ingresso in porto.

“Sul depuratore convocheremo tutte le parti interessate”, ha affermato il presidente Rossi. “Per quanto riguarda il Microtunnel, invece, parleremo con l’Eni per capire se ciò può agevolare l’intervento finale ed anche per comprendere i tempi di realizzazione”.

L'ECONOMIA DEL MARE IL PRESIDENTE DELLA REGIONE ENRICO ROSSI ANNUNCIA L'ACCELERATA PER IL NUOVO MAXI-SBOCCO

«Darsena Europa, tra 20 giorni sapremo se partono i lavori»

«SIAMO in una fase in cui la realizzazione delle nuove opere si sta per concretizzare. Tra venti giorni al massimo saremo in grado di sapere se le aziende che hanno vinto il pre-incarico per i rispettivi appalti potranno cominciare a lavorare. L'obiettivo è avviare al più presto gli interventi per la piattaforma Europa, il nuovo grande sbocco a mare del porto di Livorno». Lo ha detto il presidente della Toscana Enrico Rossi che ha coordinato i lavori del tavolo tecnico sull'avanzamento dei lavori della nuova Darsena Europa

e ha preso atto dell'affidamento dei pre-incarichi sia per i sondaggi del fondale sia per la progettazione delle opere marittime. Uno dei punti all'ordine del giorno era verificare se, entro lo scorso 15 settembre, erano pervenute le proposte per il terminal e quali sono, adesso, le azioni da mettere in campo. La Darsena Europa, con il nuovo terminal collegato alla rete viaria e ferroviaria, rappresenta il futuro del porto. Una volta concluso, sarà un unico grande canale, largo circa 350 metri, sulle cui sponde si affaccerà una nuo-



GOVERNATORE
Il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi

IL TERMINAL Rappresenta il futuro e sarà collegato alla rete viaria e ferroviaria

va diga frangena, ossia un terrapieno che delimita all'esterno il porto.

I FONDALI saranno scavati passando dai 13 metri attuali, ai 20 metri. In questo modo, nel porto di Livorno, potranno attraccare le portacontainer di grandi dimensioni con capacità fino a 12.000 e 18.000 teu, tipo quelle in grado di attraversa-

re il canale di Panama dopo l'ampliamento del 2009 o quelle che costituiscono la nuova generazione. I funzionari dell'Asstporto hanno fatto sapere, sia per quanto riguarda la progettazione sia per i sondaggi, che sono state individuate le aziende, una per ogni appalto, alle quali sono stati affidati i pre-incarichi. Adesso, dopo l'approvazione della dichiarazione d'inizio attività, si darà inizio alla definitiva progettazione. Una volta conclusa la progettazione, si realizzerà il terminal container che dovrà garantire, secondo i progetti, il rilancio del porto anche in termini occupazionali.

INCONTRO A FIRENZE CON ENRICO ROSSI

Darsena Europa, fra 20 giorni il via agli interventi preliminari

Affidati i pre-incarichi per i sondaggi nel terreno e per la progettazione: «Si sta per concretizzare la realizzazione delle nuove opere»

LIVORNO

«Tra venti giorni al massimo saremo in grado di sapere se le aziende che hanno avuto il pre incarico per i rispettivi appalti potranno cominciare a lavorare. L'obiettivo è avviare al più presto gli interventi». Parte da qui il governatore Enrico Rossi per fare il punto sullo stato dell'arte del progetto della maxi-Darsena, l'espansione a mare con la quale il porto di Livorno punta, da un lato, a eliminare le strozzature fisico-geografiche (profondità dei fon-

dali, ampiezza del canale d'accesso e raggio del bacino di evoluzione) che rischiano di condannarlo al declino se non si pone rimedio e, dall'altro, a riorganizzare i propri spazi offrendo un "polmone" di aree nuove al prepotente sviluppo delle "autostrade del mare", settore in cui è al primo posto in Italia.

«Siamo in una fase in cui la realizzazione delle nuove opere si sta per concretizzare», dice Rossi al termine dei lavori del tavolo tecnico sull'avanzamento dei lavori, al quale ha partecipato l'assessore regionale Vincenzo Ceccarelli, che si occupa di infrastrutture, trasporti e logistica.

Nell'incontro si è parlato di due dei vari tasselli del puzzle nell'iter del progetto: sono stati affidati i pre-incarichi

tanto per i sondaggi del fondale quanto per la progettazione delle opere marittime. Inutile dire, però, che gli occhi di tutti sono puntati sulla fase successiva: quella in cui devono emergere le proposte degli investitori per il terminal.

Dal quartier generale dell'Authority si tiene a ribadire che per la progettazione così come per i sondaggi, sono state individuate le aziende, una per ogni appalto, alle quali sono stati affidati i pre-incarichi. Adesso - è stato sottolineato - dopo l'approvazione della dichiarazione d'inizio attività, si darà inizio alla definitiva progettazione e, successivamente, alla concretizzazione del progetto.

I riflettori non sono stati puntati solo sulla Darsena Eu-

ropa. Importante la sottolineatura dedicata allo scavalco ferroviario per mettere in collegamento direttissimo le banchine e l'interporto di Guasticce: «I lavori partiranno entro breve tempo», è stato detto al tavolo fiorentino.

La riunione è stata l'occasione per analizzare anche una serie di altre questioni che riguardano l'ammodernamento infrastrutturale del porto di Livorno. Fra le questioni vale la pena di mettere in evidenza «la completa delocalizzazione dell'impianto di depurazione del Rivellino di Livorno», oltre alla riattivazione della piattaforma della Paduletta e alla realizzazione del cosiddetto "microtunnel". Quest'ultimo progetto porterà allo spostamento delle tubazioni di Eni via dalla sponda del canale d'accesso, che così potrà essere finalmente allargato. —

«A breve la partenza dei lavori per la direttissima ferroviaria fra porto e interporto»

Civitavecchia: riparte il Most della Escola europea

Quarta edizione del corso in navigazione a bordo della nave Grimaldi

CIVITAVECCHIA – È partita sabato 29 Settembre la quarta edizione del corso Most, Motorways of the sea training, organizzato dalla Escola europea di intermodal transport, di cui l' Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale è uno dei soci fondatori insieme ai porti di Genova e Barcellona, nonché agli armatori Grandi navi veloci e Grimaldi lines.

Il corso, che si svolge in navigazione a bordo della nave Grimaldi che collega Civitavecchia a Barcellona, si inserisce nella ricca offerta formativa della Escola nell'ambito dell'intermodalità e dello short sea shipping.

Negli ultimi dieci anni, la Escola ha acquisito un'esperienza eccezionale nella formazione del personale e nelle attività di sviluppo delle capacità legate a trasporti efficienti e soluzioni sostenibili, in particolare il trasporto marittimo a corto raggio, le autostrade del mare e il trasporto ferroviario-stradale.

Le autostrade del mare rappresentano, per il porto di Civitavecchia, uno dei segmenti di traffico più importanti che, grazie al progetto finanziato dall'Ue "BClink", sarà ulteriormente sviluppato nella tratta Civitavecchia-Barcellona con la realizzazione di un nuovo pontile ro-ro nel porto di Civitavecchia e l'adeguamento di una banchina e di un terminal nel porto di Barcellona.

I circa 40 partecipanti di quest' anno, alcuni provenienti da altre AdSp (Taranto, Genova, Barcellona), oltre ai rappresentanti di Ram e Alis, testimoniano la validità e l'importanza del corso. Come di consueto, il punto di ritrovo e d'inizio dei lavori è stata l'Autorità di Sistema portuale di Civitavecchia, alla presenza del direttore generale per la vigilanza delle Autorità portuali del ministero delle Infrastrutture e Trasporti Mauro Coletta, che ha molto apprezzato le proposte dell'Escola e del presidente dell'AdSp mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo, il quale ha ribadito che tali corsi formativi accompagnano anche lo sviluppo delle autostrade del mare, del trasporto intermodale e della logistica.

L'AdSp del mar Tirreno centro settentrionale prosegue, quindi, nelle sue attività di supporto alla Escola che lo scorso Aprile ha deliberato all'unanimità l'apertura della propria sede italiana a Civitavecchia e che, nel 2019, inizierà, nel porto laziale, un nuovo progetto formativo "Formati al porto", già sperimentato con successo a Barcellona.

A questo si aggiunge un progetto, finanziato dall'unione per il Mediterraneo, "Translogmed" e che nel prossimo quinquennio vedrà la Escola e i propri soci impegnati in Nord Africa per la promozione dell'intermodalità e dello Sss (Short sea shipping).

ADSP Mar Tirreno centro settentrionale: al via 4a edizione corso Motorways of the Sea Training

(FERPRESS) – Roma, 1 OTT – Sabato 29 settembre ha avuto inizio la quarta edizione del corso MOST (Motorways of the Sea Training), organizzato dalla Escola Europea di Intermodal Transport, di cui l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale è uno dei soci fondatori insieme ai porti di Genova e Barcellona, nonché agli armatori Grandi Navi Veloci e Grimaldi Lines.

Il corso, che si svolge in navigazione a bordo della nave Grimaldi che collega Civitavecchia a Barcellona, si inserisce nella ricca offerta formativa della Escola nell'ambito dell'intermodalità e dello short sea shipping.

Negli ultimi dieci anni, la Escola ha acquisito un'esperienza eccezionale nella formazione del personale e nelle attività di sviluppo delle capacità legate a trasporti efficienti e soluzioni sostenibili, in particolare il trasporto marittimo a corto raggio, le autostrade del mare e il trasporto ferroviario-stradale.

Le Autostrade del mare rappresentano, per il porto di Civitavecchia, uno dei segmenti di traffico più importanti che, grazie al progetto finanziato dall'UE "BClink", sarà ulteriormente sviluppato nella tratta Civitavecchia-Barcellona con la realizzazione di un nuovo pontile ro-ro nel porto di Civitavecchia e l'adeguamento di una banchina e di un terminal nel porto di Barcellona.

I circa 40 partecipanti di quest' anno, di cui alcuni provenienti da altre Autorità di Sistema Portuale (Taranto, Genova, Barcellona) – oltre ai rappresentanti di RAM ed ALIS – testimoniano la validità e l'importanza del corso. Come di consueto, il punto di ritrovo e d'inizio dei lavori è stata l'Autorità di Sistema Portuale di Civitavecchia, alla presenza del Direttore Generale per la Vigilanza delle Autorità Portuali del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti Dott. Mauro Coletta, che ha molto apprezzato le proposte dell'Escola e del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo, il quale ha ribadito che tali corsi formativi accompagnano anche lo sviluppo delle Autostrade del Mare, del trasporto intermodale e della logistica.

L'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale prosegue, quindi, nelle sue attività di supporto alla Escola che lo scorso aprile ha deliberato all'unanimità l'apertura della propria sede italiana a Civitavecchia e che, nel 2019, inizierà, nel porto laziale, un nuovo progetto formativo -"Formati al Porto"-, già sperimentato con successo a Barcellona.

Infine, oltre al "Formati al porto", è attualmente in corso un ulteriore progetto, finanziato dall'Unione per il Mediterraneo, che prende il nome di "Translogmed" e che nel prossimo quinquennio vedrà la Escola e i propri soci impegnati in Nord Africa per la promozione dell'intermodalità e dello SSS.

Lavoratori a rischio nel porto di Civitavecchia

CIVITAVECCHIA – Il bando per la movimentazione del carbone della centrale Enel di Torrevadalliga Nord, continua ad agitare le acque nel porto di Civitavecchia.

Dallo scorso Luglio, infatti, l'Enel con la procedura ad evidenza pubblica ha deciso di affidare ad una impresa individuata tramite bando di gara, il servizio di movimentazione del carbone nel porto, svolto negli ultimi dieci anni dalla società civitavecchiese Minosse Spa e dalla Compagnia portuale Civitavecchia.

Dopo l'incontro che si è tenuto venerdì scorso, il presidente di Minosse Spa, Gino Capponi, invoca un intervento urgente del Governo a difesa di trecento lavoratori.

“Quanto accaduto – scrive Capponi in una nota -, all'esito del tavolo condotto da Enel sulla sorte dei lavoratori portuali di Civitavecchia, conferma che siamo di fronte ad una situazione di una gravità inaudita, che pagheranno innanzitutto i lavoratori.

Enel ha dapprima dichiarato di non riconoscere la legge sui porti e, di fatto, sta dimostrando di volersi impadronire della gestione del molo Vespucci che ormai ritiene di essere di sua proprietà. L'Autorità di Sistema portuale, che ringrazio per la collaborazione al fianco di Minosse per la tutela dei lavoratori e il rispetto della legge che disciplina l'attività portuale, è stata molto chiara sulla questione e lo ha esplicitato con una lettera ben precisa che richiamava al rispetto delle normative vigenti”.

“Purtroppo – prosegue Capponi -, dopo la missiva, Enel continua a raggirare ciò che la legge 84/94 prevede. Noi siamo al fianco dell'AdSp e difenderemo la nostra posizione in tutte le sedi, nel rispetto innanzitutto dei 300 lavoratori e delle loro famiglie.

Enel infatti ha fatto credere ai lavoratori che dopo l'azzeramento di Minosse avrebbe tutelato i posti di lavoro con la cosiddetta 'clausola sociale', intesa come impegno al riassorbimento delle forze lavoro nella nuova realtà dopo che Minosse sarà stata abbattuta. Il fatto, però, è che chiunque abbia un minimo di dimestichezza con il diritto vigente – non certo i lavoratori afflitti e condizionati da gravi preoccupazioni per il loro futuro e il futuro delle loro famiglie – sa che non è possibile decidere il trasferimento delle maestranze e del know how appartenenti ad una società ad altra società senza l'assenso da parte del soggetto che dispone delle forze lavorative in questione”.

Il presidente di Minosse Spa conclude quindi che “È evidente che ciò è impossibile, sia perché Minosse non consente un simile scempio e sia perché, in diritto, è vietata ogni forma di concorrenza sleale e di interposizione nella gestione della manodopera. Minosse farà di tutto per tutelare i lavoratori e la propria attività che si è sempre svolta nel rispetto delle leggi. Chiediamo dunque al Governo di intervenire immediatamente e con urgenza affinché venga messa la parola fine a questo scempio”.

Oltre 4.000 ospiti hanno partecipato alla III edizione della Naples Shipping Week

Napoli, 1 ottobre 2018 – Oltre 4.000 ospiti hanno partecipato ai 40 eventi a calendario della III edizione della Naples Shipping Week, la manifestazione organizzata dal Propeller Port Club di Napoli e da ClickUtility Team che si è conclusa con la suggestiva **Cena tra Mare, Cielo e Terra** a Castel Sant'Elmo, dal punto più alto della collina del Vomero. Una settimana intensa che ha visto coinvolti 300 relatori e l'intera città con **eventi speciali** e iniziative **culturali** organizzati fra la Stazione Marittima, il Molo San Vincenzo, il Porto di Napoli, Villa Doria D'Angri, Museo di Capodimonte e Real Bosco, l'Università Parthenope e altri luoghi di Napoli. Per l'occasione **Nave Rizzo** e la nave scuola **Amerigo Vespucci**, il veliero simbolo della **Marina Militare**, hanno fatto tappa a Napoli accogliendo 23.952 visitatori e offrendo durante la sosta un ampio programma di eventi. Sono stati infine oltre 3.000 gli studenti coinvolti nelle numerose visite tecniche al **Porto e alla Capitaneria – Guardia Costiera**, nei vari convegni e a bordo delle due navi grazie all'adesione finale di **32 Istituti Scolastici** della Campania e della Sicilia che hanno compreso l'importanza di avvicinare i giovani alla risorsa mare.

“Per una settimana abbiamo avuto cultura, storia ed economia del mare protagoniste di un evento internazionale che ha posto Napoli, il suo porto e il suo golfo al centro del mondo e del Mediterraneo – ha dichiarato **Umberto Masucci**, Presidente The International Propeller Clubs. L'economia marittima è la prima industria della città e la Naples Shipping Week è stata l'occasione per ribadire la centralità della portualità nell'economia del nostro Paese. E' stata un'edizione di successo, protagonisti anche i giovani grazie al coinvolgimento di numerosi istituti scolastici della Regione e, soprattutto, speciale perché dedicata a Genova cui ora passiamo con entusiasmo il testimone per la prossima Genoa Shipping Week”.

Efficienza energetica, *governance* dei porti, tecnologie *disruptive*, nuovi mercati e sicurezza alcuni dei temi della

10^a edizione di **Port&ShippingTech**, *Main Conference* della manifestazione che ha messo a confronto 150 relatori

e che ha registrato una grande partecipazione da parte del cluster marittimo con la presenza di **numerosi ospiti** di rilievo, **autorità** e, in particolare **Kitack Lim**, Segretario Generale **IMO**. “Il grande successo della Naples Shipping Week- aggiunge **Carlo Silva**, Presidente di ClickUtility Team – è da sempre il risultato di un ottimo lavoro di squadra coordinato dal Propeller di Napoli. Il Forum in particolare, affrontando tematiche fondamentali per il dibattito sulle attività legate al mare, ha confermato la propria leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali di settore”.

Prossimo appuntamento: la **quarta edizione della Genoa Shipping Week** che si terrà a Genova a **giugno 2019**.

“La IV edizione della Genoa Shipping Week- sottolinea **Alberto Banchemo**, presidente Assagenti- sarà per noi un momento molto speciale. Da mesi abbiamo iniziato a lavorare sull'ampliamento del palinsesto, che oltre agli eventi consolidati dello Shipbrokers Dinner e di Port&ShippingTech, vedrà l'ingresso di un festival completamente dedicato ai cittadini e ai turisti, con visite guidate e spettacoli all'interno della cinta portuale per avvicinare sempre di più il porto alla città. Sarà per noi passato quasi un anno dalla caduta del Morandi e sarà forse anche l'occasione per tirare le somme di quanto questo evento ci avrà lasciato, della fiducia che i mercati avranno saputo accordarci e di quanto la comunità portuale sia stata capace di reagire in modo costruttivo”.

Zes e nuovi progetti del Mezzogiorno, seminario Confindustria e Associazione Costruttori

NAPOLI - "Le Zes in Italia: le esperienze di successo internazionale ed i nuovi progetti delle Regioni del Mezzogiorno" questo il titolo del seminario, **organizzato da Confindustria e Associazioni Costruttori di Napoli**. Con il Decreto del Governo che ha introdotto le ZES (Zone Economiche Speciali) è tornato fortemente alla ribalta il dibattito sulla competitività portuale che vede protagonista il collegamento tra Industria e Logistica.

L'obiettivo del seminario è stato quello di mettere in luce i fattori positivi che questi strumenti riescono ad attivare per contribuire allo sviluppo di un territorio, ma anche il loro limite: poiché non sono la risoluzione di tutte le diseconomie di un'area. I temi toccati dall'incontro sono stati: le ZES del Decreto Sud: quale rilevanza per il sistema marittimo nazionale; ZES o non ZES: chi vince e chi perde. Il ruolo del pubblico a sostegno delle imprese; Il ruolo delle ZES per l'internazionalizzazione di un territorio; I "segreti" delle ZES che funzionano: casi studio; Il Mezzogiorno alla sfida delle ZES e la competitività portuale.

"Il ruolo della ZES in Calabria segue una strategia ben precisa," - ha spiegato il vicepresidente della Regione Calabria, Francesco Russo intervenuto al seminario " perché ruota attorno a degli elementi cardine: competitività ed innovazione; sostenibilità dello sviluppo; internazionalizzazione e attrazione; accessibilità materiale e immateriale. La ZES della Calabria è funzionale ad un sistema di strumenti economici di supporto alle imprese aperta a tutte le dimensioni aziendali, dalle micro-imprese regionali alle più grandi imprese internazionali. Obiettivo principale dello strumento ZES, coordinato con gli altri strumenti messi in campo dalla Regione, è puntare ad un forte incremento dell'occupazione nelle aree industriali, portuali e aeroportuali. In questo dibattito la Regione Calabria che è può svolgere un ruolo importante nel Mezzogiorno dopo l'istituzione della ZES, uno strumento auspicato da anni e che, finalmente, con l'approvazione del DPCM 12/2018, trova una sua dimensione reale e concreta.

Molti porti del medio ed estremo Oriente e dell'area mediterranea hanno disegnato le proprie fortune grazie alla presenza di ZES strutturate alle loro spalle dove è nata con il tempo una industria manifatturiera export-oriented strutturata e forte e che realizza la sua proiezione commerciale internazionale con il sostegno di un porto forte ed efficiente."

Erano presenti all'incontro, tra gli altri: il prof. Marrelli, già rettore dell'Università Federico II di Napoli; il prof. Profumo, già ministro dell'Istruzione; il dott. Coletta, già Direttore Generale MIT per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo; il prof. Forte, già professore ordinario alla Università Fed. II; il prof. De Vincenti, già Ministro per il Mezzogiorno; gli assessori regionali della Campania arch. Discepolo e dott. Marchiello; il prof. Berlinguer, già assessore regionale della Basilicata; ha coordinato il prof. Spirito, presidente AdSP Mar Tirreno Centrale.

Zes in Italia: esperienze di successo internazionale

NAPOLI – Nell'ambito degli appuntamenti della Naples shipping week, che si è chiusa sabato scorso, il vicepresidente della regione Calabria, Francesco Russo, ha partecipato al seminario "Le Zes (Zone economiche speciali in Italia): le esperienze di successo internazionale ed i nuovi progetti delle Regioni del Mezzogiorno" organizzato da Confindustria e Associazioni costruttori di Napoli.

Con il Decreto del Governo che ha introdotto le Zes è tornato fortemente alla ribalta il dibattito sulla competitività portuale che vede protagonista il collegamento tra industria e logistica. In questo dibattito la regione Calabria può svolgere un ruolo importante nel Mezzogiorno dopo l'istituzione della Zes, uno strumento auspicato da anni e che, finalmente, con l'approvazione del Dpcm 12/2018, trova una sua dimensione reale e concreta.

Molti porti del medio ed estremo Oriente e dell'area mediterranea hanno disegnato le proprie fortune grazie alla presenza di Zes strutturate alle loro spalle dove è nata con il tempo un'industria manifatturiera export-oriented strutturata e forte e che realizza la sua proiezione commerciale internazionale con il sostegno di un porto forte ed efficiente.

Al seminario hanno partecipato tra gli altri il professor Marrelli, già rettore dell'università Federico II di Napoli, il professor Profumo, già ministro dell'Istruzione, il dottor Coletta, già direttore generale Mit per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo, il professor Forte, professore ordinario alla università Federico II a cui si sono aggiunti il professor De Vincenti, già ministro per il Mezzogiorno, gli assessori regionali della Campania Discepolo e Marchiello, il professor Berlinguer, già assessore regionale della Basilicata, coordinati da Pietro Spirito, presidente AdSp mar Tirreno centrale.

L'obiettivo del seminario è stato quello di mettere in luce le esperienze positive di questi strumenti che possono senz'altro contribuire allo sviluppo del territorio, ma che debbono essere "utilizzati con cautela" senza pensare che possano essere la risoluzione di tutte le diseconomie di un'area. Durante il dibattito si è cercato di capire la rilevanza per il sistema marittimo nazionale delle Zes del Decreto Sud, passando poi al confronto su "Zes o non Zes: chi vince e chi perde".

Il seminario ha cercato di concentrarsi anche sul ruolo del pubblico a sostegno delle imprese, sul ruolo per l'internazionalizzazione di un territorio cercando di capire i "segreti" di quelle Zes che funzionano con alcuni casi studio. Infine il dibattito sul Mezzogiorno e la "sfida" delle Zone economiche speciali e la competitività portuale. L'intervento del professor Russo è stato centrato sul ruolo della Zes della Calabria, che segue una strategia ben precisa, che ruota attorno a degli elementi cardine: competitività ed innovazione, sostenibilità dello sviluppo, internazionalizzazione e attrazione, accessibilità materiale e immateriale. La Zes della Calabria è funzionale ad un sistema di strumenti economici di supporto alle imprese aperta a tutte le dimensioni aziendali, dalle micro-imprese regionali alle più grandi imprese internazionali. Obiettivo principale dello strumento, coordinato con gli altri strumenti messi in campo dalla Regione, è puntare ad un forte incremento dell'occupazione nelle aree industriali, portuali e aeroportuali.

Toninelli: «Presto un piano nazionale della portualità»

Reggio Calabria - «Purtroppo come spesso dico ho ereditato un ministero con tantissimi dossier aperti e praticamente tutti gestiti molto male, anche quello di Gioia Tauro è stato gestito molto male». Lo ha detto il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli oggi a Reggio Calabria. «Faremo un piano nazionale della portualità, metteremo finalmente nuove regole certe anche sulle concessioni e sono convinto - ha aggiunto il ministro - che si apriranno spazi di sviluppo economico importanti soprattutto in un porto tanto importante ma così poco attivo ed attivato come quello di Gioia Tauro».

Porti: Toninelli, con nuovo piano regole certe concessioni

Sono convinto che si apriranno fasi di sviluppo economico importanti

(ANSA) - REGGIO CALABRIA, 1 OTT - "Sui porti ci sono molti dossier aperti, anche quello di Gioia Tauro è stato gestito molto male". Così il ministro per le Infrastrutture Danilo Toninelli che a Reggio Calabria si è soffermato sulla ristrutturazione delle autorità portuali.

"Faremo un piano nazionale per la portualità - ha aggiunto - e daremo finalmente nuove regole certe anche sulle concessioni.

Sono convinto che si apriranno fasi di sviluppo economico importanti soprattutto in un porto tanto importante ma così poco attivo come quello di Gioia Tauro".

Toninelli garantisce solo impegno «Se cresce la Calabria, cresce l' Italia»

«È una regione bellissima dimenticata per decenni dalla politica Non faccio promesse ma intanto iniziamo con questi treni nuovi»

Piero Gaeta Reggio Calabria Nessuna promessa ma tanto impegno. Su questo il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Danilo Toninelli è stato chiaro: «Il mio impegno è quello di mantenere costantemente alta l'attenzione sulla Calabria. E mi impegno anche a tornare più volte. È inconcepibile in un paese civile che una regione importante, bella da tutti i punti di vista sia stata per così tanti decenni abbandonata dalla politica».

Ieri mattina Toninelli ha partecipato, alla Stazione centrale di Reggio, alla consegna, da parte di Trenitalia, delle nuove carrozze dei quattro treni Intercity in servizio sulla linea ferroviaria ionica tra Reggio Calabria e Taranto che dovrebbero «cambiare la vita ai pendolari e lo dico - ha evidenziato Toninelli - che ho fatto a lungo il pendolare in Lombardia».

«È in corso - ha aggiunto Toninelli - una rivoluzione culturale. Condividiamo gli impegni, ritroviamoci tra qualche mese. Sono convinto che ci saranno tante e positive novità». Il ministro è poi salito sul treno per il viaggio inaugurale del primo Intercity totalmente rinnovato grazie a un investimento di 1,3 mln di euro destinato ad elevare gli standard di viaggio in termini di capillarità territoriale, puntualità, sicurezza e comfort

sulla linea ionica. Toninelli è stato accompagnato da Gianfranco Battisti, amministratore delegato e direttore generale di Ferrovie dello Stato Italiane, e Orazio Iacono, amministratore delegato e direttore generale di Trenitalia.

«L' impegno del Gruppo FS Italiane per migliorare i servizi ferroviari in Calabria - ha detto Battisti - è il segno concreto delle nuove scelte strategiche di FS Italiane e della mission che ci ha dato il Governo. Siamo concentrati sulle persone e sulle loro esigenze. Ci stiamo dedicando con particolare attenzione al Sud, ai pendolari e al trasporto regionale, con un piano di investimenti complessivo di circa 6 miliardi di euro e oltre 600 nuovi treni che garantirà, entro 5 anni, il rinnovo dell' 80 per cento dell' intera flotta regionale. Inoltre intendiamo elettrificare la rete ionica con 1,2 miliardi di euro e s' inizierà nel tratto da Sibari a Catanzaro. Sulla linea tirrenica sono previsti a breve dei miglioramenti tecnologici con l' obiettivo nei prossimi due anni di collegare Reggio e Roma in 4 ore e 10 minuti, che è lo stesso tempo

- segue

della tratta Torino-Roma. Abbiamo i fondi e i progetti per riuscirci».

Il ministro Toninelli è sceso a Melito ed è tornato a Reggio per recarsi nella sede della Direzione Marittima della Calabria, dove si è incontrato con il contrammiraglio Giancarlo Russo, e successivamente con il contrammiraglio Andrea Agostinelli e Antonino De Simone, rispettivamente Commissari straordinari delle autorità portuali di Gioia Tauro e Messina.

Prima rigaseconda rigaterza riga «Il ponte sullo Stretto non è una priorità» «Il ponte sullo Stretto è la rappresentazione plastica del fallimento della vecchia politica.

Le leggi obiettivo - ha affermato il ministro Toninelli - tra cui c'era dentro, come grande opera dello Stretto di Messina, naturalmente ha portato al fallimento totale. In un Paese con una vetustà infrastrutturale come quella dell'Italia la più grande opera è quella di mettere in sicurezza le migliaia di piccole e grandi opere che abbiamo. Certamente non è una priorità quella del Ponte sullo Stretto».

Aspre critiche alla visita del ministro sono giunte dai parlamentari di FI Maria Tripodi e Marco Siclari.

Il Quotidiano della Calabria

GIOIA TAURO Annuncia l'ennesima riforma del sistema portuale

Il ministro rassicura sul futuro ma non scende nel concreto

di MICHELE ALBANESE GIOIA TAURO - La visita del Ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli, ieri a Reggio Calabria non poteva non portare anche a qualche battuta sul porto di Gioia Tauro. Poche parole tutte da decifrare quelle di Toninelli che nel primo pomeriggio di ieri ha anche incontrato il Contrammiraglio Andrea Agostinelli Commissario Straordinario della Port Authority di Gioia Tauro e con il Commissario della Port Authority di Messina Antonino De Simone sulla querelle della nascita della sedicesima Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. Ma andiamo con ordine, sui porti Toninelli ha detto pochissime cose: «ci sono molti dossier aperti, anche quello su Gioia Tauro che in passato è stato gestito molto male. Faremo un piano nazionale per la portualità e daremo finalmente nuove regole certe anche sulle concessioni. So Il ministro in treno saluta un fan no convinto che si apriranno fasi di sviluppo economico importanti soprattutto in un porto tanto importante ma così poco attivo come quello di Gioia Tauro» ha sentenziato senza aggiungere altro. Sul piano nazionale della portualità non ha specificato se intende mettere mano ancora una volta sulla riforma varata dal suo predecessore Graziano Delrio, ma quello che resta ancora un mistero è il riferimento alle concessioni portuali. Citare la partita concessioni riferendosi a Gioia Tauro significa ipotizzare che forse è allo studio un meccanismo non solo di revisione delle concessioni nei porti ma soprattutto che sono in fase di analisi quelle su Gioia Tauro dove esistono due concessionari: la Mct da una parte e la Automotiv Gioia Tauro dall'altra. La prima si occupa di container e la seconda di auto. Cosa ha voluto dire Toninelli?

Intende mettere concretamente mano alla revisione delle concessioni delle banchine e dei piazzali in particolare al terminalista Mct attraverso un atto concordato con il Ministero da parte del Commissario Straordinario Agostinelli che nei mesi scorsi non ha esitato ad ordinare un perizia sullo stato dei mezzi portuali in uso a Mct al Rina? Come si ricorderà di fronte ai mancati investimenti attuati da Mct, Agostinelli mandò una lettera radi fuoco alla Presidente di Contship Italia Cecilia Battistello annunciando verifiche ed ipotizzando anche un ipotetico ripensamento sulle concessioni portuali.

- segue

Del resto un eventuale atto del Commissario non potrà non essere condiviso dal Ministero. Ne avranno parlato di questi temi durante l' incontro a due tra Toninelli e Agostinelli? Forse. Così come avranno certamente parlato dell' annuncio e delle polemiche sull' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, annunciata dal Mit che dovrebbe vedere insieme i porti di Messina, Milazzo ma anche quelli di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria, oggi governati dall' Autorità Portuale di Gioia Tauro. Proposta che ha suscitato una marea di contrarietà in Calabria. La giornata di ieri forse sarà servita a Toninelli a capire meglio la portata delle varie posizioni, visto che ha incontrato anche il sindaco di Reggio Calabria Falcomatà e il vice presidente della Regione con delega ai porti Francesco Russo. Toninelli ha detto di essere fiducioso perché si apriranno importanti fasi di sviluppo ma non ha spiegato quali. Intanto lo scalo continua a perdere volumi che nel primo semestre di quest' anno hanno registrato un - 8%

L' Autorità portuale dello Stretto bocciata dal sindaco Falcomatà

«Non si può "spezzare" in due la nostra Città Metropolitana» Ma Toninelli insiste: «Gioia Tauro è stato gestito molto male»

Piero Gaeta «L' Autorità portuale dello Stretto è ancora soltanto un annuncio. Non abbiamo ancora visto o letto alcun decreto sull' introduzione in Italia della sedicesima autorità portuale e tuttavia questa nuova rimodulazione ci vede nettamente contrari perché dividerebbe in due la nostra città metropolitana, ma anche perché rappresenterebbe un passo indietro rispetto a quel più generale percorso che vedeva la creazione e la nascita della più grande autorità portuale del Mediterraneo e tra le più grandi d' Europa. Un percorso ambizioso che non si può arrestare per decreto».

A dirlo è stato Giuseppe Falcomatà vestendo i panni di Sindaco Metropolitan e commentando la proposta, avanzata alcune settimane fa dal ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli, di sdoppiare l' autorità portuale di Gioia Tauro, con l' istituzione della nuova Autorità portuale dello Stretto che dovrebbe inglobare i porti di Milazzo, Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

Sull' argomento il ministro ha difeso la sua scelta: «Ho discusso le problematiche portuali con i responsabili locali e i lavoratori in difficoltà, tenendo un focus particolare su Gioia Tauro. L' istituzione della nuova Autorità di

Sistema portuale dello Stretto aiuterà in tal senso a valorizzare la specificità economica e faciliterà gli enormi flussi tra Sicilia e Calabria, sbloccando al tempo stesso Gioia Tauro. Sui porti ci sono molti dossier aperti, anche quello di Gioia Tauro è stato gestito molto male. Faremo un piano nazionale per la portualità - ha aggiunto - e daremo finalmente nuove regole certe anche sulle concessioni. Sono convinto che si apriranno fasi di sviluppo economico importanti soprattutto in un porto tanto importante ma così poco attivo come quello di Gioia Tauro».

Il sindaco Falcomatà ha anche chiesto al ministro Toninelli un incontro specifico incentrato proprio sulla città di Reggio «per affrontare i problemi che riguardano in generale la mobilità e il trasporto cittadino, ma anche altre questioni: i fondi sulle progettazioni, quelli per il Decreto Reggio e i 23 mln stanziati dal precedente Governo per la riqualificazione o apertura di alcune stazioni ferroviarie».

Il ministro Toninelli in Calabria parla di ponti e porti e annuncia nuove regole per la gestione portuale VAI ALLA HOME CALABRIA

Calabria

REGGIO CALABRIA - La visita in Calabria del ministro per i Trasporti e infrastrutture Danilo Toninelli è iniziata con un incontro con una delegazione di lavoratori della **Liberty Lines** a Reggio Calabria che . È quanto si apprende da fonti del Mit. Il ministero ha deciso di non prorogare il contratto alla compagnia che svolge il servizio di collegamento con mezzi veloci tra la Sicilia e la Calabria sullo stretto di Messina e ovviamente la decisione mette in apprensione i lavoratori circa il mantenimento del proprio impiego. Ma nel corso della sua visita il ministro ha voluto precisare anche la propria posizione sulla ristrutturazione delle autorità portuali dopo che negli scorsi giorni lo stesso ministro aveva annunciato la nascita dell' autorità portuale dello Stretto (**LEGGI LA NOTIZIA**): «Sui porti - ha detto Toninelli - ci sono molti dossier aperti, anche quello di Gioia Tauro è stato gestito molto male». Andando nel dettaglio, poi, Toninelli ha aggiunto che «faremo un piano nazionale per la portualità e daremo finalmente nuove regole certe anche sulle concessioni. Sono convinto che si apriranno fasi di sviluppo economico importanti soprattutto in un porto tanto importante ma così poco attivo come quello di Gioia Tauro». Rispetto alle polemiche sul decreto Genova che deve disporre gli interventi riguardanti il ponte Morandi crollato il 14 agosto scorso, Toninelli ha aggiunto: «Mi spiace che in Regione Liguria ci sia qualcuno che sta facendo polemiche sperando di sfruttare politicamente una situazione drammatica quando, in questo momento, stiamo facendo umilmente il nostro lavoro per stare vicino ai genovesi e per dare loro velocemente un ponte che significa dignità. Chi fa polemiche sta sbagliando, non ama i genovesi», per poi annunciare che «stiamo lavorando sul percorso di decadenza della concessionaria ed è un percorso amministrativo che stiamo gestendo con i nostri avvocati. L' obiettivo è quello di contestare l' inadempimento da parte del concessionario. Intanto c' è una deroga al Codice degli appalti sulla ricostruzione del ponte prevista all' interno del decreto». La vicenda del «ponte Morandi è stata gestita da tutto il Governo con la massima serietà, con il massimo impegno», ha proseguito Toninelli, «sono 47 gli articoli del decreto emergenza e

- segue

17 sono su Genova e riguardano non solo la ricostruzione del ponte. Come promesso non lo faremo ricostruire a chi aveva prima l'obbligo di tenerlo in piedi e lo ha fatto crollare. Lo faremo ricostruire velocemente con il massimo impegno, facendo mettere i soldi a chi lo ha fatto crollare mentre altre norme riguarderanno i cittadini e gli sfollati». A proposito di ponti, infine, Toninelli ha ricordato la vicenda del ponte sullo Stretto (**LEGGI LE NOTIZIE**) chiarendo che «il Ponte sullo Stretto è la rappresentazione plastica del fallimento della vecchia politica. La presenza del ponte nelle vecchie leggi obiettivo ha portato al fallimento di ogni impegno. In un paese con una velustà infrastrutturale come quella dell' Italia - ha aggiunto - penso che la più grande opera sia quella di mettere in sicurezza tutte le piccole e grandi opere che abbiamo. È questa la vera priorità, non il Ponte sullo Stretto» Nazionale

Avviata la verifica delle opere L' Authority verso il riappalto

Infrastruttura strategica e attesa: il cerchio va chiuso

milazzo Banchina XX Luglio: è scattata la fase due, quella che dovrà portare al riappalto delle opere non completate per il fallimento della ditta Scuttari che - come è noto - ha deciso di non far ripartire il cantiere a causa di gravi problemi economici che l' hanno condotta verso il fallimento. Gli uffici dell' Autorità portuale hanno avviato la verifica delle opere sin qui realizzate e che si aggirano intorno al 75 per cento. Una sorta di collaudo, anche se il termine è improprio e sarebbe opportuno parlare di "stato di consistenza delle opere fatte". Nel giro di un paio di mesi - ma realisticamente si ritiene almeno quattro - si chiuderà la partita con la ditta di Chioggia. Nel frattempo l' Autorità cercherà di avviare tutto l' iter necessario per predisporre la nuova gara. L' intervento eseguito dalla ditta "Fratelli Scuttari" di Chioggia ha impegnato sino ad ora quasi 10 milioni di euro per la realizzazione di circa 360 metri lineari di accosto e una nuova banchina di 80 metri. Poi lo stop per una variante dettata dalla necessità di assicurare stabilità alla stessa. Adesso comunque occorre evitare che quell' area resti una cattedrale nel deserto e peraltro in totale stato di abbandono, visto che oltre all' erba cresciuta in maniera notevole vi sono i resti poco edificanti del vecchio cantiere. Occorre insomma non solo mettere in sicurezza la zona ma renderla quantomeno decorosa visto che essa si offre alla vista dei turisti che transitano nel porto. Opere temporanee anche perché - inutile girarci attorno - pur ad essere ottimisti servirà almeno un anno per bandire la nuova gara d' appalto, procedere poi all' aggiudicazione e alle verifiche e consegnare i lavori che richiedono altri nove mesi. Insomma, senza la necessità della "calcolatrice temporale", la nuova banchina dovrebbe essere pronta prima dell' estate del 2020. Data sempre da non considerare certa.

La "nuova" banchina una volta completata, creerà infatti anche altri accosti di poppa o di prora per le navi traghetto e per qualche nave da carico, qualora l' unico molo destinato al traffico commerciale fosse occupato.

E ciò non impedisce comunque di pensare, una volta ultimati i lavori alla banchina XX Luglio di realizzare la tanto invocata brella di collegamento porto - asse viario, peraltro già studiata dalla stessa

Autorità portuale per venire incontro alle richieste di alcuni armatori disposti (non sappiamo fino a quando) ad effettuare i collegamenti dal nostro porto verso i porti del continente escludendo Gioia Tauro.

La Via della Seta inverte la rotta: più merci dall' Europa verso l' Asia

Simone Gallotti /GENOVA Le merci cominciano a percorrere anche l' altro verso della Via della Seta, quello che parte dall' Europa e arriva in Cina.

La valanga di denaro che Pechino ha cominciato a riversare sulla rotta che porta le merci dal Far East al cuore del Vecchio Continente ha cambiato il volto di alcuni porti, anche di quelli che costituiscono il pilastro dello shipping europeo, rendendo le banchine più efficienti. Così a Rotterdam, ad esempio, il traffico dall' Asia è cresciuto, ma ha portato un effetto rivoluzionario: i container partono carichi di merce anche sulla rotta di ritorno.

«Confermo, il trend di un maggiore export verso la Cina è in costante crescita» spiega Augusto Cosulich, l' uomo di Cosco, il braccio marittimo di Pechino. Basta plastica, carta e scarti della lavorazione del ferro: la Cina non vuole più essere la discarica del mondo. Dalle banchine europee partivano prodotti di basso valore destinati il più delle volte allo smaltimento. La nuova legge varata dal governo di Xi Jinping ha contribuito a fermare la "disparità" commerciale tra i due continenti: elettronica in cambio di spazzatura. «Dall' Europa adesso non partono più gli scarti di plastica e carta verso la Cina- ha spiegato un manager di Cosco che opera a Rotterdam - Ci sono sempre più i prodotti meccanici ed elettrici made in Europe dentro i container che tornano verso Pechino».

La Cina si è trasformata in un mercato interessante anche per i prodotti realizzati in Occidente: «In generale l' export dall' Italia va bene e la rotta per il Far East contribuisce ad un risultato positivo conferma Cosulich - I numeri sono in crescita, anche se va ancora valutato bene il valore del contenuto dei contenitori in partenza». Nonostante il quadro positivo sui volumi, per le compagnie marittime continua il periodo di sofferenza: «Sul valore dei noli però incidono anche le diverse politiche commerciali delle linee: si tratta di decisioni che a volte esulano dai volumi e dal traffico». È comunque sempre il mercato a dettare la linea e come sintetizzano da Rotterdam, la spiegazione del nuovo flusso di merci dall' Europa alla Cina è frutto di una legge semplice: «Noi abbiamo bisogno di risorse e partner commerciali. Loro di mercati». E così i due continenti adesso sono più vicini.

l' appalto all' italiana agrotec

Il nuovo porto di Hamad cuore del progetto di autonomia alimentare

Sicurezza alimentare e diversificazione economica: per perseguire gli ambiziosi obiettivi della Vision 2030 voluta dall' emiro Tamim bin Hamad Al Thani, il Qatar sta costruendo il nuovo Porto di Hamad che a regime, nel 2020, coprirà un' area di 20 chilometri quadrati con una capacità di 7,5 milioni di container.

Il progetto, precedente all' embargo del giugno 2017 oltre ad aprire rotte verso Oman, Kuwait, Pakistan e Turchia, fa del porto un' impresa di trasformazione delle materie prime.

Zucchero, riso e semi per oli arriveranno a bordo delle navi, verranno scaricati e portati alle raffinerie e all' oleificio, poi impacchettati e imbottigliati, infine stoccati e distribuiti nel Paese. E il design di questo progetto è stato affidato a una società italiana, Agrotec. Esperienza pluridecennale nel campo della consulenza tecnica e scientifica nei settori agricolo e ambientale, l' azienda si è consorziata con un costruttore qatarino quando nel 2016 venne aperta la gara internazionale per questo terminale del nuovo porto. Battendo altri sette consorzi (cinesi, indiani, danesi). L' intero progetto, costruzione inclusa, vale 460 milioni di dollari.

«Noi abbiamo creato tutto il design del progetto, da quando la nave arriva alla banchina con le materie prime a quando i prodotti finiti vengono stoccati» spiega Marco Girelli, managing director di Agrotec. «Ci saranno una raffineria per lo zucchero - continua - e un impianto di raffinazione dell' olio vegetale mentre il riso passerà dall' apposito silos al mulino. I serbatoi per contenere l' olio saranno invece in acciaio, accanto all' impianto di imbottigliamento». È previsto anche il riutilizzo degli scarti riciclabili (good waste) che diventeranno mangime per animali.

Da quando nel giugno 2017 Arabia Saudita, Barhein, Egitto ed Emirati Arabi Uniti hanno imposto al Qatar un "blocco" totale (accusando Doha di non fare abbastanza nella lotta al terrorismo), il Governo ha dato un' ulteriore spinta ai progetti preesistenti di indipendenza alimentare, aprendo molte opportunità di business nel settore agricolo: dalle materie prime ai macchinari fino agli impianti di trasformazione.

Le 14mila vacche da latte portate dagli Stati Uniti in Qatar con un ponte aereo subito dopo l' embargo sono state l' operazione più eclatante e di impatto massmediatico ma non certo l' unica.

- segue

Le nuove infrastrutture portuali intendono mettere a segno l'obiettivo di assicurare l'autosufficienza per due anni ai due milioni di mezzo di abitanti del Qatar. «In volumi - spiega il manager di Agrotec - verranno prodotte e stoccate 330mila tonnellate di riso, 190mila di zucchero e 130mila di olio. Abbiamo iniziato a lavorare nell'agosto 2017 e siamo ai progetti esecutivi, dovremmo finire nel 2020».

I tre alimenti "primari" selezionati per il progetto, peraltro, sono soltanto l'inizio. I qatarini vogliono introdurre o aumentare anche altre produzioni, per esempio allevamenti di polli e serre.

Il leitmotiv in questo momento è l'indipendenza alimentare e a questo scopo sono anche stati distribuiti terreni. È tuttavia difficile, visto il clima, che si possa introdurre una vera e propria agricoltura estensiva.

Viste le esigenze strategiche, non è difficile immaginare che le prossime mosse del governo del Paese potranno coinvolgere anche altri alimenti, allo stato rimasti fuori, come i cereali e - perché no - anche il fresco o addirittura la catena del freddo.

Adesso e nell'immediato futuro è la Turchia a sopperire alle esigenze alimentari del Qatar dal momento che l'Arabia Saudita, potenza vicina e già principale fornitore di derrate alimentari, non sembra intenzionata a togliere l'embargo a Doha. Anche l'acqua è una delle principali preoccupazioni dei qatarini che hanno scorte per due giorni in caso di interruzione degli approvvigionamenti e un solo impianto di desalinizzazione. Questi elementi fanno pensare che il lungo cammino verso l'autosufficienza sia in effetti appena cominciato.

R. Mi.

Falsi, dogane e porti colabrodo Acquisti online fuori controllo

CONTRAFFAZIONE

Secondo i dati di Bruxelles, nel 2017 sono calati sequestri e valore dei beni

Nei Paesi dove è forte il «business» dei porti, questo prevale sui controlli

Laura Cavestri
MILANO

Nella Ue ogni paese, in dogana, fa per sé. Risultato: frontiere colabrodo per i prodotti falsi e pericolosi. È un quadro in peggioramento quello che emerge dai dati pubblicati nell'annuale report della Commissione europea sui prodotti falsi e contraffatti sequestrati alle frontiere del perimetro Ue nel corso del 2017. Meno sequestri (e di minor valore), meno segnalazioni delle aziende e meno procedure aperte dalle autorità.

Nel 2017 gli articoli sequestrati dalle dogane europee sono stati 31,4 milioni di pezzi, contro gli oltre 41,2 milioni del 2016. Per un valore totale di 582,4 milioni di euro contro i 672 milioni dell'anno precedente. Dal 2016 meno sequestri, ma è aumentata la proporzione di falsi potenzialmente pericolosi per la salute. Ovvero, in classifica, scendono i blocchi di abbigliamento e pelletteria e salgono farmaci, giocattoli e apparecchi elettrici (il 43% dei sequestri). Al primo posto tra i beni contraffatti ci sono i prodotti alimentari (24% delle confische); seguono giocattoli (11%), sigarette (9%) e abbigliamento (7%). Calano anche le denunce da parte delle imprese titolari di marchi (57mila nel 2017 e 63mila del 2016) e le procedure aperte dalle Dogane (74mila contro 77mila). Se dalla Cina partono 2 prodotti su 3 fra quelli sequestrati in entrata nella Ue (cui va aggiunto un 10% "made in Hong Kong"), cresce il protagonismo di Turchia (4%), Vietnam (2,6%), Siria (2%), India (1,9%) ed Egitto (1,4%).

Ma la realtà è più sfaccettata.

L'Agenzia delle Dogane italiana, ad esempio, nel solo I semestre 2018 ha già raggiunto oltre 1,7 milioni di pezzi sequestrati, per un valore di più di 5 milioni. Continuando così, si stima che, quest'anno, i sequestri di falsi in Italia cresceranno di quasi il 30%.

Ma la lotta ai falsi, negli ultimi 10 anni, si è complicata. Se 10 anni fa, bloccando un container si fermavano, con una sola operazione, migliaia di pezzi e talvolta milioni di euro di merce destinata a finire sulle bancarelle, oggi la contraffazione si è "polverizzata". Si acquista online (preferibilmente via Facebook) e la merce viaggia in "piccoli pacchetti" con posta ordinaria o corrieri internazionali. Intercettare 100mila pacchetti, ciascuno con uno o due pezzi dentro è molto più difficile. Infatti, il maggior numero di articoli fermati arriva, ancora oggi, dai sequestri via mare, mentre il 65% dei procedimenti aperti in Dogana riguarda spedizioni postali.

Oltre ai porti (si pensi al Pireo di Atene acquistato da Cosco China o a quelli del Nord Europa il cui business è l'import di "Made in China") anche gli aeroporti sono diventati snodi delicati. Come i 3 principali hub distributivi di corrieri internazionali (Lipsia, L'legi e East Midlands). Una volta che la merce è sdoganata, può liberamente circolare nella Ue senza ulteriori controlli. Nella stessa Ue ci sono Paesi ad alto tasso di produzione e brevetti e altri, che per geografia o "vocazione" commerciale, sono Paesi di transito in cui la logistica del "fake" è un business di per sé. È soprattutto per questo che non esistono procedure vincolanti e griglie di rischio omogenee per tutte le Dogane Ue. Servirebbe un regolamento. Si attende la volontà politica degli Stati membri.

© PIREO, Z. G. E. R. S. P. A.

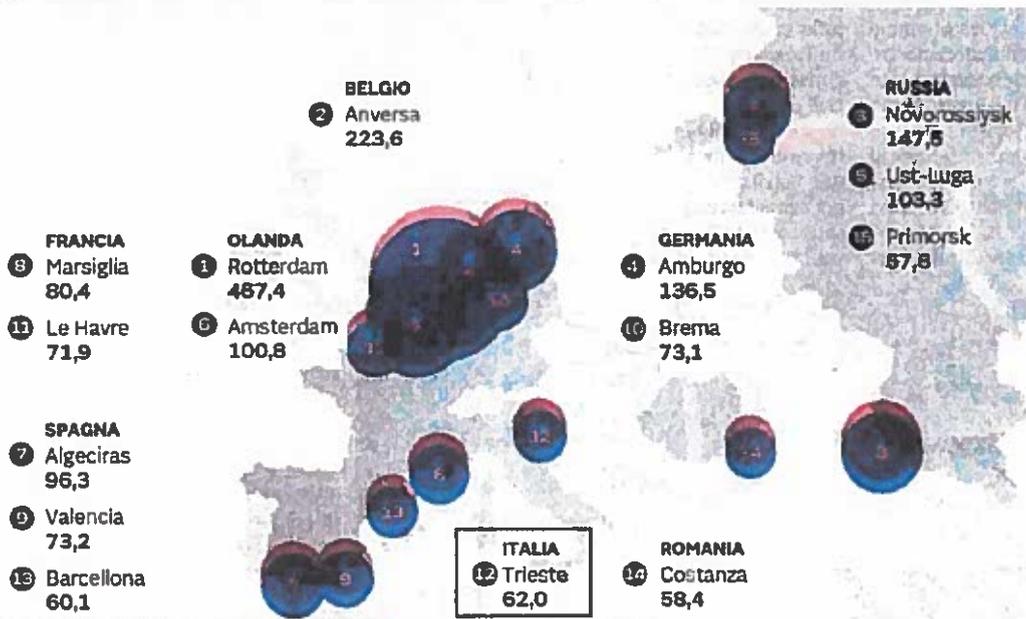
IL PIREO

L'acquisizione di Cosco

Nel 2016, il governo greco ha siglato l'accordo per la cessione del 67% del porto del Pireo a Cosco Pacific (il maggiore gruppo cinese di spedizioni marittime). Cosco garantisce investimenti nel porto greco per 350 milioni di euro nei primi 10, di cui 300 milioni già entro i primi 5 anni. Oltre alla cessione, lo Stato mantiene una quota significativa dei diritti di voto per almeno 5 anni.

I principali porti europei

La classifica dei principali porti europei per volume di traffico. Dati 2017 in milioni di tonnellate



Fonte: Porto di Rotterdam

Necessaria una regia europea

LE AZIENDE

Mario Peserico (Indicam):
«Bisogna responsabilizzare le piattaforme online»

MILANO

Deluso? «Un po' me l'aspettavo. Perché in Europa sono pochi i Paesi che fanno davvero la lotta ai falsi».

Per Mario Peserico, direttore generale di Eberhard & Co e presidente di Indicam (l'associazione anticontroffazione dei grandi marchi) «Ancora una volta questi dati dimostrano come i singoli Paesi Ue debbano adottare procedure e approcci di controllo uniformi a livello di dogane, in modo che le analisi di rischio delle merci potenzialmente "fake" siano uniformi tra loro e non creino punti di debolez-

za ai confini. Il problema è che negli Stati membri del Nord Europa, soprattutto, non c'è la volontà di farlo, perché hanno meno marchi propri da tutelare, hanno una forte vocazione mercantile e nel rapporto costi-benefici non hanno convenienza a fare i controlli». Anzi, il dato sull'aumento degli arrivi di prodotti contraffatti via posta e via corriere non devono fare in alcun modo abbassare i controlli sul fronte dei possibili arrivi via mare con i containers che, come ricorda la Commissione stessa, è ancora oggi il settore con il peso maggiore, e nel

contempo ci dice che un internet esente dalla collaborazione del big player del commercio elettronico è un mercato inquinato e rischioso.

«Qui non si tratta di limitare la libertà degli utenti in rete – precisa ancora Peserico – ma, oltre a un forte coordinamento Ue sui temi doganali, servirebbe richiamare le grandi piattaforme social e e-commerce a una maggiore responsabilità».

Infine, per Peserico c'è anche un'altra preoccupazione. «Alle spalle della Cina – ha concluso – crescono i falsi dalla Turchia, Paese alle porte della Ue, sostenuto economicamente anche dalla Ue, che è sia produttore che hub logistico. È anche un forte Paese manifatturiero, capace di produrre prodotti di migliore qualità rispetto a quelli asiatici e di alzare, dunque, anche il livello qualitativo dei falsi».

— L.Ca



MARIO PESERICO
Presidente di Indicam e direttore generale di Eberhard & Co.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Hupac rafforza i servizi dall'Italia

Genova - L'operatore intermodale svizzero Hupac inizia l'autunno con numerosi nuovi collegamenti e miglioramenti dei servizi. La frequenza delle partenze, le destinazioni aggiuntive e le location dei terminal sono i principali motori dello sviluppo. Ecco un'overview delle maggiori novità a partire da settembre 2018. A partire dal 2 ottobre le partenze aumenteranno nel core business del trasporto intermodale attraverso le Alpi e offriranno nuove capacità alla crescente domanda del mercato: Zeebrugge - Novara: da 6 a 8 roundtrip settimanali, sono ammessi i semirimorchi P400. Köln Nord Busto Arsizio: da 8 a 9 roundtrip settimanali. Basel Weil-Busto Arsizio: da 5 a 6 roundtrip settimanali. Inoltre dal 7 ottobre il treno shuttle Kornwestheim - Rotterdam sarà spostato sulla Maasvlakte e offrirà un collegamento diretto tra il porto di Rotterdam e l'area economica Stoccarda e Baden-Württemberg. La rete tra Singen e l'Italia è stata migliorata concentrando le partenze sulle linee principali Singen - Busto Arsizio e Singen - Brescia. L'offerta ora comprende 25 roundtrip settimanali. Sono stati compiuti progressi anche nel campo dei processi e della digitalizzazione. Nel terminal di Busto Arsizio sono stati installati due portali ferroviari con tecnologia OCR per il controllo visivo automatizzato dei treni, l'identificazione e l'inventario.

Informare

Ad agosto il porto di Barcellona ha registrato un aumento dei container e un calo degli altri tipi di carichi

Nei primi otto mesi del 2018 il porto catalano ha movimentato 44,71 milioni di tonnellate di merci (+13,3)

Lo scorso agosto il traffico delle merci movimentato dal porto di Barcellona è diminuito del -3,2% essendo stato pari a 5,24 milioni di tonnellate rispetto a 5,42 milioni di tonnellate nell'agosto 2017. La flessione è stata determinata dalla riduzione dei traffici di rinfuse, con i carichi secchi che si sono attestati a 304mila tonnellate (-18,2%) e quelli liquidi a 1,05 milioni di tonnellate (-24,1%) di cui 866mila tonnellate di idrocarburi (-21,9%) e 189mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-32,5%). Il volume di traffico complessivo delle merci varie è invece cresciuto del +9,3% a 3,88 milioni di tonnellate, con un rialzo del +13,2% del traffico containerizzato che ha totalizzato 3,03 milioni di tonnellate con una movimentazione di container pari a 301 mila teu (+3,6%) che ha più che compensato una riduzione del -2,4% delle merci convenzionale scese a 849mila tonnellate. La movimentazione di auto nuove è stata di quasi 40mila veicoli (-8,0%). Nel settore dei passeggeri il traffico è stato di 643mila persone (-0,1%), di cui 327mila crocieristi (-1,5%) e 316mila passeggeri dei traghetti (+1,4%).

Nei primi otto mesi del 2018 il porto catalano ha movimentato complessivamente 44,71 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +13,3% sul corrispondente periodo dello scorso anno. Le merci varie sono cresciute del +14,5% a 31,21 milioni di tonnellate, di cui 23,25 milioni di tonnellate di merci in container (+18,5%) con una movimentazione di contenitori pari ad oltre 2,2 milioni di teu (+13,9%) - con 930mila teu in transito (+31,8%) e 1,3 milioni allo sbarco e imbarco (+3,9%) - e 7,96 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+4,3%). Nel segmento delle auto nuove di fabbrica sono stati movimentati 561mila mezzi (+1,1%). Il traffico delle rinfuse liquide è ammontato a 10,74 milioni di tonnellate (+13,5%), di cui 8,96 milioni di tonnellate di idrocarburi (+16,7%) e 1,78 milioni di tonnellate di altri carichi (-0,1%). Il totale delle rinfuse secche è stato di 2,75 milioni di tonnellate (-0,2%). Nel comparto dei passeggeri il traffico è stato di 3,0 milioni di unità (+8,8%), di cui 1,9 milioni di crocieristi (+14,3%) e 1,1 milioni di passeggeri dei traghetti (+0,1%).

Cosco vuole fare del Pireo primo porto del Mediterraneo

Cosco Shipping Ports ha dichiarato che intende portare lo scalo greco in cima alla classifica della movimentazione container nel Mediterraneo entro diciotto mesi. La compagnia cinese apre una filiale in Bosnia.

Dopo avere annunciato nel gennaio del 2018 di voler investire 620 milioni di dollari nel Pireo per renderlo il principale terminale della Belt and Road nel Mediterraneo, Cosco ha dichiarato ad agosto che entro un anno e mezzo lo renderà il primo scalo di questo mare nella movimentazione dei container, preannunciando "un anno pieno di cambiamenti".

Il processo di crescita è già iniziato, perché nel primo semestre di quest'anno il traffico di contenitori nei moli II e III ha superato i due milioni di teu (2.075 milioni), con un incremento del 18,4% rispetto all'anno precedente, mentre il Cosco PPA Terminal I, grazie all'installazione di una nuova gru, ha movimentato 3,675 milioni di teu, con un aumento del 63,3%. A luglio, le tre strutture hanno movimentato 415.000 teu, ossia il 34,3% in più rispetto allo stesso mese del 2017.

Ad agosto, il terminal PPA ha ricevuto nuove gru e ha potenziato l'equipaggiamento elettromeccanico e il sistema informatico. Nel prossimo futuro, nel terminal saranno costruiti 47mila metri quadrati di magazzini, alle spalle del terminal per gli autoveicoli.

Intanto, Cosco sta espandendo la sua presenza anche nei Balcani, visti come la prosecuzione terrestre della Belt and Road. Alla fine di settembre Cosco Shipping Lines ha inaugurato la filiale in Bosnia, che ha sede a Sarajevo, la terza in quest'area dopo quelle già operative in Croazia e Serbia. Oltre il porto del Pireo, la compagnia cinese usa quelli di Koper (Capodistria) e Rijeka (Fiume). La Cina sta costruendo in Bosnia tre centrali per la produzione d'energia e l'autostrada tra Spalato e Banja Luka.

Francia e Grecia cambiano per difendere i marittimi

Record di imbarchi per i lavoratori greci sulle navi di bandiera nazionale - L'appello di Vincenzo Onorato con "Salviamo il futuro"

MILANO - Francia e Grecia voltano pagina: solo marittimi comunitari e, segnatamente, francesi e greci, sulle navi che trasportano passeggeri su rotte infra-comunitarie: riserva assoluta di equipaggi nazionali (o comunitari) sulle rotte del cabotaggio nazionale, sui rimorchiatori e sui mezzi portuali e sui pescherecci. Per quanto riguarda la Francia - scrive Vincenzo Onorato a sostegno della sua campagna "Salviamo il futuro" - la percentuale di extracomunitari che potranno essere imbarcati sulle navi da crociera (alle quali viene riconosciuta una forte libertà di azione), sui mezzi offshore e sulle unità cargo impegnate in traffici internazionali dovranno essere frutto di un decreto del ministero competente che valuterà le posizioni degli armatori e dei sindacati, ma specialmente il rapporto dell'Agenzia nazionale per l'impiego per quanto riguarda il numero di marittimi francesi disoccupati. E in Grecia è boom di impieghi di marittimi nazionali.

"Mentre le Istituzioni italiane e gli organismi preposti al controllo - continua la nota dell'associazione - continuano a chiudere forse entrambi gli occhi sugli abusi commessi da armatori italiani che anche sulle rotte nazionali, mascherate da rotte internazionali, utilizzano marittimi extra comunitari con salari da schiavitù, paesi con forti tradizioni marittime hanno deciso di cambiare rotta".

Pur non dovendo affrontare, come accade in Italia, una vera e propria emergenza nazionale sul fronte della disoccupazione marittima, Francia e Grecia sono intervenuti con una riforma legislativa e con misure amministrative di totale protezione dei lavoratori nazionali e comunitari.

In Francia il 25 agosto scorso, il Senato ha approvato la proposta di legge di riforma delle norme sul Registro internazionale marittimo francese sancendo una "riserva" esclusiva negli imbarchi per cabotaggio comunitario e nazionale a favore dei marittimi francesi, ma prevedendo anche per i traffici internazionali una valutazione puntuale delle % di extra comunitari autorizzati in funzione delle indicazioni che arriveranno dall'Agenzia nazionale per l'impiego. In altre parole, se saranno evidenziate larghe sacche di disoccupazione di marittimi francesi, la percentuale di extracomunitari autorizzata, sarà oggetto di un drastico ridimensionamento. Il Senato francese ha anche fissato procedure molto restrittive di controllo sui requisiti e le certificazioni professionali dei marittimi extracomunitari imbarcati su navi francesi e che una quota del risparmio (in tasse e oneri previdenziali) di cui gli armatori francesi iscritti al Registro internazionale beneficiano dovrà essere devoluta a favore della cassa di previdenza e pensione dei marittimi francesi.

Dalla Francia alla Grecia, dove il numero di marittimi nazionali con impiego a bordo di navi mercantili comunque riconducibili a interessi greci ha raggiunto nel 2017 quota 15.968 in crescita del 12% rispetto all'anno precedente e ai livelli più alti dal 2000 a oggi: secondo i dati forniti dall'Hellenic Statistical Authority (Elstat) questi dati sono in netta controtendenza rispetto ai decenni precedenti e il cambio di rotta si è verificato nel 2016 in particolare su navi battenti bandiera greca, ma anche su navi di bandiera estera riconducibili a interessi greci.

"La svolta imposta da Francia e Grecia - afferma Vincenzo Onorato, al timone di "Salviamo il futuro" - dimostra che è possibile cambiare rotta e mette alla berlina chi ha goduto, ma anche chi ha consentito, lo scandalo degli imbarchi abusivi di extracomunitari a salari da schiavitù condannando alla disoccupazione più di 50.000 marittimi italiani".