



## Primo Piano:

**"...Concessioni anarchiche e terminal mezzi vuoti..."**

(Informazioni Marittime)

**"...Aumenteremo la quota porti nel Def..."** (Informazioni Marittime)

**"...Tutti i mali della riforma..."** (La Gazzetta Marittima)

## Dai porti:

### Venezia:

**"...Le navi devono entrare in porto..."** (Corriere Marittimo)

**"...Unione Piloti:pochi ma corretti..."** (The Medi Telegraph)

### Genova:

**"...Laghezza chiede massimi poteri a commissario per Genova..."**  
(Trasporto Europa)

**"...Genova sotto assedio a ponente ogni giorno 135 mila auto e tir..."**  
(Repubblica)

**"...Pesante in porto la conta dei danni..."** (Repubblica)

**"...Il Terzo valico per raddoppiare il porto di Genova..."** (The Medi Telegraph)

**"...Authority di Genova-Savona, dal board escluso Canavese..."** (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

**"...Pronto alla fine del 2019 il terzo binario in uscita dal porto..."** (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

**"...Rixi relatore al quinto Forum dello shipping..."** (Il Secolo XIX)

### La Spezia:

**"...Fare presto con la ricostruzione del ponte..."** (The Medi Telegraph)

**"...Delegazione dell'Intermodel EU in visita a La Spezia..."** (La Gazzetta Marittima)

### Livorno:

**"...Guida autonoma sperimentazione a Livorno per l'UE..."**  
(La Gazzetta Marittima)

**"...Darsena Europa..."** (La Gazzetta Marittima)

### Piombino:

**"...Anticorruzione e trasparenza..."** (L'Informatore Navale)

### Ancona:

**"...Nave e Ferrovia..."** (Il Faro24)

### Civitavecchia:

**"...Economia del Mare..."** (Civonline)

**"...Progetti "Porti di Roma"..."** (La Gazzetta Marittima)

### Bari:

**"...Prove d'intesa AdSP -MSC..."** (Nuovo Quotidiano di Puglia)

### Messina:

**"...Tremestieri ok al dragaggio..."** (Tempo stretto)

**Notizie dai porti italiani ed esteri**

**Altre notizie di Shipping e Logistica**

**Informare**

# Informazioni Marittime

---

## Concessioni anarchiche e terminal mezzi vuoti. Lo scarso razionalismo dei porti italiani

Concessioni senza regolamento, dragaggi esasperanti, nature giuridiche ambigue. Fortunatamente i traffici tengono ma nel Def solo l'1,8 per cento è per i porti. I dati di Confcommercio

Approvare il regolamento sulle concessioni, razionalizzare il parco opere ma soprattutto mettere d'accordo ministeri di Trasporti, Ambiente ed Economia quando si tratta di decidere su dragaggi e natura giuridica delle autorità portuali, perché la confusione regna. Con diverse proposte, raccolte in 13 punti, il Forum internazionale Confrtrasporto-Confcommercio chiede al governo e ai legislatori una maggiore attenzione sulle politiche portuali.

### Nel Def 2018 non ci sono i porti

«Da un'analisi del Documento di economia e finanza del 2018 solo l'1,8 per cento delle risorse viene destinati ai porti fino al 2032, pari a 2,35 miliardi di euro. L'Italia così rischia l'esclusione dalle grandi vie del traffico mondiale», riferisce Pasquale Russo, segretario generale di Confrtrasporto, che ha detto che «negli ultimi vent'anni le merci in container movimentate nel Mediterraneo sono aumentate del 500 per cento mentre nei porti italiani l'incremento è stato del 50 per cento, agganciando solo il 10 per cento della crescita».

### Concessioni

L'articolo 18 della legge 84/94 prevede l'emanazione di un regolamento nazionale che uniformi e soprattutto irreggimenti le relazioni tra imprese private concessionarie ed enti concessionari (l'Autorità di sistema portuale). Dopo quasi 25 anni, la legge è ancora senza regolamento, con la conseguenza che la qualità e la durata delle concessioni è anarchica, tra porto e porto.

### Dragaggi

Sono 464 le navi tra i 10 mila e i 20 mila teu in giro per il mondo. Da qui al 2020 ne entreranno in servizio altre 118 di queste dimensioni (e altre più piccole verranno dismesse). Navi che hanno bisogno di alti fondali. Il fabbisogno complessivo di dragaggio dei porti italiani ammonta all'escavo di 85 milioni di metri cubi, di cui 30 milioni urgenti, ma se i ministeri non si coordinano e non procedono più spediti e razionali nelle autorizzazioni sono opere impossibili da gestire e destinate alla paralisi. A cominciare dal business dei Siti di interesse nazionale, ma oggi in realtà per le autorità di sistema portuale i gratacapi sono i decreti autorizzativi. [L'ultimo caso viene dal porto di Salerno](#): il ministero dell'Ambiente ha autorizzato il dragaggio di 3 milioni di metri cubi in due trimestri quando, da analisi fatte dallo stesso dicastero insieme all'istituto Dohrn di Napoli, sarebbe decisamente più logico realizzarle in un unico periodo di sei mesi. Per questo, Confcommercio e Confrtrasporto chiedono che, almeno sui dragaggi, ministeri di Ambiente e Trasporti lavorino insieme.

### La natura giuridica delle autorità portuali

È una questione annosa. Le autorità portuali sono enti pubblici non economici (non fanno profitto, ragion per cui non possono pagare tasse, [anche se la Commissione europea vorrebbe che lo facciano](#)) ma i loro dipendenti [sono contrattualizzati come privati](#). Questa doppia anima crea non pochi problemi. L'Ue chiede da tempo all'Italia di rendere le autorità di sistema più simili alle spa portuali anseatiche, modello che [trova l'appoggio](#) del presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti. L'elenco Istat delle amministrazioni pubbliche annovera le autorità portuali, cosa che comporta la partecipazione di questi enti agli adeguamenti di spesa come il blocco degli stipendi, che sono però sottoposti al regime d'impiego di diritto privato. E così ministero dell'Economia e Trasporti periodicamente 'litigano' con quest'ultimo che 'protegge' le autorità dai tagli allo stipendio. Su questo fronte, [come ha detto recentemente](#) il presidente dei porti campani, Pietro Spirito, il governo e lo Stato italiano devono decidersi, i porti o sono enti pubblici o privati. Con la Commissione europea che mette pressione, questa ambiguità giuridica sta diventando insostenibile.

## -segue-

---

### **Progetti, infrastrutture, che disordine**

Secondo i calcoli di Confcommercio, su 60 progetti presenti in 17 porti, per un totale di 718 milioni di euro, la parte finanziata è solo il 41,7 per cento. Secondo Confcommercio, spingendo sui project financing si potrebbero recuperare fino a 15 miliardi.

Ma alla base, prima ancora di finanziare, ancora e ancora, ci sarebbe bisogno di razionalizzare i terminal e soprattutto ammodernare i piani regolatori portuali. 13 terminal su 57 sono dedicati ai container e più della metà degli spazi complessivi sono vuoti: la capacità nazionale in movimentazione è di 16,7 milioni di teu a fronte di 10 milioni di traffico annuale, significa che il 67 per cento dei piazzali italiani dedicati alla movimentazione dei container sono inutilizzati. E questo non perché il traffico è calato - tra il 2005 e il 2017 il traffico portuale delle merci è rimasto stabile, crescendo del 2 per cento e oggi si attesta sul mezzo miliardo di tonnellate - ma perché c'è anarchia nell'approvazione dei progetti non esistendo una cabina di regia unica che li coordina.

Sul fronte dei piani regolatori la situazione è desolante. Solo 10 scali su 57 hanno un piano regolatore approvato di recente. Quelli in vigore hanno una vita media di 55 anni (quello del porto di Napoli quest'anno compie sessant'anni).

### **Le principali proposte di Confcommercio**

- approvare il regolamento sulle concessioni portuali
- riformulare la natura giuridica delle autorità portuali senza ambiguità
- estendere il mandato del presidente del sistema portuale da 4 a 5 anni
- rivedere l'organismo di partenariato della risorsa mare (un organo consultivo formato dai privati dell'Autorità di sistema portuale)
- ripensare la Conferenza di coordinamento delle autorità di sistema portuale
- rinforzare la direzione porti del ministero dei Trasporti
- gruppo di lavoro permanente Trasporti-Ambiente sui dragaggi
- coordinamento tra Trasporti e Ambiente in materia di revisione dei conti

# Informazioni Marittime

---

## Rixi, "Aumenteremo la quota porti nel Def"

Il viceministro dei Trasporti rassicura che sarà maggiore di quell'1,8 per cento denunciato da Confrasperto, ma bisogna investire sulle infrastrutture strategiche

Il Documento di economia e finanza (Def) avrà risorse maggiori di quell'1,8 per cento prospettato nei giorni scorsi. «Stiamo lavorando per farlo salire e uno dei temi è anche sui coefficienti all'indebitamento sulle infrastrutture», rassicura il viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi. «Il fatto di andare a chiedere che alcuni investimenti vengano tolti dal rapporto debito-Pil è per cercare di investire su certe infrastrutture che per noi saranno strategiche nei prossimi anni», spiega.

L'intenzione di Rixi è di riportare gli investimenti sui porti ai livelli di qualche anno fa. «Bisogna fare di più e quello che vedo è che l'ultimo governo ha tagliato sul fondo ripartizione dei porti circa il 50 per cento dei fondi stanziati. L'anno prossimo vedremo di riportarli nella posizione originaria. È chiaro che bisogna creare un sistema virtuoso, dove siano collegate le entrate dei porti rispetto agli investimenti», cosicché «i porti che riescono ad applicare le risorse nella maniera migliore possano avere investimenti incrementali».

DALL'INGEGNER SERAFINO, GIÀ NEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI

## Tutti i mali della riforma

Dalla scelta dei presidenti ai comitati di gestione - Il ruolo del ministero

*L'ingegner Roberto Serafino, noto esperto del settore portuale, già docente universitario e membro del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha inviato ad alcune testate giornalistiche una interessante analisi sulle problematiche degli scali marittimi che ci sembra valga la pena di approfondire. Eccola.*

ROMA - A seguito della disastrosa vicenda del ponte "Morandi", oggi tutte le attenzioni sono concentrate sul porto di Genova; ma è l'intera portualità italiana (Roberto Serafino) (segue a pagina 10)

## Tutti i mali della riforma

che è in forte crisi ed ha bisogno di drastiche decisioni.

La funzionalità e l'efficienza della portualità italiana, oggi ai minimi termini, potrebbe avere un notevole impatto sull'economia e sull'occupazione dell'intera nazione.

Riporto qui di seguito in estrema sintesi i risultati di uno ampio studio, finalizzato a focalizzare i principali problemi della portualità italiana, e le possibili realistiche soluzioni.

Tutti i porti e tutte le coste sono ritenuti di importanza strategica prioritaria dello stato italiano, e, quindi, sono proprietà (aree demaniali) direttamente gestite dello stesso, fino al 1994 esclusivamente tramite i cosiddetti "Consorzi del Porto" e/o le Capitanerie di Porto.

Il 01/01/1995, a seguito della L. 84/94, nei porti principali (24) furono istituite le Autorità Portuali, alle quali, tramite decreto legge, furono assegnate le aree di competenza esclusiva.

Con il D.L. n. 169 del 4/8/2016 sono state introdotte le Autorità di Sistema Portuale (AdSP).

La L. 84/94 fu frutto sia della inadeguatezza ormai palese della gestione dei porti, sia delle sollecitazioni provenienti dalla Comunità Europea, anche sulla base degli esempi di gestione dei porti a livello mondiale.

Un porto gestito adeguatamente, funzionale e funzionante, è, in genere, fondamentale per lo sviluppo economico e sociale del territorio che lo circonda.

Va sottolineato che ogni porto ha caratteristiche uniche per bianchine, fondali, disponibilità di spazi circostanti per attività legate al porto, per le caratteristiche (sociali, economiche, produttive, etc.) del territorio che lo circonda.

Uno degli aspetti negativi della L. 84/94 era la composizione del Comitato Portuale: i rappresentanti istituzionali non superavano mai il 25% dei votanti, mentre i restanti

rappresentavano gli interessi locali, spesso tra loro contrastanti, che di fatto bloccavano la funzionalità dei porti.

La composizione del Comitato Portuale è cambiata con la riforma Delfino, passando da un polo al polo opposto, in quanto ora nel Comitato Portuale di gestione siedono solo le istituzioni, mentre i rappresentanti degli interessi locali hanno un ruolo del tutto marginale (puramente consultivo).

Appare logico che la via migliore sarebbe quella di mezzo, con la presenza in Comitato portuale anche delle parti sociali, ma in numero proporzionalmente adeguato (da discutere e delimitare; ad esempio potrebbe rivelarsi vincente un rapporto 60 e 40).

Un aspetto fortemente negativo della riforma Delfino è l'accorpamento di alcune Autorità Portuali; conseguenza è che, avendo ogni porto caratteristiche uniche e completamente diverse dagli altri porti, lo stesso presidente deve adottare, per ciascuno dei porti di competenza, politiche gestionali spesso completamente in contrasto tra loro. In realtà quello che avrebbe voluto essere un risparmio di risorse (limitato poiché consistente solo nel taglio dello stipendio di qualche presidente) ha creato in diversi casi una situazione praticamente ingestibile, con danno enorme per gli stessi porti coinvolti (Cagliari e Olbia, Napoli e Salerno, Bari e Brindisi, etc.).

Uno degli aspetti delicati è la durata del mandato dei presidenti e segretari generali (4 anni) rinnovabile una sola volta, cosa accaduta raramente; inevitabilmente, di conseguenza, i vari presidenti hanno considerato quasi esclusivamente interventi con effetto immediato, senza dedicare le dovute considerazioni e risorse agli interventi a medio e lungo termine, molto più complessi e faticosi, che portano risultati dopo diversi anni, ma che sono fondamentali per lo sviluppo della portualità italiana.

Questo è uno dei motivi per i quali

i presidenti dovrebbero conoscere ed essere profondamente legati al territorio, nell'interesse del quale prendere decisioni ed effettuare scelte che avranno effetto quando il mandato sarà da tempo terminato.

Altro aspetto pesantemente negativo è la modalità di scelta dei presidenti, segretari e figure direttive finora impiegata. La L. 84/94 indicava "l'accertata competenza specifica", ma nella realtà solo in rari casi sono state nominate persone all'altezza del ruolo da svolgere: in quasi tutti i casi sono state scelte persone in base a criteri di assegnazione per appartenenza politica, in genere figure assolutamente non competenti in materia, che purtroppo hanno spesso procurato seri danni, con enorme spreco di risorse.

Appare evidente che si rendono necessari i seguenti interventi: 1) Scorporo di alcune Autorità di sistema portuale, come di recente è accaduto per Catania e Messina; ad esempio Brindisi va staccata dall'AdSP del MAM, costituendo semmai l'AdSP del Salento (con la situazione attuale, i porti di Otranto e Gallipoli saranno di fatto tagliati fuori da qualsiasi tipo di investimento e/o di traffico); 2) Scelta adeguata dei presidenti delle Autorità Portuali; 3) Nuova composizione del Comitato Portuale di gestione; 4) Centralizzazione di alcune attività presso il Ministero e/o C.S.L.P. (ad esempio analisi e ricerche di mercato, da mettere a completa disposizione di tutte le Autorità Portuali che potranno utilizzarle per quanto di loro interesse e semmai approfondendo solo alcuni punti).

Il 2° punto è certamente l'obiettivo più complesso e difficile da raggiungere.

Quale dovrebbe essere il criterio ottimale di scelta dei presidenti?

Ricordando che ogni porto ha, nel suo complesso, caratteristiche uniche, la via più logica appare innanzitutto

quella di definire, per ogni porto, gli obiettivi da raggiungere e le attività da svolgere (compito che dovrebbe essere svolto a livello centrale, interfacciandosi con le realtà regionali e locali), e su tale base individuare le figure che hanno le maggiori possibilità di raggiungere gli obiettivi prefissati e svolgere tali attività, effettuando poi regolari e periodici controlli dei risultati conseguiti.

E non importa da chi, come e quanti candidati vengono segnalati: è fondamentale selezionare figure realmente adeguate.

Infine appare indispensabile costituire un'istituzione a livello intermedio tra Ministro e Autorità Portuali (una sorta di "Comando" delle Autorità Portuali: il responsabile, cui risponderanno direttamente i presidenti delle Autorità Portuali, risponderà direttamente al Ministro). L'esperienza ha dimostrato che il Ministro è talmente oberato da impegni ed oneri che è praticamente impossibile controllare le Autorità Portuali, che, di conseguenza, sono diventate delle repubbliche autonome, con norme spesso stridenti o addirittura in contrasto con le leggi dello Stato.

A tale struttura dovranno essere assegnati appositi compiti, come ad esempio: - Controllo della programmazione di ciascun porto (piano regolatore, varianti, ATT, stato dei singoli progetti, attendibilità e rispetto dei POT, etc.); - Definizione per ogni porto delle caratteristiche ottimali che il presidente dovrebbe avere ed a cui fare riferimento per la scelta del presidente dell'autorità portuale; modalità pre-selezione per ogni porto delle candidature, da sottoporre all'attenzione del Ministro per la scelta finale, in base alle procedure vigenti; - Programmi adeguati di formazione di tutto il personale, di tutti gli uffici, di tutte le Autorità Portuali; - Centralizzazione di alcune attività, da mettere a disposizione di tutte le Autorità Portuali.

# Corriere Marittimo

---

## Pellizzari: "Venezia, le navi devono entrare in porto" - Sicurezza e tecnologia al primo posto / Convegno Propeller

**VENEZIA** - *"Le navi devono entrare in porto, non devono esserci dubbi, tutti dobbiamo fare il possibile affinché le navi entrino"*. Questo -l'imperativo categorico- dell'ammiraglio **Piero Pellizzari**, direttore marittimo del Veneto e comandante della Capitaneria di porto di Venezia, insediato a capo dell'autorità marittima lagunare dal giugno scorso, intervenuto ieri pomeriggio al convegno **"Servizi tecnico-nautici: tariffe e qualità dei servizi come elemento di competitività"** - organizzato dal Propeller Club Port of Venice presso - Venezia Terminal Passeggeri. Le regole del porto le detta il mercato che chiede: sicurezza, affidabilità e tempi certi, pertanto **"la nave entra in porto solo se la situazione meteo lo permette. Non c'è discorso! Se si può fare si fa, altrimenti no"** ha specificato l'ammiraglio a chiare note.

Il dibattito animato dal Propeller ha lanciato la fida al porto di Venezia, ai rappresentanti del cluster marittimo locale e nazionale intervenuti, 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. *"In questo particolare momento di turbolenza della portualità lagunare penalizzata dalla vexata question delle grandi navi - ha spiegato 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"*.

*"La competitività del mercato richiede efficienza dei servizi e terminal operativi 365 giorni l'anno" - ha spiegato l'ammiraglio Pellizzari durante il dibattito- "tutela ambientale e incremento del livello di innovazione tecnologia", cardine attorno al quale deve ruotare lo sviluppo del porto.*  
*"Ben vengano quindi i tavoli di concertazione per la discussione sulle tariffe dei servizi" che comunque devono essere il prodotto di un team di lavoro in cui intervengono l'autorità marittima, dalla quale dipendono, l'autorità portuale, le associazioni di categoria (agenti marittimi e spedizionieri in primo piano).*

Sulla questione delle tariffe è intervenuto **Alessandro Santi**, vice presidente di Federagenti (agenti e raccomandatori marittimi nazionali) *"Combattiamo ogni giorno per trovare il porto più conveniente per l'armatore"* la competitività spiega Santi, *"porta a confrontarsi con tariffe di stati diversi, in alcuni casi concorrenziali rispetto alle nostre"* spesso perché agevolati da regimi fiscali diversi dall'Italia. Pertanto sottolinea Santi è necessario *"agevolare la crescita dei mercati, ma evitare le distorsioni"*.

---

*“Il rinnovo tariffario del servizio di pilotaggio portuale è concordato con il ministero”* pertanto **“assoluta trasparenza delle tariffe”** ha fatto presente **Fiorenzo Milani, vice presidente associazione europea piloti marittimi (EMPA)**. *“Intendiamoci, nella scelta di un porto da parte dell’armatore, i servizi tecnico nautici sono al penultimo posto, incidono solo per il 4% - 2%”*. Lo dice lo studio europeo condotto dall’IMO (International Maritime Organization) ha spiegato Milani. I dati parlano chiaro le tariffe italiane in Europa sono competitive, a fronte di una totale mancanza di investimenti da parte del nostro paese nel campo del pilotaggio. Come non bastasse, continuamente la categoria in Italia deve far i conti con una carenza di infrastrutturale che crea un divario enorme con i porti della concorrenza Europea. *“Solo grazie alla cooperazione dei servizi tecnico nautici con l’autorità marittima, riusciamo ogni volta a far fronte alle carenze infrastrutturali e agli ostacoli meteorologici”*.

**Dal fronte degli spedizionieri di Venezia si è aperto il dissenso, Andrea Scarpa, presidente di AssoSped**, ha lamentato da parte del porto lagunare un *“approccio burocratico da parte dei fornitori di servizi nei confronti delle richieste dell’utenza”* - *“Come se: fare entrare le navi o non farle entrare non fosse loro interesse”* - ha tuonato lo spedizioniere riferito all’attività dei piloti di porto e dei rimorchiatori. Pertanto sottintende che un regime di competizione e non di monopolio nella fornitura del servizio, porterebbe equilibrio.

Non è stato della stessa opinione **Davide Calderan, armatore, Rimorchiatori Riuniti Panfido & C.** rappresentante del servizio di rimorchio del porto di Venezia che ha risposto al quesito: *“Come è possibile arrivare ad una riduzione delle tariffe, mantenendo però alto il livello della sicurezza e investendo in tecnologie?”* *“E’ necessario investire in nuove tecnologie”, - ha spiegato Calderan, “per utilizzare un numero minore di rimorchiatori”*. Sul regime della liberalizzazione del servizio e di competizione di più operatori all’interno dello stesso porto non è d’accordo, auspica invece ad *“un sistema più controllato, piuttosto che un regime liberista dove ognuno potrebbe applicare la tariffa che vuole”*.

A spostare il focus del dibattito, dalla realtà dei porti al mercato globale dei trasporti via terra e via mare è intervenuto **Alessandro Panaro, Maritime and Mediterranean Economy di SRM**, illustrando in anteprima i risultati della ricerca sulle **“Determinanti del cambiamento” nel commercio globale**.

L’incontro è stato aperto dall’intervento dell’avvocato marittimista **Anna Carnielli, studio legale Carnielli di Treviso**, che è riuscita a dare una collocazione normativa al dibattito attraverso un’abile sintesi del quadro legislativo di settore: a partire dalla legge 84/94 fino al Regolamento europeo 352.

L’incontro è stato moderato da **Lucia Nappi direttore Corriere marittimo**.

Immediatamente prima del dibattito, l’assemblea elettiva del **Port of Venice** ha provveduto alle votazioni per il rinnovo del Consiglio direttivo e all’elezione del presidente. **Massimo Bernardo, propulsore e anima del Club veneziano da 15 anni, è stato riconfermato presidente per acclamazione generale**.

## Unione Piloti: pochi ma corretti

Il presidente Bellomo replica a Fedepiloti

VENEZIA – Il capitano (Clc) Vincenzo Bellomo, presidente di Unione Piloti, tornando sulla vicenda delle "Linee guida per la formazione e la certificazione dei piloti di porto", replica alle affermazioni rese dal presidente di Fedepiloti in occasione della Naples Shipping Week, che – scrive Bellomo in una nota – sminuendo l'azione dell'Unione Piloti, si è appropriato di meriti non suoi.

Ecco di seguito il testo integrale della replica al presidente di Fedepiloti.

"Ascoltare l'intervento del presidente di Fedepiloti Francesco Bandiera, durante il convegno 'Safety & Welfare – La Gestione della sicurezza delle attività in ambito portuale' in occasione della Naples Shipping Week è esilarante ed allo stesso tempo sconcertante. In quella occasione ha infatti affermato: "... quei pochi colleghi che non fanno direttamente riferimento alla grande casa della Federazione hanno cambiato idea sul mio documento cui il Comando Generale e la Direzione dei Porti hanno lavorato e dedicato tutta l'attenzione necessaria affinché l'elaborato finale possa continuare" ovvero "... i concetti alla base di questo decreto non sono mai stati messi in discussione da nessuno e sono l'insostituibilità della licenza definitiva di pilotaggio...".

Il presidente di Fedepiloti, dovrebbe porre molta attenzione alle dichiarazioni di intenti che rende ai media ovvero fornisce nel corso di interventi pubblici. Tali affermazioni appaiono un chiaro segnale di disonestà intellettuale e dimostrano che la Federazione, pur di non ammettere i propri errori, è disposta ad appropriarsi di meriti altrui.

Molti ricorderanno ad esempio le slide mostrate durante la 71<sup>a</sup> assemblea di Fedepiloti, le quali sintetizzavano un corposo documento redatto dalla stessa associazione di categoria, con cui si argomentavano minuziosamente, le ragioni che l'hanno spinto a promuovere e sollecitare l'Amministrazione affinché i Piloti dei Porti, e delle zone di transito ove è stato reso obbligatorio il Pilotaggio, fossero dotati di un certificato, da rinnovarsi ogni cinque anni, vincolante per il mantenimento della licenza.

La bozza di decreto interdirigenziale – sia nella prima versione che nella seconda – aveva quale titolo del provvedimento 'Linee guida per la formazione e la certificazione dei piloti dei porti' elemento che sicuramente avrà soddisfatto la Fedepiloti che tanto aveva posto in essere per favorire la citata certificazione. In tal senso, ed a sostegno della convinzione del percorso, in un articolo apparso lo scorso Luglio sulla stampa di settore, il presidente Francesco Bandiera, si dichiarava favorevole alla proposta del certificato. Nello stesso articolo anche il nuovo direttore Giacomo Scarpati, riteneva che il certificato non fosse una limitazione di autonomia ma, addirittura una necessaria integrazione. Solo pochi giorni dopo, a seguito degli interventi sulla stampa specializzata, in cui l'Unione Piloti ha rappresentato le proprie ragioni, il presidente di Fedepiloti si è affrettato a dare "macchine indietro" modificando completamente la sua opinione sul certificato e abbracciando le tesi dell'Unione Piloti che chiedeva il mantenimento della licenza senza vincoli di certificati. Del resto è la stessa Risoluzione IMO A. 960 (23) a prevedere che gli Stati inseriscano nella loro legislazione, il rilascio di un certificato o di una licenza a seconda della relativa disciplina giuridica adottata. La nostra associazione, dopo aver analizzato lo studio operato da Fedepiloti, ha contestato, in ben due riunioni convocate il 10 maggio e il 9 giugno 2018, punto su punto, la bozza relativa alle "Linee guida per la formazione e la certificazione dei piloti dei porti" preparata dal Comando Generale e dal Ministero, motivando in modo dettagliato la sua posizione.

Successivamente – a seguito di esplicito invito del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, l'Unione Piloti ha fermamente ribadito la propria contrarietà alla proposta di tale provvedimento richiedendo fortemente un incontro che ha prodotto le modifiche e la condivisa stesura dell'atto finale.

Giova ricordare che se l'ottenimento dell'attestato di partecipazione ai corsi, la cui frequenza sarà comunque obbligatoria, non avrà alcun effetto sulla licenza, è grazie alla capacità avuta dall'Unione Piloti, che si è avvalsa di un abile consulente come l'avvocato Paolo Malaguti, di esporre le problematiche inerenti l'argomento. Va in ogni caso dato atto di aver trovato nell'Ammiraglio Giardino, e nei dirigenti del Mit, Patrizia Scarchilli e Maria Cristina Farina, interlocutori che hanno saputo ascoltare, valutare e, quando possibile, accogliere le nostre proposte.

# Trasporto Europa

---

## Laghezza chiede massimi poteri a commissario per Genova

Il presidente degli spedizionieri della Spezia chiede un "codice di guerra" per il sindaco di Genova, Marco Bucci, nominato dal Governo commissario straordinario per l'emergenza del crollo Morandi. Gli spedizionieri genovesi ritengono che Bucci sia la "scelta migliore" per affrontare l'emergenza del crollo Morandi, ma ciò non basta: "Ora è necessario e indispensabile costruire trincee e ammucciare sacchi di sabbia per consentirgli di operare al di fuori di ogni schema, evitando di incorrere in rischi giudiziari, esposti e ricorsi che produrrebbero effetti letali sulla tempistica dei lavori facendo permanere quell'incertezza che nel mondo della logistica e nelle logiche della merce rappresenta il peggiore nemico. In altre parole il commissario deve disporre di un vero e proprio Codice di guerra". Lo ha affermato oggi Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri di La Spezia.

Laghezza pone l'attenzione sul primo articolo del Decreto Genova: "Un decreto unico nel suo genere perché pronuncia una sentenza ancora prima che si istruisca un processo, e perché non garantisce alcuna copertura non solo nei confronti di un ipotetico ricorso della società Autostrade ma anche nei confronti di altri concessionari autostradali, esclusi a prescindere anche nella prospettiva tutta da verificare di una gara internazionale dai tempi imprevedibili".

Laghezza sottolinea due aspetti che hanno forse più peso degli stanziamenti. Il primo è la libertà concessa al commissario straordinario per operare fuori dalle norme "mettendolo al sicuro dai blocchi che potrebbero essere attuati utilizzando l'arma dei ricorsi". In tale contesto Laghezza evoca il pericolo che la concessionaria, esclusa e revocata, possa disporre poteri legali d'interdizione. Il secondo è il "fattore certezza", che spiega così: "nella logistica l'unico strumento per difendere i clienti e i traffici consiste nella capacità di attenuare il rischio incertezza, fornendo previsioni e date precise ad esempio dell'entrata in funzione di nuovi sistemi di viabilità alternativi al ponte, all'inizio e al completamento della demolizione, alla prospettiva effettiva di entrata in servizio del nuovo ponte. Solo così il porto potrà difendere la sua credibilità e presentarsi alla merce con una prospettiva di certezze. Prospettiva credibile solo trovando all'interno degli articoli 2 e 6 del Decreto anche una possibilità di rafforzare in modo decisivo gli organici e le strutture delle amministrazioni adibite ai controlli, prima fra tutte quella delle Dogane".

Infine Laghezza auspica che il commissario attui una "massiccia operazione trasparenza nei confronti della sua clientela e in particolare della merce fornendo addirittura quotidianamente tutte le informazioni operative sulle misure anti-emergenza e sulle loro tempistiche".

# Genova sotto assedio a ponente ogni giorno 135mila auto e tir

STEFANO ORIGONE

Il volume di traffico in via Siffredi e in via Guido rossa è raddoppiato dopo il crollo di ponte Morandi. Sono 135 mila i mezzi (auto e moto) che le percorrono verso levante e ponente al giorno. La conseguenza? Rallentamenti, intasamenti, l'incremento degli incidenti frontali e laterali per i superamenti delle corsie. Il Comune ha già messo in atto contromosse come l'apertura di via della Superba ai camion, taxi e bus turistici con accesso diretto in porto tramite le aree Ilva e sta studiando come superare le difficoltà che si delineano all'orizzonte, perché fino a quando il ponte non verrà ricostruito, Genova rischia di dover combattere a lungo il problema-traffico. L'obiettivo principale è ridurre il numero di mezzi privati e uno dei progetti per riuscirci è l'aumento delle corsie gialle riservate ai bus: la prima verrà tracciata sull'asse via Cornigliano-via Siffredi (direzione ponente) e in futuro probabilmente sarà controllata da telecamere. «Dobbiamo puntare sul trasporto pubblico - interviene l'assessore ai trasporti e vice sindaco Stefano Balleari -, ma nello stesso tempo dobbiamo garantire tempi di percorrenza certi. Il potenziamento della Metro, di tutte le linee e l'aggiunta di nuove e servizi dedicati agli studenti, sta dando risultati. Parlerei di una situazione complessa per quanto riguarda la circolazione nel ponente, mai di blocco, ma di rallentamenti». L'o-

stacolo da superare non è da poco ed è per questo che il Comune ormai da quasi due mesi lavora alle massime potenzialità per trovare vie di uscita davanti a numeri che fanno impressione. Partendo da un dato: su ponte Morandi passavano 130 mila mezzi al giorno, che ora sono stati dirottati nella zona di Sestri Ponente. Snocciolando i dati, su via Guida Rossa nei giorni feriali passano in direzione levante tra 36-37 mila mezzi, mentre verso ponente quasi la metà, 22.000, che si riversano ovviamente anche su via Cornigliano. In via Siffredi, che in queste settimane è sempre interessata da volumi di traffico importanti, passano 39 mila veicoli verso levante e 36 mila nella direzione opposta (in diminuzione rispetto al passato che erano rispettivamente di 40 e 37 mila). Le punte, su entrambe le strade, sono di circa

3000 mezzi all'ora nelle fasce di maggior traffico, quindi mattino e sera. Un peso che ricade anche sull'anello Manara-Albareto - Hermada, perché questi flussi in qualche modo si riflettono in questo punto. E via della Superba, l'ex strada del Papa? Ha raggiunto l'obiettivo, perché dalle strade è stata tolta una grossa fetta di tir (aumenta costantemente i volumi, transitano circa 5500 mezzi rispetto ai 3500 dei primi giorni) che prima andavano a mischiarsi con le auto provocando ovvie ripercussioni sulla viabilità. «Per migliorare ulteriormente la situazione - va avanti Balleari - la settimana prossima ci sarà un alleggerimento grazie al bypass al casello dell'Aeroporto che permetterà di immettersi dall'A10 direttamente in via della Superba. Poi in tempi brevissimi, apriranno tutte e cinque le corsie di lungomare Canepa e a fine novembre, quando terminerà il lotto 10, entrerà in funzione l'accesso direttamente dall'autostrada su via Guido Rossa». Per il ripristino di via 30 Giugno, che secondo il cronoprogramma del sindaco Marco Bucci riaprirà lunedì, sono in corso i lavori di Pavimental, società di Autostrade. Saranno completati entro stanotte, compatibilmente con le condizioni meteo che potrebbero peggiorare. Una volta aperta, la strada, che costituisce il primo collegamento a essere riaperto tra le zone nord e sud del Polcevera, unirà idealmente il casello di Bolzaneto con i bacini di Cornigliano e Sampierdarena. «Questo ci permetterà di scaricare ulteriormente il traffico da Borzoli e Bolzaneto - prosegue Balleari - e con tutte le misure che abbiamo preso e arriveranno, ci auguriamo che la città possa tirare presto un sospiro di sollievo».

## “Pesante in porto la conta dei danni”

FABRIZIO CERIGNALE

Servono almeno 50 milioni ogni anno, per il prossimo triennio, per fare investimenti sull'accessibilità portuale anche perché lo scalo genovese, in quasi due mesi dal crollo del ponte ha frenato la crescita perdendo, solo per quello che riguarda l'Iva generata, alcune centinaia di milioni di euro. Il conto dei danni che arriva dal presidente dell'autorità portuale Paolo Signorini è ancora difficile da quantificare ma i primi numeri sono molto preoccupanti. Anche perché il rischio è che i porti del nord Europa possano acquisire i traffici che lo scalo rischia di perdere.

**Come si può quantificare, a livello di numeri, il danno provocato, in quasi due mesi, al Porto di Genova dal crollo di Ponte Morandi?**

«Tre numeri ufficiali rendono significativamente la situazione. Noi abbiamo avuto una riduzione delle tasse portuali, a settembre, del 20%, una riduzione del lavoro portuale del 10 e una riduzione della movimentazione dei container del 16, rispetto allo stesso mese del 2017. Questi sono dati che segnalano una discontinuità forte nel porto che, ricordo, è cresciuto del 15% nel 2017 e cresceva del 5 nei primi 7 mesi del 2018. Volendo fornire un dato sintetico ed efficace

possiamo dire che il porto di Genova genera 3,2 miliardi l'anno di Iva, come contributo al bilancio dello stato. Se avessimo riduzioni mantenute su base annuale relative ai dati che ho elencato avremmo un danno per lo stato di qualche centinaio di milioni».

**Quale è il dato, in milioni, della perdita di questi mesi?**

«Si tratta di un dato sfaccettato, oltre al dato dell'Iva, che può andare rapidamente, come ho spiegato, su alcune centinaia di milioni, per le tasse portuali, su base annuale avremo danni tra i 10 e i 15 milioni. Se guardiamo al lavoro portuale, poi, avremo danni attorno ai 5 milioni l'anno mentre, per l'autotrasporto, parliamo di

decine di milioni».

**Senza risorse adeguate c'è un rischio che i traffici possano spostarsi verso altri porti?**

«Questo è il rischio concreto e abbiamo qualche mese per stabilizzare la situazione. O daremo chiari segnali di poter garantire la competitività del Porto oppure una parte del traffico verrà dirottata. Io ho parlato con i colleghi degli altri porti e, in questo momento, non abbiamo indicazioni che possano essere dirottati verso altri scali italiani. I nostri concorrenti più temibili, però, restano quelli del Nord Europa».

**Per quello che riguarda il Decreto si parla di 30 milioni per il porto, legati all'Iva, possono bastare?**

«In realtà con lo stanziamento di 30 milioni noi prenderemmo solo 15 milioni aggiuntivi, perché gli altri già li prendiamo annualmente. Noi chiediamo, per i tre anni a venire, almeno 50 milioni l'anno per fare investimenti sull'accessibilità. Nei giorni scorsi è venuto il commissario europeo che ci ha invitato a investire molto, soprattutto sulla ferrovia, e per questo ci servono quei 150 milioni che ho detto e che speriamo che il governo metta nel decreto».

# The Medi Telegraph

---

## Giachino: il Terzo valico per "raddoppiare" il porto di Genova

"Toninelli-Salvini, lo sapete che il nord Europa fa man bassa delle merci italiane?"

GENOVA –"Il Reno-Alpi è un corridoio che permetterebbe il raddoppio del porto di Genova e lo sviluppo economico e del lavoro in un paese che non riesce a crescere in maniera adeguata. Non ci si può fermare. Senza il Terzo valico, Toninelli e Salvini, lo devono sapere, i porti del nord Europa con il Gottardo porteranno via traffici, entrate fiscali e posti di lavoro ai porti italiani".

È il giornaliero intervento di Mino Giachino, presidente di Saimare che aggiunge: "Il Decreto Genova deve dare risposte ai disservizi e alle carenze del sistema dei controlli alla merce. Siamo in ritardo di 150 anni: già a quel tempo si parlava della necessità di collegare Genova su rotaia con l'Europa con l'obiettivo di contendere i traffici a Marsiglia. I politici del tempo, senza l'analisi costi-benefici avevano già intuito la necessità e l'importanza di diventare la porta verso l'Europa.

Il Terzo Valico offre a Genova e al Paese la grande opportunità di diventare il porto per il centro-sud Europa. Se ora lo scalo della lanterna serve un'area che vale 1000 miliardi di Pil, con il Terzo valico per la Svizzera e il Baden Wurtemberg, che valgono quasi 1100 miliardi di Pil, sarà più competitivo servirsi da Genova. Ecco perché l'obiettivo di raggiungere i 4.000.000 di teu è assolutamente alla portata. Per gestire 4 milioni di container occorreranno migliaia di posti di lavoro in più tra diretti e indiretti.

Toninelli e Di Maio, dice ancora Giachino, non possono credere di [fermare ulteriormente un progetto così importante](#) per la crescita dell'economia e del lavoro con una fantomatica analisi costi-benefici. Occorre cogliere l'opportunità del Decreto Genova per dare al sistema portuale tutte le carte per il rilancio.

Occorre che tutti i servizi portuali a partire dai controlli doganali, fitosanitari etc, superino le attuali lentezze dovute a carenza del personale e delle strutture. Senza il Terzo Valico, conclude Giachino, i porti del nord Europa potranno, grazie al Gottardo e al Monte Ceneri, arrivare nella Pianura Padana e portare via traffico ai porti italiani. Stare fermi non si può".

# Authority di Genova-Savona, dal board escluso Canavese: Doria può restare

Genova - L'Anac lascia fuori Rino Canavese, che rappresenta il Comune di Savona, dal comitato portuale. Giudizio opposto per l'ex sindaco del capoluogo ligure.

Genova - **Il parere dell'Anac** su alcuni membri del board dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona è stato formulato. Secondo fonti vicine all'Autorità nazionale anticorruzione, il parere **escluderebbe Rino Canavese** - che rappresenta il Comune di Savona - dal comitato di gestione di Palazzo San Giorgio. «Ci sono nuove norme col Decreto correttivo; lo stesso Canavese ci ha fornito documentazione ulteriore che manderemo all'Anac e poi chiederemo un parere. Sino a quel momento probabilmente Canavese si asterrà dal partecipare alle riunioni del comitato, ragionevolmente», aveva detto qualche mese fa il presidente dell'Authority, **Paolo Emilio Signorini**. Parere opposto dall'Anac, invece, per l'ex sindaco del capoluogo ligure, **Marco Doria**, che può restare nel board come rappresentante del Comune di Genova.

# Genova, pronto alla fine del 2019 il terzo binario in uscita dal porto

Genova - In particolare, ha spiegato ieri Daniele Mari, direttore territoriale produzione Rfi all'incontro sul Corridoio Reno-Alpi organizzato dall'Istituto internazionale delle Comunicazioni, a dicembre 2019 dovrebbe essere pronto il collegamento tra i parchi ferroviari

Genova - Se sul Terzo valico pende sino a fine mese il giudizio del governo (che in base all'analisi costi-benefici del professore No Tav Marco Ponti deciderà se chiudere i cantieri o meno) dalla Rete ferroviaria italiana ieri è stata espressa la volontà di accelerare la cura del ferro per il porto di Genova, **approvata con delibera dell'allora Comitato portuale ad aprile 2014 per un investimento complessivo di 50 milioni euro.**

In particolare, ha spiegato ieri Daniele Mari, direttore territoriale produzione Rfi all'incontro sul Corridoio Reno-Alpi organizzato dall'Istituto internazionale delle Comunicazioni, a dicembre 2019 dovrebbe essere pronto il collegamento tra i parchi ferroviari Rugna (porto storico) e Campasso tramite **la galleria Molo Nuovo sotto Sampierdarena**: nei fatti, il porto avrà quindi un terzo binario di raccordo alla rete nazionale, dopo quello di Pra' e quello di Sampierdarena lato Polcevera.

Nei fatti, è la prima volta che viene definita la tempistica di questo intervento da 35 milioni, rilanciato con l'accordo di giugno tra Rfi-ministero dei Trasporti e Autorità di sistema portuale che prevede anche il prolungamento a 750 metri di tre tracce al Campasso. Confermati invece i tempi più lunghi per l'estensione a **750 metri dei binari esterni al Vte**, con lavori conclusi al 2024.

Mari - così come il sindaco di Genova Marco Bucci, e Giancarlo Laguzzi, presidente di Fercargo - hanno sottolineato l'importanza degli interventi a monte del Terzo valico, in Pianura padana: il quadruplicamento delle tracce almeno tra Pavia e Milano Rogoredo (lavori che fonti di settore stimano in 200 milioni e non previsti dal prossimo Contratto di programma) e poi l'adeguamento della rete tra Pianura e Svizzera ai moduli da 750 metri (267 milioni, questi e i seguenti dettagliati nel piano commerciale Rfi), sulle sagome delle gallerie (comprese le tratte di adduzione alla linea del Terzo valico, 160 milioni), gli investimenti tecnologici (attivazione sistema Ermts: 52 milioni). Marco Gosso, ad Mercitalia Logistics, stimando una crescita del porto di Genova +10% in 5 an-

---

2019, ritiene che dei 3 milioni aggiuntivi di traffico (stimando uno a tre il rapporto ferro-gomma) **le società di treni cargo dovrebbero investire su Genova circa 240 milioni per 300 nuove assunzioni, 40 locomotori, 3.000 carri**

## -segue-

---

Mari - così come il sindaco di Genova Marco Bucci, e Giancarlo Laguzzi, presidente di Fercargo - hanno sottolineato l'importanza degli interventi a monte del Terzo valico, in Pianura padana: il quadruplicamento delle tracce almeno tra Pavia e Milano Rogoredo (lavori che fonti di settore stimano in 200 milioni e non previsti dal prossimo Contratto di programma) e poi l'adeguamento della rete tra Pianura e Svizzera ai moduli da 750 metri (267 milioni, questi e i seguenti dettagliati nel piano commerciale Rfi), sulle sagome delle gallerie (comprese le tratte di adduzione alla linea del Terzo valico, 160 milioni), gli investimenti tecnologici (attivazione sistema Ermts: 52 milioni). Marco Gosso, ad Mercitalia Logistics, stimando una crescita del porto di Genova +10% in 5 anni, ritiene che dei 3 milioni aggiuntivi di traffico (stimando uno a tre il rapporto ferro-gomma) **le società di treni cargo dovrebbero investire su Genova circa 360 milioni per 300 nuove assunzioni, 60 locomotori, 3.000 carri.**

OPERA DA 35 MILIONI DI EURO

# Genova, pronto alla fine del 2019 il terzo binario in uscita dal porto

Alberto Quarati / GENOVA

Se sul Terzo valico pende sino a fine mese il giudizio del governo (che in base all'analisi costi-benefici del professore No Tav Marco Ponti deciderà se chiudere i cantieri o meno) dalla Rete ferroviaria italiana ieri è stata espressa la volontà di accelerare la cura del ferro per il porto di Genova, approvata con delibera dell'allora Comitato portuale ad aprile 2014 per un investimento complessivo di 50 milioni euro.

In particolare, ha spiegato ieri Daniele Mari, direttore territoriale produzione Rfi all'incontro sul Corridoio Reno-Al-

pi organizzato dall'Istituto internazionale delle Comunicazioni, a dicembre 2019 dovrebbe essere pronto il collegamento tra i parchi ferroviari Rugna (porto storico) e Campasso tramite la galleria Molo Nuovo sotto Sampierdarena: nei fatti, il porto avrà quindi un terzo binario di raccordo alla rete nazionale, dopo quello di Pra' e quello di Sampierdarena lato Polcevera.

Nei fatti, è la prima volta che viene definita la tempistica di questo intervento da 35 milioni, rilanciato con l'accordo di giugno tra Rfi-ministero dei Trasporti e Autorità di sistema portuale che prevede anche il

prolungamento a 750 metri di tre tracce al Campasso. Confermati invece i tempi più lunghi per l'estensione a 750 metri dei binari esterni al Vte, con lavori conclusi al 2024.

Mari - così come il sindaco di Genova Marco Bucci, e Giancarlo Laguzzi, presidente di Fercargo - hanno sottolineato l'importanza degli interventi a monte del Terzo valico, in Pianura padana: il quadruplicamento delle tracce almeno tra Pavia e Milano Rogoredo (lavori che fonti di settore stimano in 200 milioni e non previsti dal prossimo Contratto di programma) e poi l'adeguamento della rete tra Pianura e Svizze-

ra ai moduli da 750 metri (267 milioni, questi e i seguenti dettagliati nel piano commerciale Rfi), sulle sagome delle gallerie (comprese le tratte di adduzione alla linea del Terzo valico, 160 milioni), gli investimenti tecnologici (attivazione sistema Ermts: 52 milioni). Marco Gosso, ad Mercitalia Logistics, stimando una crescita del porto di Genova +10% in 5 anni, ritiene che dei 3 milioni aggiuntivi di traffico (stimando uno a tre il rapporto ferro-gomma) le società di treni cargo dovrebbero investire su Genova circa 360 milioni per 300 nuove assunzioni, 60 locomotori, 3.000 carri. —

# Il Secolo XIX

---

## L'evento

### Rixi relatore al quinto Forum dello Shipping

Il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi, l'armatore Cesare d'Amico, il presidente di Federagenti Gian Enzo Duci, l'imprenditore Augusto Cosulich, il presidente dell'Autorità di sistema portuale Paolo Signorini, il presidente di Federlogistica Luigi Merlo. Sono i primi relatori della quinta edizione del Forum "Shipping and Intermodal Transport", in agenda il 19 novembre a Genova. L'agenda definitiva sarà disponibile fra una settimana. Iscrizioni gratuite all'indirizzo <http://forum.themetelegraph.com/>



# The Medi Telegraph

---

## **L'allarme degli spedizionieri spezzini: «Fare presto con la ricostruzione del ponte»**

Genova - «Il fattore certezza è determinante: nella logistica l'unico strumento per difendere i clienti e i traffici consiste nella capacità di attenuare il rischio incertezza, fornendo previsioni e date precise ad esempio dell'entrata in funzione di nuovi sistemi di viabilità alternativi al ponte, all'inizio e al completamento della demolizione, alla prospettiva effettiva di entrata in servizio del nuovo ponte. Solo così il porto potrà difendere la sua credibilità e presentarsi alla merce con una prospettiva di certezza» Lo afferma Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri spezzini.

Per questo gli spedizionieri chiedono maggiori poteri per il commissario Marco Bucci e una veloce ricostruzione del ponte Morandi, preoccupati che le prospettive negative per il porto del capoluogo possano riversarsi anche sullo scalo di Levante.

«La credibilità si ritrova solo con la possibilità di rafforzare in modo decisivo gli organici e le strutture delle amministrazioni adibite ai controlli, prima fra tutte quella delle Dogane».

Infine «il commissario dovrà attuare una massiccia operazione trasparenza nei confronti della sua clientela e in particolare della merce fornendo addirittura quotidianamente tutte le informazioni operative sulle misure anti emergenza e sulle loro tempistiche».

## PER LE APPLICAZIONI DEL SOFTWARE AL TRASPORTO INTERMODALE

# Delegazione dell'Intermodel EU in visita alla Spezia e Melzo

Le formule della società di Ingegneria IDP di Barcellona e l'impegno del gruppo Contship



Nella foto: Delegazione dell'Intermodel UE.

**LA SPEZIA** – Nei giorni scorsi si è tenuto a Melzo presso Rail Hub Milano – la sede del terminal intermodale gestito dal gruppo Contship Italia – e a La Spezia, presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, il meeting del progetto Intermodel EU, finanziato all'interno del programma Horizon 2020. Tale progetto ha come finalità quella di sviluppare un modello di simulazione delle operazioni di carico e scarico di container e delle connessioni ferroviarie tra il porto della Spezia e il terminal di Melzo tramite il Building Information

Modeling, un metodo per ottimizzare la pianificazione, realizzare e gestire infrastrutture tramite aiuto di un software.

I 25 partecipanti al meeting, in rappresentanza di 14 società provenienti da 8 diversi Stati Membri, rappresentano un'eccellente combinazione di professionalità nel mondo dello sviluppo software applicato al trasporto marittimo e intermodale, tra cui IDP - società di ingegneria con sede a Barcellona, CENT - centro di innovazione e ricerca sui trasporti, Ferrocarrils de Catalunya - società ferroviaria

catalana, DHI, Beleschi - azienda leader nel settore delle forniture di mezzi di movimentazione portuale. I partner del progetto hanno dapprima tenuto un workshop, presso l'auditorium dell'AdSP, dedicato allo stato di avanzamento del progetto, facendo il punto sul software di simulazione e successivamente hanno effettuato una visita all'interno dell'area portuale al fine di esaminare da vicino quello che fino ad oggi hanno avuto modo di simulare a livello virtuale.

Tale progetto darà un importante contributo ai piani di sviluppo dell'Autorità di Sistema Portuale e del Gruppo Contship, sia per i lavori di ampliamento del terminal marittimo e dei nuovi binari nel porto della Spezia che per l'operatività ferroviaria del terminal di Melzo. Grazie al software di simulazione, sarà possibile pianificare l'operatività dei nuovi terminal alla luce degli incrementi di traffico previsti nei prossimi anni e in ottica di integrazione intermodale porto-retroporto con beneficio per la competitività delle operazioni e dell'ambiente di cui il trasporto ferroviario è alleato indiscutibile.

## Guida autonoma sperimentazione a Livorno per l'UE

**LIVORNO** Le infrastrutture digitali avanzate contano oggi quanto delle infrastrutture materiali anche per i porti. Con esempi, non solo nel Far East, di automazione spinta nella guida dei mezzi di lavoro. Che arriva anche ai rimorchiatori senza equipaggio, telecomandati da terra, nel porto di Rotterdam.

Adesso il porto di Livorno, che già aveva ospitato nel novembre del 2016 la prima sperimentazione europea sulla interoperabilità dei sistemi intelligenti di trasporto (gli ETSI Plugtest), è stato individuato dall'UE come punto di riferimento per provare i nuovi servizi di guida autonoma. Saremo infatti il secondo sito pilota in Europa dopo Tampere (Finlandia) a testare i risultati di Autopilot, uno dei cinque progetti dalla Commissione Europea per la realizzazione di siti sperimentali di larga scala.

(segue a pagina 10)

## Guida autonoma

Le attività di test partiranno a Livorno il 18 e il 19 ottobre prossimi e proseguiranno in tutta Europa fino alla fine del progetto nel dicembre 2019. Ci saranno anche demo pubbliche a Vigo (Spagna), Brainport (Paesi Bassi) e Versailles (Francia).

L'evento, supportato dalla Regione Toscana e dalla Città Metropolitana di Firenze, è organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale e dal CNIT, e verrà ospitato presso la Stazione delle Crociere nel complesso del terminal passeggeri del Porto.

Sono previste due sessioni: una specialistica (il 18 ottobre), riservata agli stakeholder e mirata a studiare le ricadute industriali dei risultati del progetto; una generalista (il 19) utilizzata per presentare risultati del progetto. Le funzionalità di AUTOPILOT copriranno le modalità di guida urbana ed autostradale e in Toscana interesseranno anche la strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno.

«È la nuova frontiera della portualità - ha commentato il presidente dell'AdSP Stefano Corsini -, un porto che sa reggere la sfida della competizione globale sfruttando le proprie capacità di innovazione tecnologica ha una marcia in più rispetto agli altri. L'individuazione di Livorno quale sede europea per l'Autopilot è un riconoscimento agli sforzi fin qui fatti dall'Autorità di Sistema Portuale».

PRIMI PASSI VERSO UNA PROGRAMMAZIONE COORDINATA A LIVELLO NAZIONALE

## Tanti vertici sulla logistica portuale (e il DEF vara la Darsena Europa)

Da Cernobbio con Confrasperto a Roma con Confetra, le proposte e le richieste degli operatori - Del Corona & Scardigli e la massa critica nella globalizzazione - Le risposte del MIT

ROMA - Qualcosa si è mosso, finalmente, anche sul piano ufficiale. Nell'allegato sui temi della logistica al DEF, il documento programmatico del governo al varo in questi giorni, la Darsena Europa è ammessa

### *Tanti vertici sulla logistica*

Il tema della programmazione degli interventi dello Stato sull'intermodalità logistica e sulle grandi infrastrutture è, come noto, al centro del dibattito politico. Anche perché le due anime del governo non sempre sono in sintonia. Sulla necessità di accelerare sono comunque d'accordo imprenditori, compagnie di navigazione, esperti e specialisti della logistica. Il recente meeting internazionale a Livorno, all'hotel Palazzo, della Del Corona & Scardigli, che ha visto arrivare da una quindicina di paesi tutto il cluster della importante azienda livornese or-

come progetto di valenza nazionale (pag.94). Significa che viene garantito l'intervento dello Stato a supporto di quello richiesto ai privati nell'ambito del project financing: una fase che è stata fortemente accelerata, anche se non se ne conoscono i risul-

mai globalizzata, ha messo l'accento sull'esigenza di fare massa critica ma anche di avere tempi di soluzione delle infrastrutture adeguati a un mercato sempre più veloce. La Darsena Europa per Livorno è una necessità urgente. Anzi, urgentissima.

Sono giorni, questi, di meeting sulla logistica sparsi in tutta Italia. Ad Atene si è svolto EuroMed del gruppo Grimaldi (ne parliamo in questa stessa pagina). A Cernobbio si è concluso ieri quello ormai storico di Concommercio-Contrasperto sui nuovi scenari e sul leit motiv ormai imprescindibile della sostenibilità. Qualche polemica sottopelle, per le "pretese" di finanziamento dell'Autorità di controllo dei trasporti di essere finanziata dalle imprese, qualche impegno dei governi con il sottosegretario Rixi e il presiden-

tati, sulla pressione del governatore della Toscana e sull'impegno del presidente dell'AdSP a Roma nei giorni scorsi. Se n'è parlato tanto. Ora si dovrebbe passare ai fatti.

A.F:  
(segue a pagina 10)

te europeo Tajani. La logistica verde in Italia è sulla bocca di tutti, ma le strutture - vedi di rifornimento temistiche portuali - fanno fatica a tenere il passo degli altri paesi più avanzati. Ci sono progetti e anche finanziamenti privati, ma il codice degli appalti in molti casi non aiuta.

Tra i meeting che dovrebbero dare un'idea chiara dello sviluppo logistico c'è quello, per mercoledì 17 a Roma, di Confetra, dell'annuale assemblea della confederazione retta da Nereo Marcucci: tema principale, Check up log: le infrastrutture strategiche per il trasporti e la logistica. La base è un position paper elaborato dall'Università Federico II di Napoli, specializzata sul tema. Ci si aspettano, oltre alle proposte, anche le risposte del MIT. Aspettiamo con fede, o almeno, si fa per dire.

# L'Informatore Navale

---

Il 26 e 27 ottobre prossimi a Piombino una 2 giorni sul tema "Anticorruzione e Trasparenza nelle Autorità di Sistema Portuale (Punti di Forza e di Criticità).

Piombino, 11 ottobre 2018 -Il programma prevede una 2 giorni su: "Anticorruzione e Trasparenza nelle Autorità di Sistema Portuale Punti di Forza e di Criticità" per il 26 ottobre 2018.

Piombino-Porto Marina di Salivoli – Via Salivoli – 57025 –PIOMBINO (LI) Soggetto organizzatore: Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale con il patrocinio di Assoport (Porti Livorno-Piombino)

## PROGRAMMA

**1° MEETING NAZIONALE DEI RESPONSABILI DELLA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E DELLA TRASPARENZA DELLE AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE**

9,00 – 09,30

Registrazione partecipanti – open coffee

9,30 – 10,00

Saluti di benvenuto

Presidente ADSP Mar Tirreno Settentrionale

Stefano Corsini

Sindaco di Piombino

Massimo Giuliani

10,00 – 10,20

Apertura dei lavori

Prefetto di Livorno Gianfranco Tomao

10,20 – 10,40

**L'anticorruzione e la trasparenza quale elemento di forza per porti "performanti" nel quadro internazionale**

Presidente ANAC

Raffaele Cantone (o suo delegato)

10,40 – 11,00

Sintesi del confronto dei responsabili anticorruzione delle AdSP

Assoport

Tiziana Murgia

11,00 – 11,20

**L'anticorruzione e la trasparenza nell'AdSP quale elemento di forza di una pubblica amministrazione "performante"**

Consigliere di Stato

Stefano Toschei

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

11,20 – 12,45

Dibattito – Interventi

Moderatore Dirigente Controllo Interno, Trasparenza, Anticorruzione, Formazione

Claudio Capuano

12,45 – 13,00

Compiti in materia di anticorruzione e trasparenza del Ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti quale amministrazione e organo di indirizzo e vigilanza

Ministero Infrastrutture e Traporti

(nominativo da confermare)

13,00 – 13,20

Conclusioni

Presidente ANAC

Raffaele Cantone (o suo delegato) da confermare

13,20 – 13,30 Chiusura dei lavori

AdSP-MTS

13,30– 14,30 Light Lunch

# AVEZZANO. PD: " BISOGNA PUNTARE SULLE INFRASTRUTTURE ECOCOMPATIBILI: NAVE E FERROVIA"

Redazione - Il Faro 24 8 ottobre 2013 L'Aquila. Politica

"Nemo propheta in patria". Puntare sulle infrastrutture sicure, ecocompatibili e durature: il trasporto ferro – nave.

Abbiamo sempre criticato le scelte di favorire il trasporto su gomma rispetto a quello su ferro.

Abbiamo in questi anni evidenziato che la ferrovia Roma – Pescara collegava negli anni '70 i due mari (Tirreno – Adriatico) in tempi di 2 ore e 58 minuti, la metà circa di quelli che si impiegano oggi.

Abbiamo perorato l'accordo di cooperazione tra le Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale e quelle del Mar Adriatico Centrale per l'istituzione di un ramo trasversale nel Corridoio V Mediterraneo, che, partendo dal porto catalano di Barcellona, arrivi al porto di Ploce (Croazia) mediante la direttrice Civitavecchia-Ortona e l'uso della ferrovia Roma – Avezzano – Pescara (con minor impatto ambientale), ma soprattutto abbiamo perorato la cooperazione per il funzionamento degli Interporti interni strategici per le aree montane.

Avevamo sollecitato la circolazione dei tanto attesi e promessi treni veloci e musicali (Jazz, Swing...) con orari e tariffe migliori.

Ci cravamo schierati contro l'aumento autostradale più alto d'Italia, dopo una tratta di Bergamo.

Invece constatiamo che, solo dopo un evento tragicamente luttuoso, ci si accorge della precarietà delle tratte autostradali, non adeguatamente manutenzionate e sottoposte a controlli più rigorosi.

Solo oggi ci si accorge che i viadotti (tra A24 e A25 sono 339) hanno ferri esposti e che, se sottoposti a un nuovo sisma, sarebbero poco o per nulla resistenti.

Solo oggi si sta ragionando di distanziare i tir di 200 metri per evitare la tragedia di Genova, oppure di togliere le concessioni e di nazionalizzare, e, al massimo, di chiudere le tratte.

Eppure la soluzione è lì di fianco. La Ferrovia.

Persino i cinesi investono di più in ferrovia, questo perché è una soluzione a basso impatto ambientale e che ridurrebbe drasticamente il passaggio di Tir sulle autostrade, evitando altre disgrazie come la cisterna esplosa sulla A-14 a Bologna lo scorso 06 Agosto.

E' tempo di ragionarci con serenità per gettare le basi di infrastrutture sicure, ecocompatibili e durature.

Da ultimo ricordiamo che il collegamento ferroviario Avezzano – Pescara e viceversa ancora non trova una soluzione che sia almeno accettabile e che eviti l'isolamento della Marsica dalla costa adriatica. Le aree interne sono gelide durante l'inverno e la circolazione ferroviaria dà più sicurezza, evitando così incidenti stradali e autostradali e riducendo drasticamente l'inquinamento atmosferico.

Vogliamo per forza viaggiare con i mezzi propri? E' ora di restituire ai cittadini servizi adeguati e orari razionali senza sperpero di risorse pubbliche.

# "Economia del mare": focus a Molo Vespucci

CIVITAVECCHIA - "Economia del mare. Opportunità di sviluppo per il territorio". Di questo si parla domani, dalle 10.30 alle 12.30, nel corso del convegno di studio ospitato presso la sede dell'Authority. Nell'occasione sarà presentato il rapporto annuale "Italian Maritime Economy 2018" e verrà analizzato l'impatto attuale e il potenziale di sviluppo della cosiddetta "economia del mare" per il porto di Civitavecchia ed il Lazio.

Relatori del convegno saranno: Alessandro Panaro, componente della SRM Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, che svolgerà il tema rischi e opportunità al centro del Mediterraneo; Pierluigi Monceri, Direttore Regionale Lazio, Sardegna e Sicilia di Intesa Sanpaolo che rappresenterà il quadro macroeconomico regionale e l'evoluzione connessa agli scenari marittimi; Francesco Maria di Majo, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale che affronterà il tema il sistema portuale: sfide e prospettive per il territorio.

Al termine delle relazioni seguirà una Tavola Rotonda, moderata da Marcello De Martino, Direttore Commerciale Imprese Lazio, Sardegna e Sicilia di Intesa Sanpaolo, con la partecipazione di Antonio Errigo, Vicedirettore e Responsabile Relazioni Internazionali di ALIS; di Giannandrea Palomba, Presidente del CdA della Panama Ssr di Civitavecchia, di un docente e di uno studente dell'Istituto Nautico L. Calamatta di Civitavecchia.

La partecipazione al Convegno (libera e gratuita) dà diritto a 4 crediti formativi ed è valida per la formazione professionale continua per gli iscritti agli Ordini dei Dottori Commercialisti, dei Consulenti del Lavoro e degli Avvocati.

PER GLI SCALI DI FIUMICINO E DI CIVITAVECCHIA

## Maxi finanziamento della BEI ai progetti "Porti di Roma"

La soddisfazione del presidente di Majo - Un appello al governo perché i piani siano inseriti tra le opere nazionali per la logistica



Francesco Maria di Majo

CIVITAVECCHIA - La Banca Europea degli Investimenti ha approvato il finanziamento di 195 milioni di euro in favore dei "Porti di Roma e del Lazio". (segue a pagina 10)

### Maxi finanziamento

Si tratta del più grande finanziamento della BEI - sottolinea l'AdSP - a favore di un'Autorità di Sistema Portuale negli ultimi anni. Tale scelta è maturata all'esito di una lunga istruttoria (che è stata riattivata da questa AdSP nel 2017) in considerazione dello sviluppo delle "Autostrade del Mare" che rappresentano uno dei principali collegamenti tra l'Italia continentale e il Mediterraneo occidentale come la Sardegna, la Sicilia, la Spagna, la Francia meridionale e l'Africa settentrionale.

Il progetto co-finanziato dalla BEI consiste nell'ampliamento del porto di Civitavecchia e nella creazione di un nuovo porto commerciale a Fiumicino.

A Civitavecchia, il progetto riguarda la realizzazione di grandi opere infrastrutturali, quali, in particolare, il completamento delle opere relative alle darsene servizi e traghetti e il prolungamento della diga foranea, nonché le relative connessioni viabilistiche.

A Fiumicino, il progetto comprenderà la costruzione della nuova darsena pescherecci e della prima fase del nuovo porto commerciale a servizio di traghetti passeggeri, navi-ro-ro, navi da crociera, grazie alla realizzazione di due nuovi frangiflutti e di un'importante opera dragaggio.

"L'approvazione da parte della BEI di questo finanziamento - dichiara Francesco Maria di Majo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale - è una notizia di enorme importanza per i porti di Roma e del Lazio che con-

sentirà all'AdSP di portare a termine la gran parte delle opere previste nei piani regolatori portuali di Civitavecchia e Fiumicino, permettendo così al network di fare il tanto atteso "salto di qualità" nel panorama dello shipping mondiale". Tale obiettivo - continua l'avvocato di Majo - potrà essere raggiunto con il necessario contributo da parte della Regione Lazio e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, auspicabilmente, sosterranno anche questo fondamentale intervento infrastrutturale portuale per lo sviluppo della competitività della logistica nazionale. Finalmente, così, la capitale d'Italia e le aree circostanti (che rappresentano il secondo bacino per consumi a livello nazionale ed il quinto a livello europeo) nonché il principale aeroporto italiano ed europeo (con più di 40 milioni di

passaggeri) avranno porti attrezzati che potranno soddisfare le esigenze commerciali, industriali e turistiche del territorio. Il consolidamento del ruolo strategico dei porti di Roma e del Lazio necessiterà, tuttavia, del completamento dei collegamenti ferroviari e viari verso Orte e Fiumicino".

"Ringrazio tutti coloro che hanno collaborato per ottenere il finanziamento da parte della Banca Europea degli Investimenti" dichiara poi Francesco Maria di Majo.

"Vorrei rivolgere anche un ringraziamento - conclude il presidente dell'AdSP - al Ministero degli Affari Esteri che attraverso la nostra rappresentanza permanente UE è riuscito a portare a termine, con il sostegno del Ministero dell'Ambiente, della Regione Lazio e degli uffici di questo Ente, la procedura d'iniziativa della Commissione europea che per anni aveva sospeso l'istruttoria del predetto finanziamento".

## Prove d'intesa Patroni Griffi-Msc per potenziare il traffico crocieristico

E venerdì il presidente dell'Autorità di sistema incontra anche il sindaco Rossi

● Sono giornate infuocate queste per il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, al lavoro per la promozione dello scalo brindisino, insieme naturalmente a tutti gli altri che fanno parte della circoscrizione.

Proprio nelle scorse ore, infatti, il presidente dell'Authority è volato in Svizzera dove ha incontrato l'armatore Gianluigi Aponte, fondatore e proprietario della Mediterranean Shipping Company, ovvero quella Msc che a Brindisi è presente con la sua nave da crociera "Musica".

Un faccia a faccia durato quasi sei ore durante il quale Patroni Griffi ha mostrato planimetrie e progetti riguardanti le idee dell'Authority per i vari porti ed in particolare quello brindisino. Il presidente, in particolare, ha auspicato un consolidamento ed un incremento del traffico crocieristico nello scalo messapico, dove la Msc farà scalo anche l'anno prossimo. E non più di lunedì come accaduto fino ad oggi ma di domenica.

A quanto pare, la risposta da parte dei vertici di Msc è stata molto positiva. Non solo in termini di conoscenza puntuale del porto di Brindisi e delle sue caratteristiche ma anche di interesse nel suo sviluppo. Gli scali aumenteranno nel prossimo futuro? Difficile dirlo ora ma il segno è stato presto e le possibilità di crescita sono concrete.

Tra le idee dell'Authority di sistema per il traffico crocieristico a Brindisi spicca quella del molo crociera dove oggi si trova la banchina delle Nazioni Unite. Si tratterebbe in sostanza di realizzare un molo multifunzionale (tra cooperazione internazionale e crociera) che consentirebbe ai passeggeri in arrivo in acroporto di imbarcarsi di

### Light Tales 2.0

Si è concluso il concorso d'idee per via del Mare

Accanto, il presidente dell'Autorità di sistema portuale Ugo Patroni Griffi



MERCI

### In banchina panetti di ferro, non carbone

«Nessun rischio per ambiente e salute»

● Non era carbone ma ferro, in particolare panetti di ferro, il materiale depositato in banchina a Costa Morena Eat lunedì scorso durante lo sbarco dei crocieristi dalla Msc Musica, che a causa delle condizioni meteo non ottimali aveva scelto di non entrare nel porto intero attraverso il canale Pignatari.

A confermarlo è l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale, che rassicura la cittadinanza rispetto all'accaduto. «Presso le banchine commerciali - sottolinea - il traffico merci è fiorente, pertanto può accadere, come peraltro già avvenuto in passato, che vi sia una concomitanza di operazioni, e che le aziende abbiano bisogno di depositare temporaneamente le merci in banchina».

Un fraintendimento simile accadde tre anni fa, quando venne anche presentato un esposto alla Procura della Repubblica. E la Procura dispose analisi ed indagini, effettuati da Asl ed Arpa, attraverso i quali fu stabilito che il deposito temporaneo di ferro non arrecò danni. Anche perché i panetti vengono bagnati costantemente per evitare la dispersione di polveri.



I panetti di ferro temporaneamente depositati a Costa Morena

retinamente, percorrendo poche centinaia di metri, sulla loro nave da crociera invece di dover trovare un modo per raggiungere il centro città.

Sul fronte commerciale e industriale, invece, le speranze di

sviluppo del porto sono legate a doppio filo con la Zona economica speciale. L'area Zes di Brindisi infatti, con oltre 500 ettari, è la più ampia tra quelle individuate con il Piano di sviluppo strategico della Zes adriatica e anche con quello della Zes jonica. Questo significa che entro qualche tempo, sul fronte commerciale arriveranno novità positive. Anche perché, oltre alla Zes, il presidente Patroni Griffi è interessato alla creazione, sempre nel retroporto di Brindisi, di una Zona franca, il cui studio di fattibilità è stato inserito dal consorzio Asl nelle richieste di finanziamento nell'ambito del Pato per la Puglia. L'obiettivo è quello di ottenere, grazie alla Zona franca, un effetto "moltiplicatore" rispetto ai già positivi risultati previsti in seguito all'avvio della Zes.

Di questo, come in generale dello sviluppo della retroportua-

lità ma anche della crescita del traffico crocieristico e passeggeri, il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale discuterà venerdì con il sindaco di Brindisi Riccardo Rossi. E parlerà con lui anche della conduzione del concorso di idee "Light Tales. Via del Mare 2.0", nato per mitigare gli effetti della barriera che proprio su via del Mare separa l'area portuale dal resto della città. C'è da definire, infatti, il giorno della premiazione. Dopo di che, l'Authority spera di riuscire a realizzare il progetto entro dicembre. Nei giorni successivi si faccia a faccia con Rossi, tra l'altro, Patroni Griffi incontrerà anche gli operatori portuali dello scalo messapico.

Ma l'obiettivo è sempre e comunque quello di mantenere Brindisi come porto multifunzionale, dunque dove possono convivere passeggeri delle navi traghetto, crocieristi e merci di ogni genere, anche legate alla economia industriale della città. «Il modello a cui fare riferimento», ricorda il presidente di Confindustria Giuseppe Marinò, è quello di Genova, dove all'interno del porto hanno trovato posto tutti quanti. A Brindisi, nel corso di questi anni, siamo tornati a fare passeggeri, oltre ad attività storicamente legate a questo territorio. In particolare la parte industriale, grazie alla quale si continuano a movimentare grossi volumi. Certo, le quantità di carbone stanno diminuendo per le note vicende della ridotta capacità produttiva dell'impianto di Cenaro. A favore, però, di altre attività che il porto conserva come quelle legate alla presenza del petrolchimico ma anche altre materie prime per le quali il territorio è un bacino per il Sud Italia. Insomma, rispettando i bisogni dei vari degli altri, possiamo tutti continuare a convivere in questo porto».

dal 1977

### AUTORICAMBI ALOISIO

Ricambi di qualità al miglior prezzo

MAGNETI MARELLI  
TUDOR  
GULF  
Castrol

www.aloisoricambi.it

BRINDISI - NUOVA SEDE - VIA APPLI, 234 - TEL. 0831.92133

# Tempo Stretto

---

## Porto di Tremestieri, ok a dragaggio da 908mila metri cubi e ripascimento

Ora non manca più nulla. La Regione ha firmato l'autorizzazione al maxi dragaggio per il nuovo porto di Tremestieri, ultimo atto necessario per la consegna definitiva dei lavori. Da quel momento, forse già la prossima settimana, scatteranno gli 840 giorni, poco meno di due anni e quattro mesi, previsti da contratto, compresi collaudi, prove di navigazione e messa in esercizio. In pratica, il nuovo porto potrebbe essere pronto nei primi mesi del 2021. Il via libera era stato anticipato a voce ieri (VEDI QUI), oggi è stato pubblicato. Ci si stenta a credere, visto che la prima aggiudicazione dei lavori risale all'agosto 2011, più di sette anni fa. Tutto ribaltato dalla sentenza del Consiglio di Stato del giugno 2013, che ha affidato i lavori alla seconda classificata, la Coedmar di Chioggia. L'impresa veneta ha dovuto aspettare ben cinque anni e quattro mesi fino ad oggi. E proprio gli ultimi quattro mesi sono stati di attesa per questa "benedetta" ultima autorizzazione. La richiesta del Comune alla Regione, con la quale si trasmettevano gli esiti della caratterizzazione della sabbia da dragare, è datata lo scorso 5 giugno. L'attesa è stata lunga, come sempre. Ma, stavolta, l'insabbiamento che per anni ha afflitto il vecchio porto dovrebbe diventare solo un ricordo. Non si tratta, infatti, delle mini autorizzazioni da 20mila metri cubi per dragare di volta in volta solo il materiale che entrava in porto. Ma di ben 908mila metri cubi, praticamente 45 volte la solita quantità. Si dragherà fino a una quota di nove metri sotto il livello del mare, mentre per l'imbasamento della scogliera sud e delle scogliere di protezione del fondale all'interno del bacino portuale, ci si spingerà fino a dodici metri e mezzo. Tutta sabbia che sarà trasferita per il ripascimento a nord del porto. In particolare, 1.400 metri protetto con scogliere di massi naturali e altri 1.500 metri non protetti, con funzioni di bypass per l'alimentazione della spiaggia di sopraflutto. 315mila metri cubi saranno usati per il ripascimento protetto del tratto di costa sottoflutto all'attuale porto, 345mila per il ripascimento non protetto del tratto di costa sottoflutto al precedente, 50mila per il ripascimento manutentivo dell'intero tratto di costa per la durata dei lavori, 85mila per la formazione di terrapieni sul retro delle banchine interne al porto, 82mila per i riempimenti in ambito portuale. Sulla scorta del fatto che l'Arpa ha validato l'attività analitica svolta dal laboratorio incaricato dalla Coedmar e che nel sito non sono presenti specie protette o di interesse naturalistico, il dirigente responsabile dell'Area 2 del Dipartimento regionale Ambiente, Salvatore Di Salvo, ha autorizzato il

## -segue

---

Comune di Messina al dragaggio di 908mila metri cubi, per la durata di tre anni, che dovrebbero coincidere con la fine dei lavori della grande opera. (Marco Ipsale)

## Tremestieri, Falce, Fiera e Zes. Le strategie dell' Autorità Portuale

Quel lungomare che manca alla città, oggi suddiviso in piccoli pezzi, alcuni dei quali abbandonati. Dal porto storico all' Annunziata, in futuro, almeno nei piani, finalmente Messina avrà un vero affaccio sullo Stretto in centro città. Un Comune con 55 chilometri di costa, un patrimonio troppo spesso a vantaggio di pochi, senza una fruizione pubblica che possa generare anche economia e turismo. Nel piano regolatore portuale è disegnata una nuova Messina. Tutto parte, anzitutto, dal grande porto di Tremestieri perché, una volta realizzato, non ci sarà più traffico navale alla rada San Francesco, che sarà restituita alla città. Se n' è parlato ieri al Comune, nel corso di un incontro al quale hanno preso parte il sindaco Cateno De Luca, il suo vice Salvatore Mondello, l' assessore alle politiche del mare, Dafne Musolino, il commissario dell' Autorità Portuale, Nino De Simone, ed il segretario generale dell' Autorità Portuale, Ettore Gentile. PORTO DI TREMESTIERI "Ci hanno assicurato che la Regione ha firmato l' autorizzazione al dragaggio per il porto di Tremestieri - racconta Gentile -. A breve si potrà fare la consegna definitiva all' impresa che, nel frattempo, ha concluso la bonifica bellica". Da quel momento, forse già la

prossima settimana, scatteranno gli 840 giorni, poco meno di due anni e quattro mesi, previsti da contratto, compresi collaudi, prove di navigazione e messa in esercizio. In pratica, il nuovo porto potrebbe essere pronto nei primi mesi del 2021. RADA SAN FRANCESCO e LUNGOMARE Quella potrebbe essere la data di svolta per Messina. Anzitutto perché non ci dovrà essere più neppure l' ombra di un tir in centro, poi perché si potrà ridisegnare la zona centro-nord della città. "La rada San Francesco verrà liberata e non sarà più come oggi - conferma Gentile -. Il Comitato portuale ha espresso questa volontà, che poi è quanto prevede il Piano regolatore portuale. In quell' area immaginiamo la fruizione pubblica con attività ricreative, investimenti in porticcioli turistici e recupero del waterfront". PIANO REGOLATORE PORTUALE Ma che fine ha fatto il piano regolatore portuale, da anni tra le maglie della burocrazia regionale? "La Marina Militare aveva presentato alcune riserve, poi superate da una visita delle tavole - spiega ancora il segretario dell' Authority -. Siamo certi che entro un mese la commissione ambientale regionale darà il via libera, poi mancherà solo la firma del presidente della Regione. Contiamo di avere l' approvazione definitiva entro fine anno". ZONA FALCATA - PATTO PER LA FALCE Al piano regolatore portuale è legata un' altra area di fondamentale importanza

## -segue

---

per la città: la zona falcata. Il "Patto per la falce" risale a gennaio 2016, quasi tre anni fa. I tempi sono stati del tutto disattesi ma l'iter è comunque proseguito, pur se molto a rilento. "Stiamo facendo un piano di caratterizzazione delle aree - prosegue Gentile -. L'approvazione del piano regolatore portuale ci consentirà di fare l'investimento più importante, una consistente bonifica delle parti inquinate. Poi si potrà operare per il futuro della zona falcata, senza dimenticare che nel piano sono previste cubature ridotte rispetto alla versione iniziale". QUARTIERE FIERISTICO Messina è piena di "tesori" non sfruttati a dovere. Come il quartiere fieristico, dove sono in corso lavori di ristrutturazione ma bisogna dare uno sguardo anche al futuro. L'idea dell'Autorità Portuale è sempre la stessa: un bando internazionale pluriennale per la gestione. Il primo è andato deserto a giugno del 2016, "ma riteniamo che ora possa essere diverso - è fiducioso il numero due dell'Authority - anzitutto perché proponiamo una gestione fino a cinquant'anni, con contenuti di tipo ampio. E' necessario un tempo così lungo per consentire il rientro da un investimento importante. Chi ha interesse presenterà un proprio progetto di sviluppo che verrà valutato da una commissione". Ma non è un rischio dare l'area per così tanto tempo? "No - risponde Gentile -, perché c'è sempre la mano pubblica, noi restiamo i titolari. Se non si rispettano le condizioni, la concessione decade. Il rischio, invece, è quello di avere paura e lasciare l'area senza niente. Il bando sarà pubblicato entro fine novembre o, al massimo, entro fine anno". LA NUOVA AUTORITA' PORTUALE E LE ZES Da tutto questo si capisce l'importanza di aver ottenuto un'Autorità di sistema portuale autonoma. A dire il vero ancora è solo un annuncio, "ma nel frattempo possiamo operare lo stesso, l'unico contraccolpo riguarda le Zes, le Zone economiche speciali, che producono nuova occupazione - conclude il segretario -. Siamo inseriti in quella della Sicilia orientale solo per volontà del presidente Musumeci ma occorrono interventi sulle leggi. Quella sui porti, anzitutto, che è facilmente superabile, anche dopo l'annuncio del ministro, perché Messina ha la specificità dello Stretto, così come per Civitavecchia è stata valutata la specificità della capitale. Ma, sulle Zes, il porto romano ha ottenuto un privilegio paritario per i finanziamenti rispetto ai porti core, noi ancora no. Bisognerebbe studiare un'eccezione per la Sicilia, in quanto regione a statuto speciale". (Marco Ipsale)

NELLA SEDE DELLA STAZIONE PASSEGGERI A METÀ NOVEMBRE

## “MareDiVino” a Livorno due giorni per la gola

Presentata la nona edizione della mostra-mercato su cibi e bevande della costa toscana

LIVORNO - In vino veritas, dicevano gli antichi. È la grande bellezza del vino e delle specialità gastronomiche della nostra costa e delle isole, che torna in mostra sabato 17 e domenica 18 novembre al terminal crociere del porto, all'insegna del significativo titolo "MareDiVino". Di vino perché ci saranno le migliori bottiglie della zona, ma anche di vino, in abbinamento allo slow food e alle loro degustazioni. Ingresso gratuito per tutti nelle due giornate - sabato il pomeriggio, domenica tutto il giorno - e calici di vino a 15 euro. Dicono che ne varrà la pena. Come scriveva Orazio, "Nunc est bibendum, nunc pede libero pulsanda tellus". Mancherà, è vero, la danza del "pulsanda tellus", ma chissà che con l'aiuto del vino qualcuno voglia anche ballare...

"MareDiVino", nona edizione del prossimo novembre è stato presentato

in Camera di Commercio a Livorno con una sintesi svolta dello stesso presidente camerale Riccardo Breda. I successivi interventi sono stati affidati al coordinatore della manifestazione Simone Nannipieri, e sono di Giovanni Raimondi della delegazione Fisar livornese e di Fiamma Totanari, delegata Slow Food Livorno. La Fisar è la federazione italiana sommelier albergatori ristoratori, che nell'occasione ha l'appoggio di Comune, Provincia, Regione, Vetrina Toscana e il patrocinio camerale. È confermata la partecipazione del Movimento Turismo del Vino e della FIVI (Federazione vignaioli indipendenti). Il buon vino è anche il collante di altre manifestazioni gemellate come "Vino2" a Firenze il 5 e 6 novembre e "Terre di Toscana" di primavera.

Nella stazione crociere labronica, messa a disposizione dalla Porto 2000

di Luciano Guerrieri, ci saranno almeno 70 aziende produttrici del territorio e 300 vini in assaggio. Verranno dalla costa, ma anche dall'Elba e dalla Capraia. Bere anche i migliori vini a stomaco vuoto non è il modo migliore per gustarli. E infatti oltre ai calici i visitatori potranno assaggiare anche pane & olio, sempre prodotti locali di grande qualità, e partecipare ai "cooking shows", con dimostrazioni sul campo di piatti delle tradizioni toscane, dalla pasticceria al pesce, dalla carne al caffè. Ce n'è per tutti i gusti: formaggi, miele, salumi, farine speciali. Un tesoro davvero da scoprire. Per i bambini saranno aperti ancora una volta i "laboratori" che tanto successo hanno avuto nelle precedenti edizioni. E non mancheranno le sale giochi, per i più piccoli e per la soddisfazione dei genitori che potranno dedicarsi ai peccatucci di gola senza preoccupazioni per i pargoli.



**La strettola di Bonifacio rischia incidenti simili. Bisogna regolamentare il traffico marittimo**

**Antonio Fulvi**  
LIMORNO

**IL VENTO**, prima di tutto il vento. Fondamentale la sua direzione nelle prossime ore, per le operazioni di disinquinamento della lunga macchia di *Eight fuel*, ovvero di carburante leggero, fuorimela dalla portacontainer *Virginia*, speronata a 28 miglia da Capo Corso.

La macchia ha perso per evaporazione almeno metà della consistenza, e un'altra percentuale è stata aspirata dagli skimmer dei battelli specializzati, francesi e italiani. Se cambiasse il vento, invece dell'attuale scirocco che allontana la macchia dalle coste, potrebbe esse-

#### IL SINDACO DI CAPRAIA

«Ci hanno assicurato che l'isola non sarà toccata. Ma la preoccupazione resta»

re minacciato Capo Corso e forse anche l'unico territorio italiano a rischio, l'isola di Capraia.

**DICE** il sindaco di quest'ultima, Marida Bessi: «Siamo in costante contatto con il presidente del parco dell'arcipelago toscano, dottor Sammartini, con la Guardia Costiera, la Regione Toscana e lo stesso ministero dell'Ambiente. Abbiamo visto gli aerei e le vedette che controllano il braccio di mare a nord. Per il momento non ci sono

## Marea nera: ora il rebus delle navi Missione recupero, il prima possibile Corsica, vanno disincagliate. La bonifica ha dimezzato la chiazza

pericoli e anche se dovesse cambiare vento ci hanno assicurato che non ci prenderebbe di sorpresa». Il clausuro incidentato ha intanto suscitato numerosi interventi di associazioni ambientaliste, specialisti e operatori. La Federpilots, federazione dei piloti portuali, nel meeting in corso a Cernobbio ha chiesto che sia regolamentato con maggiore attenzione il transito delle navi attraverso la strettola di Bonifacio, tremila navi all'anno di cui l'80% ad altissimo rischio am-

bientale. Il Wwf e Marevivo hanno chiesto al ministero dell'Ambiente una maggiore tutela del Santuario Pelagos, ricordando (Rosalia Giugni, presidente di Marevivo) che ogni anno circa 40 balene sono speronate dalle navi nel Santuario.

L'apparato mobilitato dalla Francia ha la centrale a Tolone e si è coordinato con le Capitanerie italiane, con un briefing giornaliero iniziato ieri intorno alle 12,30. La macchia di carburante è sotto con-

trollo, ma adesso si pone il problema del recupero delle due navi incastrate tra loro. Una, la portacontainer cipriota *Virginia* è un gigante da quasi 300 metri, che non può trovare un bacino adatto se non a Genova o Tolone o Marsiglia. I francesi vogliono gestire lo stesso in sicurezza e rimorchiarla alla falla sulla fiancata di dritta dovrà essere tamponata prima di ogni movimento; l'altra nave, la *Ulysses* della multinazionale Cominav (162 metri) potrebbe essere rimorchiata

ta a Bastia. Anche *Ulysses* deve essere messa in sicurezza a causa della prua sfondata fino al castello. Operazioni delicate, facilitate dalla moderna tecnologia, sempre che le condizioni del mare rimangano buone. Un mese rilanciato nella serata di ieri parla infatti di un aumento dei venti da Nord e Nord Ovest, che potrebbero creare problemi.

**SONO** in corso anche le inchieste sull'incidente, gestite dalle autorità francesi e da quelle di Cipro e di Tunisi per la proprietà delle due navi. Ci si chiede, ovviamente, come sia stato possibile che l'*Ulysses* sia finita a tutta forza contro la *Virginia*, all'ancora su un fondale di

#### PROSSIME ORE DECISIVE

La direzione del vento diventerà fondamentale per ripulire le acque

50 metri, in attesa di destinazione, con l'autorizzazione delle autorità francesi. Entrambe le navi sono dotate di sofisticate attrezzature radar, con sistemi automatici che aspettano allarmi già da svariate miglia di distanza quando c'è il rischio di una collisione. Sull'*Ulysses* non hanno funzionato? E dalla plancia comando, che ha una buona visibilità esteriore molto a prua, non si è vista l'enorme sagoma della portacontainer ferma? Per molti, ad oggi, un sinistro inspiegabile.

I PERSINO PESANTI PARAPETTI METALLICI. L'ABBANDONO DI RIFIUTI FAVORITO DALL'ASSENZA DI TELECAMERE

## Porto e reati, Sos di Ugo Patroni Griffi al prefetto di Foggia

ANNA MARIA VITURANO

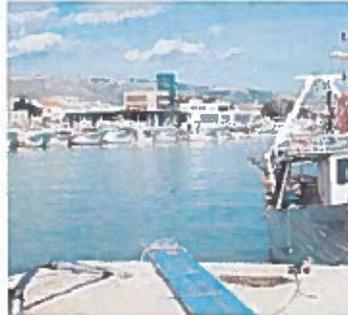
● **MANFREDONIA.** Il presidente dell'Autorità di sistema portuale (AP) dell'Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi ha annunciato un prossimo incontro con il prefetto di Foggia al fine di valutare e concordare decisioni e provvedimenti contro i reati che vengono commessi all'interno delle aree portuali di Manfredonia, un luogo dove regna un diffuso degrado nonostante gli interventi realizzati dall'AP per migliorarne le condizioni in ter-

mini di decoro e di sicurezza. I porti risultano perennemente sporchi, disseminati di cumuli di immondizia che talvolta vengono dati alle fiamme da chi, in modo sbrigativo e scellerato, vuole liberarsene e sa di poter agire indisturbato e fuori da ogni controllo. Mancano, infatti, telecamere di videosorveglianza la cui presenza probabilmente avrebbe esercitato effetto deterrente anche per gli "ignoti" che recentemente hanno asportato diversi metri di parapetto di acciaio posto a protezione della

bianchina del molo di levante.

Fra i rifiuti abbandonati sui moli o gettati sulla scogliera frangiflutti, tante cassette di polistirolo del tipo utilizzato da pescatori e commercianti per il trasporto e la conservazione del pesce, vecchie reti inutilizzabili e altro materiale che lascia intuire la corresponsabilità di quanti frequentano o accedono ai porti per motivi di lavoro, che dovrebbero essere i principali custodi di quelle aree.

Sul piano del controllo, potrebbe essere adottato un nuovo si-



**MANFREDONIA**  
Il porto del centro siposino

stema di videosorveglianza costituito da un mezzo cingolato dotato di una torretta che si eleva di una decina di metri alla cui sommità sono posizionate telecamere in grado di filmare, in alta risoluzione, di giorno e di notte, fino ad una distanza di 1 chilometro. Nel frattempo, a supporto delle attività affidate agli organi competenti, continuano i servizi di controllo sui moli attuati da aspiranti ed ispettori volontari eco ambientali Cividis coordinati da Giuseppe Marasco.

# Il Messaggero Marittimo

---

## Nuova linea merci Porto Torres- Genova

La inaugura il Gruppo Grimaldi con la partenza della Euroferry Malta

Lo scalo di Porto Torres incrementa i traffici commerciali con l'avvio di una nuova linea merci da e per Genova. A partire dal 14 Ottobre prossimo, la Grimaldi Lines ha richiesto e prontamente ottenuto dall'AdSp del mare di Sardegna la disponibilità di accosti per il collegamento con il porto ligure, dedicato esclusivamente ai mezzi gommati.

Domenica prossima, al pontile Asi 1, la Euroferry Malta, nave da 22 mila tonnellate e circa 1900 metri lineari di carico, farà il primo scalo nel porto turritano, aprendo una nuova stagione del trasporto marittimo da e per il nord ovest dell'isola.

La trisettimanale della compagnia, infatti, con collegamenti fissati per il lunedì, il mercoledì ed il venerdì, andrà a rafforzare l'offerta su Genova, aggiungendosi alla linea annuale passeggeri e merci di Tirrenia – Moby e a quella stagionale di Grandi Navi Veloci.

Sono sette, in tutto, le linee da e per Porto Torres. Oltre agli oramai consolidati collegamenti con Genova (sulla quale operano tre compagnie), Civitavecchia, Barcellona, Marsiglia e Propriano, si sono aggiunti, di recente, Tolone e Nizza. Un ventaglio di destinazioni che, per il 2018, porterà lo scalo turritano a superare il milione di passeggeri, assestandosi su un record storico per il Nord Ovest sardo. Per quanto riguarda le merci su gommato, invece, le proiezioni dovrebbero far avvicinare il porto ad un milione e mezzo di tonnellate.

“Abbiamo accolto con favore la scelta della Grimaldi Lines di puntare su Porto Torres per l'avvio di una nuova linea merci su Genova – dice Massimo Deiana, presidente dell'AdSp -un'iniziativa che, sono certo, contribuirà ad incrementare l'offerta di trasporto marittimo nel nostro sistema portuale sardo e a proiettare l'Authority ai piani alti della classifica italiana per trasporto passeggeri e merci su gommato”.

## Porto, lavori avanzati ma urge uno sgombero

**Sant' Agata Militello** Procedono con speditezza a cura della "AMEC S.r.l." e del "Consorzio Stabile INFRA.TECH. S.C.A.R.L.", i lavori per il completamento del porto.

Le imprese sono impegnate su tre fronti, completamento della banchina di riva, realizzazione dei 610 metri del molo di sottoflutto e dell' ultimo tratto di circa 150 metri del molo di sopraflutto. La commissione di collaudo, presieduta dall' ing. Massimo Geraci, ha effettuato la visita di collaudo, esprimendo soddisfazione. Qualche giorno addietro il sindaco Bruno Mancuso, accompagnato dal direttore dei lavori, ing. Giancarlo Teresi, ha effettuato un sopralluogo per la verifica dello stato dei lavori. L' ing. Teresi, da noi interpellato, ha dichiarato: «Con il sindaco abbiamo verificato lo stato dei lavori e constatato la fase avanzata. Siamo quasi al raggiungimento della banchina di riva con lo sviluppo del molo di sottoflutto. È necessario - sottolinea Teresi - l' avvio di un' altra fase, quella che riguarda la realizzazione della palificata a seguire la banchina di sopraflutto oggi parzialmente occupata dalle ditte che gestiscono i pontili galleggianti. L' impresa AMEC ha dunque sollecitato e chiesto urgentemente alla Società "Helm Yachting" , alla " Società "Sicilmarine" - Circolo Nautico "Gli Amici Del Mare" lo sgombero dei pontili galleggianti, corpi morti, catene e quant' altro possa impedire il regolare sviluppo dell' attività lavorativa. Come si ricorderà, con un' ordinanza l' Arta, per consentire l' attracco ai diportisti, aveva assegnato come tempo massimo il 15 ottobre per lo sgombero di pontili e natanti dallo specchio di mare a ridosso del braccio di sopraflutto".

Lungo il tratto di banchina che dovrà essere realizzata, sono previste le collocazioni del pontile per gli aliscafi di linea con le Eolie e la nuova stazione di servizio per carburanti.

Lungo la banchina di riva che potrebbe essere ultimata entro giugno 2019, sono molto impegnati tecnici e maestranze. È in fase di ultimazione la palificazione della parte a mare della banchina per cui sono state effettuate le prove di carico e dove sono stati realizzati lo scalo di alaggio e l' insenatura per il "Travel Lift", una macchina gommata di sollevamento dal mare di mezzi navali destinati al rimessaggio. Il braccio di sottoflutto ha già raggiunto quota 80 metri dalla riva con la posa dei massi mentre la punta del molo di sopraflutto sta per essere ultimata col posizionamento di massi e tetrapodi.

m. r.

Le imprese sollecitano le società a rimuovere i pontili galleggianti.

## Livelli record per import Usa

WASHINGTON – Le importazioni di merci containerizzate arrivate nei principali scali degli Stati Uniti, questo mese dovrebbero rimanere a livelli record, nonostante un nuovo round di tariffe doganali sia entrato in vigore a Settembre. In estrema sintesi è quanto si legge nel rapporto mensile Global Port Tracker, realizzato dalla società di consulenza Hackett Associates per conto della National Retail Federation.

“I negozianti continuano a importare merci per soddisfare la domanda dei consumatori anche se i nuovi dazi sono ormai in vigore su circa la metà delle merci importate dalla Cina e la guerra commerciale è ancora in aumento”, ha dichiarato Jonathan Gold, vice presidente Nrf per supply chain e politica doganale. “I rivenditori stanno facendo del loro meglio per mitigare l’impatto sui clienti, ma non sono in grado di cambiare rapidamente o facilmente il loro approvvigionamento. Ciò significa che queste tariffe finiranno per provocare prezzi più alti per i consumatori americani”.

Negli scali presi in esame da Global Port Tracker, nel mese di Agosto, ultimo mese per il quale sono disponibili dati definitivi, sono stati gestiti 1,89 milioni di teu, in flessione dello 0,6% rispetto al precedente mese di Luglio, ma in aumento del 3,4% su base annua.

Per il mese di Settembre, il report stima un volume di 1,84 milioni di teu, in aumento del 2,7% rispetto a Settembre dello scorso anno. Valori positivi sono attesi anche per i mesi successivi: ad Ottobre è previsto un traffico di 1,87 mln di teu (+ 4,3%); a Novembre 1,8 milioni (+ 2,3%) e Dicembre a 1,79 mln (+ 4%).

A Gennaio 2019 è stimato un volume di 1,77 milioni di teu, in aumento dello 0,7% rispetto a Gennaio 2018, mentre a Febbraio i teu saranno 1,63 milioni, in calo del 3,5%.

Secondo il report della National Retail Federation, la più grande associazione del mondo per il commercio al dettaglio, il record mensile per numero di container importati era di 1,83 milioni di teu, stabilito ad Agosto 2017. Ma quest’anno il record è stato superato a Giugno, con 1,85 mln di teu ed ancora a Luglio con 1,9 milioni. Se le stime saranno confermate, Ottobre sarà il quinto mese consecutivo a realizzare un risultato superiore allo scorso anno.

Nel primo semestre del 2018 il volume dei container movimentati è stato pari a 10,3 milioni di teu, con un aumento del 5,1% rispetto al primo semestre del 2017. A fine anno il traffico complessivo dovrebbe raggiungere i 21,4 milioni, registrando un aumento del 4,4% rispetto ai 20,5 milioni di teu dell’anno scorso.

Ricordiamo, infine, che il report copre i porti di Los Angeles/Long Beach, Oakland, Seattle e Tacoma per la West Coast; New York/New Jersey, Port of Virginia, Charleston, Savannah (nella foto), Port Everglades, Miami e Jacksonville per la East Coast, e Houston per il Golfo.

## Iran, crollo dei container nei porti

Genova - L'agenzia dei porti del trasporto marittimo dell'Iran ha comunicato che i porti del Paese hanno movimentato 74 milioni di tonnellate di merce nei primi sei mesi dell'anno secondo il calendario iraniano, terminati il 22 di settembre. Si tratta di una diminuzione del 10% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, quando gli scali iraniani avevano superato le 82 milioni di tonnellate. Il dato maggiormente negativo è arrivato dal trasporto contenitori: il totale è arrivato a 1,26 milioni di teu nei sei mesi, con un crollo del 27%. L'anno scorso i container totali sono stati 1,74 milioni.

# Il Messaggero Marittimo

---

## Parlamento Ue su gestione rifiuti delle navi

BRUXELLES – La Commissione Trasporti del Parlamento europeo ha adottato ieri la relazione di Gesine Meissner (parlamentare tedesca dell'Alleanza dei Democratici e dei Liberali per l'Europa) relativa al Port Reception Facilities e ha dato mandato al relatore di avviare negoziati con il Consiglio per finalizzare il testo della nuova legge.

L'Organizzazione europea per i porti marittimi (Espo) ha accolto in particolare, la proposta di rafforzare il principio "chi inquina paga", scoraggiando la consegna di quantità sconsiderate di rifiuti, compresi quelli pericolosi, a un costo fisso. Questa proposta proteggerà meglio l'ambiente marino aumentando le quantità di rifiuti consegnati nei porti. Mira inoltre a fare in modo che le navi consegnino i loro rifiuti in ogni scalo portuale senza saltare le consegne di rifiuti per risparmiare tempo. Infine, evita che i porti debbano pagare costi aggiuntivi per gestire quantità di spazzatura che superano quelle generate normalmente da una nave.

"La Commissione Trasporti del Parlamento europeo ha chiaramente votato a favore di una politica che incentivi le navi a consegnare nei porti i rifiuti generati a bordo. Incoraggia inoltre le navi a limitare i rifiuti alla fonte, impedendo ad esse di consegnare quantità esagerate di rifiuti senza pagarli. Riteniamo che il testo adottato rappresenti il giusto equilibrio tra efficienza e responsabilità e rafforzi il principio "chi inquina paga". Siamo molto grati alla Commissione Trasporti per la loro posizione molto equilibrata in quello che è stato fin dall'inizio un atto legislativo tecnico e complicato. Contiamo sulla relatrice e sulla squadra negoziale del Parlamento per difendere questo risultato nei prossimi negoziati con il Consiglio", ha dichiarato Isabelle Ryckbost, segretario generale Espo, commentando l'esito del voto del Parlamento europeo.

Tuttavia, Espo si rammarica del fatto che il Parlamento abbia deciso di rendere obbligatori gli sconti per la gestione ecologica dei rifiuti a bordo delle navi. Mentre incoraggiano le navi a lavorare sulla gestione sostenibile dei rifiuti, i porti ritengono che la decisione di concedere sconti debba essere presa dagli scali. Gli sconti sono generalmente applicati per affrontare le locali sfide ambientali. In alcuni casi, l'inquinamento da rifiuti è una grande preoccupazione ambientale, mentre in altri sono la qualità dell'aria e le emissioni. Inoltre, i rimborsi obbligatori ignorano l'esistenza di diversi modelli di business e governance nei porti di tutta Europa.

## «Vi stupiremo con le nuove navi» Grimaldi investe un miliardo e cresce

Il gruppo annuncia l'acquisto di 5-6 cargo che cambieranno il trasporto in mare. E punta ai 5 milioni di passeggeri

Mauro Zucchelli

«Nonostante le tonnellate di carico trasportate dalle nostre navi siano aumentate dell'11%, le emissioni di anidride carbonica per miglio nautico sono state ridotte del 3,3% e quelle di anidride solforosa del 6,2%». Manuel Grimaldi, amministratore delegato di una dynasty imprenditoriale che è una multinazionale del mare, insiste su questo alla convention Euromed che ha chiamato in Grecia 650 operatori.

Qualche numero per avere l'identikit del gruppo.

«Quindicimila addetti, 3 miliardi di ricavi. Profitti fra il 5 e il 10%, diciamo che quest'anno ci attesteremo realisticamente attorno al 7%. Fra i 200 e i 250 milioni, spero 250».

Distribuiti fra i vari tasselli del puzzle della blue economy in cui vi state diversificando per "scendere a terra".

«Il 62% del personale la vota in mare ma il restante 38% è a terra. Siamo una realtà logistica integrata».

Ben venga la diversificazione ma l'anima resta quella di un armatore e di cosa parla un armatore se non di navi?

«Abbiamo un programma di investimenti che grossomodo dovrebbe comportare un impegno di 1 miliardo di euro. Con la mia squadra di architetti navali ci siamo dati un anno di tempo per studiare tutto, poi farò gli ordinativi. Vedrete, sarà un cambio di paradigma».

In che modo?

«Intanto, saranno ultra green. Dovrebbero migliorare almeno del 30% l'efficienza energetica a confronto degli standard attuali».

Quante?

«Cinque o sei navi cargo

multipurpose per massimizzare la flessibilità trasportando camion, container e project cargo».

E sul fronte passeggeri?

«Quattro traghetti passeggeri evoluzione ("Superstar") della classe "Star" in servizio nel Baltico con la nostra compagnia finlandese».

Lei dalla tribuna dell'Euromed ha insistito molto sulla sostenibilità.

«Quest'estate a Stoccolma ho avuto più caldo che a Capri: qualcosa non va. C'è una responsabilità sociale di chi fa impresa e noi Grimaldi non ci siamo mai tirati indietro».

L'imprenditoria scopre un'anima ecologista?

«È importante lasciare un mondo migliore ai nostri figli e nipoti, ciascuna deve fare la



MANUEL GRIMALDI  
AMMINISTRATORE DELEGATO  
DI GRIMALDI GROUP

«Saranno ultragreen e porteranno camion, contenitori e merci varie: sarà un autentico cambio di paradigma»

propria parte per ridurre le emissioni. Ma il risparmio di carburante significa anche minori costi: nel nostro gruppo il costo del carburante è quasi tre volte quello del personale».

Intanto, prima della rivoluzione annunciata, farete una serie di migliorie.

«Ad esempio, le vernici siliciche su 80 navi...».

In nome di una maggiore efficienza idrodinamica...

«Abbiamo ammodernato i sistemi di propulsione di 30 navi e ne abbiamo dotate 26 di scrubber che abbattano le emissioni di inquinanti».

E' un aspetto importante per lo smog che si respira nelle città portuali.

«Puntiamo su barriere che, al momento della sosta in porto, restituiscano l'energia accu-

mulata durante il viaggio in virtù del moto ondoso: così in porto diamo a «missioni zero».

Che riguardo vi siete dati dal punto di vista dei volumi per la flotta passeggeri?

«Dopo i 3 milioni di passeggeri nel 2017 e gli oltre 4 milioni quest'anno, vogliamo arrivare a 5 milioni nel 2019. Abbiamo raddoppiato i clienti in Grecia non esiste il vecchio vertice aziendale abbia passato la mano portandosi dietro la clientela».

Potreste arrivarci tramite acquisizioni?

«Nell'ultimo anno abbiamo azzerato un miliardo di indebitamento, perciò siamo in grado di cogliere le opportunità di rilevare compagnie qualora si presentassero occasioni convenienti».