



INDICE



Primo piano:

"...Rixi:Genova il ponte in 1 anno e mezzo, Livorno Darsena, Europa: l'Authority ingessata nel ruolo..." (Corriere Marittimo)

Dai porti:

Trieste:

"...D'Agostino, con Ungheria solo interesse..." (Ansa)

Genova:

"...Cma Cgm punta su Genova..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Code in porto, camionisti pronti allo sciopero..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Fincantieri pronta a realizzare subito due ponti..." (Il Secolo XIX)

"...Carico eccezionale a Vado Ligure..." (Messaggero Marittimo)

"...Bucci, Toti e Toninelli: incontro su Genova..." (Messaggero Marittimo)

"...A rischio trasporti eccezionali a Genova..." (Messaggero Marittimo)

Spezia:

"...Infrastrutture ferroviarie alla Spezia..." (La Gazzetta Marittima)

Ravenna:

"...Manutenzione straordinaria sulla viabilità portuale di Ravenna..." (Messaggero Marittimo)

Ancona:

"...Piano regolatore di sistema..." (Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...L'eccellenza livornese che conquista tutti..." (Il Telegrafo Livorno)

"...Due gru da demolire per recuperare la 76..." (La Gazzetta Marittima)

"...Serve un nuovo punto di attracco per i traghetti..." (Il Telegrafo Livorno)

"...Aferpi punta alla logistica con un progetto da 300 milioni..." (Il Tirreno)

Piombino:

"...Jindal, pronti 300 milioni per il porto di Piombino..." (Il Sole 24 Ore)

Civitavecchia:

"...Porto, c'è preoccupazione tra le imprese..." (Civonline)

Gioia Tauro:

"...Il no della Calabria..." (Messaggero Marittimo)

Palermo:

"...Monti, il futuro di Trapani..." (Ansa)

Focus:

"...Assemblea ALIS..." (Varie testate)

INDICE



Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
22 NOVEMBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

Notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare



Rixi: Genova il ponte in 1 anno e mezzo, Livorno Darsena Europa: l'Authority ingessata nel ruolo

INTERVISTA a Edoardo Rixi viceministro MIT: "Il ponte di Genova in 1 anno e mezzo" - Le grandi opere in Italia ingessate - "Le Autorità portuali non sono reattive i presidenti sono ruoli completamente ingessati". Difficili anche le opere minori come i dragaggi dei porti.

di Lucia Nappi

ROMA - *"Ci vorrà un anno, un anno e mezzo per la realizzazione del ponte di Genova" - parola del vice ministro Edoardo Rixi, con delega a porti e trasporti, incontrato a Roma a margine dell'Assemblea generale di Alis - "dal momento in cui verranno aperti i cantieri, secondo il programma del Commissario straordinario (Marco Bucci n.d.r.) ci vorranno questi tempi, dipende poi dalle scelte che verranno fatte. L'assegnazione e le lettere inviate alle aziende sono proprio per contemperare a questo. Sarà una sfida, vedremo se saremo capaci a farlo".* Una tempistica quindi che è una sfida per il nostro paese, il tema demolizione e ricostruzione del ponte Morandi, era già stato annunciato da Rixi in mattinata dal palco del conclave romano, poi affrontato con maggiori dettagli nel nostro colloquio, insieme ad altri temi strategici: la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali, il dragaggio dei porti, la pressione dei competitor mediterranei, le professioni e la formazione dei marittimi.

L'Italia recupererebbe credibilità a livello internazionale ricostruendo il ponte in questi tempi?

"Sì, sarebbe un grande faro che partirebbe proprio da Genova, sulla capacità dell'Italia di affrontare questa situazione. L'Italia nelle situazioni emergenziali è abbastanza efficiente, con la buona volontà da parte di tutti e se non c'è qualcuno che invece di aiutare guarda."

Sul tema delle grandi infrastrutture nei porti italiani si respira la sensazione che ci sia stato uno stop da parte del governo. Nei giorni scorsi è stato [pubblicato il bando di gara della nuova diga foranea del porto di Genova](#) per l'affidamento della progettazione di fattibilità tecnica ed economica. Si tratta dell'infrastruttura che permetterà il transito nel porto di navi di ultima generazione, fino a 22mila TEU. Per Livorno la Darsena Europa a che punto è?

"Abbiamo incontrato il presidente dell'Autorità portuale di Livorno la scorsa settimana, andremo ad individuare le priorità, con gli indirizzi dell'Autorità e dei territori, in collaborazione. C'è stato l'evento di Genova che ha paralizzato e focalizzato le attenzioni. In realtà si sta andando a discutere su altre grandi opere, ma dobbiamo andare a migliorare i tempi di reazione, lo deve fare la pubblica amministrazione. Le Autorità portuali non sono reattive non per la mancanza della volontà dei presidenti, ma perché sono delle figure e ruoli completamente ingessati. Anche nelle opere più semplici come i dragaggi, in realtà anche queste sono tra le opere più complicate, riuscire a dragare un porto è una delle cose più complicate. Aumentano le dimensioni delle navi, e i pescaggi, diminuiscono le profondità dei fondali che necessitano costantemente dragaggi. Noi abbiamo scali che tra 5/10 anni rischiano di non essere più utilizzabili."

-segue

Inoltre focalizzare a livello nazionale chi fa che cosa, altrimenti rischiamo di fare come il maxi bacino a Genova, che poi è stato venduto sottoprezzo ai Turchi, per poi oggi rimpiangerlo dopo avere speso una marea di soldi. Ci vuole una programmazione a livello nazionale e le autorità devono mettere in evidenza le loro priorità perché sia inserito nella road map delle risorse annuali.

Il solito problema che ci affligge: troppi progetti ma non cantierabili?

"Abbiamo una marea di finanziamenti non utilizzabili, fermi da 10/15 anni, abbiamo linee ferroviarie e ponti fermi parzialmente finanziati ma non in grado di far partire gli appalti perché, finché non c'è il pieno finanziamento del lotto il finanziamento non parte. Quindi è necessario puntare su 2/3 progetti ogni anno e completarli. Altrimenti rischiamo di aprire molti cantieri che non vedranno mai la fine. Abbiamo un codice degli appalti che va rivisto ma la locazione ottimale delle risorse disponibili è un elemento che può far cambiare la percezione. Non mancano i soldi li dobbiamo riprogrammare e dare delle priorità."

Valencia ha annunciato il nuovo maxi-terminal container per navi da 24 mila Teu che sarà realizzato in tempi brevissimi, come commenta?

"Il problema è che si dovrà poi vedere quando questi Teu raggiungeranno le banchine quali saranno i tempi di movimentazione, c'è un rischio concreto di tilt delle banchine e della logistica circostante, quindi del sistema, come è avvenuto a Genova".

Nel settore marittimo la formazione rimane un elemento debole per la nostra nazione, con quali conseguenze e cosa è possibile fare?

"La consistenza delle flotte nazionali, traghetti e cargo, avrà un incremento mostruoso. La prospettiva di impiego avrà un incremento di circa 35 mila nuovi marittimi, ma non abbiamo formazione. Gli studenti che escono dal Nautico non hanno i titoli per navigare, sono necessarie 500 ore di corso a spese proprie. Per un armatore è più facile quindi prendere un filippino che in tre giorni prende l'abilitazione. Gli armatori nazionali si sono consorziati ed hanno fatto scuole ma queste hanno un numero di accessi limitati. In un mercato che è in esplosione, noi dovremmo indirizzare i giovani nei filoni economici che prevediamo in crescita, fare una formazione pubblica almeno per i titoli iniziali abilitativi per la gente di mare. Anche la nautica da diporto è un settore in grande espansione: Nel Mediterraneo è presente il 60% dei maxi yacht a livello mondiale, un comandante guadagna come un deputato, ma da noi non esiste una formazione per gli equipaggi. Questo settore potrebbe dare occupazione a centinaia o migliaia di giovani nei vari ruoli. Non c'è un coordinamento pubblico per questo mercato che sta esplodendo".

Porto Trieste: D'Agostino, con Ungheria solo interesse

Presidente autorità, non solo cinesi interessati allo scalo

TRIESTE, 21 NOV - "Che ci possa essere un interesse dell'Ungheria per il porto di Trieste va bene, però al di là di questo, concretamente non ci sono altre cose". Lo ha detto il presidente dell'autorità portuale alto Adriatico, Zeno D'Agostino, a margine del convegno organizzato dalla Zbk e da Sdgz Ures per presentare l'attività dello scalo giuliano.

"Il presidente Orban - rileva D'Agostino - ha fatto una dichiarazione in due parti: nella prima dice che non investe più nella Capodistria Divacia, nell'altra dice che non investendo più là è interessato al Porto di Trieste. Prendiamo atto del non investimento, gli ungheresi sono venuti in porto come tante altre missioni. Sappiamo che sono interessati ma non abbiamo i dettagli che non sono mai stati affrontati".

In merito ai rapporti con la Cina, il presidente D'Agostino ha detto che "ci sono anche altri player interessati. Forse è stato utile incontrare i cinesi perché hanno smosso altri interessi. Ci sono tavoli con i concessionari che stanno trattando partenariati strategici". L'Autorità portuale non è direttamente coinvolta, ma "a noi arrivano le informazioni perché in molti casi sanno che è utile coinvolgere l'Autorità di sistema" ha concluso D'Agostino. (ANSA).

I 40 ANNI DELLA LINEA

Cma Cgm punta su Genova

Da quella prima linea nel 1978 sono passati 40 anni di ininterrotta crescita. Quella più vertiginosa, per Cma Cgm, il colosso francese dello shipping, è arrivata negli ultimi tempi ed è stata necessaria per affrontare le sfide del mercato. «Impieghiamo in Italia 200 persone, la maggior parte nei nostri uffici di Genova». Con il capoluogo il rapporto è strettissimo: «Dopo il crollo del Morandi, Cma Cgm non ha abbandonato Genova» ha spiegato Paolo Lo Bianco (nella foto con il senior vice president Mathieu Friedberg), managing director di Cma Cgm Italy ieri alla celebrazione per i 40 anni.



Matteo Dell'Antico / GENOVA

Ore di attesa in porto gli autotrasportatori preparano il blocco

L'ARTICOLO / PAGINA 17

OGGI LA DECISIONE

Code in porto, camionisti pronti allo sciopero

Autotrasportatori sul piede di guerra. Continuano da mesi le lunghe attese per caricare e scaricare la merce nei terminal

Matteo Dell'Antico

Il mondo dell'autotrasporto scalda i motori. E potrebbe presto proclamare un nuovo fermo per tutti quei Tir che operano con il porto di Genova. Il problema è sempre lo stesso, da mesi. I Tir che devono scaricare e caricare le merci in banchina sono costretti ad attendere fino a cinque ore prima di poter entrare e uscire dallo scalo. La situazione è stata denunciata più volte da parte delle associazioni di categoria che nei mesi scorsi hanno già proclamato uno sciopero che ha bloccato lo scalo e paralizzato parte della viabilità cittadina.

Secondo quanto risulta al *Secolo XIX*, le associazioni che rappresentano il mondo dei Tir si incontreranno nella giornata di oggi per discutere di una situazione che considerano ormai insostenibile e decideranno se proclamare un nuovo fermo: la tensione è alta, tanto che sono in molti tra i camionisti quelli che vorrebbero incrociare le braccia per dare un segnale forte soprattutto all'Autorità di sistema portuale di Geno-

va-Savona ed ai terminalisti genovesi. Il 29 novembre, a Palazzo San Giorgio, è stato convocato un vertice proprio per discutere delle lunghe attese che interessano i camion che devono accedere in porto ma la sensazione è quella che le associazioni di categoria vogliono già prima di quella data annunciare un fermo che, per legge, deve essere comunicato alle

Il 29 novembre vertice a Palazzo San Giorgio. Ma il fermo potrebbe essere già stato deciso

autorità competenti almeno quindici giorni prima della protesta.

I camionisti, da tempo, chiedono una riduzione dei tempi d'attesa ai terminal, indennizzi economici in caso di lunghi ritardi in banchina e una maggiore sicurezza sui moli dopo la morte, lo scorso marzo, di un camionista al terminal Vte di Pra'. La trattativa tra le varie parti coinvolte è stata rallentata dal crollo di Ponte Morandi

ma dopo la tragedia dello scorso 14 agosto i problemi per l'autotrasporto sono rimasti e in molti casi aumentati. Tra le soluzioni che una parte degli operatori del porto ha proposto per eliminare il problema delle lunghe code di Tir ai varchi portuali, c'è quella di creare delle aree di controllo per i camion fuori città, in provincia di Genova oppure nella zona del Basso Piemonte. I mezzi diretti in porto dovrebbero fermarsi in questi siti creati ad hoc per l'autotrasporto dove verrebbero anche effettuate tutte le operazioni di verifica sulle merci. L'ipotesi non piace però ai diretti interessati. Secondo gli autotrasportatori, con questa operazione, le aziende del settore avrebbero disagi e costi enormi da gestire e invece che attendere ore ai varchi portuali, gli autisti sarebbero costretti ad aspettare in aree individuate fuori dai centri abitati, praticamente nel nulla e senza avere completato il viaggio che termina solo quando il camion arriva in porto. —

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

© 2018 SECOLO XIX S.p.A. - 02/11/2018

La Cma Cgm festeggia 40 anni: «Genova resta centrale»

Genova - Da quella prima linea nel 1978 sono passati 40 anni di ininterrotta crescita. Quella più vertiginosa, per Cma Cgm, il colosso francese dello shipping, è arrivata negli ultimi tempi ed è stata necessaria per affrontare le sfide del mercato. «Impieghiamo in Italia 200 persone, la maggior parte nei nostri uffici di Genova».

Con il capoluogo il rapporto è strettissimo: «Dopo il crollo del Morandi, Cma Cgm non ha abbandonato Genova. Non è stata tolta nemmeno una nave» ha spiegato Paolo Lo Bianco, managing director di Cma Cgm Italy che ieri ha aperto la celebrazione per i 40 anni della compagnia. Con lui c'era anche il senior vice president Mathieu Friedberg che ha spiegato la strategia per i prossimi 5 anni. «Dobbiamo puntare sui servizi - più qualità e attenzione al cliente - sulla trasformazione digitale e sulla logistica».

In Italia la compagnia francese, uno dei primi armatori al mondo, impiega circa 200 persone «il 75% lavora nella sede di Genova», spiega ancora Lo Bianco. I volumi quest'anno seguiranno «il trend di crescita del mercato e su Genova non sentiremo contraccolpi per il crollo del Morandi».

Alla festa hanno partecipato i clienti della compagnia: c'erano Aldo e Roberto Spinelli - che gestiscono il terminal che con il colosso francese vanta antichi e solidi rapporti -, Agostino Gallozzi (Salerno Container Terminal), l'Ammiraglio Nicola Carlone, Piero Lazzeri (Bcube), Gian Enzo Duci, numero uno di Fedragenti e Nicoletta Viziano, padrona di casa al Palazzo della Meridiana di Genova, location scelta dai francesi per festeggiare i 40 anni.

Bono: «Fincantieri pronta a realizzare subito due ponti»



Matteo Dell'Antico / GENOVA

Fincantieri «è pronta a realizzare non uno ma due ponti per Genova. Ci serve solo il via libera, possiamo partire subito», dice al *Secolo XIX* Giuseppe Bono.

L'ad del colosso navalmecanico, ieri a Genova, dopo avere visitato il cantiere di Sestri Ponente con il ministro dell'Istruzio-

ne, Marco Buffetti, si è diretto negli uffici del Cetena, la società controllata da Fincantieri che fa capo a Sandro Scarrone ed specializzata in ricerca e consulenza. Assieme a Bono, anche Claudio Gemme, manager del gruppo statale che per giorni è stato in pole per ricoprire l'incarico di commissario per la ricostruzione prima della nomina del sindaco di Genova, Marco

Bucci. «Il progetto del ponte che dovrà sostituire il Morandi è quello messo a punto dall'architetto Renzo Piano. Può comunque essere fatta qualche piccola modifica», sottolinea il numero uno di Fincantieri. Che aggiunge: «Siamo in grado di rispettare i tempi e dare a Genova un nuovo viadotto con l'aiuto di grandi imprese nazionali e coinvolgendo le migliori realtà genovesi».

Ma il colosso navalmecanico pensa anche al «ponte più piccolo» che vuole realizzare sul torrente Polcevera: una costruzione in acciaio per ridurre il traffico pesante tra la città e i quartieri di Sestri Ponente e Cornigliano. Un progetto che «possiamo portare a termine in qualche mese» dice Bono e potrebbe essere funzionale anche al reperimento dei fondi per un progetto che è fermo dal 2009, quello del ribaltamento a mare per il cantiere di Sestri.

La manifestazione di interesse per l'analisi di mercato relativa alla demolizione e ricostruzione del viadotto Morandi dovrà ricevere una risposta entro il 26 novembre, alle ore 12. In quella data dovrà essere presentato un «preliminare progetto di fattibilità», specificando «tempi di realizzazione, dimensione economica dell'operazione, tipologia ed entità delle interferenze». Il decreto 6

precisa meglio anche che le soluzioni progettuali proposte potranno essere limitate alla «sola attività di demolizione, rimozione, smaltimento e conferimento in discarica dei detriti, ovvero ricomprendere, a discrezione dell'operatore economico interessato, anche le attività di progettazione, affidamento, ricostruzione dell'infrastruttura, nonché il ripristino del connesso sistema viario». Secondo quanto risulta al *Decimonono*, se Fincantieri dovesse aggiudicarsi la commessa coinvolgerà nel progetto anche il gruppo Salini Impregilo oppure Cimolai Technology, altra azienda partner del colosso guidato da Bono. Ma il gruppo statale non è l'unico candidato alla ricostruzione del viadotto: tra le realtà che il commissario Bucci ha invitato a presentare progetti per la demolizione e la ricostruzione del Morandi ci sono anche il gruppo Fagioli, Siag, Leonardo, Cimolai e Rizzani de Eccher.

Fincantieri, che possiede le certificazioni necessarie per realizzare un ponte in acciaio al posto del viadotto Morandi, se dovesse essere scelta per la ricostruzione dell'infrastruttura utilizzerrebbe lo stabilimento di Genova come base operativa per i lavori.

Proprio nel sito di Sestri Ponente, i dipendenti dovrebbero lavorare su tre tur-

ni per consegnare l'opera in tempi brevi ma verrebbero fatte anche nuove assunzioni e verrebbe aumentato il volume d'affari per tutte le imprese che operano nell'indotto. Non è poi escluso che il gruppo con sede a Trieste possa aumentare anche il personale che attualmente impiega negli uffici di Genova, soprattutto per quanto riguarda le unità produttive che operano nelle divisioni che si occupano di progettazione e certificazione. —

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

Il Secolo XIX

NEL MIRINO LE LUNGHE ATTESE AI TERMINAL

Porto di Genova, gli autotrasportatori proclamano lo stato di agitazione in attesa del vertice in Authority

Il mondo dell'autotrasporto proclama lo stato di agitazione per tutti i Tir che operano nel porto di Genova. Ad essere coinvolte centinaia di aziende i cui mezzi pesanti escono ed entrano dallo scalo per trasportare merci in banchina. La decisione, nel tardo pomeriggio di ieri, è stata presa dalle associazioni di categoria Cna-Fita, Confartigianato Trasporti, Fiap, Fale Trasportounito.

Lo stato di agitazione durerà sino al 29 novembre quando le associazioni che rappresentano il settore avranno un incontro a Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona. Nel mirino dei camionisti ci sono i lunghi tempi di attesa da parte del Tir prima di accedere in banchina. Dopo il vertice, le associazioni decideranno se proclamare un fermo.

Porto di Genova, camionisti pronti allo sciopero

Genova - Autotrasportatori sul piede di guerra. Continuano da mesi le lunghe attese per caricare e scaricare la merce nei terminal.

Genova - **Il mondo dell'autotrasporto scalda i motori. E potrebbe presto proclamare un nuovo fermo per tutti quei Tir che operano con il porto di Genova. Il problema è sempre lo stesso, da mesi.** I Tir che devono scaricare e caricare le merci in banchina sono costretti ad attendere fino a cinque ore prima di poter entrare e uscire dallo scalo. La situazione è stata denunciata più volte da parte delle associazioni di categoria che nei mesi scorsi hanno già proclamato uno sciopero che ha bloccato lo scalo e paralizzato parte della viabilità cittadina. Secondo quanto risulta al Secolo XIX, le associazioni che rappresentano il mondo dei Tir si incontreranno nella giornata di oggi per discutere di una situazione che considerano ormai insostenibile e decideranno se proclamare un nuovo fermo: la tensione è alta, tanto che sono in molti tra i camionisti quelli che vorrebbero incrociare le braccia per dare un segnale forte soprattutto all'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona ed ai terminalisti genovesi.

Il 29 novembre, a Palazzo San Giorgio, è stato convocato un vertice proprio per discutere delle lunghe attese che interessano i camion che devono accedere in porto ma la sensazione è quella che le associazioni di categoria vogliano già prima di quella data annunciare un fermo che, per legge, deve essere comunicato alle autorità competenti almeno quindici giorni prima della protesta. I camionisti, da tempo, chiedono una riduzione dei tempi d'attesa ai terminal, indennizzi economici in caso di lunghi ritardi in banchina e una maggiore sicurezza sui moli dopo la morte, lo scorso marzo, di un camionista al terminal Vte di Pra'. **La trattativa tra le varie parti coinvolte è stata rallentata dal crollo di Ponte Morandi ma dopo la tragedia dello scorso 14 agosto i problemi per l'autotrasporto sono rimasti e in molti casi aumentati.**

-segue

Tra le soluzioni che una parte degli operatori del porto ha proposto per eliminare il problema delle lunghe code di Tir ai varchi portuali, c'è quella di creare delle aree di controllo per i camion fuori città, in provincia di Genova oppure nella zona del Basso Piemonte. I mezzi diretti in porto dovrebbero fermarsi in questi siti creati ad hoc per l'autotrasporto dove verrebbero anche effettuate tutte le operazioni di verifica sulle merci. L'ipotesi non piace però ai diretti interessati. Secondo gli autotrasportatori, con questa operazione, le aziende del settore avrebbero disagi e costi enormi da gestire e invece che attendere ore ai varchi portuali, gli autisti sarebbero costretti ad aspettare in aree individuate fuori dai centri abitati, praticamente nel nulla e senza avere completato il viaggio che termina solo quando il camion arriva in porto.

Messaggero Marittimo

Carico eccezionale a Vado Ligure

Sbarcata mega gru al terminal Reefer

VADO LIGURE – Carico eccezionale di circa 450 tonnellate nell'area del [Reefer terminal](#) di Vado Ligure dove tecnici e maestranze portuali sono stati impegnati per lo sbarco di un imponente mezzo di sollevamento di proprietà della società Vernazza autogru, arrivata a bordo di una nave da carico proveniente dalla Bulgaria

Tante le cautele per il carico che è stato fatto scendere alla banchina ro-ro del Reefer. Il corpo principale della gru, che si muove su gomma, pesa circa 96 tonnellate ed ha una lunghezza di 18 metri. Non è la prima collaborazione tra l'azienda ligure leader nel sollevamento e il Reefer terminal controllato da Apm terminals. Una grande gru semovente su cingoli, in grado di sollevare sino a 1.200 tonnellate e quindi tra le più potenti al mondo, era stata sbarcata nell'inverno scorso a Vado Ligure, smontata in quasi 100 pezzi.

Bucci, Toti e Toninelli: incontro su Genova

Negoziare una modifica al Regolamento comunitario per finanziamenti europei

ROMA – Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, ha incontrato il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, e il sindaco di Genova e Commissario per la ricostruzione, Marco Bucci per negoziare una modifica all'attuale Regolamento comunitario n. 1303/2013 al fine di riconoscere la straordinarietà della catastrofe che ha colpito la città di Genova lo scorso 14 Agosto. In questo modo si potrebbe derogare e rafforzare il finanziamento europeo per la Regione Liguria.

Obiettivo condiviso nel corso della riunione alla quale hanno preso parte anche il viceministro Edoardo Rixi e la direzione generale per lo Sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali del Mit, incaricata della trattativa in Europa.

Durante l'incontro è stata sottolineata l'esigenza di dare avvio ad un'azione congiunta tra il ministero e la Regione Liguria perché siano messi a sistema non solo i fondi regionali e nazionali, ma siano veicolate verso i territori danneggiati dal crollo del ponte Morandi risorse di matrice europea (fondi Fesr, Feasr e destinazione di risorse nazionali Fsc), al fine di risolvere nel più breve tempo possibile le criticità in atto.

La riunione ha dunque riconfermato il comune intento del ministero, di Bucci e Toti di lavorare in piena sinergia per aiutare Genova e la Liguria a rialzarsi, muovendo al meglio le risorse nazionali ed europee.

Nel corso dell'incontro i rappresentanti del Mit hanno inoltre ricordato come l'obiettivo delle misure messe in campo per Genova e la Liguria sia quello di dotare il territorio di infrastrutture adeguate a ripristinare lo stato del trasporto urbano ai livelli pre-crollo, e dove possibile migliorarlo, potendo contare su un quadro amministrativo che garantisca la necessaria flessibilità e rapidità del processo decisionale.

A rischio trasporti eccezionali a Genova

Nuovo allarme lanciato da Spediporto

GENOVA – Una nuova doccia fredda per gli operatori rappresentati da Spediporto. E' di qualche giorno fa l'amara scoperta che sono state sospese le autorizzazioni da e per il porto di Genova per i trasporti eccezionali sopra le 75 tonnellate di carico. Una conseguenza, la sospensione delle autorizzazioni, dovuta all'avvio necessario di controlli sui numerosi viadotti presenti lungo la A26, di fatto la sola autostrada utilizzata dai carichi eccezionali da e per il Porto di Genova.

“Quello che ci preoccupa di più – osserva Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto -, è il fatto che la sospensione è avvenuta senza preavviso, molti operatori avevano già in mano le autorizzazioni al trasporto, ma i loro carichi sono stati bloccati, e ad oggi non si ha idea dei tempi con cui verranno riattivate le autorizzazioni. Fino a quel momento non sarà possibile garantire a molti importanti clienti questo servizio molto apprezzato e di alta qualità offerto dal porto di Genova. Altra questione riguarda il reale stato di conservazione dei nostri viadotti e di controllo”.

Secondo Alessandro Pitto, presidente Spediporto, inoltre, “la fetta di trasporto marittimo che Genova perderebbe riguarda:

il traffico tramp (navi noleggiate interamente per imbarcare un impianto intero);

traffico di linea merce varia, linee che scalano regolarmente Genova che chiudono contratti a lungo termine per imbarcare un impianto in più spedizioni;

traffico di linea container, anche se non sono molto favorevole, è un trend ormai consolidato quello di imbarcare parti di impiantistica fuori sagoma su navi porta contenitori posizionando la merce su 1 o più contenitori fuori sagoma.

Senza tenere conto del fatto che la regola vuole che insieme al trasporto eccezionale vi siano poi numerosi contenitori che accompagnano ogni impianto o spedizione eccezionale, il rischio è di perdere tutto, sia gli uni che gli altri”.

Per Botta questo “è un ulteriore importante segnale della necessità che l'Italia intervenga con urgenza ad aggiornare le proprie infrastrutture così come avviene con ferrea puntualità ed programmazione in tutto il mondo. In questi giorni come Spediporto, insieme ai presidenti di alcune Autorità di Sistema, siamo in visita a Singapore qui le infrastrutture e vengono aggiornate continuamente, a breve lo stesso porto di Singapore, uno tra i più moderni al mondo, verrà ulteriormente aggiornato al fine di sostenere il prossimo piano di sviluppo al 2040 con obiettivo oltre 50 milioni di contenitori. Dobbiamo guardare all'oriente per capire dove il mondo sta andando e non possiamo farci trovare con infrastrutture inadeguate”.

Genova deve essere una delle protagoniste dello sviluppo logistico del nostro Paese e non può rinunciare ad una sua dimensione di capitale dello shipping ma dobbiamo dotarla di tutte le necessarie infrastrutture nuovo ponte, gronda, terzo valico ed un adeguato sistema ferroviario.

IL PROGETTO NEL PIANO DI RFI PER IL PENULTIMO E ULTIMO MIGLIO

Infrastrutture ferroviarie alla Spezia arrivano oltre 5 milioni di euro

Migliora sempre di più l'operatività e l'efficienza del trasporto via treno nello scalo ligure

LA SPEZIA – L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale si è aggiudicata un finanziamento di 5,7 milioni di euro da parte di Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana nell'ambito dell'iniziativa "Penultimo e Ultimo Miglio" in cui sono state messe a disposizione le risorse previste dalla legge di Stabilità 2015 e non attribuite alle imprese ferroviarie, corrispondenti a 48 milioni di euro. Le risorse sbloccate sono state messe a disposizione per investimenti per il miglioramento delle connessioni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ai poli di generazione e attrazione del traffico.

Il finanziamento di 5,7 milioni di euro riguarda il potenziamento della stazione di La Spezia Migliarina, che insieme a La Spezia Marittima e Santo Stefano Magra fa parte del sistema ferroviario del porto della Spezia. Nello specifico, il progetto elaborato dal settore Progetti Spe-

ciali dell'AdSP e selezionato da RFI riguarda la centralizzazione nella gestione di tre binari di arrivo e partenza dei treni merci, nonché la creazione di un'area attrezzata per la manutenzione dei veicoli.

Grazie a questo intervento, anche la stazione di La Spezia Migliarina potrà disporre di un binario da 750 metri che si andrà ad aggiungere agli altri due binari con gli stessi standard europei che verranno realizzati a La Spezia Marittima con l'intervento di potenziamento del fascio di binari i cui lavori sono attualmente in corso.

L'AdSP ha partecipato insieme ad altri stakeholders al percorso avviato da RFI che, dopo una prima fase di ascolto di tutti i soggetti interessati, ha analizzato le varie proposte progettuali presentate. Il processo è durato circa sei mesi, durante i quali si sono svolti diversi tavoli tecnici che hanno portato alla selezione dei progetti ritenuti

più significativi dal punto di vista della logistica integrata, dell'intermodalità e della connessione con le reti di trasporto trans-europee.

Su 116 interventi proposti in tutto il Paese, ne sono stati accolti 28 e un altro è stato messo in stand by in attesa di maggiori approfondimenti. In totale, verranno impegnati 39 milioni di Euro sui 48 disponibili per il miglioramento delle connessioni tra porti e terminal intermodali italiani, ove sono presenti i principali poli industriali e logistici del Paese, e la rete ferroviaria nazionale.

Il progetto finanziato da RFI nell'iniziativa "Penultimo e Ultimo Miglio" contribuirà a migliorare l'operatività e l'efficienza del trasporto ferroviario nel Porto della Spezia ed insieme agli altri interventi, di cui alcuni già in corso e altri in programma, permetterà di arrivare all'obiettivo del 50% sul totale del traffico merci movimentato dallo scalo.

Manutenzione straordinaria sulla viabilità portuale di Ravenna

La spesa prevista è di 1 milione e 50 mila euro

RAVENNA – È stato deliberato dalla giunta, su proposta dell'assessore ai Lavori pubblici Roberto Fagnani, il progetto esecutivo per gli interventi di manutenzione straordinaria sulla viabilità in ambito portuale con un impegno di spesa di 1 milione e 50 mila euro.

La procedura di appalto sarà avviata entro il 2018.

I lavori di ristrutturazione profonda si sono resi necessari, nonostante negli ultimi anni siano stati effettuati diversi interventi urgenti di manutenzione e di rigenerazione completa del manto stradale lungo buona parte della Classicana e in altre strade limitrofe, per ripristinare condizioni di sicurezza della viabilità. Saranno utilizzate tecniche e materiali che rendano il manto stradale più performante e resistente più a lungo alla pressione dei pneumatici, ai carichi pesanti e agli eventi atmosferici.

A seguito di sopralluoghi e dei risultati ottenuti dalle prove in sito e da quelle di laboratorio è emerso che occorre procedere con interventi diversificati nelle strade interessate

Le opere comportano notevoli migliorie anche sotto l'aspetto ambientale in quanto oltre ad aumentare la sicurezza per l'utente e il livello di servizio, si procederà anche alla pulizia delle banchine e della canaletta di scolo esistente. Inoltre, le tecniche utilizzate, grazie al reimpiego totale dei materiali fresati, eviterà il trasporto su strada del materiale scavato che non dovrà essere conferito in discarica, con conseguente minor disagio per gli utenti delle strade attorno al cantiere.

Piano regolatore di sistema: bando AdSp mar Adriatico centrale

ANCONA – È stato pubblicato il bando di gara europeo per la redazione del Piano regolatore di sistema portuale che comprende la stesura del Documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss) e la redazione con l'aggiornamento dei piani regolatori portuali di ciascuno dei porti dell'AdSp del mare Adriatico centrale.

Comincia così il percorso per disegnare il futuro di Ancona-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto nelle Marche, Pescara e Ortona in Abruzzo. Il Piano traccia le linee guida quello che avverrà in un'ottica integrata di sistema, capace di rispondere alle opportunità di crescita in modo armonico, coordinato anche con il territorio e per assicurare uno sviluppo sostenibile, economico, sociale, ambientale, in ambito portuale.

I servizi tecnici richiesti dal bando riguardano la pianificazione strategica e l'aggiornamento dei singoli Piani regolatori portuali, il rapporto ambientale di Vas-Valutazione ambientale strategica, il coordinamento tecnico-scientifico del Piano regolatore portuale di sistema (Prsp), con il necessario supporto tecnico per giungere all'approvazione finale.

Il Documento di pianificazione strategica di sistema conterrà la ricognizione dello stato attuale dei porti del sistema nel contesto nazionale e internazionale. In particolare saranno analizzati l'attuale dotazione infrastrutturale sia di carattere nazionale sia regionale, i livelli di servizio e accessibilità, la rete dei trasporti di riferimento, l'eventuale presenza di vincoli nelle aree limitrofe ai porti (archeologici, ambientali), il contesto territoriale, lo sviluppo urbano e il loro legame con i porti. Con il Documento saranno anche individuate e analizzate le tendenze evolutive portuali, i punti di forza e di debolezza e le opportunità del contesto territoriale, e saranno definiti gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di Sistema portuale e dei singoli porti.

Tutto il percorso si baserà su un serio lavoro di confronto con le amministrazioni locali, gli stakeholder di riferimento, le imprese, le associazioni di categoria, le organizzazioni sindacali e tutti i portatori di interesse. Sulla base del Documento di pianificazione saranno aggiornati i piani regolatori di ogni porto del sistema.

Il valore a base di gara del bando di gara è di 2,26 milioni di euro. Fra i criteri di aggiudicazione dell'appalto, oltre al prezzo, le capacità di individuare e superare le eventuali criticità che potrebbero condizionare lo sviluppo dei porti.

La valutazione delle offerte, che dovranno arrivare entro l'8 Gennaio 2019, comincerà il 10 Gennaio. La durata del contratto d'appalto è di 390 giorni effettivi dalla firma. L'impegno contrattuale durerà, in ogni caso, fino a quando le due regioni competenti, Marche e Abruzzo, avranno approvato il Piano regolatore di sistema portuale.

“Inizia il lavoro per la definizione del più importante strumento di pianificazione strategica di tutto il Sistema portuale -afferma il presidente Rodolfo Giampieri- un documento fondamentale per dare corpo al sistema e far sì che i porti lavorino in coordinamento fra di loro, con una strategia condivisa e integrata di crescita, fondamentale anche per dare certezze all'operato delle imprese portuali, in modo che possano programmare investimenti di lungo periodo, e favorire un ambiente

adeguato ad accogliere e stimolare lo sviluppo di lavoro per le aziende e per la creazione di occupazione”.

“Questo è il primo bando per lo sviluppo di un Piano regolatore di sistema dopo l'entrata in vigore della riforma dei porti -commenta il segretario generale dell'Autorità di Sistema, Matteo Paroli- e, in particolare, è fra i primi documenti di pianificazione strategica portuale a livello nazionale”.

L'eccellenza livornese che conquista tutti Ecco perché il mega yacht Spectre mostra il meglio delle nostre maestranze

NON ERA MAI successo: e ci voleva un italo-americano orgoglioso delle sue origini, ma anche capace di vedere ben dentro alla sostanza delle cose, per ringraziare Livorno, i livornesi e tutti coloro che lavorano in Benetti per il nuovo yacht-capolavoro di 69 metri che gli è stato consegnato.

Ha dimostrato di avere lo sguardo lungo e il palato ben allenato John Staluppi, insieme alla consorte Janette, nella cerimonia di consegna del suo nuovo "Spectre" Benetti. Perché questa nave da diporto non è soltanto uno dei soliti capolavori del cantiere livornese: è anche e specialmente in concentrato di straordinarie eccellenze di cui pochi parlano, compresi molti armatori che a volte non si rendono conto di quanta tecnologia e quanta arte ci sia sotto i lustrini, sotto i marmi e i cristalli.

Nel filmato della Scovavento sulla genesi di "Spectre", che ha strappato qualche lacrima allo stesso Staluppi ed ha avuto un apprezzato riconoscimento del presidente della Benetti, Paolo Vitelli, sono

stati evidenziati tecnologia e arte, ma anche la passione dei semplici operai, che in 750mila ore di lavoro hanno trasformato uno scafo d'acciaio e una serie di sovrastrutture in alluminio in un capolavoro al top mondiale. Giorgio M. Cassetta per il design degli esterni e l'olandese Mulden Design per l'architettura navale si sono trovati a lavorare per un armatore più

che esperto, che non a caso li ha ringraziati ma ha voluto ringraziare anche e specialmente l'ultimo degli operai. Quelli che secondo una vecchia battuta livornese (riferita per la verità ai portuali: ma in questo caso valida anche per le maestranze) «sanno suonare il violino anche con i piedi».

Interni modernissimi, curati allo spasimo dall'Interiors Style De-

partment della Benetti (che si è ispirata per le finestre ai negozi liberty di Parigi), le sistemazioni per i 14 membri dell'equipaggio, ben quattro cantine per i vini pregiati - sennò che italoamericano sarebbe mr. Staluppi! - il grill con un apposito forno da pizza - viva di nuovo l'eccellenza italiana! - fanno dei particolari voluti dall'armatore un unicum. Ma dietro questi aspetti che colpiscono al primo colpo, ci sono anche quelli della yacht-line di Fiorenzo Bandecchi che non ha eguali per la cura e la capacità di trasformare linee progettuali di dettagli e d'insieme in realtà; e ci sono le movimentazioni interne di Stefano Ceccarini, altro livornese difficilmente citato ma strategicamente rilevante; e infine - ma la lista sarebbe davvero molto più lunga - dell'incredibile timoneria della Team Italia, altro marchio labronico che in "Spectre" è riuscito a creare una plancia altamente tecnologica ma totalmente integrata, modello unico che giustamente è diventato uno dei punti d'orgoglio dell'armatore.

Antonio Fulvi



La gioia di John Staluppi al varo dello yacht

L'armatore americano John Staluppi con l'amministratore delegato di Benetti, Franco Fusignani, leggono Il Telegrafo prima della conferenza stampa a seguito della consegna del mega yacht Spectre.



L'omaggio di Staluppi

Ho costruito barche in tutto il mondo, solo a Livorno ci sono eccellenza e cura dei dettagli



La moglie dell'armatore americano, Jeanette Staluppi

FINALMENTE LA GARA DELL'ADSP DI LIVORNO

Due gru da demolire per recuperare la 76

A Genova il bando e offerte - L'importanza della banchine e stimoli anche del cantiere Benetti



Due gru da demolire

del "bacinone", che nella pianificazione portuale è destinata alle riparazioni e alle manutenzioni navali. Proprio per l'impossibilità di utilizzarla dovuta al "pericolo" co-

stituito dalla gru fatiscante, è stato necessario ormeggiare il traghetto "Pascal Lotà" - sotto operazioni di manutenzione straordinaria - sulla banchina 75 che è invece destinato alle navi da crociera.

Per eliminare le gru l'Autorità di sistema ha bandito una velocissima gara, che riguarda anche la gru sulla

LIVORNO - Ci siamo: le due gru pericolanti del relitto del "bacinone" di carenaggio livornese saranno demolite in tempi finalmente rapidissimi. L'Autorità portuale e l'Autorità marittima, ciascuno sulla base delle proprie competenze, hanno preso la decisione di eliminare i velusti (e mai utilizzati da anni) impianti, anche per il pericolo che rappresentano sulle banchine dove sono arrugginiti. L'intervento consentirà anche di rendere nuovamente agibile la banchina 76, quella sul lato a terra (segue in ultima pagina)

banchina 78 (quella che si affaccia sul bacino galleggiante) e che impone di presentare le offerte entro mercoledì della prossima settimana 28 novembre. Poiché al recupero della banchina 76 sono interessati sia tutto il comparto delle riparazioni navali, dal Consorzio omonimo al gruppo Jansen di La Spezia/

Livorno, sia il cantiere Benetti che si appresta a varare il suo primo megayacht da oltre 100 metri di lunghezza, è presumibile che la gara si concluda velocemente, che non ci siano i purtroppo frequenti ricorsi al TAR e che le due gru possano essere smantellate in pochi giorni. I tempi stringono e c'è semmai da chiedersi perché si sia atteso tanto. Ma questo è un altro discorso...

PORTOFERRAIO LA PROPOSTA DI LANERA (FRATELLI DI ITALIA)

«Serve un nuovo punto di attracco per i traghetti»

LUIGI Lanera, recentemente nominato da Giorgia Meloni responsabile delle politiche della navigazione di FdI-An, torna all'attacco con la sua proposta di creare un nuovo punto di attracco per i traghetti sul lato sud della radice del molo Lucchesi.

«Questa soluzione – spiega Lanera – permetterebbe di poter destinare in via esclusiva la banchina di alto fondale all'accosto delle navi da crociera. Ci sarebbe inoltre

l'altro vantaggio di allontanare il traffico legato agli imbarchi dal centro storico spostandolo in una zona più prossima all'uscita della città».

Lanera è convinto che l'operazione è fattibile.

«L'area evidenziata dell'ex cantiere – aggiunge l'esponente di Fdi-An – è attualmente di competenza comunale, ma l'autorità portuale, come è stato fatto per le rotonde del porto e di viale Elba, po-

trebbe prendersela in carico realizzando un nuovo banchinamento in quella zona attualmente in degrado. Sugeriamo inoltre all'amministrazione comunale di prevedere nell'area demaniale ex 'Buca della sabbia' la realizzazione di una darsenetta per l'ormeggio di piccoli natanti, ad uso esclusivo dei residenti. Cosa che risolverebbe anche il problema dello spostamento dei barchettini dalla Calata».

Porto, Aferpi punta alla logistica con un progetto da 300 milioni

In corso il confronto con altre società per la movimentazione di merci extrasiderurgiche.

Demolizioni: a gennaio potrebbero iniziare gli interventi più semplici PIOMBINO. Il 2019 sarà un anno fondamentale per il futuro delle acciaierie. Ne è convinto l'ad Fausto Azzi, che riguarda alla "Fase due", quella in cui secondo i piani dal 2020 si inizierà a costruire la nuova acciaieria, spiega che «sono in corso trattative con produttori di impianti, come Sms Demag, e studi del gruppo Jsw integrati con quelli del nostro gruppo tecnico».

Per lui quindi l'obiettivo «è arrivare all'estate del prossimo anno con le idee chiare sul da farsi», rispetto a questioni complesse dal punto di vista operativo e gestionale.

Per la nuova acciaieria elettrica con due forni per i "piani"

da tre milioni di tonnellate e uno per i "lungi" da un milione di tonnellate, da avviare nel 2023, «ci vorrà un investimento da un miliardo», spiega Azzi, aggiungendo che «sarà un impianto moderno che non comporterà problemi ambientali» e che adesso «i rapporti con le banche sono buoni, per le garanzie anche economiche che assicura un imprenditore come Sajjan Jindal, ma anche per la credibilità del progetto. Certo poi ci vorrà anche un Governo che dia risposte sul costo dell'energia e che garantisca strumenti a supporto della crescita occupazionale, fino a un numero di circa 1500 dipendenti».

Il 2019 sarà anche l'anno delle prime demolizioni, progetto che potrebbe ridare linfa all'indotto locale: «E' in corso la progettazione - dice Azzi -

ma confidiamo che nel mese di gennaio si possa partire con gli interventi più semplici, procedendo progressivamente al completamento di questo piano».

Un piano che con la demolizione della vecchia acciaieria, libererà altre importanti aree retroportuali, secondo l'ad di Aferpi «la vera ricchezza del porto. Noi pensiamo a un porto che raggiunga una movimentazione siderurgica di 8-9 milioni di tonnellate ma anche ad avere un ruolo più complesso. Con Piombino Logistics stiamo ragionando con varie società per uno studio di fattibilità sulla condivisione di un progetto sulla logistica che necessita di investimenti intorno ai 300 milioni per la movimentazione di altre importanti quantità di merci di vario tipo, in un porto a cui serve la massi-

ma flessibilità per dare il massimo risultato». Contatti sono in corso tra gli altri con Mercitalia, società specializzata nell'offerta di servizi di logistica e di trasporto multimodale.

Infine la questione rifiuti: «Non possiamo non avere una discarica dice Azzi pensando alle demolizioni, agli scavi per la nuova acciaieria, ai residui industriali futuri. Per questo credo che Rimateria sia un tassello fondamentale da gestire correttamente e con cui vogliamo aprire un tavolo di confronto. Non vogliamo fare gli smaltitori di rifiuti e per questo, quando sarà il momento, valuteremo l'opportunità di acquistare delle quote. E se non sarà possibile cercheremo un accordo con la proprietà».

Cloz

© BENEVOLO AGLI DIRITTI RISERVATI

Jindal, pronti 300 milioni per il porto di Piombino

Matteo Meneghelo

«Altra mattina sono stato in una scuola, a parlare dell'acciaieria: i ragazzi non hanno idea di cosa significhi oggi lavorare in una fabbrica, e un domani avremo bisogno di loro. Sto cercando di riportare Piombino in un contesto di normalità. È quello che si aspettano clienti, lavoratori e banche, che sono tornate a darci fiducia». Dopo avere tenuto la barra dritta con Cevital, ora l'ad di Aferpi Fausto Azzi deve dimostrare a un'intera comunità di potere navigare fuori dalle secche con Jindal. Dopo la crisi e l'avventura algerina («è comunque servita a creare i presupposti per il rilancio di oggi» dice), Piombino prova a tornare normale, ma non è facile in un contesto depauperato della crisi: tre quarti degli operai ex Lucchini sono in cassa, e il Governo non prorogherà più l'integrazione di 200 euro. Gli step da qui fino alla nuova area a caldo sono molti ma gli indiani ci credono, con una visione che sa guardare oltre l'acciaio: ora, per esempio, si lavora alla possibilità di creare valore con la logistica del porto, investendo 300 milioni extra rispetto al piano industriale da un miliardo.

L'acciaio resta però il core business e uno dei primi passi verso la normalizzazione è la ripartenza dei laminatoi. Lunedì è tornato a funzionare il treno vergella, un impianto da 600mila tonnellate fermo da due anni; ora produce circa 20mila tonnellate al mese, l'obiettivo è arrivare a 35mila, soglia critica per mantenere un equilibrio efficiente. «Ci vorranno 6-9 mesi - spie-

ga Azzi -, ma è un problema di mercato, non di produzione; stiamo ricostruendo i rapporti con i clienti». I rotoli si stanno accumulando in un magazzino per ora vuoto e silenzioso («ma fra un po' non ci sarà più spazio per muoversi»); l'obiettivo è il 10-15% del mercato italiano, innalzando gradualmente la qualità verso una maggiore marginalità». Da queste parti non si fanno investimenti seri dai tempi di Lucchini, ma il recupero del mercato «non è un problema di impiantistica - ribadisce l'ad -, ma di qualità, processo, omologazione, per tornare a servire tutti i nostri vecchi clienti». Il nuovo direttore di stabilimento, Mohan Babu, viene dal plant di Vijayanagar, uno dei principali siti di Jsw. Il responsabile dell'impianto, Giuseppe Ambrogini, è invece un ingegnere entrato ai tempi di Severstal, appena dopo la laurea. «La nuova proprietà - spiega - è molto attenta ai dettagli del processo, è un segnale positivo»; e gli operai rientrati sulla linea (150 su un totale di circa 500) «vogliono mostrare la loro capacità di fare acciaio». Le billette vengono dall'Oman (da Jspl, azienda «sorella» di Jsw), con una prima nave che ha attraccato la scorsa settimana. L'altro treno fermo, quello per le barre, ripartirà a gennaio. In questo caso la fornitura dei semilavorati, oltre che dall'Oman, potrebbe provenire da una JV con un italiano non posizionato negli acciai speciali, ma che grazie al know how di Piombino potrebbe adeguarsi: «con il resto degli italiani - taglia corto Azzi -, non c'è dialogo, verticalizzano già e non intendono incoraggiare un concorrente». Non ha mai smesso di girare invece il treno rotale, anche se con stop & go (in questi giorni è fermo). Ora Aferpi (per le rotale c'è ancora il marchio Lucchini, per il re-

sto si vedrà) ha incassato un'attesa commessa di Rfi, che Azzi però definisce deludente. Si aspettava una grossa fetta di un tender da 450mila tonnellate, ne ha incamerate solo 184mila, il resto è andato in parti uguali a Voestalpine, ArcelorMittal, British steel. «Non è stato un bel segnale - spiega -, ho dovuto spiegare alla proprietà che l'Italia resta un paese affidabile. Abbiamo comunque altre opportunità». L'azienda chiuderà in rosso, ma entro marzo si attende il break even. «Cercherò di ridurre l'impatto già in questo esercizio - dice Azzi -, con alcune dismissioni». A gennaio dovrebbero partire le demolizioni, e altri operai torneranno al lavoro. Prosegue poi lo sviluppo della fase 2, quella dei forni elettrici per i piani, prospettiva che sembra sempre più concreta, nonostante il distinguo nel piano. «Potremmo anche fare prima del previsto - spiega -, magari entro l'estate prossima».

Jindal pensa anche alle potenzialità logistiche del porto, al di là delle esigenze siderurgiche. Un progetto extra rispetto al piano industriale, che coinvolge la controllata Piombino logistics, nel quale Jsw è pronta a investire 300 milioni. «Nell'immediato - spiega Azzi - puntiamo a una banchina più fruibile, con più superficie di attracco e flessibilità nell'alloggio, visto che a regime il piano di Jindal prevederà 8-9 milioni di tonnellate in ingresso tra rottame, pre-ridotto e semilavorati». In questo modo però si saturerebbe solo un terzo della capacità, e per questo Jsw, che sta per ottenere il rilascio di una concessione trentennale, pensa a «coinvolgere operatori della logistica - prosegue l'ad -, container o rinfuse. Sul retro della banchina c'è spazio per un interporto. Abbiamo contatti con Mercitalia, interessata al progetto».

Porto, c'è preoccupazione tra le imprese

Riunione ieri pomeriggio tra i soggetti articolo 16 dello scalo, alla luce della vertenza legata ai container esplosa a luglio e non ancora risolta definitivamente

CIVITAVECCHIA - C'è preoccupazione nello scalo. È questo il sentore che si respira in banchina, soprattutto alla luce della riunione che si è svolta ieri pomeriggio tra tutte le imprese portuali articolo 16 che operano in porto. Una riunione nata dalla necessità di fare un punto alla luce della vertenza legata allo scarico dei container, esplosa a luglio con l'ordinanza del presidente Di Majo e non ancora risolta del tutto.

Le imprese, presenti nella quasi totalità, hanno discusso di quanto sta avvenendo nello scalo, analizzando a 360 gradi la situazione attuale; e lo hanno fatto per diverse ore. Anche se al momento poco o nulla trapela dall'incontro, la cosa certa è che sia stata espressa preoccupazione per il futuro. Non è escluso che dall'incontro tra tutte le imprese possa scaturire una qualche iniziativa.

Modifica AdSp di Gioia Tauro: il no della Calabria

Il presidente Oliverio, i sindaci di Reggio Calabria e Villa San Giovanni esprimono la loro contrarietà

GIOIA TAURO-CATANZARO – L'ipotesi di modifica dell'attuale assetto dell'Autorità di Sistema di Gioia Tauro non è condivisa dal presidente della Regione Calabria Mario Oliverio, dal sindaco della città di Reggio Calabria Giuseppe Falcomatà e dal sindaco di Villa San Giovanni, Giovanni Siclari che hanno deciso di firmare una lettera inviata al presidente del Consiglio dei ministri, al ministro dei Trasporti, ai presidenti di Camera e Senato ed a tutti i parlamentari calabresi.

“Siamo venuti a conoscenza -si legge, nel testo pubblicato anche sul [sito della Regione Calabria](#)– che è stato presentato al Senato dal relatore un emendamento al disegno di legge fiscale 886, che modifica l'assetto attuale dell'Autorità di Sistema di Gioia Tauro secondo cui verrebbe ad essere istituita una nuova Autorità di Sistema portuale che includerebbe anche i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni scorporandoli dalla Autorità portuale di Gioia Tauro.

La Regione Calabria, la città metropolitana ed i comuni di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni non condividono questa ipotesi per evidenti motivi, come si è avuto modo di segnalare allorché sono venute fuori le prime indiscrezioni di stampa e come si è avuto modo di evidenziare direttamente al Sig. ministro delle Infrastrutture Toninelli nel recente incontro dell'8 Novembre con il presidente della Giunta regionale”.

La lettera continua evidenziando i motivi che stanno alla base della loro disapprovazione.

“Motivi territoriali operativi: la gestione di investimenti ed operazioni in porti cruciali della Calabria, come Reggio e Villa, non sarebbe uniformata agli standard provenienti da una sola Autorità di Sistema, per cui qualunque investitore e/o operatore si troverebbe ad avere differenti procedure, prassi, etc.

Il tema è particolarmente grave perché va in direzione opposta rispetto al processo di semplificazione più volte nel Paese da tutti richiesto. La separazione dei porti di Villa e Reggio introdurrebbe un chiaro ed evidente percorso di complicazione andando contro le evidenti best practice da tutti richiamate. Sarebbe ancor più grave nel momento in cui si sta procedendo ad uniformare tutte le procedure in un unico sportello omogeneo per tutto il territorio regionale.

Motivi di continuità gestionale e di programmazione strategica: la gestione del porto di Villa verrebbe ad essere bruscamente interrotta dopo anni di piena integrazione nel sistema della Autorità portuale di Gioia Tauro e della Calabria; integrazione che ha portato allo sviluppo di un progetto di controllo telematico cofinanziato dalla Commissione europea.

Il controllo telematico non può che essere coordinato con Gioia Tauro avendo così la possibilità di riorganizzare le soste dei veicoli pesanti ed, in seconda fase, dei leggeri, in code virtuali, se del caso lungo l'autostrada, alleggerendo il carico di congestione nella città di Villa. Il coordinamento con Gioia Tauro permette di affrontare in modo compiuto la questione della delocalizzazione degli approdi, riorganizzando il traffico merci attualmente insistente nei perimetri dei porti di Reggio e Villa in un nuovo sito come da lungo tempo atteso dai cittadini, riorganizzando gli approdi attuali con le destinazioni qualificanti concordate tra regione, città metropolitana e comuni e in stretta sinergia con gli altri porti della Calabria. Il porto di Villa può assumere le funzioni che consentano il miglioramento della qualità della vita e del benessere dei cittadini.

Motivi di integrazione economica e sociale del porto europeo (Comprehensive) di Reggio Calabria con gli altri porti previsti dal Piano regionale nell'ambito del comune di Reggio Calabria, cui associare funzioni coordinate. Nel quadro complessivo dei porti della Calabria, Reggio può e deve avere un ruolo centrale relativamente alla domanda crocieristica largamente inespressa. A Reggio vengono assegnate nel quadro dei porti della Calabria funzioni di leadership territoriale ed in particolare per la Calabria del Sud nella sua rinnovata vocazione a partire dal Museo Nazionale.

La sinergia tra il porto di Reggio (turistico crocieristico) e quello di Gioia Tauro verrebbe ad essere bruscamente interrotta sul nascere tarpando le ali al progetto di sviluppo della Calabria stessa.

-segue

Motivi di gracilità economica di una nuova Autorità che non avrebbe al suo interno nessun porto “core” delle reti europee Ten-t e quindi sarebbe necessariamente nei fatti scalata in una condizione di assoluta marginalità negli interscambi internazionali. La nascente Autorità di Sistema andrebbe al di sotto di tutti gli standard internazionali per i porti di nuova generazione, mantenendo un profilo solo localistico connesso alla gestione del traffico sullo stretto ed al ro-ro nazionale.

Motivi di ordine economico e giuridico per quanto riguarda lo sviluppo della [Zes Calabria](#) e per quanto riguarda la Zes nella città metropolitana. La Zes perderebbe il quadro unitario e di sviluppo sostenibile che si è disegnato sin dalla sua prima proposizione e che si è studiato e individuato come mission principale nel programma strategico e in tutte le consultazioni svolte con enti locali, sindacati, associazioni datoriali e sociali, università.

Tali motivi produrrebbero gravissimi danni nei comuni di Reggio Calabria e Villa San Giovanni che vedrebbero aree Zes gestite da Enti diversi con procedure diverse andando quindi verso decise forme di complicazione procedurale che sarebbero opposte ai principi costitutivi delle Zes così come enunciati nel DM 91. Nella sostanza, secondo quanto previsto per le aree Zes all'interno dei due porti le stesse aree sarebbero gestite in condominio per alcuni aspetti dal presidente della nuova autorità e per altri aspetti dal presidente di Gioia Tauro inserendo così un duopolio che potrebbe bloccare qualunque decisione.

Il progettato duopolio, così come da emendamento, potrebbe innescare anche problemi decisionali in tutte le altre aree Zes della Calabria bloccando sul nascere la Zes Calabria che è stata la prima in Italia ad essere proposta, la prima a presentare il programma strategico che si vedrebbe così arenata in dibattiti amministrativi che ne bloccherebbero qualunque efficacia facendo muovere le imprese verso altre collocazioni territoriali.

I motivi sopra richiamati definiscono un quadro di sviluppo sostenibile ambientale, sociale ed economico che verrebbe, se non fermato, quanto meno rallentato. Questo sarebbe particolarmente delicato in un momento in cui la Calabria e il territorio della città metropolitana di Reggio Calabria vivono un momento di particolare sviluppo, come accertato da tutti gli indicatori economici calcolati da differenti soggetti: incremento Pil pro-capite, incremento occupazione, incremento numero imprese, incremento export, tutti indicatori che vedono, negli incrementi relativi al biennio 2016-2017, la Calabria sempre nelle prime tre posizioni tra le regioni italiane dopo un decennio di cadute devastanti.

Risulterebbe invece particolarmente utile avere nominato il rappresentante del Mit nel comitato di indirizzo della Zes, passo necessario per l'avvio operativo atteso dalla comunità economica nazionale ed internazionale, ad oggi ancora non nominato. Nel quadro complessivo sarebbe altrettanto necessario realizzare le opere previste nell'Area logistica integrata con le somme Pon a titolarità del ministero delle Infrastrutture e la definizione di nuovi e immediati investimenti per i nuovi approdi a sud dell'attuale porto di Villa San Giovanni, così per come deliberato tanto dal Consiglio comunale della città di Villa San Giovanni con la Deliberazione n. 43 del 20/12/2017, quanto dal Consiglio della città metropolitana con Deliberazione del 28/09/2018.

Tale opera consentirebbe lo sviluppo del porto di Villa San Giovanni sia come snodo per il traffico passeggeri e commerciale sia come approdo turistico in piena sinergia con la vocazione croceristica di Reggio Calabria e con la natura commerciale di Gioia Tauro.

Per queste ragioni -conclude la lettera- siamo nettamente contrari alla separazione di due infrastrutture portuali calabresi, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, che nel sistema portuale regionale hanno un ruolo fondamentale e strategico. Rimane inteso che la Regione e gli Enti locali interessati assumeranno tutte le iniziative utili per garantire l'integrità del sistema portuale calabrese”.

Presidente Regione Calabria Gerardo Mario Oliverio
Sindaco città di Reggio Calabria Giuseppe Falcomatà
Sindaco di Villa San Giovanni Giovanni Siclari

Porti: Monti, il futuro di Trapani passa dal riordino delle funzioni

PALERMO, 21 NOV - Il sindaco di Trapani, Giacomo Tranchida, e il presidente dell'Autorità portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, hanno incontrato oggi a Trapani, alla presenza dell'assessore regionale alla Attività produttive Mimmo Turano, istituzioni, operatori e concessionari portuali e organizzazioni sindacali per discutere sullo sviluppo strategico dell'area portuale. "Tutte le azioni messe in atto sono mirate allo sviluppo del traffico portuale - ha spiegato Monti - ma per assecondare tale intento è fondamentale il riordino delle varie funzioni portuali evitando ogni forma di interferenza. Ciò significa anche aprire alla città zone del porto precluse, dando visibilità al mare, elemento che connota profondamente Trapani. Il riferimento, in particolare, è alle banchine nord-est del porto, che seguono la banchina ex Sommergibili, oggi occupate da alti muri di recinzione e da cantieri. Il mare e il porto devono trovare nuovi sviluppi, suscitare consensi senza essere più nicchia di disordinate economie. Faremo conoscere potenzialità inespresse di questo territorio, lavorando a un progetto credibile in grado di far arrivare le risorse necessarie. Il porto è un'opportunità allo sviluppo dell'economia cittadina, un naturale accesso a un entroterra ricco di elementi di attrattiva". L'impegno principale è quello per una riqualificazione dello scalo, è stato subito quello di migliorare l'accoglienza dei passeggeri in partenza per le isole minori, le Egadi e Pantelleria, al riparo da ogni situazione climatica: sono iniziati, infatti, i lavori del Trapani Fast Ferry Terminal sulla banchina Dogana, un progetto da 1,2 mln di euro. Il Trapani Fast Ferry Terminal avrà una lunghezza lineare di 80 metri, una superficie coperta di 680 mq, aree esterne di 470 mq, sala d'attesa climatizzata, bar, servizi igienici, sedute interne ed esterne, otto postazioni di biglietteria. (ANSA).

L'ASSEMBLEA DI ALIS

Grimaldi: «Rivedere i contributi statali»

L'appello dell'armatore al governo. Salvini prende tempo: «Dico sì ai fondi pubblici, ma nel rispetto della libera concorrenza»

Alberto Quarati / INVIATO A ROMA

In Italia «c'è bisogno di nuove normative che disciplinino le misure incentivanti per la continuità territoriale con le Isole maggiori». A dirlo è l'armatore Guido Grimaldi, a Roma in veste di presidente all'assemblea dell'Alis, l'associazione "verticale" dell'intermodalità sostenibile, da lui fondata due anni fa.

Il tema della riforma del contributo per la continuità territoriale (oggi per la quasi totalità incamerato dalle società ex pubbliche del gruppo Onorato) era già stato proposto un mese e mezzo fa dal padre di Guido, Manuel Grimaldi, in occasione dell'Euromed di Atene. Ieri però la platea non era solo quella di dipendenti, agenti e clienti del gruppo Grimaldi, ma anche 3.200 tra ospiti e associati Alis, conschierati in prima fila il ministro dell'Interno Matteo Salvini, il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi e i sottosegretari al Lavoro e all'Ambiente Claudio Durigon e Vanessa Gava.

«Purtroppo - ha ribadito Grimaldi - siamo costretti a registrare palesi alterazioni di mercato. Alcuni operatori su determinate rotte marittime beneficiano di sovvenzioni pubbliche. Un elemento che causa disparità nella libera concorrenza e che si ripercuote fortemente anche sulla qualità dei servizi offerti all'utenza». Nello specifico, «riteniamo che sia totalmente

inutile elargire 72 milioni di euro per garantire la continuità territoriale, soprattutto verso la Sardegna, perché ci sono operatori che, pur non avendo neanche un euro di contributo, trasportano oggi più camion e più semirimorchi dell'operatore che percepisce gli aiuti pubblici», ha spiegato Grimaldi concludendo che la continuità territoriale delle merci «è oggi già garantita senza alcuna forma di sussidio statale». La compagnia che trasporta di più è proprio Grimaldi, ha chiarito successivamente Manuel, aggiungendo che invece Onorato (mai citato espressamente) «ha già venduto e vuole vendere navi che appartennero alla flotta pubblica italiana per noleggiarne di straniere».

Nella prolusione il vice-premier (Grimaldi: «Autorità, signore, signori, Matteo...»); Salvini: «Io e Guido ormai sembriamo una coppia di fatto») precisa che ai contributi pubblici «dico di sì, ma in una logica di libero mercato e libera concorrenza. Non penso sia più il momento di elargire milioni e milioni di euro a chi poi non giustifica come vengono reinvestiti e riutilizzati per la collettività». Salvini poi passa al capitolo Bruxelles, invocando per la prossima commissione un italiano allo Sviluppo economico o ai Trasporti, ma anche agli Esteri, e chiedendosi come mai l'Ue finanzia solo le Autostrade del mare in Nord Europa: assist raccolto

da Rixi che a margine dell'assemblea spiega di stare valutando l'ipotesi di chiedere un contributo europeo per le Adm anche nel Mediterraneo (oggi i fondi sono erogati solo per il Baltico), mentre Gava circumnaviga la richiesta dell'Alis di rendere strutturali marebonus e ferrobonus: «Sono un buon punto da cui cominciare». Rixi sui contributi alle ex compagnie pubbliche ricorda che esiste un contratto in essere, benché - dice Grimaldi - «anche grazie ad Alis il ministero vigilante sta ponendo meticolosa attenzione» sul tema «operando di concerto con l'Antitrust». Grimaldi propone, per la continuità territoriale, lo schema spagnolo, con i residenti delle isole che pagano il 25% del biglietto indipendentemente dalla compagnia che sceglie per spostarsi, mentre il restante 75% è rimborsato al vettore dallo Stato.

Sul fronte operativo, l'Alis ha predisposto un fondo da mezzo miliardo per favorire lo sviluppo delle aziende che utilizzano l'intermodalità, tramite un accordo con Mediocredito Centrale e Mps, per finanziare progetti di crescita e sviluppo. Nei settori del trasporto e della logistica, nel corso del 2017, «grazie ai nostri associati, alle sinergie con i centri di ricerca, le università e gli istituti tecnici, abbiamo creato 1.500 posti di lavoro mentre nel 2018 e negli anni a venire vogliamo raddoppiare questo numero», conclude Grimaldi. —

LA GUERRA DEI TRAGHETTI

Grimaldi si allea con la Lega: attacco a Onorato e ai suoi collegamenti

Mauro Zucchelli RCMA

Il siparietto fra il vicepremier Matteo Salvini e Guido Grimaldi, la nuova generazione degli imprenditori under 40, rende bene l'idea del clima. Il saluto di Grimaldi: «Autorità, signore e signori (pausa a effetto), e tu Matteo...». Salvini gigioneggia a raddoppiare il feeling: «Guido, diranno che siamo una coppia di fatto». Tutto questo va in scena a Roma all'auditorium Parco della Musica all'assemblea di Alis, il fronte trasversale delle imprese promosso dagli armatori Grimaldi. All'indomani - altra scenetta pop dell'iconografia salviniana - di Matteo della sua ex (?) Elisa Isoardi allo stesso tavolo alla cena di gala organizzata da Alis la sera prima.

Potrebbe essere solo "colore" di una campagna elettorale

le permanente, in realtà Salvini dice parole impegnative che suonano come musica alle orecchie dei Grimaldi impegnati in un duello contro l'altra grande dinastia dei traghetti merci e passeggeri: gli Onorato, soprattutto Vincenzo al timone della holding che controlla Tirrenia, Moby e Toromar. Il vicepremier dice sì ai contributi pubblici «ma in una logica di libero mercato e libera concorrenza. Non penso sia più il momento di elargire milioni e milioni a chi poi non giustifica come sono reinvestiti e riutilizzati per la collettività».

Non poteva esserci risposta migliore per i Grimaldi che di fronte alla platea di Alis, senza mai nominarlo, tornano a scagliare parole di fuoco contro Onorato: nel mirino la convenzione per garantire a elbani, siciliani e sardi la continuità territoriali, adeguati collegamenti con il continente come sotto-

linea prima Guido, presidente di Alis, e poco dopo il padre Manuel, al timone dell'azienda di famiglia, intervistato da Bruno Vespa.

A giudizio dei Grimaldi la soluzione c'è ed è abbastanza semplice: i contributi non devono andare agli armatori ma ai cittadini che possono poiscogliere di quale compagnia di navigazione servirsi. «Almeno metà della continuità territoriale la garantiamo al 50% noi senza prendere un soldo» dice Manuel Grimaldi ribadendo che lui i contributi pubblici non li vuole ma ricordando che (amo' di battuta) il figlio si era detto disposto a trasportare gratis tutti i sardi con la metà del contributo previsto nella convenzione che Onorato aveva creditato con la privatizzazione di Tirrenia. Non solo: nell'ennesimo siluro ha accusato Onorato di non aver ancora pagato tutte le rate delle navi ottenute dalla privatizzazione di Tirrenia: «Anzi qualcuna

l'ha anche già anche venduta».

Ambedue gli schieramenti hanno alle spalle il flirt con la Leopolda di Renzi ma stiamo parlando di un'era politica distante quanto il Pleistocene: se pensate che nella campagna anti-Grimaldi condotta da Onorato si sentono echi salviniana («prima gli italiani») e che in passato sul reddito di cittadinanza Manuel Grimaldi aveva strizzato l'occhio al M5s, ieri la scelta di campo è stata chiara: sul palco di Alis salgono tutti i possibili dialetti del Carroccio di governo. Ecco Salvini, un viceministro leghista (Eduardo Rixi, Infrastrutture), 2 sottosegretari (Vannia Gava, Ambiente, e Claudio Durigon, Lavoro). Nessun altro politico di nessun altro partito. E se qualcuno dicesse che Alis si occupa di una materia di competenza del ministro pentastellato Danilo Toninelli si può ribattere che Grimaldi junior il ministro M5s l'ha incontrato settimane fa. —



Guido Grimaldi e con Salvini (foto Alis/ Roberto D' Antonio)

Grimaldi-Onorato, così Salvini irrompe sul fronte del porto

All'assemblea dell'associazione Alis sboccia il feeling con il vicepremier leghista nella guerra fra i due big che ha a Livorno il principale campo di battaglia

Mauro Zucchelli

LIVORNO. Poco importa che sia ministro dell'interno anziché delle infrastrutture: è stato lui, il vicepremier Matteo Salvini, il mattatore all'assemblea nazionale di Alis, l'"Associazione Logistica dell'Intermodalità sostenibile" guidata da Guido Grimaldi che ha scombuscolato gli assetti tradizionali della rappresentanza dell'imprenditoria marittimo-portuale. Ora questo feeling irrompe sul "fronte del porto" di Livorno: e non è perché a questa nuova sigla associativa hanno aderito sia vari imprenditori labronici del settore che l'interporto di Guasticce. È un altro round dell'eterno scontro Grimaldi-Onorato: uno scontro che ha come campo di battaglia anche – anzi forse soprattutto – il porto di Livorno.

Difficile credere che sia un caso se al conclave di Roma la delegazione di politici era rappresentata solo dalla Lega "di governo" (col viceministro salvinissimo Rixi e i sottosegretari Gava e Durigon). Risultato: l'Alis ha avuto la consacrazione come interlocutore privilegiato del governo pentaleghista. Mica male per una realtà che fino a meno di tre anni fa neanche esisteva.

Del resto, Onorato ha cercato sostegno nell'alleanza con il colosso ginevrino-sorrentino di Gianluigi Aponte, Msc, la seconda flotta al mondo sul fronte container, anche se le parti ce la mettono tutta per dire che è solo un accordo commerciale (ma insieme hanno pure conquistato la privatizzazione del porto passeggeri di Livorno). Grimaldi ha puntato a rafforzarsi diventando invece il riferimento di un network ad amplissimo raggio.

Fin qui la rappresentanza delle categorie dell'economia marittimo-portuale era segmentata fra i diversi spezzoni della catena logistica, spesso l'un contro l'altro armati in scontri senza fine. Nel nome di una intermodalità che renda più sostenibili i costi del trasporto – compresi quelli esterni, cioè l'impatto su ambiente e vivibilità dei territori – ecco che soprattutto la galassia dell'autotrasporto ma anche l'imprenditoria di terminal, spedizioni e navi è stata chiamata a saldarsi mettendo insieme anche altri pezzi di quest'universo che ruota attorno all'industria delle merci via mare: ad esempio, numerose Autorità portuali e vari interporti, qualche università, centri di ricerca e istituti di formazione tecnica.

È un pacchetto di mischia

per il quale Grimaldi fa parlare i numeri dalla tribuna di uno dei poli multifunzionali più grandi al mondo, il Parco della Musica: 1.350 imprese sotto l'ombrello di Alis con 150mila addetti, 105mila mezzi, 140mila collegamenti marittimi ogni anno e 120 linee di "autostrade del mare" (che equivalgono a cancellare, in un anno, l'impatto di un milione e mezzo di camion e cioè 1,2 milioni di tonnellate di emissioni di anidride carbonica).

Dalle nostre autostrade (e dalla nostra atmosfera) è stato cancellato un simile impatto ecologico senza sguainare la scimitarra di divieti e diktar ma, al contrario, creando una rete di convenienze che incentivassero le imprese a spingere in direzione dell'intermodalità. È il risultato di una strategia che ha visto le imprese stesse fare sistema anche là dove le logiche del tornaconto immediato (e uno sguardo solo un po' più miope) avrebbero potuto sterzato in direzione opposta, magari arrangiandosi a remare controcorrente per restare perlomeno a galla come aziende.

Alis è nata un paio di anni fa da una idea della famiglia armatoriale Grimaldi: il padre Emanuele era al timone della tradizionale organizzazione

confindustriale degli armatori (Confitarma), il figlio Guido ha aperto il nuovo fronte con Alis che disarticola la consueta rappresentanza dell'autotrasporto. E l'ha fatto mentre il "nemico" giurato di sempre, Vincenzo Onorato, proprio sulla rappresentanza delle imprese è andato alla carica guidando gli "scissionisti" che ha raggruppato poi sotto le bandiere di Confcommercio.

L'ultima novità è che Alis ha gemmato una confederazione di realtà più o meno "sorelle" o quantomeno "cugine". Risultato: attraverso questa metodologia di aggregazione si arriva a costruire una "costellazione" di 16 associazioni consimili che, stando a quanto riferito da Grimaldi junior, "valgono" 180mila imprese che danno lavoro a tre milioni e mezzo di persone con un fatturato di 17 miliardi di euro.

Non stupirà dunque che, per quanto possa gratificare con una ovazione Salvini che per la prossima euro-legislatura chiede a Bruxelles non un commissario "filosofo" (Mogherini) bensì un ruolo di peso nell'economia, Alis per bocca di Grimaldi squadrerà numeri che la fanno diventare interlocutore diretto dell'Europa: il faccia a faccia con la commissaria Violeta Bulc che si occupa di trasporti. —

BY N. CALABROTTI/REAN

Corriere Marittimo

Salvini da Alis: "Per le imprese meno burocrazia, no a tempi persi compilando fogli di carta"

Matteo Salvini interviene all'Assemblea Generale di ALIS 2018: "*Necessario sburocratizzare*" "*Impegno comune per dare all'Italia lavoro e infrastrutture*". Guido Grimaldi: "Competitività, innovazione, occupazione e risorse finanziarie attraverso un fondo da 500 milioni per le imprese associate".

dal nostro inviato Lucia Nappi

ROMA - "*Oggi è una boccata d'ossigeno*" - "*L'imprenditoria italiana è molto valorizzata all'estero più di quanto non facciamo noi nel nostro paese*". "*Oggi partecipare ad una iniziativa dove non si piange e non si chiede, ma si propone è qualcosa di diverso*"- "*Grazie siete l'Italia che fa*". Con queste parole il vicepremier Matteo Salvini è salito sul palco nell'Auditorium Santa Cecilia a Roma per l'assemblea generale 2018 di ALIS, l'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile che, arrivata al secondo anno di vita e nata dal progetto dell'armatore Guido Grimaldi, riunisce al suo interno l'imprenditoria nazionale nei comparti della mobilità, del trasporto e con interporti e porti come soci onorari. "*In tutto 1350 aziende associate pari ad una forza lavoro di oltre 150 mila persone, con oltre 105 mila mezzi, più di 140.300 collegamenti marittimi annuali e più di 120 linee di Autostrade del Mare*", questi i dati sciorinati dal palco dell'Auditorium romano dal presidente dell'associazione Guido Grimaldi .

Centrale nell'intervento di Salvini la necessità di sburocratizzazione per l'imprenditoria "*Stiamo lavorando per smontare e ridisegnare il Codice degli appalti che era stato pensato per semplificare chi fa impresa e invece invece di aiutare gli imprenditori ha messo ancora più norme e regole a chi vuole fare impresa*". "*È giusto controllare e verificare, ma penso che sia necessario meno tempo perso a compilare fogli di carta*".

Per quanto riguarda l'altro tema caro all'imprenditoria i contributi pubblici Salvini sottolinea che questi "*sono necessari in una logica di libero mercato e libera concorrenza*", "*senza più elargire soldi pubblici in convenzioni dello Stato verso singole realtà che alterano la libera concorrenza*" "*L'Italia merita fatti e posti di lavoro. Bisogna lasciar lavorare la gente che vuole lavorare*". - ha continuato il vice premier - "*Costruire e non distruggere. L'Italia ha bisogno di nuove e migliori infrastrutture. Dobbiamo andare avanti e non indietro. Si lascino lavorare gli imprenditori e associazioni come Alis perché, ripeto, l'Italia ha bisogno di fatti e posti di lavoro*"

Moderatore dell'evento per il terzo anno di seguito il "direttore per antonomasia" Bruno Vespa che, seduto sullo sgabello del salotto del Santa Cecilia ha intervistato: il vice ministro alle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, Vannia Gava sottosegretario per l'Ambiente e la tutela del territorio e del mare, Claudio Durigon sottosegretario per il Lavoro e le politiche sociali, il generale Francesco Presicce capo ufficio generale del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, Emanuele Grimaldi AD del Gruppo Grimaldi, 'AD Medio Credito Centrale Bernardo Mattarella, Giovanni Maione general manager Area Sud e Sicilia Monte dei Paschi di Siena.

-segue

Guido Grimaldi incontrato a margine dell'iniziativa riguardo alle **sfide di Alis sui temi di occupazione e aiuto agli associati**, ha piegato in dettaglio quali saranno: *"abbiamo creato una nuova **"app"** per i ragazzi degli ITS, Università e Centri studio che permette di poter inserire il proprio curriculum gratuitamente e agli imprenditori di poter offrire opportunità lavorative". Sul fronte dell'occupazione "1500 posti di lavoro nel 2017, così come nel 2018 che abbiamo avuto un po' di crescita. **Alternanza di scuola lavoro e contatto tra mondo della scuola e università e ricerca e l'imprenditoria** è fondamentale. e su questo stiamo lavorando"*.

Riguardo all'aspetto maggiormente caro alle imprese ovvero **i fondi come aiuto agli associati** il presidente di Alis ha specificato *"Un nuovo fondo di 500 milioni di euro che sarà a favore di tutti i nostri associati e che grazie ad una rete di logistica intermodale i nostri imprenditori potranno accedere ad un costo sensibilmente ridotto del denaro"*. Si tratta quindi di un fondo "tranché cover" grazie all'accordo raggiunto con due prestigiosi istituti bancari a capitale pubblico, il Mediocredito Centrale – Banca del Mezzogiorno ed il Monte dei Paschi di Siena, di cui 100 milioni sono già stati stanziati ed immediatamente operativi, e questi costituiranno garanzia a copertura dei prestiti ottenuti dalle imprese operanti nella logistica integrata.

Logistica, credito più facile e veloce

ASSEMBLEA ALIS

Salvini: «No a elargizioni non giustificate»

Le imprese: più mercato

Credito più facile e veloce per le imprese del settore dei trasporti e della logistica che potranno beneficiare di un rating su misura e di una dote fino a 500 milioni frutto di un accordo siglato con il Fondo di garanzia di Medio credito centrale e Mps. Ma anche la richiesta di una «maggiore e leale concorrenza» di mercato messa a rischio dalle sovvenzioni pubbliche sulla continuità territoriali per alcune tratte marittime (dall'Elba fino alla Sardegna e alla Sicilia) che creano disparità ingiuste tra gli operatori. Queste alcune delle iniziative e proposte emerse ieri a Roma dalla seconda assemblea di Alis, l'Associazione logistica Intermodalità sostenibile che riunisce 1.350 imprese e una forza lavoro di oltre 150 mila persone.

Alis al Governo - presente con diversi esponenti a partire dal vice premier Matteo Salvini - chiede anche la conferma degli incentivi per

l'intermodalità - «marebonus» e «ferrobonus» - messi in pista dalla legge di bilancio 2016.

«La logistica è una opportunità di crescita per il Paese», ha spiegato il presidente di Alis Guido Grimaldi, di fronte a oltre 3 mila associati. Ma per far crescere il comparto bisogna togliere anche ostacoli alla libera concorrenza come le «sovvenzioni pubbliche che causano disparità e che si ripercuotono sulla qualità dei servizi», sottolinea Grimaldi che è anche direttore corporate short sea della omonima compagnia armatoriale: «È totalmente inutile elargire 72 milioni per garantire la continuità territoriale, soprattutto verso la Sardegna, quando ci sono operatori che, pur non percependo neanche un euro di contributo, trasportano oggi più camion e più semirimorchi». Un punto questo su cui è intervenuto anche il vice premier Salvini: «Ai contributi pubblici dico di sì, ma in una logica di libero mercato e libera concorrenza, non penso sia più il momento di elargire milioni e milioni di euro a chi poi non giustifica come vengono reinvestiti e riutilizzati per la collettività».

— Mar.B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA