


Conquiste del Lavoro

Anno 67 - N. 141
LUNEDÌ 13 LUGLIO 2015

Quotidiano della Cisl  fondato nel 1948 da Giulio Pastore



Direttore: Annamaria Furlan - Direttore Responsabile: Raffaella Vitulano. Proprietario ed Editore: Conquiste del Lavoro Srl. Società sottoposta a direzione e coordinamento esercitata da parte della Coop. Informa Cisl a r.l.. Sede legale: Via Nicotera, 29 - 00195 Roma - C.F./Reg.Imprese Roma: 05558260583 - P.Iva: 01413871003 - Telefono 06385098 - Amministratore unico: Maurizio Musi. Direzione e Redazione: Via Po, 22 - 00198 Roma - Tel. 068473430 - Fax 068541233. Amministrazione - Uff. Pubblicità - Uff. Abbonamenti: Via Po, 22 - 00198 Roma - Telefoni 068473259/270 - 068546742/3, Fax 068415365. Email: conquiste.lavoro@cisl.it Registrazione Tribunale di Roma n. 569/20.12.48 - Autorizzazione affissione murale n. 5149 del 27.9.55. "Impresa editrice beneficiaria, per questa testata, dei contributi di cui alla legge n. 250/90 e successive modifiche ed integrazioni". Modalità di pagamento: Prezzo di copertina Euro 0,60. Abbonamenti: annuale Euro 103,30; iscritti alla Cisl Euro 65,00; estero Euro 155,00.- C.C. Postale n. 51692002 intestato a: Conquiste del Lavoro, Via Po, 22 - 00198 Roma - C.C. Bancario Intesa Sanpaolo S.p.A. - Filiale 00291 - Roma 29 - IBAN IT14G0306903227100000011011 intestato a: Conquiste del Lavoro, Via Po, 22 - 00198 Roma - Pagamento on-line disponibile su Internet all'indirizzo www.conquistedelavoro.it.

D O S S I E R

Vele spiegate per il piano strategico della portualità varato dal ministero delle Infrastrutture ma il traguardo è ancora lontano



Viaggio nell'Italia porto di mare

**I contenuti
del testo
ministeriale
approvato
dal Consiglio
dei Ministri**
Pacella e Delle Piane
a pagina 2

**L'intervista a Giovanni Luciano,
segretario generale Fit,
commenta il piano:
il sindacato lasciato ai margini,
ma diciamo sì allo sviluppo
e alla tutela del lavoro**
Pacella
a pagina 3

**Trieste, nel capoluogo giuliano
dove le eccezionali
caratteristiche
non sono sufficienti
ad evitare fragilità strutturali
e la sfida è l'intermodalità**
Bazzaro
alle pagine 4 e 5

**La Puglia e i porti,
non solo Taranto,
con la peculiarità
Arsenale Militare,
ma anche il Levante
e Brindisi**
Caliandro
alle pagine 8 e 9

**Napoli non regge il
confronto con l'Europa
e rischia di affondare
nel nanismo economico.
Mentre Salerno
vince con Fca**
Tatarelli
alle pagine 12 e 13

**Genova, un tutt'uno
con il porto: ora una
piattaforma integrata.
Savona salpa con Costa.
A La Soezia zavorra
burocrazia**
Frambati
a pagina 15

**In Sicilia con storie di
sviluppo mancato
da Palermo a Trapani
mentre a Catania
il dilemma è tra
commercio e turismo**
Di Marzo e Nastasi
alle pagine 16 e 17

Dopo anni di attese il ministero delle infrastrutture e Trasporti dà il via libera al riassetto del settore

Varato il piano strategico della portualità

Si chiama Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, il Ministro Graziano Del Rio lo ha presentato il 3 luglio al Consiglio dei Ministri che lo ha approvato. Ora la palla passa al Parlamento che da settembre dovrà studiare il testo, e approvarlo con eventuali modifiche.

I sindacati, Fit Cisl in testa, hanno sottolineato di non essere stati consultati nella stesura del documento presentato in Cdm e chiedono di poter contribuire con il punto di vista dei lavoratori ora, prima del varo definitivo.

Il Piano era atteso da anni da tutti gli addetti ai lavori per rilanciare un settore che ha retto più di altri all'urto della crisi, ma che potrebbe crescere molto di più, infondendo linfa nuova al sistema economico attraverso una logistica integrata efficiente e razionale. La legge che regola il comparto, la 84 del 1994, ha appunto 21 anni e li dimostra tutti. I problemi principali scaturiscono dalla ridotta funzionalità del sistema portuale, dall'eccessivo numero di porti, con conseguente dispersione delle risorse, da una scarsa intermodalità, soprattutto per i colli di bottiglia che rendono difficoltoso e costoso movimentare le merci e farle giungere a destinazione, tanto che, per fare un esempio, per raggiungere l'Austria molti operatori trovano più conveniente utilizzare il porto di Amsterdam che quello di Venezia, un vero paradosso.

Il Piano, nelle intenzioni del Governo, confluirà nella pianificazione infrastrutturale generale che il Ministro Delrio presenterà a settembre, non contiene provvedimenti legislativi, ma è la premessa per specifici interventi normativi, basandosi su tre principi: semplificazioni del-



la gestione, maggiori risorse nell'ambito della pianificazione 2014-2020 e coordinamento degli investimenti delle autorità portuali da parte del Mit per farli confluire in un disegno unitario. La parte che ha creato più allarme sui media e nel mondo politico è stata quella della riduzione delle autorità portuali, che dalle attuali 24 e dovrebbero scendere a 13 o 14 e trasformarsi in autorità di sistemi portuali, accentrando l'amministrazione non solo dei porti, ma anche dei relativi retroporti

e interporti, che potranno contare su più fondi rispetto al passato, grazie alla cosiddetta autonomia finanziaria. I nuovi sistemi portuali potranno vedersi restituire una percentuale delle tasse incassate, avranno quindi maggiore capacità di investimento. L'incertezza sul numero di questi nuovi enti deriva sia dal fatto che il Governo si aspetta forte resistenze da molti territori che si vedono sfilare la gestione del proprio porto, sia dai livelli di funzionalità che andranno attentamente valutati. Il pia-

no strategico propone una semplificazione organizzativa destinata a ridurre la governance delle autorità portuali. Questo non dovrà tradursi sul piano del lavoro nell'incertezza sul futuro o su significative ricadute sull'occupazione, già oggi molto contenuta.

Il Piano interviene sulle semplificazioni, si prevedono tempi più brevi per l'import/export e lo sportello unico in capo all'Agenzie delle dogane, procedure più semplici per velocizzare tutti i lavori, a partire dai dragaggi,

meno burocrazia per chi investe, regolamentazione delle concessioni e realizzazione della catena logistica digitale.

Circa le risorse, il Piano mette a sistema i fondi disponibili per la portualità e il trasporto marittimo, a partire dai 700 milioni destinati dall'Unione europea al Mezzogiorno, oltre ai 300 milioni già disponibili e a ulteriori fondi che potrebbero arrivare dalla Banca europea e dal cosiddetto Piano Juncker, gli investimenti per rilanciare la crescita europea. In più sarà co-

stituito un fondo nazionale per incentivare il settore verso la sostenibilità ambientale, con politiche per una mobilità sempre più "verde".

Quanto agli investimenti, il loro coordinamento da parte del Mit pone fine alle iniziative "fai da te". Al momento sono 33 i grandi progetti avviati e in parte già messi in cantiere dalle autorità portuali italiane, per un totale di spesa di 6 miliardi e 300 milioni secondo i piani operativi 2015-2017. Si tratta, in tutta evidenza di dimensioni improponibili per l'attuale economia italiana tanto che lo stesso Mit scrive nero su bianco nel Piano che la "situazione di stallo è determinata anche da una programmazione senza stringenti vincoli finanziari, in cui le richieste di finanziamento risultano sistematicamente superiori alle disponibilità reali, quasi sempre in assenza di compartecipazione di capitali privati".

La Fit-Cisl ha accolto il Piano con positiva prudenza per bocca del segretario generale Giovanni Luciano che l'ha definito "potenzialmente una grande chiave di volta per lo sviluppo", in particolare là dove prevede che il Governo centrale recuperi la sua funzione di indirizzo, favorendo così lo sviluppo di sistemi integrati della portualità e della logistica, oltre ogni interesse campanilistico. I punti ancora non chiari secondo la Fit sono principalmente due e cioè: quali strumenti il governo utilizzerà per tradurre in legge i vari provvedimenti previsti nel Piano e in che modo sarà gestita la questione lavoro, che riveste un ruolo assai delicato sia per la sicurezza delle operazioni, l'efficienza e la produttività degli approdi e il loro fondamentale supporto al rilancio del sistema industriale italiano.

Ubaldo Pacella
Giulia Delle Piane

L'intervista. Giovanni Luciano, segretario generale della categoria: "Piano scelta importante, ma sindacato lasciato ai margini"

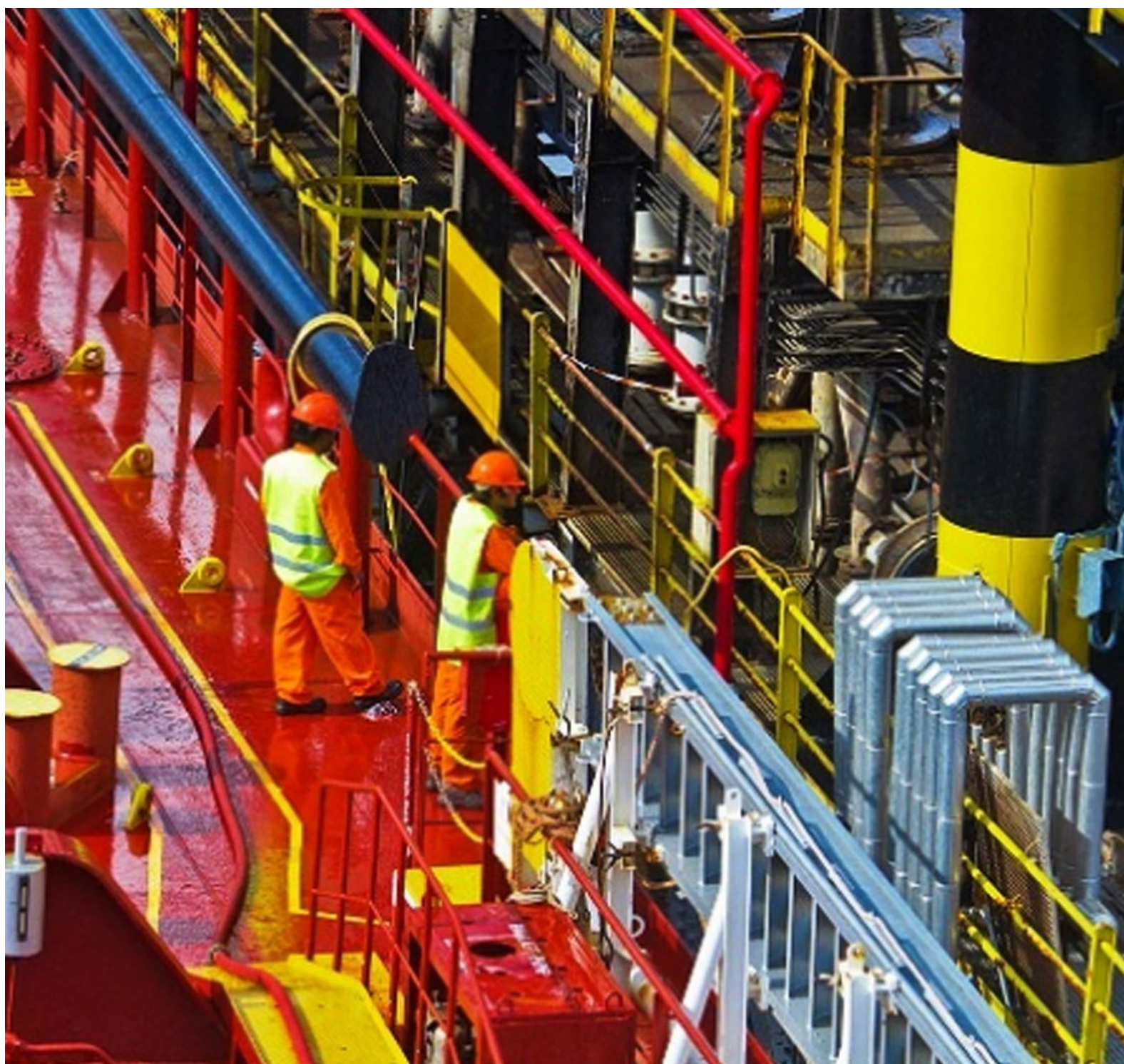
Fit: sì allo sviluppo e alla tutela del lavoro

Il Consiglio dei Ministri ha appena approvato il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. E' un provvedimento atteso dopo oltre 20 anni dall'ultima riforma, quali sono le sue prime valutazioni?

È una scelta importante, un elemento di grande discontinuità perché finalmente - al di là del giudizio di merito - finalmente si assumono decisioni concrete in un ambito come quello portuale che è strutturalmente strategico per il Paese. Esistono attualmente carenze nel sistema portuale e logistico italiano capaci di pesare negativamente sul mercato e sui flussi di traffico. È emblematico che oggi sia più conveniente per le merci che arrivano dall'estremo Oriente dirette nella Mitteleuropa - o a volte anche nella pianura Padana - passare attraverso i porti del nord Europa, con quattro, cinque giorni di navigazione in più invece di approdare nei nostri scali. Questo è indicativo di una fragilità di sistema dalle molteplici cause, dovuto in modo specifico al gap infrastrutturale con i porti nordeuropei.

La politica e i media hanno focalizzato l'attenzione soprattutto sulla riduzione delle autorità portuali, dalle attuali 24 a un massimo di 14 - il Governo, per altro, non ha ancora deciso il numero definitivo. Cosa ne pensa?

Si tende a discutere di riforma dei porti concentrando esclusivamente sulla questione della governance o dei cosiddetti accorpamenti tra porti; mi riferisco ad esempio a Genova-Savona, Napoli-Salerno e altri che continueranno a produrre infinite diatribe come il costume. Io più semplicemente non sono d'accordo su questa impostazione. Il punto di vista di un sindacato nazionale dei trasporti, ma anche - mi permetto di di-



re - dell'intera confederazione, è che non sia questo il tema. L'obiettivo da perseguire è come rendere più efficienti i nostri porti. Nel piano ci sono diversi elementi che il sindacato, la Cisl in particolare, ha sempre sollecitato: mi riferisco alla velocizzazione delle procedure doganali, alla questione dei pescaggi, alle vicende ambientali e alla relativa legislazione. Occorre superare i troppi colli di bottiglia che riducono la funzionalità del sistema portuale e della logistica, superare le strozzature che non permettono di connettere in modo fruibile le reti viarie e soprattutto ferroviarie. Vorrei ricordare, nell'ambito dell'integrazione modale, che un treno trasporta tonnellate di merci molto più veloce-

mente di una nave da carico, sarebbe pertanto logico che i grandi flussi di traffico utilizzassero il Mediterraneo per approdare in Italia e da qui proseguire verso le destinazioni finali. Tutto ciò avrebbe costi e tempi più competitivi, purtroppo i gravi limiti del nostro sistema logistico portuale hanno continuato a favorire gli scali continentali del nord Europa, soffriamo l'efficienza e la concorrenza di tedeschi, olandesi, francesi. Quella dei porti del nord Africa si è recentemente affievolita soltanto a causa delle tristi vicende belliche o terroristiche. L'Italia piattaforma logistica naturale del Mediterraneo resta purtroppo una efficace definizione da convegno o da studio accademico,

senza che sortisca alcun risultato concreto.

Il Piano prevede investimenti nel settore le sembrano adeguate?

È importantissimo che ci sia stato lo sblocco dei fondi Pon, i Fondi strutturali europei per lo sviluppo del Mezzogiorno: si parla di oltre 700 milioni. Si è avviato un meccanismo virtuoso, gli investimenti dovrebbero aumentare di conseguenza, costituiscono una risorsa indispensabile per il lavoro.

Vorremmo soffermarci proprio sul lavoro, il piano lo favorirà?

Questo è un tema di primario interesse che suscita in noi molte perplessità. Siamo in attesa di capire meglio quali riflessi determinerà nel breve e nel medio periodo, perché

nella costruzione del Piano purtroppo il sindacato, i rappresentanti dei lavoratori sono stati lasciati ai margini. A breve incontreremo il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio. Spero vivamente non ci siano intenzioni di destrutturare le regole del lavoro nella portualità. Voglio ricordare con estrema chiarezza come su queste regole si basi la sicurezza nei porti, uno dei settori ancora gravato da incidenti sul lavoro, purtroppo alcuni dei quali mortali. E' determinante agire in modo oculato, contemperando le esigenze economiche con quelle del lavoro, della sicurezza, dell'affidabilità. Vanno benissimo, per essere chiari, maggiore produttività ed efficienza sul lavoro, ma saremo

vigili affinché non succeda quello che sta accadendo da anni negli interporti, dove il lavoro è svolto in pratica senza alcuna regola, oppure quello che avviene negli aeroporti italiani, dove da più di vent'anni non c'è un'azienda che a causa di una liberalizzazione selvaggia non sia costretta a portare i libri in tribunale. Tutto ciò genera estrema difficoltà con un ricorso continuo agli ammortizzatori sociali, per garantire in qualche modo i lavoratori. La portualità già regola i picchi di lavoro; ci sono delle regole precise: vedremo se e come qualcuno le vuole ridiscutere. Ribadisco con fermezza il sì forte allo sviluppo, ma altrettanto alla tutela del lavoro.

Ubaldo Pacella

Caratteristiche eccezionali non bastano a superare problemi strutturali. Fit: vanno trovate soluzioni, subito

Trieste, uno scalo ma tante opportunità

Trieste (*nostro servizio*). Primi sei mesi dell'anno in leggera flessione per il porto di Trieste. Dopo il bilancio più che positivo - addirittura da record per il traffico di containers (+10,34%) - registrato nel 2014, con oltre 506mila teu, il 2015 si apre all'insegna di una contrazione stimata attorno al 18-20% con circa 30mila teu al mese. A far registrare il segno meno è il volume dei containers, mentre, invece, tiene, se non addirittura aumenta sensibilmente, il traffico dei camion turchi, diretti verso il Nord e centro Europa, tra le attività principali dello scalo giuliano. Uno scalo dove lavorano un migliaio di addetti (oltre l'indotto) ed approdano ogni mese merci di ogni tipo - dal caffè ai metalli non ferrosi affidati agli storici spedizionieri di Trieste (mentre nei porti di Monfalcone e San Giorgio di Nogaro arrivano soprattutto autovetture, borse, cellulosa e biglietti) - e che continua a fare i conti con problemi da anni in attesa di soluzione. Primo fra tutti quello del punto franco inter-

nazionale di Porto Vecchio. Pur esistendo formalmente (*si legga altro pezzo ndr*) in virtù dell'Allegato VIII del Trattato di pace di Parigi del '47 ad oggi i vantaggi della *free zone* non vengono di fatto applicati alle navi in transito. Colpa della mancanza di un decreto, imposto dalla legge nazionale di riordino della legislazione in materia portuale (l.84/94), e che dovrebbe regolamentare, sotto il profilo amministrativo, la gestione del punto franco, riconoscendola in capo all'Autorità Portuale di Trieste, così come previsto anche dallo stesso Trattato. In sostanza una sorta di regolamento che avrebbe dovuto interessare congiuntamente, e continua a farlo, l'Autorità portuale di Trieste e il ministero dei Trasporti. Tra l'inerzia della prima ed il disinteresse del secondo, che dall'attivazione del punto franco verrebbe a perdere sostanziosi introiti, oggi il regime di favore della *free zone* del porto triestino, tra altro l'unica in Unione Europea, è fermo, eccezione fatta per le navi di alcuni Paesi, che grazie alla loro forza contrattuale,

sono riusciti a spuntarla. "Siamo di fronte ad una situazione paradossale ed inconcepibile - spiega il coordinatore della Fit Cisl Friuli Venezia Giulia, Giulio Germani - a tutto vantaggio dei porti concorrenti d'oltre confine come Fiume o Capodistria, che nel 2014 ha movimentato 750mila teu contro i nostri 500mila". È, infatti, quest'ultimo ad attrarre sempre più navi, facendo di Trieste un suo sbocco secondario. Basti pensare alle condizioni di favore offerte dal porto sloveno - per altro sostenuto economicamente dal governo di Lubiana attraverso corpose sovvenzioni statali - in termini di agevolazioni sotto il profilo dei costi energetici e del trasporto ferroviario. Approdare a Capodistria piuttosto che a Trieste, ad oggi significa, per le compagnie marittime risparmiare circa il 40% dei costi. Eppure il porto giuliano ha delle carte eccezionali da giocare, dalla posizione baricentrica, la più alta dell'Adriatico, all'incrocio dei grandi corridoi Baltico e Mediterraneo ed i fondali che con loro 18 metri naturali sono i più alti d'Europa, con-

sentendo un accesso facilitato alle navi di grande stazza ed a quelle da crociera (quest'ultime in flessione con un -2,4% segnato lo scorso anno). Nell'attesa della legge di riforma dei porti al vaglio del governo e che sta suscitando diverse perplessità nella fila della Cisl Friuli Venezia Giulia, a partire dall'ipotesizzato accorpamento degli scali di Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste sotto un'unica Autorità portuale, malgrado le peculiarità di ciascuno ed, in particolare di Trieste, resta il nodo del punto franco internazionale con le sue pesantissime ricadute. Se è notizia recente il via libera, firmato anche dal commissario straordinario dell'Autorità portuale, Zeno D'Agostino, alla sdemanializzazione del Porto Vecchio (passato al patrimonio e alla gestione del Comune alabardato) con lo spostamento in zona da destinare del punto franco internazionale, la partita, sotto il pressing anche degli spedizionieri, resta tutta aperta. E non senza conseguenze. Basti pensare ai costi imposti, ad esempio, dalla cosiddetta "doppia manovra", un altro dei pro-

blemi strutturali del porto. Ad oggi, infatti, i convogli gestiti da Ferrovie dello Stato possono arrivare soltanto fino alla stazione di Campo Marzio, ma non operare all'interno del porto, dove le merci vengono prese in consegna, sia in entrata che in uscita, da Adriafer, consociata dell'Autorità portuale. Questa doppia manovra costituisce un fortissimo deterrente in termini di costi, più che raddoppiati rispetto ad una operazione unica. "È chiaro che anche su questo va trovata una soluzione" ammonisce Germani, mentre è ancora al vaglio un accordo tra FS, Autorità e Adriafer che prevede l'ipotesi di affidare in toto a quest'ultima l'intera movimentazione dei convogli diretti soprattutto in Italia, Germania, Austria, Lussemburgo e Repubblica Ceca. Insomma tanti nodi da sciogliere che creano malumori negli operatori e negli stessi lavoratori, se si aggiunge - come riferisce lo stesso coordinatore della Fit - il problema dei cosiddetti picchi di manodopera affidati in appalto con le relative difficoltà di applicazione contrattuale dovute

ad alcune sovrapposizioni di ruoli, non come previsto dalla legge 84/94. Infine è stato sottoscritto a Trieste il verbale che individua la nuova linea di confine tra gli immobili del Porto Vecchio di Trieste che saranno trasferiti al patrimonio disponibile del Comune e quelli che resteranno al demanio marittimo. L'atto sancisce di fatto la sdemanializzazione del Porto Vecchio, previsto dalla legge di stabilità 2015. La legge prevede che gli introiti derivanti dalla vendita degli immobili sdemanializzati al Comune di Trieste siano devoluti all'Autorità portuale per costruire nuove opere infrastrutturali nel Porto Nuovo. Le zone ancora operative del Porto Vecchio - tra cui l'Adria Terminal - rimarranno invece demanio dell'Autorità portuale. Il documento è stato firmato dalla Regione Friuli Venezia Giulia, dal Comune di Trieste, dall'Agenzia del Demanio, dal commissario straordinario dell'Autorità portuale, dalla Capitaneria di Porto e dal Provveditorato interregionale alle Opere pubbliche.

Mariateresa Bazzaro



Per lo scalo giuliano la priorità è investire nell’intermodalità. Il gap maggiore riguarda la rete ferroviaria

Sfida è nei collegamenti

Trieste (*nostro servizio*). Dinnanzi alla crisi degli ultimi anni che ha coinvolto anche le attività ed i traffici portuali, in particolare quelli italiani, resta alta la necessità di mantenere la progettualità di sviluppo dei porti cosiddetti Napa, ovvero North Adriatic Port Authority. “La vera priorità - spiega, infatti, il segretario della Cisl Friuli Venezia Giulia, Alberto Monticco - è quella di investire nei collegamenti e quindi sulla intermodalità: un porto non ha ragione di essere se non dispone di economie di scala per le quali sono indispensabili collegamenti e connessioni con l’entroterra”. Se il gap maggiore da superare riguarda la rete ferroviaria, l’altra urgenza è rappresentata sicuramente dai tempi, vale a dire che le opere, compresi i dragaggi, vanno realizzate nei tempi richiesti dalle esigenze di mercato.

“Oltre al discorso delle infrastrutture - aggiunge Monticco - i porti Napa potrebbero avere delle reali ipotesi di sviluppo creando sinergie su attività collegate al settore *cruise*, vista anche la presenza dei vari cantieri presenti in questo lasso di mare, come, ad esempio, quello delle riparazioni”. Quanto, in particolare, al porto giuliano, è il segretario della Cisl Trieste Gorizia, Umberto Brusciano, ad intervenire, sottolineando come il passaggio dell’Autorità portuale sotto la direzione del commissario straordinario D’Agostino stia già facendo sentire i suoi effetti. “A vantaggio dell’economia e delle prospettive funzionali per la città e l’intera regione, è stato senza dubbio il rinnovato rapporto sinergico con

le istituzioni locali ed anche con le organizzazioni sindacali. Un rapporto, dimenticato dalla precedente presidenza, che va consolidato, in un’ottica di valore aggiunto per le prospettive del porto, in un momento particolarmente delicato per il riassetto delle governance por-

tuali italiane”. Oggi il commissario si trova davanti molte questioni che impediscono al porto di Trieste di essere concretamente attrattivo e competitivo, e che se tempestivamente affrontate e risolte metteranno lo scalo giuliano in una condizione straordinaria, rispon-

dendo all’esigenza regionale di vedere tutto il Friuli Venezia Giulia come unica piattaforma logistica dotata di infrastrutture integrate: dal sistema portuale locale (Trieste, Monfalcone e San Giorgio di Nogaro) all’aeroporto, alle assi viarie e ferroviarie, oltre alle strutture re-

tro portuali come la Sdag di Gorizia e lo scalo di Cervignano. “Troppe - ammonisce Brusciano - sono state le divisioni locali; troppe volte i diversi soggetti operanti nel sistema porto non hanno dialogato e quando ciò è successo il più delle volte era un dialogo divisivo e protezionistico dei propri immediati interessi”. Occorre, dunque, per il sindacato condividere strategie, coinvolgendo tutti i soggetti a rendersi responsabili del progetto complessivo. “Per quanto ci riguarda siamo convinti che tutto ciò debba passare anche attraverso una regolata e trasparente utilizzazione dei lavoratori e degli addetti alle attività, perché sappiamo bene che molte sono le insidie che si celano nelle attività e in quei luoghi di lavoro. Saremo parte attiva e responsabile e chiameremo le istituzioni, l’ Autorità Portuale e tutti gli altri soggetti a dare coerenza e seguito alle proposte”.

Mt. Baz.

Caratteristiche salienti e numeri dell’area portuale

Aree portuali	2,3 ml di mq di cui 1,8 ml di zone franche
Aree di stoccaggio	925mila mq di cui 500mila coperte
Lunghezza banchine	12 km
Ormeggi operativi	58
Fondali massimi	18 metri
Lunghezza binari ferroviari	70 km

Fonte Autorità Portuale di Trieste



Naturalmente eccezionale ed un ordinamento giuridico unico

La forza del porto franco e di una geografia felice

Trieste (*nostro servizio*). Lo scalo di Trieste, tra i 23 porti nazionali sede di Autorità portuale, rappresenta un *unicum* nell’ordinamento giuridico italiano e comunitario, grazie alla presenza al suo interno di un punto franco internazionale, articolato a sua volta in cinque zone con regimi doganali e fiscali di vantaggio, riconosciute come tali in ragione delle vicende storico-politiche del territorio giuliano. Il porto di Trieste - internazionalizzato dopo la Seconda Guerra Mondiale dal Trattato di pace di Parigi del 1947 - ha sempre goduto, sia

sotto l’Impero Austro-Ungarico, sia sotto il Regno d’Italia, di prerogative particolari, tanto da essere stato considerato per secoli un punto di approdo geograficamente strategico. Numerosi, infatti, sono i vantaggi offerti - nel caso di Trieste potenzialmente - dalle zone franche: così, ad esempio, il diritto d’ingresso senza discriminazioni di navi e merci, il divieto di ingerenza doganale e nessuna formalità, tasse portuali ridotte e nessun limite di tempo allo stoccaggio. Oggi il porto di Trieste deve la sua “fortuna” anche alla posizione privilegiata, ovve-

ro il punto più alto dell’Adriatico, porta delle rotte verso il centro ed est Europa, verso l’Oriente, all’incrocio dei grandi Corridoi Adriatico-Baltico e Mediterraneo. È così che con pochi giorni di navigazione è possibile raggiungere Suez, ma anche, con collegamenti diretti e regolari, la Cina, il Far East, Singapore, la Malesia, senza contare gli scali nel Mare Nostrum, in Albania, Slovenia, Croazia, Egitto, Turchia, Libano ed Israele effettuati dalle principali Compagnie di tutto il mondo.

Mt. Baz.

La prima grande opera moderna risale agli anni ’20

Una fama internazionale grazie all’impero Austro-Ungarico

Trieste (*nostro servizio*). Si deve all’Impero Austro-Ungarico la fama internazionale del porto di Trieste, che nel XIX secolo, grazie ad una intensa movimentazione di merci, era considerato il settimo scalo più importante al mondo ed il secondo nel Mediterraneo, dopo Marsiglia, rispondendo ad oltre il 70% delle esigenze mercantili interne al sistema austro-tedesco. La sua fortuna, in epoche passate, si deve sia all’emanazione della “Patente di Porto Franco” da parte dell’imperatore Carlo VI d’Austria, sia al collegamento ferroviario con Vienna, possibile grazie all’apertura dei Tauri agli inizi del Novecento. La fervente attività del porto si è per decenni riflessa anche nel commercio con il

Lloyd e nella cantieristica, con oltre 10mila lavoratori impiegati, ed un nome su tutti, quello dei fratelli Cosulich. Risale agli anni Venti la prima grande opera “moderna” di espansione, con la realizzazione del Porto Nuovo, reso necessario dal fiorire dei traffici in seguito all’apertura del canale di Suez. Superato, non senza contraccolpi, il dramma della Seconda Guerra Mondiale, il Porto di Trieste si è progressivamente adattato alle mutate condizioni geopolitiche, conoscendo una nuova espansione negli anni Sessanta con l’inaugurazione dell’oleodotto transalpino, fino a completare nei decenni successivi la sua struttura, adattandola alle esigenze della moderna logistica e dell’intermodalità.

Mt Baz.

Una portualità sostenibile: questa la sfida per la città lagunare in cui tutela dell'ambiente e sviluppo si incrociano

Venezia: tra grandi navi e piccoli cabotaggi

Venezia (*nostro servizio*). La laguna di Venezia, frutto di una sapiente opera di ingegneria idraulica realizzata dalla Serenissima Repubblica, ospita - non sempre felicemente - non uno ma tre porti (tralasciando l'aeroporto, il Marco Polo, terzo in Italia per passeggeri, anch'esso sulla laguna).

Quello che tutti conoscono è il porto delle crociere, il primo home port del Mediterraneo con 2 milioni di passeggeri nel 2014 e 8 terminal, che è stato costruito sull'isola di Venezia. Ma poi, a poca distanza d'acqua, sulla terraferma c'è il porto commerciale con 26 terminal merci ed infine quello industriale, strettamente collegato alla attività industriale di Marghera: poco meno di 14mila addetti occupati in 1.034 aziende. Nell'insieme dell'area portuale corrono 205 km di rete ferroviaria interna, 30 km di banchine e 163 accosti operativi. "È la prima attività della città sotto il profilo occupazionale - sottolinea Gaetano Antonello, Fit Cisl - con i suoi 18mila addetti diretti e dell'indotto, cinquemila dei quali lavorano attorno alle navi da crociera". Tre i nodi sui quali la portualità veneziana si gioca il suo futuro. Il primo è quello delle grandi navi: continueran-

no a passare per la laguna? Sono compatibili con quel fragile ambiente? Le proposte di percorsi alternativi a quello attualmente limitato- del Canale della Giudecca, sono diverse e tutte oggetto di contestazioni. L'ultima, in ordine di arrivo, l'ha messa sul tavolo il neo-eletto sindaco, Luigi Brugnaro. Non manca quella, più radicale, di portare lo scalo subito fuori dalla laguna: un porto turistico off-shore.

Di off-shore si parla anche sicuramente per quelle commerciale e industriale. E qui siamo al secondo nodo. Il trasferimento del porto - merci fuori laguna, in mare è una scelta obbligata per garantire un suo futuro. La laguna non ha sufficienti fondali per il transito delle gigantesche navi portacontainer sulle quali viaggiano sempre di più le merci. In situazioni particolari, con il Mose in funzione, sarebbe addirittura impossibile l'accesso anche delle navi di minore tonnellaggio.

L'ultimo nodo, ancora più complesso, è quello di riorganizzare e razionalizzare l'imponente traffico di persone e merci dentro e fuori la laguna. Anche qui le idee non mancano (dalla metro sub-lagunare alla metropolitana di superficie) e le opere si sprecano (il canale navigabi-

le Venezia - Padova già pronto ma mai utilizzato).

Nel recente convegno sulla Città Metropolitana di Venezia promosso dalla Cisl veneziana il suo segretario, Lino Gottardello, ha ribadito le convinzioni sindacali sulla centralità del "sistema porto" per l'economia veneziana "pensiamo solo alla rilevanza che ha per le attività industriali che lavorano sempre più per componenti disporre in un sistema di approvvigionamento e trasferimento competitivo e in grado di operare a livello globale". Una visione condivisa anche da Franca Porto, segretaria generale della Cisl veneta: "la questione riguarda l'intera regione perché la forza del Veneto è l'export e una delle sue maggiori risorse da valorizzare è il turismo: entrambi hanno bisogno di uno snodo efficiente che solo Venezia può offrire".

Per la Cisl i punti fermi su cui sviluppare la nuova portualità veneziana sono tre. Il primo riguarda il porto-crociere che deve mantenere la peculiarità di home port (imbarco/sbarco dei passeggeri e caricamento/scaricamento delle navi) e che dovrebbe rimanere in laguna, poi il porto merci che invece deve essere realizzato nel tratto di mare antistante. Infi-

ne i collegamenti ferroviari e aeroportuali. Anche qui si devono fare scelte che guardano oltre "Ad esempio - spiega Gottardello - noi siamo convinti che la stazione per l'Alta Velocità ferroviaria vada collocata vicino all'aeroporto".

Grandi opere infrastrutturali che devono essere strutturate e collocate guardando a Venezia come un facile punto di transito mondiale di persone e cose. Snodi che però hanno un senso solo se collegati con la città, la sua dimensione culturale e turistica, e con l'intera area metropolitana tramite una rete di infrastrutture e di collegamenti, che favoriscano la mobilità locale. Una questione complessa perché serve coordinare vaporette e autobus, motoscafi e gondole, treni locali e filobus, automobili e pullman privati.

Ma il vero ostacolo da superare è il peso che ancora oggi hanno gli interessi particolari, i gruppi di pressione, la frammentazione amministrativa e delle competenze e le logiche del piccolo cabotaggio inteso non come l'arte del navigare con piccole imbarcazioni sotto-costa ma come visione ristretta degli interessi e della conseguente modestia nella progettazione del futuro.

Roberto Soncin



Il bando della matassa

Dai, si dice bandolo! Il bandolo è l'inizio della matassa che va individuato per dipanare il filo e non farlo aggrovigliare. Il detto significa perciò essere riuscito a superare una difficoltà. Ma spesso, per superare una difficoltà di lavoro è sufficiente un bando di concorso. O forse no. Ma può essere l'inizio. E per capire il mondo del lavoro, potrebbe essere utile leggere questo giornale.

Conquiste ha iniziato una nuova avventura, con un sito rinnovato nella grafica, adattivo, interattivo e multimediale. Anche lo storico giornale della Cisl, disponibile su questo sito da stasera dopo le 18.00, sta uscendo in una nuova versione sfogliabile e multimediale, con l'aggiunta di magazine, inserti e guide.

Potete leggere il giornale direttamente sul sito (versione sfogliabile) attraverso una password.

Uno scalo polifunzionale con molte attività legate alla pesca. Preoccupa l'ipotesi accorpamento con Ravenna

Ancona: porto d'Oriente, porta di speranza

Ancona (*nostro servizio*). Ancona porta d'Oriente, porto di frontiera, porto di speranza. Fin dall'antichità, il golfo naturale di Ancona, situato a ridosso del colle Guasco nel centro del mare Adriatico, ha rappresentato un sicuro riparo per i naviganti e un luogo di traffici e commerci. Inserito nel centro storico della città oggi, con i suoi fondali profondi 12 metri e le 26 banchine lineari in 230 ettari di spazi a terra dedicati, è uno degli scali più vitali e attivi del corridoio Mediterraneo e Baltico - Adriatico. È stato classificato dall'Unione Europea come uno dei nodi portuali di rilievo internazionale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo e di collegamento delle reti Ten-T, Trans European Networks Transport. Con oltre un milione di persone, che annualmente transitano in porto, lo scalo anconetano si colloca tra i primi in Italia per il traffico internazionale su navi di linea per la Grecia, Croazia, Albania e Turchia (in sbarco), al quale si somma il traffico crocieristico conteggiato in circa 100.000 passeggeri annui. Da dati forniti dall'Autorità portuale, risultano importanti anche i traffici di merci (rinfuse liquide - rinfuse solide - in container e su mezzi imbarcati sui traghetti). Un porto polifunzionale che si caratterizza anche per la presenza di significative attività inerenti l'economia del mare, dalla pesca, con la prima flotta dell'Adriatico, alla nautica di lusso e la cantieristica. Dà lavoro ad oltre 3.000 addetti diretti, senza contare tutto l'indotto e il personale operante negli enti pubblici attivi in porto (AP, forze armate e di sicurezza, dogane, sanità,...). Ci sono decine di milioni di investimenti per progetti programmati ma anche già in corso di realizzazione. Proprio nelle ultime settimane, sono iniziati i lavori per il recupero del cosiddetto Waterfront con lo smantellamento delle grate, che hanno blindato il porto negli ultimi anni. Certo è che in un contesto di rinnovato sviluppo, come quello che sta vivendo oggi lo scalo mar-

chigiano, in una regione dove la crisi continua ancora a colpire, l'ipotesi di accorpamento dell'Auto-rità portuale con quella di Ravenna, prevista dal piano Delrio di riordino dei porti, spaventa ed è difficile da comprendere. "Speriamo rimanga solo un'ipotesi - afferma Roberto Ascani, segretario generale Fit Cisl Marche -. A nostro avviso l'accorpamento con Ravenna rischia di essere un'operazione deleteria per il porto di Ancona e per le aziende collegate. Non è una questione di difesa del "campanile" ma solo preoccupazione che un'eventuale fusione possa compromettere l'andamento delle attività. È necessario che - conclude Ascani - a partire dai politici e dalle istituzioni locali, si intervenga concretamente per garantire il mantenimento della sua centralità e del suo sviluppo". Tante le voci contrarie alla fusione con Ravenna che arrivano dal territorio e che in questi giorni si stanno mobilitando per mantenere la leadership e l'autonomia dello scalo anconetano, dal sindaco del Comune di Ancona al presidente della Regione Marche che in una nota spiega come "non sussistono motivazioni tecniche e industriali che giustifichino l'accorpamento, dal momento che l'autonomia di entrambe risponde alla logica dell'efficientamento degli scali ricercata dal Governo: Ancona e Ravenna perseguono strategie



commerciali diverse e non complementari. Lo scalo dorico rientra nella programmazione europea dei collegamenti est-ovest e svolge una funzione strategica nell'ambito della macroregione adriatico ionica. Inoltre l'Autorità portuale ha un indice di efficienza pari a 3,1 collocandosi tra le più virtuose in Italia e garantisce 54 milioni di investimenti sul territorio, rappresentando un'importante leva per la crescita economica locale." Mobilitate anche le associazioni di categoria e lo stesso presidente dell'Autorità portuale. Tutti insieme con un unico obiettivo: mantenere l'Authority nel capoluogo marchigiano per preservare sviluppo, risorse e occupazione.

Cinzia Castignani

I numeri principali della zona portuale

Superficie	230 ettari - 26 banchine lineari - fondali profondi 12 metri
Attività	Traffico mercantile di container e rinfuse Traffico passeggeri pesca Diporto nautico Cantieristica navale Industria e commercio portuale
Addetti occupati	pax + commerciale + servizi tecnico nautici: 400 addetti diretti cantieristica: stimati 2.500 addetti diretti pesca e nautica: stimati 300 addetti diretti
Collegamenti giornalieri e settimanali	Trieste, Grecia, Albania, Croazia, Turchia
Traffico mercantile di container e rinfuse	8.568.956 tonnellate di merci, + 23% rispetto al 2013
Traffico passeggeri	Oltre 1 milione di passeggeri + 100.000 croceristi annui
Numero progetti in corso e in fase di realizzazione	21 interventi (11 grandi opere) per 253.150.843.00 euro

Fonte: Autorità Portuale di Ancona, dati 2014

L'attuale profondità è soltanto di un metro e con la bassa marea è frequente che i sedimenti emergano

Il caso di Fano: solo a settembre partiranno i lavori per il drenaggio dei fanghi depositati

A settembre il dragaggio del porto di Fano. Almeno speriamo. A sostenerlo è stato il sindaco Massimo Seri. Nonostante la Giunta Comunale abbia approvato il progetto preliminare, fino a settembre non sarà possibile effettuare alcun lavoro. Una situazione paradossale: la città ha bisogno è che le acque del porto raggiungano i tre metri e mezzo per garantire una minima soglia di sicurezza. L'attuale profondità è soltanto di un metro e con la bassa marea è frequente che i sedimenti emergano oltre lo specchio d'acqua. Ma, nonostante i continui incagliamenti di imbarcazioni al momento non è possibile anti-

pare i tempi per questioni burocratiche. E' pur vero che non è estranea la luna piena a determinare una bassa marea del tutto eccezionale che, associata all'interramento dei bacinetti, ha fatto sì che diverse barche in ormeggio in più occasioni poggiassero sul fondo. Particolarmente critica è la situazione nel porto canale, dove una barca a vela si era inclinata paurosamente e una barca a motore di discrete dimensioni si era appoggiata sullo strato di fanghi nei pressi del vecchio squero; altre piccole imbarcazioni hanno seguito la sua sorte appoggiandosi sul fondo. La causa è sempre la stessa; il mancato dragaggio. Un tempo, anche

se il livello delle acque scendeva, il pescaggio di cui godevano tutti i bacinetti assicurava condizioni di sicurezza. Ora la situazione è del tutto straordinaria, una sorta di agonia. Eppure su richiesta di Fai Cisl e Flai Cgil (sindacati di categoria dei lavoratori settore pesca) e delle associazioni imprenditoriali della pesca (Federcoopescas, Federpesca, Impresapescas, e Legapescas), nei mesi scorsi era stato attivato all'assessorato regionale Difesa suolo e costa un tavolo per fronteggiare la difficile condizione in cui si trovano i porti in merito a manutenzione e dragaggio. "Registriamo favorevolmente che si sia presa piena consa-

pevolezza del problema drammatico del dragaggio", hanno scritto i sindacati. Il tavolo ha affrontato in modo pragmatico le urgenze particolari di Porto S. Giorgio e di Fano, rappresentati dai rispettivi sindaci. Sul piano della programmazione si era deciso di dare a questo "tavolo di crisi", che ha riunito tutti gli attori del mondo marchigiano della Pesca, una validità permanente ed il compito di vagliare soluzioni (alcune già ipotizzabili) per una organizzazione sistematica, strutturata e durevole nel tempo del dragaggio di tutti i porti regionali. Poi la decisione del sindacato di Fano.

Rodolfo Ricci

Un settore da sempre fattore competitivo e driver di sviluppo. Per la Cisl il Sud dovrà diventare protagonista

La Puglia e i porti, non solo Taranto

Taranto (*nostro servizio*). Il settore portuale è una peculiarità del sistema economico della Puglia e, con modalità diversificate, ne costituisce fattore competitivo e driver di sviluppo con i porti di Bari, Barletta, Brindisi, Gallipoli, Molfetta, Monopoli, Manfredonia, Otranto, Taranto, Margherita di Savoia, Trani. Le più importanti infrastrutture portuali di Bari, Taranto, Brindisi, sedi di distinte Autorità, sono anche riconosciute asset strategici dell'economia nazionale. "Abbiamo posto al centro delle nostre strategie" dichiara Giulio Colecchia, segretario generale dell'Unione sindacale Interregionale Cisl Puglia Basilicata "la necessità di rafforzare le potenzialità di attrazione e di promozione che un sistema integrato di trasporto regionale rappresenta, non solo per questi territori ma per l'intera piattaforma meridionale e per la sua economia. In questo contesto, la portualità costituisce, tra gli assetti dei trasporti in Puglia, un perno fondamentale per dare prospettive alle produzioni locali che travalichino il mercato interno in contrazione, puntando verso le aree europee ed extraeuropee che vivono una nuova fase di crescita. Per la Cisl, oltre agli aspetti che riguardano l'occupazione diretta delle aree portuali, a partire da quella di Taranto oggi ingiustificatamente in stand-by nonostante cospicue disponibilità finanziarie, serve l'immediata cantierizzazione di quelle infrastrutture di cui la Puglia ha assoluta necessità per confermare, nel Mediterraneo, approdi utili al collegamento rapido con i mercati mondiali, a partire da quelli europei." Effettivamente, i ritardi dei decisori pubblici hanno fatto il paio, negli ultimi anni, con la farraginosità della burocrazia e con i tempi

lunghissimi del sistema giudiziario, nei casi di ricorsi contro aziende aggiudicatrici di appalti per lavori infrastrutturali nel porto di Taranto. All'approvazione del piano di Riforma delle Autorità Portuali vede nel sindacato un interlocutore particolarmente attento. "Al Piano di Riforma incalza Daniela Fumara, segretario generale Cisl Tranto Brindisi - chiediamo di essere determinante per trasformare l'Italia in una grande piattaforma logistica e che, dopo aver consentito a tutti di implementarne i contenuti lo si realizzi attraverso il dialogo sociale, quale occasione favorevole per recepire a valorizzare le proposte che rivengono anche dal sindacato". Qui in Puglia, insomma, è particolarmente forte la consapevolezza che non esistano alternative ad una sempre maggiore attrazione sia di armatori di caratura mondiale che di terminalisti investitori e ad una più spinta competitività dei porti

pugliesi con i grandi e più strutturati porti nord europei. È paradossale, peraltro, che proprio in quei porti del nord arrivino due milioni di container destinati all'Italia ed alle nazioni a noi limitrofe. Annota al riguardo Colecchia: "L'Europa sta ponendo con forza il tema della valorizzazione del patrimonio marino, partendo dalla *blu economy*, completando e rafforzando modelli di comunicazione più efficienti, al fine di costruire sistemi di cooperazione territoriale, anche interregionali e interstatali, come la Macro regione adriatico-ionica, che consentano un'utilizzazione sostenibile ed effettiva delle risorse che 'sono nel mare e si muovono sul mare'." Ecco, allora, l'attività nel porto di Taranto, nel corso di quest'anno, del Port community system (Pcs), interfaccia doganale telematica unica, un

pacchetto di servizi informatici, per armatori, spedizionieri, agenti marittimi, trasportatori e uffici, elaborato grazie a finanziamenti europei Mos4Mos del programma Ten-T. Non di meno, presso l'Autorità Portuale del Levante (Bari, Barletta, Monopoli), nell'ambito del progetto Arges "pAsse ngeRs and loGistics information Exchange

Il sindacato cislino ricorda come l'Europa stia ponendo con sempre maggiore forza la questione della valorizzazione del patrimonio marino in tutte le sue declinazioni, a partire dalla blu economy

System" finanziato dal programma E.T.C.P. Grecia - Italia 2007-2013, si è tenuto di recente un meeting tecnico per verificare lo stato di avanzamento delle attività. La stessa Autorità, in partenariato con il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e con il Politecnico di Bari, ha da tempo avviato la creazione di un prototipo

di Sportello Unico Marittimo, che consentirà alle Capitanerie di porto italiane di adeguare alle nuove norme comunitarie il proprio sistema informatico Pmis. "Qui non siamo all'anno zero" assicura Enzo Di Pace, segretario generale della Cisl di Bari "pensiamo però che il Governo debba accelerare sui tempi della nuova governance di questi sistemi, per consentirci di valorizzare mediante politiche di attrazione di ulteriori vettori internazionali, la nostra offerta portuale che varia dal crocierismo alle merci, dai container alla logistica." Quanto al porto di Brindisi, da un anno è in funzione il Port management information system versione 2 che, oltre a standardizzare la gestione del traffico navale in ambito di approdi comunitari, ha il pregio di snellire la burocrazia delle corri-

spondenze di carattere amministrativo tra i soggetti privati e le pubbliche amministrazioni interessate. Dopo un congruo periodo sperimentale condiviso con l'utenza, il sistema a Brindisi è già a regime, in quanto obbligatorio per tutti i porti europei a decorrere dall'1 giugno scorso. Tutti questi sistemi sono governati da Autorità portuali che, in pieno clima di spending review, sono in fase di riorganizzazione. La recente riforma dei porti, redatta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, prevede, in Puglia, l'accorpamento dell'Autorità di Brindisi con quella del Levante mentre a Taranto ne resterebbe una indipendente. Nelle prossime settimane, pertanto e fino all'approvazione della riforma le tre Autorità pugliesi saranno commissariate. Lo stesso Ministro, ha anche illustrato le linee guida della sua azione strategica sui porti italiani, sottoli-

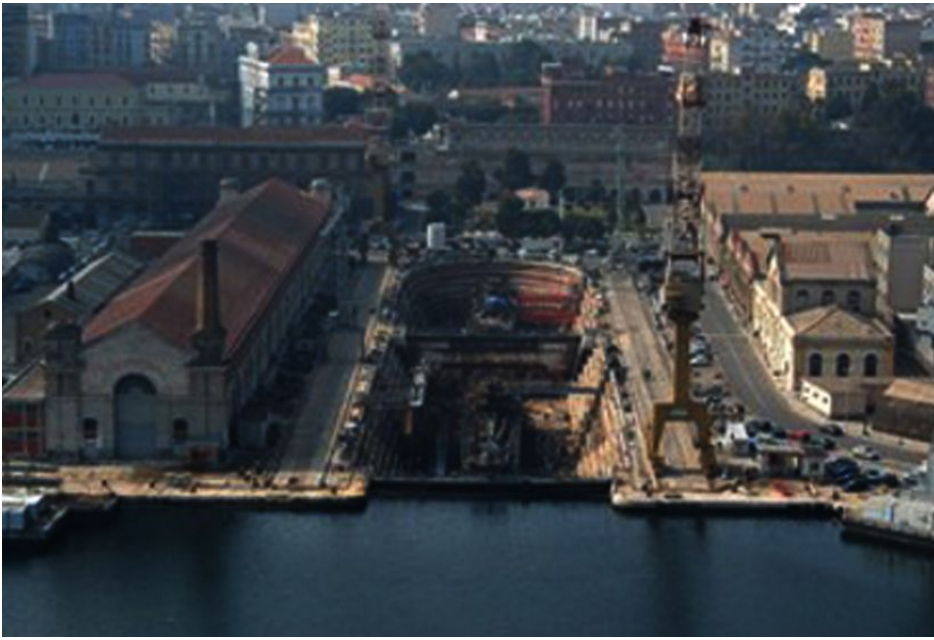


neando la particolare sensibilità del Governo per i porti del Sud cui sarebbero destinate maggiori risorse economiche ed un interesse politico più spiccato nei confronti dei Paesi del Mediterraneo dove è prevista una crescita economica esponenziale. “Noi vogliamo che sia ricalibrato, segnatamente per il porto di Taranto, il concetto di competitività in un contesto di economia del mare che, per quanto riguarda il Mezzo-

giorno, tarda a farsi strada” argomenta Daniela Fumarola “nel senso che esso oltre all’efficienza delle operazioni portuali possa comprendere l’intera catena logistica, sul modello delle più grandi compagnie terminaliste del mondo che coprono il 50% della movimentazione container. Tutto il sistema retro portuale ionico in fase di infrastrutturazione, in caso contrario, costituirebbe l’ennesima cattedrale nel deserto di un

Sud che, nonostante le sue infinite potenzialità, continuerebbe a perdere scommesse sul proprio futuro.” La Puglia, dunque, intende giocare fino in fondo la sua parte, nelle sfide che i nuovi scenari mondiali stanno lanciando al sistema portuale del nostro Paese, avendo la piena consapevolezza che solo sistemi logistici ed infrastrutturali avanzati potranno competere e pensare credibilmente di poter prevalere.

Massimo Caliendo



Sul futuro gravano il calo progressivo di organici, dipendenti e la mancata attribuzione di risorse

Arsenale della Marina Militare, da presenza storica a realtà in ritirata

Taranto (*nostro servizio*). La legge di Revisione dello strumento militare approvata dal Parlamento a gennaio 2014, modificando missione e strutture degli enti e decidendo una profonda diminuzione fino al 2024 degli organici dei dipendenti civili (da 30 mila a 20 mila) e militari (da 180 mila a 150 mila), registra già ricadute significative su questo territorio, la cui vita economica e sociale è stata storicamente condizionata dalla presenza di insediamenti della Marina Militare. A Taranto operano 3.850 dipendenti civili diretti, circa 200 nell’indotto e altrettanti

nei servizi di pulizie, manovranza, mense, ecc. Accanto all’Arsenale della Marina Militare, con 1.350 dipendenti che ha la missione di garantire la manutenzione di lungo periodo del naviglio - il territorio ospita Marina Sud, con 650 dipendenti, con funzioni logistiche e di supporto, Maristanav (la nuova base navale a Chiapparo) stazione navale che con i suoi 430 dipendenti ha il compito di fornire il supporto operativo e la manutenzione di breve periodo al naviglio; Maricommi Taranto (420 dipendenti) con funzioni amministrative e altri enti (Diremuni, Maristaer, Genio,

Mariscuola, Centro di addestramento, Circoli). “La mancata attribuzione di risorse per la manutenzione navale per il 2015, il mancato ripianamento infrastrutturale dell’Arsenale con il cosiddetto piano Brin, il programma di dismissione di 30 unità navali entro il 2016, stanno mettendo in ginocchio l’intero sistema” è il *j’accuse* di Massimo Ferri, segretario generale aggiunto della Cisl Fp Taranto Brindisi “e la mancata assegnazione di lavori in Arsenale per il 2015, il drastico taglio alle risorse nazionali destinate a servizi come pulizia e mensa ma comunque de-

rivanti da precise scelte effettuate nella formazione del bilancio della Difesa, stanno paralizzando l’intera economia del territorio”. E se la Legge navale, recentemente approvata, ha investito 5,2 miliardi di euro per la costruzioni di nuove unità navali a beneficio dei territori liguri e toscani “nel vuoto è caduta la richiesta di destinare parte di questi investimenti nel territorio ionico. Analogamente prive di ascolto sono state le proposte di sviluppo alternativo come lo smaltimento assistito delle unità navali in disarmo in collaborazione, per il riciclo, con l’Il -

va.” La medesima proposta ha avuto, invece, attuazione a La Spezia e a Piombino, attraverso la formazione di consorzi sostenuti dalla politica nazionale, dalle istituzioni locali e dalla Marina Militare. “Ciò dimostra come l’approccio delle istituzioni e della politica tarantina nei confronti dell’economia del mare legata agli insediamenti della Marina Militare - conclude Ferri - dovrebbe rivelarsi più coraggioso e meglio calibrato, a fronte di logiche e di strategie decise altrove”. È dunque indispensabile che sia armonizzata ogni ipotesi di riorganizzazione della Marina Militare sul territorio di Taranto, favorendo la partecipazione corale dei protagonisti, compresi quelli politici istituzionali, sindacali e i vertici nazionali della forza armata.

M.C.

Taranto (*nostro servizio*). Nell’ambito dei Porti del Levante (Bari - Barletta - Monopoli) è Bari che si rilancia come porto polifunzionale, con punte di eccellenza nei traghetti, nelle crociere, nelle rinfuse e nell’impiantistica. Il porto di Barletta tiene sul fronte del traffico commerciale e quello di Monopoli conferma e migliora la sua vocazione commerciale a servizio del tessuto industriale del territorio e si affaccia anche nel segmento delle crociere di lusso. Il Porto di Bari si è attrezzato, migliorando i servizi, per riorganizzare la gestione delle Stazioni marittime e di supporto ai passeggeri. Sono stati effettuati i dragaggi, la ristrutturazione del Terminal Crociere per servire più navi contemporaneamente e l’implementazione della rete telematica del Porto. Il traffico delle merci nei tre Porti di Bari, Barletta e Monopoli, gestiti tutti dall’Autorità Portuale di Bari, ha registrato un ammontare di 7.500.000 di tonnellate, con una crescita annua che si aggira intorno al 5%. Nei primi mesi di quest’anno si è osservata una leggera flessione rispetto all’anno prima, per l’assenza di tre navi crocieristiche nel programma delle “toccate”. Il muro dei due milioni di passeggeri si è ampiamente superato e si viaggia oggi verso i tre milioni. Una flessione si è registrata nel dato dei Tir movimentati, che tuttavia è in netta ripresa, soprattutto dei dati relativi alle linee per l’Albania. La movi-

Dai porti di Levante a quello di Brindisi e Taranto, mappa delle eccellenze e criticità

Approdi per tutti i gusti: dai traghetti, alle crociere passando per le merci

mentazione di oltre 50 mila container teu costituisce, infine, fattore competitivo per le imprese del territorio e valorizza il ruolo di Bari come gate privilegiato per i Balcani. Il dato dei traffici nel porto di Brindisi è in continua l’ascesa. Il primo trimestre del 2015 ha registrato, infatti, un aumento complessivo sia dei movimenti dei passeggeri che delle merci in rapporto all’analogo periodo dell’anno scorso che già fu il migliore degli ultimi cinque anni. Per i passeggeri il dato percentuale è stato pari + 4,86% per un valore assoluto di 85.217 con un balzo di quasi il 7% per i trasferimenti da e per la Grecia. In particolare per il solo mese di marzo 2015 rispetto allo stesso mese del 2014 si è registrato un aumento del 6,58% con circa duemila passeggeri in più. Le merci movimentate invece sono state pari a 1.061.483 tonnellate, solo a marzo facendo registrare un apprezzabile aumento percentuale di un + 16,97% e 2.843.555 tonnellate nel trimestre gennaio/marzo con un aumento del 1,04% sempre con riferimento agli analoghi periodi del 2014. E questo è avvenuto nonostante un netto calo dell’importazione del carbone che solo nell’ultimo periodo in esame ha fatto registrare

oltre 75 mila tonnellate in meno con un decremento del 5,62% facendone conseguire un calo del 3% di tutto il comparto delle rinfuse solide. La specializzazione per classe merceologica si va così sempre di più bilanciando grazie alle performance del comparto delle Autostrade del Mare (traghetti di linea / ro -ro) che continua il suo trend di crescita con un +8.26% per 672.933 tonnellate complessive movimentate (+51.342 ton rispetto al primo trimestre 2014). Il porto di Taranto, localizzato in posizione strategica tra il Canale di Suez e Gibilterra, vanta progetti in essere per la realizzazione di infrastrutture per circa 500 milioni, ha una zona franca non interclusa, è stata riconosciuta porto di terza generazione, è accreditata del progetto agroalimentare Fresh Port, ha in fase di realizzazione una Piastra Logistica ed è destinataria di finanziamenti previsti dai Pon Reti e Mobilità. Il 30 giugno scorso il Comitato portuale, organo decisionale dell’Autorità, ha revocato la concessione alla Società Taranto container terminal che sarebbe scaduta nel 2061, dopo aver preso atto che quest’ultima non ha più movimentato qui container dal lontano 4 ottobre dello scorso anno mentre avreb-

be deciso di investire in alternativa a Saragozza, in Spagna. Dal canto suo, il presidente dell’Autorità portuale ha deliberato la decadenza della medesima concessione, anche per la sopravvenuta decisione degli azionisti Hutchison Port Holding Limited 50% (Hong Kong), Evergreen Marine Corporation 40% (Taiwan) e GSI Logistics 10% (Maneschi - Italia) di liquidare definitivamente la Società. Oggi le aree del terminal sono a disposizione di nuovi possibili investitori, mentre i riflessi sociali sono all’evidenza delle organizzazioni sindacali e del Governo. “Lo scorso 28 maggio per i 536 ex dipendenti di Tct è scaduta la cig ed ora sono in ferie forzate sino al prossimo 6 settembre” puntualizza Franco Tursi, segretario generale territoriale della Fit Cisl Reti “noi siamo impegnati in una corsa contro il tempo, affinché non vengano superati i 75 giorni e sia così evitata, dopo la mobilità, la definitiva risoluzione del loro rapporto di lavoro.” Il prossimo incontro a Palazzo Chigi dovrebbe fare chiarezza sugli esiti dello scouting governativo su nuove manifestazioni di interesse e sull’ipotesi di costituire una newco cui parteciperebbe anche Fs logistica in quota minoritaria.

M.C.

Sono tanti gli sbocchi sul mare con un passato diverso tra loro, un presente difficile ed un futuro incerto

Gioia Tauro e la Calabria delle occasioni mancate

Reggio Calabria (*nostro servizio*). Calabria terra di porti. Finestre dalle quali è possibile guardare l'Europa, il Nord Africa, l'Oriente e l'Occidente.

Sbocchi sul mare con un passato diverso tra loro, un presente difficile ed un futuro ancora incerto. I più importanti sono: il porto industriale di Gioia Tauro che è il più grande scalo commerciale del Mediterraneo e quello di Reggio Calabria, sede della direzione marittima della Regione con una vocazione variegata: in parte commerciale, in parte industriale, in parte collegata alla nautica da diporto. Collegato con Messina, le isole Eolie e Malta, il porto di Villa San Giovanni, collega il traffico ferroviario ed il traffico stradale tra Calabria e Sicilia.

Si aggiungono alla lista il porto di Vibo Marina, con vocazione turistica, commerciale ed industriale, il porto turistico di Tropea, il bacino mercantile, per la pesca ed il diporto costituito dal porto di Crotone, e anco-

ra il grande scalo, commerciale e peschereccio rappresentato dal porto di Corigliano. Altri due scali turistici e pescherecci sono presenti a Ciro Marina e a Palmi.

Un'economia notevole gira intorno a queste infrastrutture, che dovrebbero avere una ricaduta occupazionale altrettanto rilevante. Anche se per ora non è così.

Andiamo al porto di Gioia Tauro. La sua costruzione inizia negli anni Settanta e viene concepita come funzionale al servizio degli insediamenti industriali pianificati dal Governo per la realizzazione in Calabria del quinto centro siderurgico italiano (probabilmente uno dei più sbagliati investimenti pubblici, considerando la vocazione turistica del territorio).

All'inizio degli anni '80 si arresta il programma dei lavori per la crisi del comparto siderurgico. Lo scalo viene riconvertito da porto industriale a polifunzionale. La prevalenza della tipologia del

traffico container affermata alla fine degli anni '80 e la particolarità della posizione, lungo la direttrice Suez - Gibilterra e al centro del Mar Mediterraneo, sono la premessa per far diventare il porto di Gioia Tauro il più grande terminal per il transhipment di contenitori e merci presente in Italia e uno dei più importanti nel bacino del Mediterraneo.

Oggi l'infrastruttura si

proroga della cigs da parte della Medcenter, la più grande società attiva nel porto, proroga che interesserà circa 400 addetti (finora 355 con punte a rotazione di 436), a causa del ridotto volume dei traffici.

Fiorenza insiste sull'importanza "dell'abbattimento delle tasse d'ancoraggio (circa 9 milioni di euro), da parte della Regione e dell'Autorità portuale, affinché si crei-

Doveva diventare il più grande hub industriale del Mediterraneo ma la crisi lo ha dirottato sul traffico container, ciò nonostante le difficoltà permangono. Fit: proprio a luglio sarà chiesta un'ulteriore proroga della cigs da parte di Medcenter

estende per 4.400.000 metri quadri, esclusi gli spazi acquei, ed è un punto d'incontro fra le rotte marittime est-ovest e il corridoio 1 trans-europeo Helsinki - La Valletta.

Però i problemi non mancano. Il segretario generale della Fit Cisl Annibale Fiorenza ci conferma che la crisi iniziata a metà del 2010 non è finita: a luglio sarà chiesta un'ulteriore

no le condizioni perché il Gruppo Contship e Soci (Msc e Maersk), faccia di più per aumentare le movimentazioni (oltre gli annunciati 40 mila settimanali), ridimensionare le ore di cassa integrazione e concretizzare gli investimenti per migliorare l'operatività e la competitività del terminal".

Facciamo un passo indietro. Era ottobre 2011 e veniva approvato dal-

la Giunta Regionale il "Masterplan per lo sviluppo della portualità calabrese" proposto con l'obiettivo di programmare interventi di potenziamento o ammodernamento delle infrastrutture portuali esistenti in una Calabria concepita come parte di uno spazio unico europeo.

Il masterplan evidenzia la necessità della creazione di un sistema portuale efficiente, basato sul connubio mare-terra, dove il porto diventa "porta di accesso al territorio", nell'ambito di un progetto orga-

nizzato secondo sistemi (le cosiddette "porte della Calabria"), sottosistemi e ambiti territoriali. Si privilegiava in particolare l'obiettivo della realizzazione di circa 9 mila nuovi posti barca. Sono trascorsi quasi quattro anni, c'è stato il cambio del governo regionale, ma ancora oggi molti obiettivi sono da raggiungere.

"Il Governo regionale -

afferma il segretario generale Cisl Calabria, Paolo Tramonti - deve attivarsi per investire le risorse comunitarie disponibili e per attrarre investimenti nell'area portuale rimuovendo i lacci e laccioli che fino ad oggi hanno impedito di utilizzare le risorse dell'Accordo di programma quadro del 2010 e ritardato l'istituzione della Zona Economica Speciale". E ancora Tramonti continua esprimendo apprezzamento per "la volontà di Msc di realizzare attività manutentive delle navi, previa realizzazione di un adeguato bacino di carenaggio e dei contenitori frigo (reefer) che insieme valgono circa 150 nuovi posti di lavoro. Per la Cisl calabrese - conclude Tramonti - va rilanciato l'intero sistema portuale calabrese attraverso almeno due porti crocieristici regionali, così come previsto nel Patto per la Calabria sottoscritto di recente tra le organizzazioni sindacali regionali e Unindustria Calabria".

Elisa Latella





Civitavecchia, il porto sostiene l'economia

E' uno dei più importanti scali marittimi italiani: 17 chilometri di banchine; 13 milioni di tonnellate di merci movimentate; 2 milioni di mq di piazzali; 26 moli operativi. Da poco è anche il primo porto italiano ad imbarcare le auto della Fiat, prodotte nello stabilimento di Melfi, destinate al mercato statunitense. Il porto di Civitavecchia si contende con Barcellona il primato di primo porto del Mediterraneo per il traffico crocieristico e vanta una media di 800 attracchi di nave l'anno. Dal 2005 a oggi ha segnato un incremento di passeggeri del 118% raggiungendo i 2,1 milioni di passeggeri movimentati. La crescita, nel porto di Civitavecchia e nel network laziale gestito dall'Autorità Portuale di Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta, risulta evidente nei numeri. Crescono traffici e occupazione. Ad inizio 2015, soltanto le 35 imprese autorizzate ad operare nei porti del network (ex art. 16 e 16 bis della legge 84/94) hanno dichiarato complessivamente quasi 1.300 dipendenti, a fronte dei poco più di mille dell'anno precedente e degli 816 del 2013; con un aumento del 18% dell'occupazione (il 55% nell'ultimo anno e mez-

zo); escluse da tale computo le società di servizi di interesse generale, gli enti, le compagnie di navigazione e tutte le altre aziende che operano nel porto e quelle dell'indotto. Il traffico complessivo del network nel primo trimestre 2015 cresce di oltre il 17% rispetto allo stesso periodo del 2014: si sono registrate oltre 4 milioni di tonnellate di merci movimentate contro i 3,4 milioni del 2014. Per quanto riguarda l'effetto economico globale delle attività (crocieristiche, mercantili e altri servizi), che si svolgono in ambito portuale, occupano circa 2.500 addetti oltre a circa 1.500 di indotto, (ossia aziende esterne che gravitano in ambito portuale). Solo il crocieristico totalizza un impatto occupazionale pari a circa 1.800 addetti dei quali 601 sono unità di lavoro a tempo pieno. "Fino a dieci anni fa il traffico-merci era quasi solo al servizio delle acciaierie di Terni che rappresentava il 70% del movimento commerciale - spiega a *Conquiste* Annita Fantozzi, coordinatore Area contrattuale Porti Fit Cisl Lazio. L'accordo raggiunto a fine 2014, che ha salvato produzione e occupazione delle Acciaierie, ha comunque comportato ricadute negative sul transito merci

che si è ridotto notevolmente. Poi è subentrato l'arrivo del carbone che alimenta la nuova centrale Enel di torre Valdaliga nord e la conseguente esportazione di ceneri da utilizzare nei cementifici, che fruttano ad Enel 80 milioni di ricavi l'anno. La svolta si è avuta con i 950 milioni investiti nel rinnovamento del porto, per cui nuovi fondali e nuovi attracchi per le navi da crociera, nuove infrastrutture per la manutenzione delle grandi navi che hanno portato a Civitavecchia l'hab mediterraneo di Royal Caribbean e la nuova marina per il diporto. Elemento importante, infine, per lo sviluppo delle crociere e del turismo arriverebbe dal completamento della Orte-Civitavecchia, con il collegamento all'asse viario nord-sud dell'A1 e verso l'Adriatico. Ciò aprirebbe nuovi scenari verso le città d'arte della Toscana e dell'Umbria". Ma il volano dell'economia di un porto - puntualizza il coordinatore Fit - non sono solo le infrastrutture ma anche la logistica. Fondamentale, infatti, "l'accordo sottoscritto proprio tra Autorità portuale e Fiat, grazie al quale il Porto di Civitavecchia è stato scelto come imbarco di partenza per le Jeep Chrysler prodotte nello stabilimento

Fiat di Melfi e dirette al mercato Usa. Così Civitavecchia ha aperto le sue prime rotte transatlantiche verso Halifax e Baltimore fino a New York". Si tratta di un'intesa determinante che movimenterà nello scalo ben 140 mila autovetture l'anno, "cosa che in termini occupazionali - puntualizza Annita Fantozzi - rappresenta un'autentica boccata di ossigeno". Le macchine arrivano in treno e vengono imbarcate sulle navi per essere inviate in America. Il treno che le porta all'imbarco ne trasporta circa 3 mila a settimana, direttamente alle banchine 27 e 28. "Il nostro impegno - conclude Annita Fantozzi - è senz'altro favorire le condizioni per creare nuova occupazione (soprattutto per i giovani inoccupati), oltre che riciclare i lavoratori attualmente in cassa integrazione. Fino ad ora siamo riusciti a mantenere un buon livello occupazionale anche se la crisi si decisamente fatta sentire. Speriamo, anche con la stabilizzazione del mercato delle auto, ormai avviato, che arrivino presto tempi migliori". Intanto è arrivata la notizia che proseguirà il lavoro dell'Autorità Portuale di Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta. Il ministro Graziano Delrio ha infatti fir-

mato giovedì scorso, il decreto che nomina Pasqualino Monti, attuale presidente, in qualità di commissario. Monti dovrebbe traghettare l'Autorità per un paio di mesi, salvo proroghe. Si tratta di una procedura di rito, imposta dalla Riforma dei Porti. Il ministero infatti ha iniziato il commissariamento di Napoli e Gioia Tauro, si attende ora quello di Livorno. A Genova invece Luigi Merlo ha rassegnato le sue dimissioni. "Le nuove infrastrutture realizzate - dichiara Pasqualino Monti - e gli accordi commerciali per i traffici, iniziano a tradursi in nuovi posti di lavoro nel momento più difficile per l'economia del Paese. Sono solo i primi segnali derivanti dall'aver fatto di Civitavecchia il polo dell'automotive e dell'agroalimentare. Presto, per quanto riguarda le auto, dopo il traffico Fca da Melfi verso gli Usa, avremo altre novità positive sia per l'import che per l'export". "Per quanto concerne le crociere, invece, i veri numeri del 2015 cominceremo a vederli da fine mese, soprattutto con il turn-around - continua Monti - che lascia maggiore reddito nello scalo e sul territorio ed è destinato a crescere ancora. Questo grazie agli accor-

di fatti per i rifornimenti delle provviste di bordo, con alcune delle maggiori compagnie, che hanno scelto Civitavecchia come base italiana per la logistica delle provviste. Inoltre, stanno partendo traffici industriali nuovi per il nostro porto: si tratta di merci general cargo, special cargo, macchinari assemblati nel porto e spediti via mare in tutto il mondo. In particolare, il traffico si sta incrementando in tutti e tre gli scali: Civitavecchia +5%, Gaeta +33%, Fiumicino +64%". "Sul fronte del lavoro, nonostante le emergenze occupazionali ereditate dal passato in alcuni ambiti ben definiti, ed a cui si sta cercando comunque di dare una risposta concreta, - prosegue Monti - i numeri sono buoni. La Compagnia portuale ha presentato formale istanza per un aumento dell'organico immediato con 42 assunzioni a tempo indeterminato e 40 a tempo determinato. Ora dobbiamo dare seguito alle azioni intraprese finora, completando le infrastrutture previste dal piano regolatore portuale e dando così ulteriore impulso alla ripresa già innescata, facendoci trovare pronti con spazi, banchine e terminal adeguati".

Cecilia Augella

Lo scalo partenopeo non regge il confronto con gli altri europei con conseguenze finanziarie ed occupazionali

Napoli affonda nel nanismo economico

Napoli (nostro servizio). Se mettessimo il porto di Napoli di fronte agli altri europei ed extra europei potremmo parlare di un “nanismo” economico. Un “nanismo” che incide sia sulle entrate finanziarie che sull'occupazione.

L'area strettamente portuale è di circa 4 chilometri e va da Vigliena al Molosiglio, comprendendo anche il porto di Sannazzaro, detto di Mergellina, sussidiario al porto napoletano.

Vigliena è una zona nel quartiere partenopeo di San Giovanni a Teduccio. È stata interessata da insediamenti industriali fin dall'800, considerata come un prolungamento naturale del Porto di Napoli, raggiungendo notevoli livelli di sviluppo negli anni '50 grazie ai finanziamenti del Piano Marshall e per quelli di aziende come la Cirio, la Corradini, la Q8, l'Enel, l'Agip. Molte di esse negli anni '70 sono entrate in crisi e sono state costrette alla chiusura con tutto ciò che ne è conseguito per il degrado del quartiere e per l'occupazione.

Il Molosiglio, dalla spagnolo “molosillo”, significa “piccolo molo”. Su quest'area c'è un parco pubblico con giardini progettati e realizzati negli anni '20 dopo i nuovi programmi urbanistici per la litoranea di Napoli.

L'Autorità portuale ha esteso la sua competenza anche al porto di Castellammare di Stabia. E dovrebbe espandere le competenze anche a quello di Torre Annunziata per costruire un unico sistema portuale integrato del Golfo di Napoli.

L'unione potrà fare la forza economica della Campania.

Ma su tutto questo c'è da la lunga (circa 3 anni) “spada di Damocle” del commissariamento. Una storia lunga che ha visto la politica locale e nazionale disinteressate al porto napoletano. “Attualmente - dice Gennaro Imperato, coordinato-

re regionale del settore portuale della Fit Campania - il commissario straordinario dell'Autorità portuale è l'ammiraglio, comandante della Capitaneria di Porto, Antonio Basile. Ha i pieni poteri propri di un presidente ma un peso politico più basso, visto che non può programmare e governa a tempo determinato. Tutto questo impedisce una crescita dello scalo”. Il porto si dimostra non più appetibile e competitivo, come un tempo, a causa di limitazioni infrastrutturali che, negli ultimi anni, hanno provocato un calo dei traffici commerciali. Motivo?

Fondali bassi, mancanza di collegamenti con gli interporti, poca propensione a programmare le attività dello scalo, mancanza di una seria attività promozionale per rilanciare il nostro Porto “Se vogliamo essere concorrenziali - sostiene il sindacalista Fit - dobbiamo adeguarli alle necessità reali e concrete. Le im-

prese devono fare fronte ad una concorrenza agguerrita che si è sviluppata sui mercati nazionali ed internazionali”.

E per lo sviluppo portuale l'Unione europea ha stanziato 154 milioni di euro. Ma pochi di questi soldi sono stati spesi.

In questo “nanismo” si inseriscono le tante vertenze che riguardano il terminal Conateco, il Terminal Soteco,

Fondali bassi, mancanza di collegamenti con gli interporti, poca propensione a programmare le attività: sono queste per la Fit le principali limitazioni infrastrutturali che rendono poco competitivo questa realtà

la Compagnia portuale Culp, la Servizi Ise e tante altre.

Centinaia di lavoratori diretti e dell'indotto sono sempre sull'orlo della crisi. Basta un passo falso delle imprese per ritrovarsi senza occupazione.

Per la Conateco e la Soteco nessuno ha ascoltato le denunce fatte dal sindacato e dalle aziende che cercavano

di dare l'allarme nei confronti delle istituzioni che sembrano d'accordo nel dire che il porto non deve morire. La fuga di uno dei più importanti armatori come Ignazio Messina verso lo scalo di Salerno o del Consorzio cinese Cosco che ha investito e continua a farlo nel Pireo è importante. La Società, infatti, lamenta l'impossibilità tecnica di attraccare a Napoli con navi che portano

container da 8 mila Teu, ovvero quelle più usate da armatori a livello mondiale per abbattere i costi di trasporto.

Oggi la Conateco in crisi profonda economica e lavorativa ha avviato le procedure di licenziamento per 101 lavoratori. I sindacati, per scongiurare tutto questo, hanno chiesto un tavolo istituzionale ur-

gente presso la Regione Campania con tutti i soggetti interessati: Comune, Prefettura, Autorità Portuale, sindacati. Obiettivo primario: la salvaguardia occupazionale.

Discorso simile va fatto anche per il Terminal Container Soteco. I lavoratori, nel corso degli ultimi anni, si sono visti decurtare alcuni emolumenti economici di notevole rilevanza per scongiurare soluzioni più drastiche.

La soluzione sindacale è stata condividere con loro il ricorso ad ammortizzatori sociali perché anche qui, come sostiene l'azienda,

pur troppo il problema è l'escavo dei fondali.

Alla Soteco regna un clima cupo, di grande preoccupazione per un futuro ancora incerto, rispetto ad una ripresa imminente dei traffici commerciali.

La Servizi Ise i cui lavoratori si sono ridotti a solo 11 unità arrivano da un biennio di cassa integrazione guadagni a ze-

ro ore. All'orizzonte sembra ci sia la fine di questo calvario e finalmente il sindacato spera di far ripartire lo scalo ferroviario strategico per il porto di Napoli.

Il porto poi potrebbe utilizzare due interporti. Uno a Marcianise (Caserta) e l'altro a Nola (Napoli) ma non distante dalla provincia di Avellino (dove si può utilizzare l'autostrada). La Culp, compagnia portuale ex art. 17 ormai conta un organico di sole 77 unità rispetto alle 111 iniziali del bando di gara, la cui scadenza è il 2017.

Il fabbisogno dei turni negli ultimi anni è calato notevolmente. Ci sono stati interventi di esodo incentivante da parte del consiglio d'amministrazione che hanno inciso poco per risollevare le sorti aziendali. “Con l'inserimento del comma 15 bis all'articolo 17 della legge 84 del 1994 - spiega Imperato - il legislatore ha individuato una ulteriore possibile destinazione del gettito delle tasse portuali che potrebbe dare respiro alle casse societarie che continuano a racimolare perdite di anno in anno, visto che purtroppo il monte turni continua a calare in maniera preoccupante” Si sta lavorando a soluzioni “tampone” pur di salvare i posti di lavoro.

I lavoratori vogliono fare spirito di squadra per invertire la rotta colpa dell'inerzia politica.

In questo quadro si inserisce la questione del contratto nazionale della portualità. Ormai l'ultimo baluardo eretto a difesa delle strutture e dell'occupazione.

Il contratto si sta per rinnovare. Per il sindacato la lotta è impari. Il tasso di sindacalizzazione nel porto partenopeo è basso. “Ci sono imprenditori - conclude Imperato - che continuano a ledere i diritti cardine dello Statuto dei lavoratori”.

Ma la lotta sindacale prosegue. “Il porto di Napoli non deve morire” è il suo slogan.

Luca Tatarelli



Tutta un'altra portualità grazie a merci, crociere e lavoratori dalla professionalità versatile

L'esperienza positiva di Salerno, da qui Fca spedisce auto nel mondo

Salerno (nostro servizio). Nei soli 3,2 chilometri di banchine, rispetto agli 11 del porto di Napoli nello scalo portuale di Salerno si vive tutta un'altra vita portuale. Qui la Fiat ha deciso di farlo diventare il centro di carico e scarico delle sue auto che arrivano da Melfi (Jeep Renegade, Fiat 500) da Pomigliano d'Arco (Panda) dirette ai mercati esteri in Spagna, Sud e Nord America. Ogni nave, dipende dalla sua stazza, imbarca circa 4.000 mila auto.

Ma ci sono anche i prodotti agroalimentari che vengono stoccati ed imbarcati o anche prodotti metallurgici.

Fino a qualche anno fa una linea ferroviaria transitava nel porto diret-

ta in città. Poi è stata smantellata dopo un gravissimo incidente avvenuto nel centro di Salerno.

“La nostra ricchezza - dice a Conquiste, Antonio Carpentieri coordinatore del settore porti della Fit di Salerno - sono proprio le merci. Certo ci sono anche le crociere che portano sviluppo economico e nello stesso tempo fanno sì che il turismo crei un forte legame con la città”.

Rispetto a Napoli la situazione occupazionale è migliore. Dice Vincenzo Sabbetta, lavoratore della Culp e delegato della Fit: “Ci occupiamo a bordo e sottobordo di tutte le attività. Lavoriamo su turni per 365 giorni l'anno. A Natale il porto chiude alle 17 della vigilia e

riapre alle 7 del giorno dopo. Se necessario lavoriamo in tutte le festività”.

I lavoratori sono legati, infatti, agli orari di arrivo delle navi e, per forza di cose, devono essere capaci a svolgere tutte le attività.

Ogni impresa portuale gestisce le proprie merci. Il problema sono gli spazi.

Ormai lo scalo di Salerno è saturo, non può più accogliere altre merci, in aggiunta a quante ne riceve oggi. Qui l'Autorità portuale funziona. L'impegno della dirigenza ha fatto sì che fossero finanziati 150 milioni di euro (fondi europei Pon Reti e Mobilità 2007-2013) per fare una galleria che collegasse il porto alle autostrade, in modo da ridurre i

tempi di entrata in città e nello stesso tempo decongestionasse il traffico.

Ma la magistratura salernitana è intervenuta per un piccolo crollo in una parte della galleria, sequestrando i cantieri di Porta Ovest (gli stessi cantieri erano stati sequestrati nel 2014 dai carabinieri del Nucleo operativo ecologico che sigillarono gli impianti di produzione del calcestruzzo e la frantumazione degli inerti, oltre a sequestrare una ventina di mezzi).

La Procura indaga per crollo colposo per la deformazione di sbarre di contenimento del calcestruzzo per il sostegno delle paratie che tengono ferme le gallerie.

L.Ta.



Rapporto Studi Ricerche Mezzogiorno: più infrastrutture per accrescere il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo

Risorsa Mare Nostrum

Napoli (nostro servizio). Quando dal 30 d.C. l'Impero romano si estendeva dalla Penisola iberica fino all'Egitto venne coniato per il Mediterraneo il termine Mare Nostrum. Un segno di possedimento che si è tramandato nella storia, nella politica, nell'economia, nella cultura fino ad arrivare agli anni 2000.

Anni importanti per i traffici marittimi. Negli ultimi 13 anni si è registrato infatti un +123% di crescita del traffico merci. Il 19% dei commerci su acqua passa dal Mare Nostrum (era il 15% dieci anni fa).

Sempre dal punto di vista economico il 33,7% del valore aggiunto del mare è prodotto nel Mezzogiorno (parliamo di ben 14,7 miliardi di euro) con un'opportunità di lavoro per il 38,6% di persone.

I porti del Mezzogiorno movimentano il 45,7% del traffico container ed il 47% di quello merci.

Nel rapporto di Srm (Studi Ricerche Mezzogiorno, Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) sono stati analizzati i fenomeni che stanno modificando gli assetti logistico-portuali europei e dell'Italia.

“Il nostro Paese - si legge nel dossier - dispone di un importante patrimonio infrastrutturale ed imprenditoriale in merito che va migliorato per essere più competitivo. Il nostro sistema portuale mantiene una posizione di rilievo nell'ambito del Mediterraneo, in termini di volumi di merci movimentate, ma, salvo eccezioni, sta attraversando una fase di stallo”.

Per l'Italia sono strategici l'integrazione infrastrutturale ed intermo-

dale, l'attrazione di investimenti dall'estero ed in questo ambito le free zones possono essere un fattore determinante, la logistica come asset principale per lo sviluppo del Sud da considerarsi al centro dell'agenda competitiva e dei suoi piani di investimento.

L'analisi della Srm su alcune aree portuali europee, nordafricane ed asiatiche, evidenzia come le aree portuali del Mediterraneo (sponda Est, Ovest e Sud) siano arrivate, nel 2014, a detenere una quota di mercato container del 33%, acquisendo il 6% dal 2008, contro il 42% del Northern Range che ha perso il 5%.

Tra le nuove direttrici strategiche si segnalano i passaggi Nord-Sud, provenienti dal Mediterraneo e diretti verso il Golfo ed il Medio e l'Estre-

mo Oriente che sono aumentati tra il 2001 ed il 2004 del 160% mentre la direttrice inversa è aumentata del 92%. Un'area che conferma la sua forza operativa è quella del Golfo arabo. I passaggi dal Canale di Suez da Nord verso Sud e diretti verso il Golfo sono aumentati negli ultimi 14 anni (2001-2014) del 339%. Sempre nello stesso periodo i passaggi Sud-Nord provenienti dal Golfo sono aumentati del 175%. Parliamo di un totale di oltre 320,9 milioni di tonnellate di merci.

Quale sarà il futuro? Le grandi alleanze navali Maersk, MSC ed Ocean Three assumeranno un ruolo importante nelle rotte container, specie nel Mediterraneo. Nella direttrice Asia-Mediterranea-Asia (una delle più frequentate del mondo) queste due alleanze

controlleranno rispettivamente il 39% ed il 27% del traffico. Sarà importante anche il ruolo degli accordi che nella rotta Asia-Nord Europa andranno ad acquisire una quota di mercato rispettivamente del 23% e del 26%.

Le rotte verso le coste americane vedranno prevalere le quote di mercato verso la Costa Ovest del 34% e del 36% verso la Costa Est.

Oltre agli storici competitori del Nord Europa, altre realtà portuali stanno affacciandosi in modo aggressivo nel Mediterraneo. Basti pensare a Tangeri in Marocco che sta registrando performance di traffico merci in continuo crescendo. Ha chiuso il 2014 movimentando oltre 3 milioni di Teu con un aumento sul 2013 del 20,7% (l'aumento del 2013 rispetto al 2012 era stato

del 40%) ed ora ha una quota di mercato del segmento, nel Mediterraneo, di circa il 10%. Da segnalare anche i porti del Pireo che tra il 1995 ed il 2013 è cresciuto del 400% movimentando 3,1 milioni di Teu, Algeiras del 300% (4,3 milioni di Teu) e Port Said del 1500% (4 milioni di Teu). E di fronte a questi giganti i porti italiani fanno la parte dei nani.

In termini di interscambio nel 2014 sono stati movimentati via mare oltre 220 miliardi di import-export, spostando il 29,6% delle merci complessive in valore. Il dato nazionale sull'export vede l'Italia trasportare il 27% delle merci via mare. Si sale al 50% per il Mezzogiorno con punte del 56% per la Liguria e 40% per la Campania. Per le Isole questa percentuale supera il 90%.

Luca Tatarelli

Le zone costiere sono tra le più colpite dalla crisi. Eppure le occasioni non mancherebbero come racconta Livorno

Toscana, sospesa tra l'abisso e la rinascita



Livorno (*nostro servizio*). Sospesa tra l'abisso e la rinascita. Vive così, oggi, la Toscana dei porti, in bilico tra le difficoltà degli ultimi anni e una pioggia di milioni attesa nei prossimi. Che potrebbero far uscire dalla crisi la costa, che è stata l'area toscana più colpita dalla crisi.

I numeri parlano chiaro: le merci transitate nei porti toscani sono passate dai 31 milioni di tonnellate del 2007 a circa 22 milioni del 2013 (-30%); i passeggeri sono scesi da 12 milioni nel 2007 a 7,8 milioni nel 2013 (-35 %); nel 2013 si è registrato un -7% di imprese, -8% di occupati, -10,9 % delle ore lavorate.

Sui porti toscani però ci sono progetti importanti con la possibilità di investimenti per oltre due miliardi complessivi. "Tanti soldi - dice Stefano Boni, segretario generale della Fit Toscana - ma bisogna passare dalle parole ai fat-

ti. Gli stanziamenti ci sono, i progetti anche: ora vanno realizzati! Vanno potenziati i porti e fatti i collegamenti per metterli in collegamento con l'interno. Così possiamo rimettere benzina nel motore del pezzo di Toscana più disastroso dalla crisi e al tempo stesso offrire quelle strutture logistiche di cui il sistema produttivo toscano ha bisogno da anni. Questa partita non possiamo sbagliarla."

Il porto più importante, per volumi, è quello di Livorno dove, spiega Boni "Dopo anni si dovrebbe partire con l'ammodernamento, con una forte specializzazione sul comparto container." Prevista una nuova organizzazione logistica e infrastrutturale con ampliamento delle banchine in modo da poter accogliere anche le grandi navi cargo provenienti dall'Oriente con fondali da 16/18 metri. La Regione si è impegnata per circa 200 milioni

di investimenti, altrettanti dovrebbero venire dall'Autorità portuale, mentre sono ancora da quantificare quelli dal Governo. Ciò senza dimenticare il ruolo importante che Livorno ha assunto come scalo delle navi da crociera.

A Piombino la crisi della Lucchini potrebbe alla fine rivelarsi addirittura positiva, visto che ha innescato una mobilitazione da cui sono emersi progetti importanti. A partire dalla nuova piattaforma logistica agroalimentare realizzata dall'algerina Cevital, la stessa che ha rilevato le Acciaierie e ne riassume tutti i 2.200 occupati, per un investimento complessivo di un miliardo di euro. Prevista poi la realizzazione di un polo nazionale per la demolizione delle navi in grado di dare lavoro a 250 persone. A Piombino inoltre GE Oil&Gas vuole costruire una piattaforma per assemblare moduli per l'estrazione di greggio in mare (strut-

ture alte più di 8 piani e del peso di 4 mila tonnellate) investendo 40-50 milioni e creando circa 350 posti di lavoro. Funzionale a tutti questi progetti l'escavo fino a 20 metri dei fondali, ormai in fase conclusiva, la realizzazione e l'ammodernamento di strade e ferrovie. Un capitolo per cui Governo e Regione si sono impegnati per 240 milioni di euro. "Il porto - dice Boni - deve diventare un 'gate' commerciale e logistico, funzionale all'economia dell'intero territorio e di tutta la Toscana del sud.

E' targato GE Oil&Gas anche il progetto Zakum nel porto di Marina di Carrara. Si tratta anche qui dell'assemblaggio di sei moduli energetici per sfruttare un giacimento di petrolio a nordovest di Abu Dhabi. Attesi 12 milioni di euro di investimenti e 1300 posti di lavoro. Il porto di Marina di Carrara si è sempre caratteriz-

zato soprattutto per la movimentazione di marmi e graniti. Il masterplan dei porti toscani ne prevede ora l'ampliamento, con il potenziamento del porto commerciale e la realizzazione di un porto turistico, funzionale sia allo sviluppo del diportismo nautico, sia alla cantieristica da diporto. In quest'ottica sarà realizzata una nuova gru da 150 tonnellate (costo 3 milioni di euro) e il dragaggio dei fondali a 12,5 metri.

Insomma tanti progetti che danno speranza, su cui incombe però la riforma della legge sui porti. "Il Governo - dice Boni - intende intervenire sulla legge 84/94 senza coinvolgere il sindacato, con provvedimenti di liberalizzazione selvaggia partendo dalla cancellazione delle ex compagnie portuali, fino a mettere in discussione servizi di interesse generale volti alla sicurezza, come i servizi tecnico nautici." Nella

riorganizzazione delle autorità portuali poi si ipotizza che Livorno insieme a Piombino siano accorpate a Civitavecchia e Marina di Carrara con la Spezia. Scelte che non piacciono alla Fit. "Spostare il baricentro da una parte verso la Spezia e dall'altra verso Civitavecchia - dice Boni - ci sembra miope, non si tiene conto delle specificità e dei traffici e si penalizza la Toscana, compromettendone le opportunità di sviluppo. Auspichiamo un intervento della Regione per riaffermare che lo sviluppo passa dalle sinergie e dalla collaborazione e non dalla concorrenza sullo stesso territorio e anche da una discussione seria nelle commissioni parlamentari per affermare un modello efficiente ed efficace lontano dai soliti giochi di poltrone che nulla hanno a che fare con lo sviluppo e la crescita del nostro Paese."

Alberto Campaioli

Genova (*nostro servizio*). “Con quella faccia un po' così/ quell'espressione un po' così/ che abbiamo noi prima andare a Genova”, cantava Bruno Lauzi, genovese ed amante del mare che su questo ha composto varie canzoni. Questa della strofe appena citate con testo di Paolo Conte, piemontese e campagnolo. “Genova per noi”...“È un'idea come un'altra”. Già Genova, con la sua gente...un po' così chiusa e marinara. “Selvati - ca ma che paura ci fa quel mare scuro e non sta fermo mai”. E quando Lauzi per la prima volta la cantò su Rai1 in prima serata, l'annuncio quasi come emblema di Genova sinonimo di mare perché, ovunque in Italia e nel mondo, Genova “è” il suo mare, il suo odore salmastoso che si sente persino in collina ed il suo Porto. Preambolo musicale - artistico - sentimentale perché scrivendo della città della Lanterna non si può evitare di ribadire l'evidenza, e cioè che la città è un tutt'uno con il suo mare e la sua portualità. Antica repubblica marinara, corsara sul mare, città di navigatori e mercanti che si recavano in Paesi lontani, città di Colombo pur figlio non onorato abbastanza, poi porto dei transatlantici fino all'avvento degli aerei, oggi porto di crociere, traghetti, merci e container e località che su mare e porto ha sempre vissuto. Dai remi si è passati alle portacontainer ma lo spirito genovese è sempre quello. E per tale motivo c'è orgoglio dopo avere raggiunto il record mensile di container di tutti i tempi a maggio scorso, quando quelli movimentati nello scalo sono stati nel singolo mese 215 mila. Dato che sbriciola i 215 mila di luglio 2014 mentre l'Autorità Portuale guarda al record solo come punto di partenza. Orgoglio genovese affermato dal presidente dell'Authority Luigi Merlo che incalza il Governo: “Bene, sono molto soddisfatto di questi risultati, ma li considero solo una

Maggio da record: passati 215 mila container. La sfida è una piattaforma logistica integrata

Genova, una città tutt'uno con il porto

tappa. Ora ci auguriamo che il Piano nazionale della portualità e la riforma procedano speditamente per consentire al nostro porto di crescere ulteriormente nel mercato internazionale”.

Partendo dai quasi 940 mila datati 2015 e ricordando che i teus dell'anno scorso (altro record) sono stati 2,172 milioni, con un più 9,3 per cento rispetto al 2013. Soddisfazione condivisa da Ettore Torzetti, segretario generale aggiunto di Fit Cisl Liguria, che esalta le eccellenze dello scalo che hanno reso possibile ottenere il risultato: Sec, Terminal Container, Vte, Industrie Rebora

dell'imprenditore Spinelli, diventato famoso soprattutto per essere stato presidente del Genoa, titolata ed antica squadra di calcio locale. Torzetti ricorda poi altre realtà, dice, “che operano in modo egregio all'interno del Porto di Genova”, come il Terminal Rinfuse liquide e solide, gli armatori Messina, le stazioni marittime terminal di crociere di prestigio, ma anche Saar oli minerali e Silomar, la storica Pietro Chiesa e i “camalli”, lavoratori simbolo dello scalo genovese e riuniti nella Compagnia intitolata al loro capo storico del dopoguerra Paride Bantini.

“Il Porto - sottolinea Torzetti - è il numero uno come volano per l'economia genovese”. Per questo si rammarica per quelli che definisce “ritardi che continuiamo a registrare su alcune questioni”. In un porto, assicura il sindacalista Fit, che costituisce “una grande piattaforma logistica nazionale con potenzialità che in giro per Italia e Europa non esiste”. Porto attiguo all'aeroporto, per cui “con investimenti e interventi infrastrutturali potrebbero servire anche il sistema portuale e formare quella piattaforma logistica che ha già ferrovia, autostrada, imprenditori di estrema

estrema eccellenza”. Ecco la linea ispiratrice di Ettore Torzetti, basata sul fatto che “con queste caratteristiche si potrebbe pensare ad una piattaforma logistica non indifferente, utilizzando aree che ci sono e rischiano di non essere utilizzate, come quelle delle ex acciaierie”. Insomma “un centro intermodale della portualità” per la quale occorre però agire in fretta, secondo il segretario aggiunto Fit Liguria, che insiste: “non possono esserci ritardi su questioni infrastrutturali; se non si decide in tempi rapidi lo spostamento della diga, non ci saranno le condizioni per ospitare le mega navi da 14 - 16 mila contenitori. Se non ci sarà dragaggio saremo costretti a fare a meno del gigantismo navale e senza intervento sulla diga non si potrà permettere la rotazione della navi e questo avrà ripercussioni sulla competitività”. Analogo danno a quella che è una piattaforma di caratura mondiale può “derivare se non si accelerano i tempi sull'attuazione del piano regolatore, tiene a far rilevare Torzetti, che indica ben definite infrastrutture delle quali il porto e la città hanno bisogno: “Terzo Valico ferroviario, la cosiddetta bretella e quanto concorra a far portare via la merce dal porto”. E tutto ciò o viene realizzato in tempi adeguati, oppure “pur continuando ad incamerare record - argomenta il cislino - non si sarà pronti a competere con i porti europei verso i quali bisogna recuperare il tempo perso”.

Dino Frambati



Genova (*nostro servizio*). Triade di porti importanti la costa ligure, con Genova, Savona e La Spezia. Ma pure di porticcioli perché occorre ricordare come la regione più marinara d'Italia sia anche costellata di attracchi per piccole imbarcazioni da diporto. Minimissime realtà portuali ma che, tuttavia, nell'arco regionale, significano molte centinaia di posti di lavoro. Mentre la “triade” detta sopra, oltre a Genova regina, spazia da Ponente a Levante con Savona e La Spezia “ali” del capoluogo. Efficienti ed in crescita, rappresentano probabilmente uno dei pochi settori che sta resistendo pur con difficoltà alla crisi generale. “Non c'è solo Genova”, rivendica infatti Roberto Speranza, della segreteria regionale con dele-

La regione più marinara d'Italia vanta moltissima occupazione anche grazie alle piccole marinerie

Savona vince grazie all'hub Costa Crociere La Spezia tiene nonostante la zavorra burocrazia

ga al territorio di Savona per Fit Cisl. “Savona - dice - ha particolari caratteristiche che portano gli attracchi portuali ad essere appetibili, con due terminal: Savona e Vado Ligure, sotto unica Autorità Portuale”. Ma soprattutto Savona ha uno storico bacino diventato da alcuni anni autentico hub di Costa Crociere e su questo si è sviluppato fortemente. “Ha fondali molto alti - spiega Speranza - e quindi adatti a navi di una certa stazza”. Il risultato è di oltre un milione di crocieristi perché l'arrivo di Costa, “insperato”, ricorda il

sindacalista, è stato meritato perché “costruito attraverso impegno portuale”. E colto come forse meglio non si poteva in uno scalo marittimo nato come mercantile. E per il quale si potrebbe dire...c'era una volta, visto che le rinfuse venivano trasportate in funivia fino all'entroterra, alla Val Bormida. Caratteristica particolare. Carbone, minerali, cereali, legname sono le merci che hanno fatto la storia del porto del Priamar, fortezza simbolo di Savona. Porto poi che era nato per la frutta ed ora occupa un migliaio di addetti, ricorda

Speranza, che aumentano di ulteriori circa 500 se si calcola l'indotto. E l'ambizione nel porto della seconda città ligure non è da poco per il futuro: a Vado c'è la piattaforma Maersk, primo colosso mondiale quanto a container che, assicura Speranza, “porterà sviluppo forte e dovrebbe partire a fine 2017”. Regione parte orientale: ecco La Spezia. Porto in sviluppo e con potenzialità notevoli, afferma Marco Moretti, segretario generale Fit Cisl di La Spezia, tanto che a dispetto della crisi “non ha mandato a casa nessuno;

nessun esubero. Per qualche tempo ha soltanto fermato le assunzioni che però, ora, stanno ricominciando”. A frenarlo però c'è la burocrazia. Mostro italiano che ha impedito finora di realizzare quelle banchine chieste a gran voce da anni da città e porto e per le quali l'Autorità Portuale ha trovato spazi adeguati, dismessi da altri, attigui allo scalo marittimo. “Permettere - bbero l'attracco della grandi navi - sostiene Moretti - ed avremmo possibilità di attrarle”. Senza queste, dichiara il segretario spezzino Fit Cisl, il porto ristagna, ul-

teriormente appesantito dalla linea ferroviaria Pontremolese a binario unico e che si attende con ansia venga raddoppiata per servire adeguatamente il porto e farlo crescere. Infrastruttura fondamentale per i molti spezzini. “Il porto - commenta il leader Fit Cisl di La Spezia - è realtà fondamentale per la città, dando lavoro, tra diretti e indotto, a circa 1.500 persone”. La storia dello scalo lo raffigura essenzialmente come mercantile; così è nato e quella delle merci pare una sua vocazione primaria anche se il mondo della crociera si sta affacciando con sempre maggiore insistenza nella realtà portuale.

D.Framb.

Il sindacato denuncia l'assenza di politiche mirate e di infrastrutture capaci di dare slancio a risorse strategiche

Storie di mare: da Palermo a Trapani

Palermo (*nostro servizio*). Il forte legame fra Palermo e il suo porto, risulta subito evidente dal nome della città, Panormus, tutto porto. È attorno allo scalo che si sviluppa il centro abitato del capoluogo siciliano, per la città rappresenta un punto nevralgico da dove passano migliaia di auto e passeggeri. Se i traffici di merci e viaggiatori hanno segnato un calo negli ultimi mesi, da marzo da quando è crollato il viadotto sulla A19 che ha reso difficile raggiungere il capoluogo, a segnare il boom lo scorso anno è stato il traffico crocieristico, 465.777 i transiti contro i 368.130 del 2013, 32.895 i crocieristi imbarcati contro i 20.812 dell'anno precedente, 33.040 gli sbarchi, 22.057 nel 2013. Un punto di partenza per sperare di trasformare in realtà i progetti di rilancio e sviluppo dell'area "tutto - spiegano dall'Autorità portuale -, nonostante il contesto di instabilità e di diffusa incertezza, mentre in gran parte dei porti italiani i numeri sono stati preceduti da dei 'meno' significativi, un anno il 2014 in cui è stato tagliato (e superato) il traguardo del mezzo milione di crocieristi e sono state avviate azioni che daran-

no frutti a medio termine". L'obiettivo del 2015 è quello di confermare il trend positivo che colloca Palermo al settimo posto tra i porti italiani (nel primo semestre del 2014) e al primo tra quelli siciliani per quel che riguarda le crociere. "Continueremo a puntare molto sulle crociere come elemento di sviluppo dei traffici portuali e come opportunità di crescita economica dei territori di riferimento", spiega Vincenzo Cannatella presidente dell'Autorità portuale palermitana. E i progetti per migliorare la struttura non mancano anche se a rilento. "Nel prossimo triennio verranno migliorate le strutture portuali esistenti, sarà completato il restyling del terminal crociere, poi il rilancio della cantieristica navale che, nell'ambito delle dinamiche sociali e occupazionali di Palermo, conserva una notevole rilevanza economica". Ma per questo obiettivo è necessario attendere il rilancio del cantiere navale di Fincantieri che attende ancora il bacino da 80 mila tonnellate. Fra i progetti, le aree di interfaccia con attività a uso misto porto-città, in cui potranno essere attuati progetti di architettura contemporanea, "futuri simbo-

li della nuova qualità della linea di costa urbana". "Palermo - aggiunge Cannatella - ha un'alta concentrazione di beni culturali nella città storica, a due passi dal porto l'obiettivo così è aprire alla città e a forme di partenariato con vari settori, quelli della cultura, del turismo e del tempo libero per offrire nuove possibilità ai crocieristi". Sul fronte occupazionale, al porto di Palermo, non tutti dormono sogni tranquilli. Gli operai in tutto sono circa 600, fra società di servizi di varia natura, dalla pulizia a carico e scarico, etc. A vivere in difficoltà sono i dipendenti di due imprese in passato sequestrate per infiltrazione mafiosa. "In particolare una di queste con 102 lavoratori, vive sempre in bilico - spiegano Amedeo Benigno segretario Fit Cisl Sicilia e Nino Napoli segretario Fit Cisl portuali - da tempo siamo impegnati in tavoli che mirano alla tutela di questi lavoratori. Ma per tutelare tutti serve impegnarsi nel rilancio dell'infrastruttura". A mancare, secondo il sindacato, "è un'area organizzata per ospitare i passeggeri in attesa di imbarco, spazi adeguati da assegnare alle forze dell'ordine per i controlli sui traffici. Riteniamo inoltre

non sia più rinviabile l'approvazione del Prp il piano regolatore del porto ancora oggi soggetto a rimpalli e rinvii da un ufficio ad un altro, e che consentirebbe la realizzazione di nuove strutture, strategie mirate ad ampliare i traffici che, in questi ultimi mesi si sono ridotti anche a causa del crollo del viadotto sulla A19". "Da anni inoltre - continuano Benigno e Napoli - la stazione marittima è nel degrado chiusa da anni, i lavori appaltati avevano preso il via ma la ditta appaltatrice ha abbandonato il cantiere. Realizzare questo spazio darebbe decoro al porto e aumenterebbe la sua funzionalità". E c'è la riforma dei porti "il piano strategico della portualità produrrà, così com'è, gravi danni per il mondo del lavoro nel settore con una grave deregolamentazione all'interno di tutti i porti italiani fino ad oggi luoghi regolati da norme certe, ora messe in discussione. Non resterebbe di certo a guardare, le istituzioni locali e nazionali si rendano conto quanto i porti siano strategici per il rilancio dell'economia dei territori". E di progetti per il rilancio, l'Autorità portuale dichiara di averne tanti. Dal-

le opere per il dragaggio, ferme da 40 anni, alla definizione proprio della stazione marittima e gli impianti fognari ed elettrico per portare l'energia sulle navi ed abbattere i consumi delle stesse e l'inquinamento atmosferico. Fra i progetti già realizzati c'è l'interporto di Termini Imerese, gestito sempre dall'Autorità palermitana, con piazzali nuovi illuminazione e videosorveglianza. Una infrastruttura il porto di Palermo, che è cuore pulsante della città, come dimostrano anche le vicende storiche, nel corso dei secoli, le configurazioni dell'agglomerato urbano e del suo porto si sono reciprocamente condizionate. È con la conquista araba (830 - 1071 dopo Cristo), che il porto di Panormus divenne centro di gran parte del traffico tra i paesi arabi del Mediterraneo. All'inizi dell'800 il grande sviluppo dei traffici marittimi raggiunge il boom replicato nel 1839 con 677 bastimenti che fecero assumere al porto di Palermo un ruolo di prestigio a livello internazionale. Quel boom che si vorrebbe riproporre oggi sfruttando al massimo le potenzialità dell'area, per ridare alla città di Palermo, una speranza di rinascita. Non gode di buona salute nemmeno il porto di Trapani, dove negli ultimi anni si registra una riduzione di occupati fra i lavoratori portuali pari a circa il 40%, personale posto in mobilità, mentre buona parte si trova in cassa integrazione per l'assenza di traffici, ridotti per via della mancanza di infrastrutture. Si attendono ancora i lavori per il dragaggio dei fondali che arrivano a 8 metri mentre sarebbe necessaria la profondità di almeno 12 per consentire alle navi con un pescaggio maggiore di poter entrare ed approdare. Manca un'autorità portuale, e politiche che mirino alla valorizzazione e gestione del territorio e della costa. "Non è possibile che per scali così importanti e strategici per le due città e per il loro tessuto economico - commenta Daniela De Luca segretario generale Cisl Palermo Trapani - le opere si facciano attendere, serve una politica di rilancio che dia ai porti delle due città il lustro che meritano". Storie che si ripetono, in città come Palermo e Trapani che potrebbero vivere di "solo mare".

Angela Di Marzo



Cisl e Fit etnee: va potenziata l'intermodalità. Intanto avanza una proposta: il Porto dello Ionio, da Messina a Gela

A Catania è dilemma tra commercio e turismo



Catania (*nostro servizio*) L'Etna, il Barocco. E il gruppo dei Silos, i "granai" appena trasformati con la street art in un monumento del XXI secolo. Il Porto di Catania fa parte integrante del paesaggio urbano del capoluogo etneo. A chi si avvicina alla città dalla parte del mare appare quasi come un unicum con il resto dell'architettura e del paesaggio alle sue spalle. Nel tempo, il "porto emporio" della Catania dallo spirito fenicio si è trasformato in uno degli scali fra i più importanti della Sicilia. E ha avuto sempre un posto di rilievo non solo nell'economia catanese. Vi fanno riferimento almeno sei dei nove territori isolani. Le cui merci vanno ai mercati nazionali e internazionali grazie ai collegamenti marittimi assicurati dalle maggiori compagnie di navigazione italiane. Ma il Porto è sempre stato diviso dall'eterno dilemma della sua funzione:

commerciale o turistica? E non solo. Il decreto 7 marzo 2001 dell'assessore regionale per il Territorio e l'ambiente, lo assegna alla Categoria II, Classe II, con funzione commerciale, servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto. È recente il ruolo strategico nell'accoglienza dei migranti: Catania è stata scelta come base operativa regionale di Frontex per coordinare le operazioni di Triton. Lo scalo etneo appare comunque in crescita. Almeno dal punto di vista commerciale. Le statistiche, aggiornate a dicembre 2014, parlano di movimenti di sbarco, imbarco, movimentazione complessivi di 5.8 milioni di tonnellate di merci: un aumento del 16% rispetto al 2013. Di pari passo, +16%, è aumentato il movimento dei cosiddetti rotabili, auto e altri mezzi.

Ma se merci e mezzi aumentano, a diminuire sono i passeggeri: da traghetto, da catamarano e croceristi nel 2014

si sono quasi dimezzati, -40%. La causa? I costi di ormeggio e dei servizi annessi: troppo alti. E così molte compagnie di crociera hanno preferito altri scali. Un pericoloso segnale al quale l'amministrazione comunale ha cercato di porre rimedio con un nuovo "pacchetto" scontato offerto alle compagnie. Qualche effetto c'è già stato, ma bisognerà aspettare il 2016 per verificare la terapia. Sulla funzione turistica, il Porto vede una grande opportunità. Cosimo Indaco, commissario straordinario dell'Autorità portuale, reincaricato nell'ottobre del 2014, vorrebbe riaprirlo alla città, come avvenuto a Marsiglia, ma con una specificità tutta catanese. Un modello turistico che però deve fare i conti con altre questioni irrisolte.

Prima fra tutte la darsena commerciale. Completata, ma in attesa di ulteriori coperture finanziarie, la darsena non è stata ancora inaugurata. Sono più di 400

metri di banchina con un "pescaggio" di 13 metri. Vi si potrebbero ospitare le grandi navi da crociera di "ultima generazione". Una zona dove le navi potrebbero sostare anche la notte. Lo scalo catanese potrebbe diventare scalo di partenza. Con vantaggi non solo turistici ma per l'economia cittadina.

Poi, c'è il waterfront negato. "Con sbarre e cancelli, il Porto resta ancora fin troppo separato dalla città e nelle mani dei trasportatori" denuncia il Comitato Cittadino Porto del Sole. Un ostacolo alla liberazione definitiva della lunga costa urbana che va dalla scogliera di lave etnee alla sabbia renosa della Plaia. La soluzione? Per il Comitato, resta quella di affidarlo alla gestione diretta del Comune, "e incamerare così nelle casse comunali, grazie ad attività sostenibili quali crocieristiche, diportistiche e turistiche, le rilevanti somme di valuta estera".

Turismo insomma. Più che commercio. L'eter-

no dilemma ritorna. Così vicino al Barocco del centro storico, così centrale nei flussi di merci e passeggeri del Mediterraneo orientale. Ma Catania resta fuori dalla Rete europea Core Network Ten-t. La Regione si è sempre dimostrata inadeguata nel presentare a Bruxelles dei progetti concreti. "Ecco perché - dicono alla Cisl e alla Fit etnee - lo sviluppo passa anche dall'intermodalità territoriale tra porto, aeroporto, interporto e dai progetti per l'Area Vasta e per il Distretto del SudEst. Con il porto di Augusta che potrebbe accogliere il traffico commerciale, connesso com'è ormai con l'autostrada Catania-Siracusa. Ma con un'offerta turistica che Catania deve cominciare a migliorare".

Lo scalo di Augusta, pur in straordinaria crescita, resta però ancora troppo legato alla sua funzione militare. E al vicino polo petrolifero di Priolo. Per la Marina Militare continua a essere una base

strategica. E quasi il 90 per cento del traffico è legato ai prodotti petroliferi.

Ma su tutti pesa la proposta di riforma del ministro Del Rio che punta verso una forte semplificazione del sistema portuale. Con la riduzione delle Autorità portuali italiane in Sicilia resterebbe solo Palermo.

Ancora proposte che però vanno giù al "Tavolo delle imprese", un'aggregazione apertistica guidata dall'imprenditore Giuseppe Ursino, che guarda invece alla costituzione del "Porto dello Ionio", come prima piattaforma del Mediterraneo. Da dove passa il 21 per cento del traffico mondiale. Un sistema formato dai porti di Catania, Messina, Siracusa, Augusta, Pozzallo e Gela.

Realtà che - secondo il Tavolo - possono coesistere, andando oltre la visione campanilistica, e rappresentare la Sicilia orientale in un ideale sistema di area vasta.

Rosario Nastasi

Punti di forza e debolezze di una vera piattaforma logistica naturale del Mediterraneo occidentale

Sardegna, isola del tesoro

Cagliari (*nostro servizio*). L'unica vera piattaforma logistica naturale del Mediterraneo occidentale è la Sardegna. Di fatto unica vera isola italiana. Tutte le altre che dell'insularità hanno i connotati geografici - cioè circondate totalmente dal mare - mancano di un requisito fondamentale secondo i parametri economici moderni: la distanza dalla terraferma. Solo pochi chilometri dal patrio suolo: minuti di navigazione marina, attimi di volo in elicottero, costi irrisori per raggiungere l'attracco più vicino. Basta un porto per collegarle al resto d'Italia e del mondo. Per vivere la Sardegna ha bisogno addirittura di 6 poli portuali dedicati a passeggeri e/o merci e un centinaio di porti turistici. Il "continente" europeo più vicino - quindi l'Italia - si trova a 200 chilometri da Olbia, 300 km da Cagliari, tre quarti d'ora di aereo dalla Gallura, oltre un'ora dal capoluogo dell'isola. La Sardegna è più vicina all'Africa (da cui dista 178 km, tra Capo Teulada e Cap Serrat, in Tunisia) che all'Italia (la distanza minima tra Capo Ferro e Monte Argentario è di 188 km). Questa piattaforma potrebbe essere insieme porto franco integrale, nodo intermodale dei trasporti, "nave-grill" del sistema autostrade del mare e paradiso turistico. Invece niente di tutto questo. Da Regione potenzialmente ricca a territorio con uno dei più alti indici nazionali di povertà, disoccupazione media al 20 per cento, quella giovanile intorno al 50%, 20 mila giovani under 35 negli ultimi tre anni in fuga dalle coste isolane, fino a oggi mancato "eldorado" occupativo, per cercare fortuna all'estero.

Mare e porti sardi un'occasione mancata, almeno fino a oggi. Il polo portuale commerciale Cagliari-Sarroch è in fase calante da diversi anni: era il principale dell'isola, la porta della Sardegna. Ora ha lasciato il primato a Olbia/Golfo Aranci. Lo dicono i numeri: nel 2013 le banchine rossoblù hanno visto sbarcare e partire solamente 343.418 passeggeri. Appena 5.700 cro-

cieristi hanno scelto il porto cagliaritano come stazione e 146.000 per il transito. Poco meno di 490.000 persone "movimentate" nell'ampio perimetro portuale attraversato da via Roma. Olbia ha invece volato alla grande: 3.660.136 passeggeri diventati 3.849.838 con i transiti crocieristi. Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres sono, oggi, i principali scali marittimi della Sardegna. Insieme mettono in fila oltre sei milioni di passeggeri e dodici milioni di tonnellate di merci trasportate e un traffico crocieristico in continua evolu-

zione. Spera anche Cagliari "beneficiaria" - nonostante tutto è questa la parola - dell'imprevista e imprevedibile svolta conseguente agli attacchi terroristici in Tunisia: quello del 18 marzo al Museo del Bardo e il massacro nella spiaggia di Sousse, golfo di Hammamet, del 26 giugno stanno dirottando verso Cagliari diverse navi da crociera: oltre 40 mila turisti dallo scorso mese di marzo; 230 mila entro dicembre 2015.

Il porto cagliaritano è contraddistinto da tre aree: 1) lo scalo passeggeri ormai stabilmente

occupato dalle navi CIN-Tirrenia, in questi giorni completamente finita nelle mani di Vincenzo Onorato, padrone di MobyLines, quindi "signore dei mari" sardi. 2) il porticciolo turistico che si estende dalla zona di fronte al palazzo civico, prosegue fino quasi al Comando Marina, un tempo sede dell'Ammiragliato di "MariSardegna", per riprendere in località "Su Siccu".

3) La terza area è quella ultramoderna e recente, nata da una rivoluzione ambientale nella zona di Cagliari ovest, caratterizzata dal porto ca-

nale cagliaritano, programmato all'inizio degli anni Sessanta dello scorso secolo per supportare decollo e sviluppo dell'area industriale di Cagliari. Un'opera gigantesca che in oltre 30 anni di lavori ha sventrato una striscia sabbiosa - seconda spiaggia naturale dei cagliaritani dopo il Poetto - e divorato tutte le opere costruite dall'uomo (colonie marine e istituti). Un terremoto artificiale per collegare attraverso un canale lungo 2.600 metri il porto esterno con un bacino di evoluzione interno, prossimo alla laguna di Santa Gilla, largo

590 metri e profondo 16 metri. Un'opera perimetrata da quasi 2 chilometri di banchine e da ampi spazi per il carico e scarico di navi container. Inserirsi nelle grandi rotte delle navi container era il sogno degli amministratori del Consorzio per l'area di sviluppo industriale di Cagliari. Tutti in Sardegna credevano e ancora credono nell'isola "piattaforma logistica naturale del Mediterraneo", baciata dalla fortuna di essere soltanto 75 miglia marine distante dalla rotta Suez-Gibilterra e in media 724 miglia dai principali porti regionali del Mediterraneo.

Cagliari nel 2012 ha registrato circa 628.000 teus (misura standard di volume nel trasporto container, corrisponde a circa 40 metri cubi totali) una buona performance con una variazione positiva del 3%, dopo i tempi di magra del 2007 (547.000 teu) del 2008 (308.000 teu) saliti a 702.000 teu del 2013.

Due anni fa performance negativa nel comparto delle rinfuse liquide per i porti di Golfo Aranci, Porto Torres e Olbia: 691.000 tonnellate pari a -41%. Nelle rinfuse solide Cagliari con 59 mila tonnellate ha avuto un calo dell'83%.

Il "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica", recentemente approvato dal Governo, indica finalmente la rotta da perseguire per beneficiare delle frontiere economiche aperte dalla rete dei porti sardi, dove un spazio particolare deve essere trovato per Arbatax porto commerciale industriale - d'estate anche turistico - ormai obbligata a un ulteriore salto qualitativo per diventare la porta girevole della Sardegna centro orientale: aperta verso il Tirreno e verso le zone interne dell'isola. Corrado Pani è il responsabile della segreteria regionale Fit Cisl per il settore porti e logistica. Nei giorni scorsi è stato a lungo impegnato con i colleghi delle altre regioni e con i segretari nazionali a studiare le ricadute della rivoluzione portuale sulle singole realtà locali. "La piattaforma" naturale del Mediterraneo attende di entrare in funzione.

Mario Girau



A ritroso nel tempo ripercorrendo dominazioni e conquiste che si sono alternate nei secoli

Quando il pericolo viene dal mare

Cagliari (*nostro servizio*). "Il pericolo viene dal mare" ricorda un antico proverbio che scolpisce nel libro della saggezza oltre mille anni di storia sarda. Sono venuti tutti dal mare e non sono stati teneri con le popolazioni locali i dominatori della Sardegna. Hanno iniziato i Fenici, poi i Cartaginesi, seguiti dai Romani. I primi due occupando golfi e marine per farne porti sicuri nel loro peregrinare nel Mediterraneo, anche a costo di entrare in conflitto con gli eredi dei nuragici. I romani per occupare le terre, sottraendole con la forza ai pastori, e trasformarle in granai di Roma. Conquistatori anche i Vandali, per circa 70 anni, poi i Bizantini, non certo teneri nell'imporre tasse e oneri ai sardi. Stile pressoché uguale agli "italiani" Pisani e Genovesi. Campioni mondiali di sfruttamento Aragonesi e Spagnoli per quasi quattrocento anni in una Sardegna spopolata dalle epidemie e dall'esosità dei feudatari iberici. Poco spazio di tempo per gli austriaci per far sentire tutto il peso della loro dominazione, molto, invece, per i Piemontesi, unici signori a venir fieramente - ma con scarsi risultati pratici - contestati dai sardi. A causa di queste dominazioni tutte all'insegna del motto "sp-

remi il sardo", il proverbio iniziale è stato spesso trasformato in un altro non meno conosciuto: "Furat chi 'enit dae su mare" (Ruba chi viene dal mare).

Rubavano e razziavano i pirati saraceni che dai primi dell'ottavo secolo dopo Cristo e fino al primo ventennio del secolo XIX periodicamente attaccavano villaggi e cittadine della costa facendo prigionieri centinaia di sardi, da riscattare, in seguito, nei mercati degli schiavi dell'Africa settentrionale. Carlo V nel 1535 ne liberò a Tunisi 1.119 (644 maschi e 475 femmine). Per salvarsi e ritornare a casa due le condizioni principali: abiurare alla fede cristiana e trovare qualcuno - in genere un parente o un ordine religioso - in grado di mettere insieme la somma di denaro richiesta per il riscatto. Azioni piratesche che per alcuni secoli cambiarono la geografia dell'isola praticamente spopolata lungo le coste sorvegliate dalle torri spagnole, punti di avvistamento lungo tutto il perimetro isolano per preparare e coordinare la difesa.

M.G.

Le tappe che hanno portato fino ai giorni nostri l'attività delle marinerie

I porti nell'antichità

Cagliari (*nostro servizio*). L'attività dei porti è fondamentale per la vita di un'isola. Lo sapevano i romani che avevano trasformato Solci (Sant'Antico) nel punto di approdo per smistare il materiale estratto nelle zone minerarie dell'Iglesiente. Carales e Turrus Libisonis (Portotorres) erano i porti di riferimento per le produzioni agricole rispettivamente del Campidano e del Nord Sardegna. Navi

appositamente attrezzate trasportavano a Ostia grano e derrate alimentari. Durante l'impero di Adriano a Cagliari è attestato un *procurator ad ripam*, un procuratore per un tratto di costa, un funzionario incaricato dell'esazione dei dazi doganali e dell'ammasso delle merci. Un ruolo importante nella movimentazione delle merci destinate a Roma è documentato nel terzo secolo per Olbia.

Nel Medio Evo il porto di Cagliari è regolamentato da un "Breve", un documento che disciplina tutte le operazioni possibili e obbligatorie nella rada cagliaritano.

Tra le più severe la disposizione di affidare ai piloti cagliaritani ingresso e attracco delle navi nel porto. Solo gli esperti locali conoscevano pescaggio e fondali del "portus kallaretanus".

M.G.