



LA GAZZETTA MARITTIMA

PUBBLICITÀ
Rivolgersi all'amministrazione
del giornale:
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586 893358
Fax 0586 892324

E-mail: redazione@lagazmar.191.it

Abbonamento annuo Italia €
105, estero via aerea € 170.

Anno LIII n. 74

BISETTIMANALE DI INFORMAZIONI MERCANTILI E DI POLITICA ECONOMICA

Livorno 23 SETTEMBRE 2020

CONSEGNATO AL PREMIER CONTE L'ELENCO DEL MINISTRO DE MICHELI

Sui 30 miliardi, solo i porti Genova e Livorno

Proposta anche la superstrada tra Cecina e Tarquinia - Sul mare solo la diga genovese e la Darsena Europa
labronica sulla quale però le cifre non tornano - Corsini: studio anche una gara "in pendenza di pareri"

ROMA - In attesa che i risultati definitivi incidano (o meno) sull'attuale governo - e ci vorranno giorni per metabolizzare il tutto - si va avanti con i programmi annunciati, che per la portualità e più in generale per la logistica si basano ancora oggi sulle cinquanta opere urgenti da commissariare. Il ministro Paola De Micheli ha presentato l'elenco al premier Giuseppe Conte alla vigilia delle regionali, per un totale di 30



Salone Nautico Genova: l'atteso rilancio o il canto del cigno?

GENOVA - Con la 60ª edizione del Salone Nautico, dal 1 al 6 ottobre prossimi, riparte un nuovo, forte, segnale di responsabilità sociale, determinazione, volontà e saper fare italiani. Questa la premessa della nota ufficiale con cui il salone annuncia la prossima edizione: quanto mai significativa per il comparto, dopo la cancellazione di altri importanti saloni europei e lo "spicciolamento" di tante presentazioni separate da parte dei grandi cantieri. Che peraltro avranno una rappresentativa anche a Genova. Non v'inganni il titolo un po' provocante di questo servizio: l'immagine dello yacht da fantascienza disegnato dall'architetto Pierpaolo Lazzarini (apparso su "Liguria Nautica") di qualche giorno fa da una parte è una

(segue in ultima pagina)

Questo mondo alla fine del mondo

LIVORNO - Non dateci, per favore, dei catastrofisti. Eppure la pandemia dovrebbe averci avvertito che tutto non sarà più come prima. E i proclami che arrivano in particolare dalla nostra

Antonio Fulvi
(segue a pagina 4)

miliardi di euro. In stretta sintesi, per le infrastrutture stradali sono proposti interventi per 8 miliardi e mezzo (ci rientra anche la Tirrenica come superstrada tra Tarquinia a San Pietro in Palazzi per 1.020 ml), per quelle ferroviarie 32.415 ml (compresa la tanto sospirata e contestata Pontremolese) mentre per i porti gli interventi urgenti sono solo due: la nuova diga foranea di Genova (un miliardo) e la Darsena Europa (467 milioni).

*

C'è però quasi un giallo su quest'ultima cifra, che appare dall'elaborazione ANCE dei documenti forniti dal governo. Da dove esce? Per quello che l'AdSP ha anche recentemente ricordato, la Darsena Europa ha già destinati 200 milioni dalla Regione Toscana (impegno personale e molto sostenuto dall'ormai quasi-ex presidente Enrico Rossi), 50 milioni dal CIPE e altri 50 da risorse della stessa AdSP. Il ministro De Micheli ha assicurato l'intervento del suo dicastero per altri 200 milioni circa: complessivamente siamo dunque a 500 milioni

A.F.
(segue a pagina 4)

NOSTRA INTERVISTA A MARCO CONFORTI DI FEPOR

I terminalisti europei nella pandemia del Covid-19

L'analisi dei riflessi della pandemia sui traffici marittimi, sui costi e sui canoni - L'urgenza e le incertezze nelle infrastrutture



Marco Conforti

GENOVA - Fra i relatori dell'attuale edizione di Port&Shipping Tech l'ingegner Marco Conforti, board member di Fepor - l'associazione degli operatori terminalisti europei - vice presidente di Confetra e già per due mandati presidente di

Assiterminal, ha accettato, subito dopo una riunione avuta con i membri europei, di aiutarci ad allargare lo sguardo oltre i nostri confini sugli impatti della pandemia sui traffici marittimi, ma anche a riflettere su impellenti e poco evidenziate necessità.

Ingegnere Conforti, l'emergenza Covid come ha impattato a livello europeo sui traffici e qual è il mood attuale?

A livello europeo la categoria dei
Cinzia Garofoli
(segue a pagina 4)

CAROLI



Hotels

PER UN CONVEGNO DEL PROPELLER CLUB LIVORNO

Cottarelli all'Accademia Navale

Il tema sul Sistema Portuale come fulcro del rilancio del sistema produttivo



Carlo Cottarelli

LIVORNO - "Può il sistema portuale essere il fulcro della resilienza del sistema economico produttivo?" È questo il titolo del convegno promosso ed organizzato dal Propeller Club Port of Leghorn presso l'Accademia Navale, in programma per venerdì 9 ottobre alle 16. Key Note speaker sarà il professor Carlo Cottarelli. Interventi confermati da parte di: ALIS, Assarmatori, Autorità Portuali e di Sistema Portuale, Comando Gene-

(segue in ultima pagina)

Mercintreno nella sede del CNEL

ROMA - Il 13 ottobre presso la sede del CNEL, in Roma, si svolgerà Mercintreno 2020, il Forum sul trasporto ferroviario merci che anche quest'anno riunirà i principali stakeholder del settore per un confronto sul futuro del comparto dopo la crisi sanitaria da Covid-19.

Il principale Think Tank del trasporto ferroviario merci - dice l'annuncio - dunque non si ferma, pronto a dare il suo contributo con una giornata di lavori all'insegna del confronto e delle proposte concrete, capaci di guidare il settore verso un unico progetto di sviluppo condiviso. Tra le tematiche che saranno portate all'attenzione del dibattito: gli effetti della crisi sanitaria da Covid-19, il trasporto delle merci pericolose, le operazioni di ultimo miglio ferroviario, l'innovazione e la nuova occupazione che il comparto è destinato a creare nel rispetto del Green New Deal. L'incontro dovrebbe anche chiarire come, quando e con quali priorità l'Italia potrà avviare quel programma di potenziamento

(segue in ultima pagina)

IL MINISTRO DE MICHELI L'HA ASSICURATO ALLA CDC DI GROSSETO

Corridoio tirrenico, si parte

Sarebbero stati risolti tutti i "nodi burocratici" compreso il finanziamento che è nell'elenco a Conte presentato ufficialmente



Nella foto: Il ministro De Micheli a colloquio con il presidente Breda.

Infrastrutture tra rischi e nuove sfide

LIVORNO - Le circostanze indipendenti dalla volontà si producono con una certa continuità soltanto nei casi in cui la volontà non le contrasta. E quando si parla di porti e infrastrutture - come è successo alla vigilia delle votazioni nella Sala Ferretti della Fortezza Vecchia di Livorno, in un seminario organizzato dall'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale - diventa prioritario mettere dei punti fermi per minimizzare l'impatto di eventi avversi, quali il Coronavirus, e ridurre le incognite che ancora gravano sul sistema economico italiano. Una bella premessa alla nota della stessa AdSP dopo l'incontro.

Occorre sviluppare "una vera capacità di resilienza ai contraccolpi delle contingenze negative significa innanzitutto programmare il futuro con largo anticipo attraverso una visione strategica che tenga insieme progettualità e riforme". È questo il messaggio chiave lanciato dai relatori del convegno.

A cominciare da Giuseppe Surdi, del Gruppo Ricerche Industriali e Finanziarie (GRIF) "Fabia Gobbo" - Luiss Guido Carli, che ha sottolineato come il nostro Paese si muova oggi in un contesto economico complesso: la grande crisi finanziaria, il rimbalzo verso

(segue a pagina 4)

GROSSETO - La campagna elettorale per le amministrative in Toscana si è chiusa giovedì scorso nella sede di Grosseto della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno con un "incontro istituzionale" tra il presidente della Camera di Commercio Breda e il ministro delle Infrastrutture De Micheli. "Si è trattato di una riunione di aggiornamento - ha scritto la CdC in una sua nota - rispetto a quanto era stato delineato nell'incontro

(segue a pagina 4)

CIS
Centro
Internazionale
Spedizioni S.p.A.

IMPRESA DI SPEDIZIONI
OPERATORI DOGANALI
SHIP-BROKERS
OPERAZIONI PORTUALI

57122 LIVORNO
Via delle Cateratte, 66
ph 0586 887121

19126 LA SPEZIA
Via Giulio della Torre, 9
ph 0187 564783

web: cis-spedizioni.com
e-mail: info@cis-spedizioni.com

uffici nei porti principali

MCDM MARINA CALA DE' MEDICI
LA TUA MARINA in TOSCANA
+39 0586 795211
ormeggi@marinacalademedici.it
RENT & BUY
IL TUO ORMEGGIO IN PRIMA FILA

-- ALL'INTERNO --

Nerio Busdraghi in pensione: il saluto e gli auguri di tutti.	a pag. 3
Conclusa anche ad Olbia l'operazione Mare Sicuro.	a pag. 3
"Mare Sicuro" 2020: bilancio nella Toscana.	a pag. 3
L'AdSP dello Ionio sul San Cataldo CT.	a pag. 4
Alla convention dell'industria nazionale i dati export del primo semestre 2020.	a pag. 4
Il porto è tornato alla normalità, dopo il grave incendio ai capannoni.	a pag. 5
L'ANITA in assemblea sul "mondo che verrà".	a pag. 5
Ripartire dalla Bioeconomia per ripensare consumi e ambiente.	a pag. 5
ZES Interregionale Adriatica: insediato il Comitato d'Indirizzo.	a pag. 5
La "Sagra del Totano" nei weekend d'ottobre.	a pag. 5
Taglio della lamiera per la II expedition.	a pag. 8
Webinar sul bonus 110%.	a pag. 8
Emendamento Marevivo che vieta i bicchieri di plastica monouso.	a pag. 9
Valle al timone di Azimut/Benetti.	a pag. 10
Il principato di Monaco vira sulla sostenibilità.	a pag. 10

Per evitare un mare di guai...

Ti accompagniamo nella tutela delle tue merci e del tuo capitale alle migliori condizioni del mercato assicurativo attraverso partner di assoluto valore.

Il nostro obiettivo è fornire una consulenza mirata alle tue personali esigenze con prodotti assicurativi moderni per garantire le merci che viaggiano e tutto quello che costituisce il mondo delle spedizioni nazionali ed internazionali.

ASSIMAR SRL
<http://www.assimar.com>

Consulenze e coperture assicurative a 360°
Tel 0586 896901 Livorno - Via delle Cateratte, 64
info@assimar.com



SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Corridoio tirrenico

dello scorso giugno, avvenuto a Roma". Premesso che in campagna elettorale tutte le promesse sono lecite, salvo poi le verifiche post-voto, l'incontro avrebbe messo a fuoco due importanti progetti, attesi (nel primo caso, cioè della viabilità tirrenica) da decenni.

La notizia, sempre secondo la nota della CdC, è che il ministro ha confermato essere stati risolti i nodi burocratici che bloccavano il progetto del corridoio tirrenico e ha garantito il finanziamento dell'opera.

Al momento - ha detto ancora il ministro - è in corso il confronto di ANAS con il concessionario SAT per la definizione dell'acquisto del progetto. Parallelamente, sarà nominato un commissario, che anche grazie alle norme del Decreto Semplificazioni 2020 imprimerà un'accelerazione di tutto l'iter.

In fase di completamento anche la Grosseto/Fano con il futuro avvio dei lavori sui restanti lotti, che seguiranno l'apertura del cantiere del lotto 4 della Due Mari avvenuta oggi.

La procedura imminente di nomina del commissario riguarderà anche la Darsena Europa - ha ribadito il ministro De Micheli - per la quale sono invece stanziati dai MIT 200 milioni di euro come già anticipato in occasione della sua ultima visita a Livorno.

Novità anche per il trasporto ferroviario: è stato anticipato il mandato a RFI per avviare lo studio di fattibilità per la velocizzazione della linea ferroviaria tirrenica.

"Ci fanno piacere le conferme da parte della ministra sui nodi infrastrutturali vitali per il nostro territorio, e la ringraziamo per la disponibilità dimostrata venendo in Camera di Commercio - è il commento di Riccardo Breda - per quanto ci riguarda attraverso le iniziative del Tavolo per lo sviluppo continueremo a sollecitare affinché i tempi siano veloci e certi".

Infrastrutture tra rischi

il basso del 2011 e il Coronavirus hanno fortemente impattato sul sistema produttivo. Con una particolarità, che la pandemia ha avuto un impatto più fulminante delle crisi precedenti.

D'altronde, gli investimenti pubblici per infrastrutture sono andati progressivamente diminuendo nel corso degli anni: se negli anni '90 rappresentavano oltre il 3% del PIL, oggi arrivano appena all'1,8%. L'impatto che i mancati investimenti (in infrastrutture e manutenzioni) hanno avuto sul Prodotto Interno Lordo ha provocato negli ultimi anni un gap di spesa pari all'1,1% del PIL.

Lo scenario al contempo tuttavia indica un certo fermento anche sulla sponda infrastrutturale: il Recovery Fund, lo strumento individuato a livello comunitario per sostenere la ripresa dopo la pandemia di coronavirus, promette di offrire nuove opportunità di sviluppo e risolvere, nella fattispecie, una portualità che, al pari di altri settori, è uscita con le ossa rotte dalla crisi pandemica.

Ne sono consapevoli Santiago Larregola, responsabile finanziamenti BEL, e - soprattutto, Guglielmo Calabresi, responsabile Sviluppo Infrastrutture Area Finanziaria della Cassa Depositi e Sostituti, che nel suo intervento ha sottolineato come ad oggi non sia più possibile indugiare oltre sui progetti da presentare all'UE: «Uno dei principi cardine del Next Generation EU è la realizzabilità - ha dichiarato - Il percorso di attraversamento è ancora lungo e richiede che le numerose schede progetto arrivino a diventare, entro il 2023, dei veri e propri progetti realizzabili. I soldi dovranno essere spesi entro il 2026».

Ne è consapevole anche il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, che nel suo intervento ha messo l'accento sul ruolo strategico della pianificazione ai fini di una corretta selezione dei progetti. Un ruolo che oggi risulta ancora più rilevante a causa di una progressiva riduzione degli investimenti pubblici nel tempo. «Nel campo delle infrastrutture - ha detto Corsini - non esistono alternative reali alla crescita delle

capacità delle amministrazioni pubbliche». Corsini ha anche rimarcato che la Pubblica Amministrazione ha subito negli anni «un impoverimento di competenze tecniche, perseguendo prioritariamente il rispetto di procedure sempre più involute e perdendo di vista la ricerca del risultato, vero obiettivo dell'azione amministrativa».

Anche il porto di Livorno ha le sue sfide da affrontare e vincere, come ha avuto modo di sottolineare in apertura di convegno il sindaco di Livorno, Luca Salvetti: «Livorno non ha più la possibilità di gestire i propri problemi con troppa calma. Abbiamo fretta di fare tutto il necessario perché il porto non diventi uno scalo regionale ma rimanga un hub strategico nel Mediterraneo».

Questo mondo alla fine

Europa, parlano di obblighi non più proiettati solo in un lontano futuro. Nel 2030, cioè tra meno di dieci anni, dovremo aver ridotto le emissioni di CO₂ del 50%. Facile a dirsi. Ma sul piano pratico, quanto cambierà della nostra vita?

Cominciamo dai proclami: l'anno prossimo ci sarà, proprio in Italia, il vertice europeo sulla salute e il clima. Vuol'essere un riconoscimento all'efficienza e l'efficacia dell'Italia nell'affrontare il Covid-19? C'è anche chi lo legge come un wanted: veniamo nel ventre molle del continente per verificare che non facciate, nella guerra alla CO₂, all'italiana.

Brutta cosa il sospetto. Però abbiamo di fronte impegni giganteschi e non tutti si rendono conto che ci toccheranno anche sul piano personale. In campo marittimo, per esempio, le navi dovranno tagliare del 50% le emissioni: non basteranno, ci dicono, gli "scrubber" sui vecchi motori: il GNL è una soluzione ma ancora oggi i porti dotati di stazioni di rifornimento si contano sulle dita di una mano. Prendiamo il caso di Livorno, che è il primo scalo nazionale dei ro/ro e ro/pax (cioè di servizi full intensive): da almeno due anni è cominciata la trafila per fare una stazione di servizio portuale del GNL e il gruppo Neri, che l'ha proposta, è ancora nel ginepraio della burocrazia. Livorno è fortunato, da un certo punto di vista, per due motivi: ha la prima postazione in Italia per il "cold ironing", cioè l'energia elettrica alle navi in banchina (peraltro ancora mai utilizzata e con qualche dubbio sulla "potenza" erogabile) e specialmente ha a una decina di miglia al largo l'OLT Toscana Offshore, che oggi può finalmente rifornire anche barche e navi medie, oltre a ricevere e rigassificare il GNL. Ma basterà? Nel via-vai dei ro/ro, con arrivi pressoché giornalieri e tempi di fermata ridotti, doversi andare ad affiancare alla OLT per rifornirsi non sarà una "rottura di carico" pesante?

Per le navi da crociera, che hanno anch'esse tempi ridotti di permanenza nei porti, il problema è forse meno grave perché mentre i turisti sciamano potranno "puppare" il GNL dalle barche rifornite dall'OLT. Ma le altre navi? La signora von der Leyen ha detto che il taglio delle emissioni dovranno riguardare tutte le navi oltre 5 mila tonnellate di stazza. Saranno pronti i porti? E il trasporto terrestre che vi fa capo? Le migliaia di Tir potranno essere sostituiti in pochi anni da quelli con il fuel "green"? La sfida è enorme e giustifica, nella nostra piccola presunzione, il titolo di queste note: ci avviamo, non sappiamo con quale consapevolezza dei singoli, ad un mondo che sarà la fine di quello che oggi abbiamo. Che sarà migliore lo speriamo per i nostri figli e nipoti: il pessimismo della ragione ci spinge a mettere in conto anche il vecchio anatema: stavamo meglio quando stavamo peggio. Bye bye.

I terminalisti europei

terminalisti si è dimostrata strategica per la sua capacità di interconnessione globale, ormai trentennale; anche il nostro governo ha riconosciuto essenziali i servizi logistici e di

trasporto in tutti i Dpcm emessi così come nella valutazione prettamente normativa. I porti muovono, come è noto, il 90% delle merci del traffico mondiale.

L'impatto Covid sui traffici marittimi internazionali era inevitabile e in Europa ha avuto, seppure con percentuali diverse e tempi diversi, quattro indici di riferimento. Il primo riguarda i volumi: scesi fino ad azzerarsi nelle crociere, segmento fermo per sei mesi che ora tenta di ripartire; con riduzione a due cifre fino al 50% nei ro-ro e bulk; fortunatamente un po' in ripresa tra agosto e settembre nei traghetti con le isole (anziché in giugno/luglio, così come in tutta Europa) e, secondo la nostra stima, un -10% ad oggi nei containers con trend in risalita ed in linea con il traffico mondiale contenitori la cui ultima statistica di giugno era del -9%, anch'esso in risalita. Intanto osserviamo che Shanghai è già vicina a dei record e diverse nazioni hanno segni in ripresa sui volumi. Ma altre aree, come quelle delle Americhe, sono state più pesantemente colpite.

Il secondo indice riguarda i costi: sono esplosi e non poteva essere diversamente in una struttura che come il porto non può fermarsi, lavora H24 ed in ognuno dei 4 turni ridotti che si succedono ininterrottamente deve rispettare ex novo procedure di sanificazione di uffici, mezzi operativi, etc. per la sicurezza di tutti. Questa situazione rappresenta anche l'attuale grande preoccupazione.

C'è poi l'aspetto della programmabilità: parte delle compagnie navali attraverso un'attenta programmazione dell'offerta ha potuto alzare i noli e fare degli utili importanti con l'effetto però di un disequilibrio in tutta la filiera costituito da picchi di lavoro più intensi che si ribaltano anche sulle reti. Il fenomeno è ancora attivo e la programmabilità è dunque ridotta.

Infine l'ultimo punto: la reazione dei governi europei, molto diversa da paese a paese, sia come entità che come prontezza.

In Italia lo sconto dei canoni portuali, che rappresentano le voci principali dei terminal, resta ancora indefinito nelle modalità e in attesa dei decreti attuativi e, soprattutto, è limitato ad un 10%. Ma al di là della tempestività - che da noi in questo caso è mancata - secondo i dati in nostro possesso una percentuale dei paesi europei di poco inferiore al 50% ha usufruito di riduzioni sui canoni in misura diversa mentre per i restanti paesi si è preferito procedere con la temporanea sospensione.

Resta evidente che il solo differimento dei canoni unito ai timori

del futuro, in considerazione delle percentuali negative dei vari traffici e delle riprese incerte o imprevedibili, rappresentano un grosso punto interrogativo.

Le infrastrutture: quali sono le urgenze da affrontare per essere pronti a supportare la ripartenza?

Due settimane fa è stato aperto il tunnel ferroviario di Monte Ceneri, cioè l'ultimo diaframma che separava la linea del Gottardo dalla Pianura Padana, rendendo così i porti del Nord assolutamente più vicini ai nostri mercati, ed è incredibile come questo fatto sia quasi passato in sordina. Con l'apertura del Ceneri di fatto i porti Nord europei arrivano in Padania con treni lunghi, pesanti e veloci; in pratica un enorme aspiratore dal Nord Europa è già pronto per risucchiare i nostri traffici a condizioni molto competitive mentre invece i nostri porti, soprattutto quelli dell'alto Tirreno ma anche quelli dell'Adriatico, che hanno treni corti, di poca capacità e vecchie linee, hanno tuttora date incerte di completamento lavori o addirittura nessuna data. Sia i porti che tutta l'industria italiana del Nord dipendono da questo corridoio, il Reno-Alpi, e solo qualche mese fa il commissario europeo Wojciechowski dichiarava che rispetto al collegamento dei porti italiani ai confini svizzeri si era ancora, nel 2020, allo stato di studio per stabilire quali opere fossero necessarie!

Il vero problema è l'approccio, ormai datato, del ragionare solo in termini di singole opere che invece non hanno senso se non sono collegate ad opere afferenti con un disegno strategico e con date certe di ultimazione lavori.

Quello della data certa di chiusura lavori è un tema non di poco conto.

Di esempi che non riportano date di prevista chiusura lavori ne abbiamo molti, solo per dirne un paio: il proseguimento della Pontremolese, il corridoio Scandinavo Mediterraneo.

Come può un operatore investire su dei mezzi che si capitalizzano in 25 anni senza sapere quali caratteristiche dovranno avere non potendo prevedere per quanto tempo farà treni da 400 metri o da 750? Da 900 tonnellate o da 2000? E il concetto vale per tutti i grandi investimenti necessari al nostro settore fino all'assunzione del personale. Le banche che devono finanziare gli imprenditori chiedono loro "documenti bancabili" che altro non sono che date certe ed impegni a non modificarle ad ogni cambio governo. È tutto il sistema che dovrebbe essere in grado di pensare e parlare, in questi termini, di opere e collegamenti. Noi siamo i primi a sostenere che i porti e le opere devono servire a colmare il gap logistico alle nostre imprese, non quelle portuali, ma quelle industriali e distributive. Ci sono

100 miliardi di euro in infrastrutture che non riusciamo a spendere con la conseguenza che oltre a privarci di quei 2-3 punti di PIL provenienti dalla costruzione delle opere non riusciamo ad ottenere le ovvie positive ricadute sull'economia reale. Se non riusciremo a parlare di corridoi - e non di singole opere - e di "date bancabili", non raggiungeremo mai niente di concreto.

Sui 30 miliardi, solo i porti

"sicuri". Da dove esce quella cifra di 467 milioni dell'ANCE (ripresa anche dalla paginata di sabato scorso del Sole-24 Ore).

Anche al presidente dell'AdSP del Nord Tirreno, ingegner Stefano Corsini, la cifra dei 467 milioni lascia qualche dubbio. "Dai documenti che abbiamo e dai contatti che ho avuto anche di recente con il MIT - ci ha dichiarato - ci risultano cifre diverse". Forse sono compresi interventi diretti, come le nuove dighe esterne al porto o i relativi dragaggi del canale di accesso che sfiora le secche della Meloria?

Sempre secondo l'ingegner Corsini, il chiarimento arriverà presto. Nel frattempo però, in attesa che

PER LA RIPRESA DELLE RELAZIONI SINDACALI

L'AdSP dello Ionio sul San Cataldo CT



Sergio Prete

TARANTO - L'AdSP del Mar Ionio ha tenuto nella sua sede un incontro tra le organizzazioni sindacali e la San Cataldo Container Terminal SpA finalizzato a chiarire alcuni aspetti emersi durante l'ultima riunione relativa alle relazioni industriali tra sindacati e azienda.

il governo nomini i cinquanta commissari per le cinquanta opere urgenti (e per la Darsena Europa non fa mistero che ritiene naturale e dovuto di essere nominato lui come commissario anche grazie ai propri titoli professionali) Corsini va avanti con le pratiche. "Abbiamo già chiesto la valutazione VIA, stiamo completando le linee della gara che invieremo presto per la valutazione del CSLP (Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici), stiamo aprendo le gare per i nuovi dragaggi in Darsena Toscana e va finalmente avviata anche il complesso lavoro del microtunnel. Da semplice sogno di pochi anni fa, la Darsena Europa oggi è una realtà che si avvicina, finalmente, alla gara per la sua realizzazione". E se ancora non ci sono state formali dichiarazioni di interesse per partecipare alla suddetta gara, secondo il presidente "sono in contatto con quei gruppi che seguono con attenzione gli sviluppi, anche e specialmente sulle scelte internazionali post pandemia". Ma se nessuno si facesse sotto una volta completata la lunga serie dei passaggi burocratici ed autorizzativi? "Non credo che accadrà: ma in ogni caso - conclude Corsini - abbiamo già risorse e capacità per fare da noi". Con un retrospensiero: "Sto pensando, con i nostri uffici, anche a un'altra possibilità; d'indire la gara in pendenza di pareri". Un po' come gettare l'anima al di là dell'ostacolo.

"Pur nel rispetto dei ruoli - sottolinea una nota del presidente dell'AdSP avvocato Sergio Prete - è stata ribadita la volontà comune di supporto e valorizzazione del progetto complessivo di sviluppo che deve essere aderente all'atto di concessione e deve contemplare l'ambizione del terminalista e le grandi aspettative territoriali con l'impatto non ancora cristallizzato del Covid. Dopo approfondita discussione l'AdSP ha proposto un modello di confronto con SCCT finalizzato al monitoraggio e realizzazione degli interventi di riqualificazione del terminal. I rappresentanti dei sindacati e del terminal inoltre, hanno condiviso la necessità di riprendere immediatamente le relazioni industriali al fine di individuare i livelli occupazionali futuri consentendo, altresì, la prosecuzione del percorso per il prolungamento dell'attività dell'Agencia Taranto Port Workers."

L'ASSEMBLEA GENERALE CONFINDUSTRIA MARMOMACCHINE

Alla convention dell'industria nazionale i dati export del primo semestre 2020

Marco De Angelis confermato alla presidenza dell'Associazione - Da giugno deciso rimbalzo della produzione



Nella foto: Il presidente De Angelis durante la sua relazione.

MILANO - Confermatosi anche quest'anno appuntamento di verifica e programmazione strategica per il comparto marmifero e tecnomarmifero nazionale, l'assemblea generale di Confindustria Marmomacchine svoltasi a Milano ha visto la partecipazione di 110 delegati tra imprenditori provenienti da ogni parte d'Italia e rappresentanti delle principali istituzioni governative e imprenditoriali. Marco De Angelis (GDA Marmi e Graniti) confermato presidente dell'Associazione anche per il biennio 2020/2022.

L'Associazione nazionale del comparto marmifero e tecnomarmifero italiano, pur nel rispetto rigoroso di tutte le norme anti-contagio previste dai protocolli di sicurezza per lo svolgimento dei congressi, ha scelto di svolgere la propria convention annuale "in presenza" e non per via telematica, quale tangibile segno di ripartenza per tutta la business community che si riconosce in Confindustria Marmomacchine dopo lo stop forzato al meeting imposto dalla pandemia da Covid-19.

Durante l'Assemblea si sono svol-

te anche le elezioni di rinnovo della presidenza Associativa, che hanno visto la conferma dell'imprenditore massese Marco De Angelis (GDA Marmi e Graniti Srl) alla guida di Confindustria Marmomacchine anche per il biennio 2020/2022. L'assemblea - su proposta del presidente - è stata inoltre chiamata a eleggere i quattro vice presidenti che affiancheranno De Angelis fino al 2022: Francesco Antolini (Antolini Luigi & C. Spa) - delega a Lavoro e Relazioni Industriali; Federico Fraccaroli (Fraccaroli & Balzan Spa) - delega a Ricerca e Sostenibilità Ambientale; Conradino Franzì (Gmm Spa) - delega a Fisco e Finanza; Valentina Trois (Gruppo Sardegna Marmi) - delega agli Affari Regionali.

Oltre che momento di sintesi della congiuntura settoriale - con la presentazione delle statistiche di export del 1° semestre dell'anno - l'assemblea generale dell'Associazione ha rappresentato anche un importante appuntamento di networking per tutto il settore, dove è stato possibile incontrare istituzioni, imprenditori e stakeholders. Ai lavori Assembleari, infatti, hanno preso parte anche Manlio Di Stefano, sottosegretario di Stato del Macci, Carlo Maria Ferro, presidente ICE, e Barbara Beltrame, vice presidente Confindustria per

l'Internazionalizzazione, che hanno portato il loro saluto alla platea e sono intervenuti all'interessante discussione panel di confronto dal titolo "L'Export sospeso: nuove strategie per inediti scenari".

"Il settore lapideo italiano, sia per quanto riguarda i materiali che le relative tecnologie d'estrazione e lavorazione, nonostante lo stop imposto dalla pandemia a livello globale e un calo consistente della produzione nella prima parte dell'anno continua a dimostrare una straordinaria dinamicità sui mercati internazionali, come dimostra il deciso rimbalzo del nostro export a partire da giugno - ha commentato nel suo discorso il presidente De Angelis. "In questo scenario che definire complesso è dire poco, ciò che mi conforta è soprattutto riscontrare la tenuta della nostra base associativa. Ed è per questo che sono convinto che si debba ripartire proprio dagli imprenditori e dal valore di una comunità associativa come la nostra. Chiediamo pertanto alla politica e a chi ha il compito di guidare l'Italia fuori dall'emergenza di tornare a fare squadra col sistema produttivo, fornendoci risposte e supporti adeguati che riconoscano la nostra capacità di "fare Impresa" come un valore e una risorsa fondamentale per il Paese".