



INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei porti e candidature per la Presidenza delle AdSP**
(L'Informatore Navale, The Medi Telegraph, Il Tirreno, Italia Oggi Sette, La Gazzetta Marittima, Giornale del Piemonte e della Liguria, Il Secolo XIX, La Repubblica, Informazioni Marittime, La Repubblica, Gazzetta del Sud)

Dai porti

Trieste:

"...Unico porto franco grazie al trattato internazionale..." (Ferpress)

Genova:

"...Da stazioni marittime ricaduta di 110mln..." (Ansa)

"...4 navi da crociera ormeggiate..." (Ansa, The Medi Telegraph, economia)

La Spezia:

"...Ministero delle Fianze: ok per i bilanci dell' AP..."

(Ferpress, Ansa, The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Senza contributi per le bonifiche..." (La Nazione, Il Tirreno)

"...Porto di Livorno 2000..." (Il Tirreno, La Nazione,

Piombino:

"...Demolizioni, aree a PIM..." (Ferpress, Ansa, Corriere Fiorentino,

La Nazione, Il Sole 24 Ore, Il Tirreno, Il Secolo XIX, L'Informatore Navale, La Gazzetta Marittima, Informazioni Marittime, Il Nautilus, The Medi Telegraph)

Brindisi:

"... Moratoria: quanta stucchevole demagogia sul porto..."

(Brindisi Report)

Taranto:

"...3 mesi di cassa per i 518 dipendenti ex Tct..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Ioanian shipping Day..." (Il Nautilus, L'Informatore Navale)

Gioia Tauro:

"...Oggi in visita l'inviato del ministro Delrio..." (Gazzetta del Sud,)

Olbia:

"...Riprendono i lavori per il terminal passeggeri..." (Ansa, Il Nautilus)

"...Record passeggeri..." (Informazioni Marittime)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 10, 11 e 12/9/2016



Rassegna stampa

INDICE



Palermo:

"...Si attende il "ritorno" del Prg portuale..." (Gazzetta del Sud)

"...Caos accessi al porto..."

(LiveSicilia, Giornale di Sicilia, La Repubblica, Corrieredelmezzogiorno.it)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

CONFINDUSTRIA LA SPEZIA INTERVIENE SULLA QUESTIONE DELLA RIFORMA PORTUALE



La Spezia, 09 settembre 2016 – Il dibattito in corso sul rinvio dell'entrata in vigore della parte forse più innovativa della riforma portuale, innescato dalla richiesta del Presidente Toti di una moratoria, ha visto l'espressione di una decisa contrarietà da parte degli operatori portuali e delle organizzazioni dei lavoratori oltretutto del Sindaco della Spezia.

Confindustria La Spezia, che nella fase di elaborazione della riforma ha proposto molte osservazioni critiche, ritiene oggi di prendere posizione per affermare con convinzione che uno stato di incertezza costituirebbe un pericolo molto rilevante per la credibilità, la competitività e lo sviluppo del porto spezzino.

Tutte le imprese hanno bisogno di certezze e di riferimenti precisi per poter programmare ed operare e questo vale per il quadro fiscale, per quello normativo, per quello infrastrutturale ed ancor più per quello istituzionale.

Non sappiamo se questa riforma svilupperà effetti di reale miglioramento della competitività dei nostri porti anche perché molto dipenderà dalle qualità degli uomini e delle donne chiamati a realizzarle, ma certo uno stato di permanente rinvio, le cui motivazioni appaiono chiaramente pretestuose, costituirebbe da un lato la dimostrazione che per prima la classe politica non la ritiene necessaria ed urgente dopo annose affermazioni in senso contrario e dall'altra una nuova dimostrazione del distacco esistente tra i comportamenti dei decisori politici e le imprese che lottano quotidianamente in una competizione internazionale sempre più complicata e difficile.

Confindustria La Spezia esprime quindi il convinto auspicio che si dimostri nei fatti l'esigenza di una riforma che riguarda un settore essenziale per l'economia del nostro Paese e della nostra Città.

Authority, al ministero già scartati metà dei curricula degli aspiranti presidenti

Genova - Secondo indiscrezioni, almeno la metà delle auto-candidature pervenute al ministero non rientrerebbero nel criterio base previsto dalla norma.



Genova - **Lo staff del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, è già al lavoro sui 334 curricula inviati dagli aspiranti presidenti per le Autorità portuali di sistema, così come previsto dalla riforma della governance di settore.** Secondo indiscrezioni, almeno la metà delle auto-candidature pervenute al ministero non rientrerebbero nel criterio base previsto dalla norma, **cioè la «comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale».** Delrio valuterà personalmente quelle "valide", ma 170 domande sarebbero già cestinate. Negli uffici di più Autorità portuali in Italia intanto si stanno aprendo dei dibattiti man mano che il testo della norma viene studiato dai funzionari degli enti, tanto che a breve, si parla del 15 settembre, proprio il giorno in cui il decreto entrerà in vigore, potrebbe esserci una riunione al ministero sul tema. Un primo punto sono proprio i criteri di "comprovata esperienza" che non riguardano solo i presidenti (e ovviamente ai segretari generali), ma stando all'art. 11 del decreto anche ai membri del comitato di gestione: nel board dei porti, Regioni e Comuni e Città metropolitane non potranno mandare chiunque, ma persone che abbiano lo stesso livello di preparazione dei presidenti.

Dunque ai "magnifici 15" che dirigeranno le Adsp, serviranno almeno altre 57 figure professionali adeguate, che a rigor di logica non potrebbero essere i 319 scartati dal ministero, che pure dovrebbero essere il gotha dello shipping italiano, o almeno quella parte di gotha che sta cercando un nuovo mestiere.

- segue

Dubbi negli uffici che vanno verso l'accorpamento stanno sorgendo circa l'interpretazione dell'art. 8, che prevede l'istituzione degli Uffici territoriali portuali «presso ciascun porto già sede di Autorità portuale»: alla lettera quindi anche negli scali sede di Autorità di sistema, con qualche perplessità circa la duplicazione dei ruoli. Il decreto 169 è un testo che interviene sulla legge dei porti (la 84/94), ma pur modificandone sensibilmente i principi della *governance*, non ne stravolge l'impianto. I vari articoli sono modifiche di articoli vigenti, e in alcuni punti il legislatore non è ovviamente intervenuto: così su varie parti rimane la denominazione "Autorità portuale" in luogo di "Autorità di sistema portuale": è il caso dell'art. 13, quello su canoni e tasse. Dagli uffici si chiedono se la modifica di denominazione deve essere implicita, visto che dal 15 di questo mese le Autorità portuali sono soppresse.

Un ufficio territoriale dell' Adsp presso ciascun porto

Il presidente del comitato di gestione dell' autorità del sistema portuale, autonomamente o su richiesta della regione o del Comune interessati, potrà promuovere al Comitato di gestione, per la successiva adozione, varianti-stralcio concernenti la qualificazione funzionale del singolo scalo marittimo.

Le varianti-stralcio al piano regolatore di sistema portuale, relative al singolo scalo marittimo, sono sottoposte al procedimento previsto per l' approvazione del piano regolatore di sistema portuale, fermo restando che in luogo dell' intesa con il comune o i comuni interessati sarà prevista l' acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte dei medesimi comuni e che in luogo della procedura di Vas (valutazione ambientale strategica) si svolgerà la procedura di verifica di assoggettabilità a Vas ai sensi dell' articolo 12 del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Le varianti-stralcio di porti ricompresi in una Adsp la cui circoscrizione territoriale ricade in più regioni, sarà approvato con atto della regione nel cui territorio sarà ubicato il porto oggetto di variante-stralcio, sentite le regioni nel cui territorio saranno ricompresi gli altri porti amministrati dalla medesima Adsp,

previa intesa con il ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore di sistema portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiranno adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore di sistema portuale.

Gli adeguamenti tecnico-funzionali saranno adottati dal Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune o dei comuni interessati. Sarà successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprimerà entro 45 giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico funzionale.

L' adeguamento tecnico funzionale sarà approvato con atto della regione nel cui territorio sarà ubicato il porto interessato dall' adeguamento medesimo.

Presso ciascun porto già sede di Autorità portuale, l' Adsp istituirà un proprio ufficio territoriale a cui sarà preposto il segretario generale o da un suo delegato, scelto tra il personale di ruolo in servizio presso le Adsp o le sopresse Autorità, con qualifica dirigenziale, con i seguenti compiti: - istruttori, ai fini dell' adozione delle deliberazioni di competenza dell' Adsp; - di proposta, con riferimento a materie di rilievo locale in relazione alle quali la competenza appartiene all' Adsp; - funzioni delegate dal

- segue

Comitato di gestione, di coordinamento delle operazioni in porto, di rilascio delle concessioni per periodi fino a durata di quattro anni anche determinando i rispettivi canoni, nonché i compiti relativi alle opere minori di manutenzione ordinaria in ambito di interventi ed edilizia portuale, sulla base delle disposizioni di legge e delle determinazioni al riguardo adottate dai competenti organi dell' Adsp.

Presso ciascun porto dell' Adsp ubicato presso un comune capoluogo di provincia non già sede di Autorità portuale, l' Adsp potrà istituire un ufficio amministrativo decentrato, che svolgerà le funzioni stabilite dal Comitato di gestione.

All' ufficio sarà preposto il segretario generale o un suo delegato, scelto tra il personale di ruolo in servizio presso le Adsp o le sopresse Autorità, con qualifica di quadro o dirigente. L' ufficio amministrativo decentrato potrà anche non essere equiparato all' ufficio territoriale portuale.

Su deliberazione del Comitato di gestione, l' Adsp potrà istituire uffici amministrativi decentrati anche presso altri porti della sua circoscrizione non già sede di Autorità portuale.

LA DENUNCIA DEL SUPER-ESPERTO

Bologna: ecco le storture che azzoppiano i nostri scali

di LIVORNO

A Sergio Bologna, grande esperto di porti e trasporti, non è mai andato giù l'aumento folle del gigantismo delle flotte ma denuncia anche il fatto che questa dinamica ha investito anche l'industria dei terminal.

È per questo che vede di buon occhio la ri-centralizzazione innescata dalla riforma della portualità, come scrive su "Port news", la rivista on-line livornese. Lo fa mettendo sul tavolo, in contrapposizione con la richiesta di autonomia finanziaria delle istituzioni portuali, il pessimo trattamento che esse riservano al «patrimonio pubblico con canoni concessori ridicoli e magari non riscossi». Per Bologna è un esempio di come «in questi anni si è tradito completamente lo spirito della riforma 81/91: non è che la riforma è superata, è che non è stata applicata».

Dietro quella riforma c'era l'idea del porto come bene pub-

blico da valorizzare «con i proventi del servizio derivanti dai canoni, dalle tariffe, dalle tasse versate dagli utenti di questa infrastruttura pubblica». Tradimento: «da nessuna parte sta scritto che la governance portuale deve sussidiare le imprese private a scapito della valorizzazione del bene pubblico», e invece Bologna ha condotto uno studio sulle tasse di ancoraggio e ne è rimasto spaventato: talvolta l'uso è «praticamente gratis». Capita in molti porti - dice - che si facciano «sistematicamente sconti su tutto pur di portare via traffico al vicino». Con quattro conseguenze: 1) invece di valorizzare un bene pubblico, lo si svalorza; 2) si innesca una «vera e propria concorrenza sleale»; 3) si alimenta negli operatori portuali «un clima disincentivante agli investimenti»; 4) gli armatori «continueranno a considerare il porto una vacca da mungere e per dieci centesimi di euro di meno cambieranno scalo alla prima occasione».

Le novità nel decreto legislativo n. 169/2015 di semplificazione e riorganizzazione

Autorità portuali al riordino

Accorpati 54 porti. Pianificazione più ecosostenibile

Dal 15 settembre le autorità di sistema portuale («Adsp») saranno 15. Le 15 nuove Adsp accorperanno tutti i 54 porti italiani e sostituiranno pertanto le attuali 24 autorità portuali, che ricomprendono attualmente per lo più i porti in cui sono istituite. L'Adsp verrà qualificata giuridicamente come «ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale», dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.

Da tale data, l'attività delle Adsp sarà disciplinata anche dalle norme regolamentari da essa emanate.

Queste le novità contenute nel dlgs 4 agosto 2016, n. 169 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 31 agosto 2016 n. 203, pienamente in vigore dal 15 settembre) sulla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali.

Sostenibilità ambientale. La pianificazione del sistema portuale deve essere rispettosa dei criteri di sostenibilità energetica ed ambientale, in coerenza con le politiche promosse dalle vigenti direttive europee in materia.

A tale scopo, le autorità di sistema portuale promuoveranno la redazione del documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale con il fine di perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO₂.

Il documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, redatto sulla base delle linee guida adottate dal ministero dell'ambiente, di concerto con il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, definisce indirizzi strategici per la implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l'efficienza energetica e di promuovere l'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.

A tal fine, il documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale dovrà individuare: - all'interno di una prefissata cornice temporale, gli interventi e le misure da attuare per il perseguimento degli obiettivi, dando conto per ciascuno di essi della preventiva valutazione di fattibilità tecnico-economica, anche mediante analisi costi-benefici; - le modalità di coordinamento tra gli interventi e le misure ambientali con la programmazione degli interventi infrastrutturali nel sistema portuale; - adeguate misure di monitoraggio energetico ed ambientale degli interventi realizzati, al fine



Il settore portuale dell'Adsp presso ciascun porto

Il documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, redatto sulla base delle linee guida adottate dal ministero dell'ambiente, di concerto con il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, definisce indirizzi strategici per la implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l'efficienza energetica e di promuovere l'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.

- segue

di consentire una valutazione della loro efficacia.

Nei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali l' ambito e l' assetto complessivo dei porti costituenti il sistema, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all' attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono delimitati e disegnati dal piano regolatore di sistema portuale, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del consiglio superiore dei lavori pubblici, entro il 30 novembre 2016, predisporrà apposite linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale, delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico funzionali.

© Riproduzione riservata.

CINZIA DE STEFANIS

La Gazzetta Marittima

Patatrac Riforma?

GENOVA - I tamburi avevano rullato già da tempo, ma a Roma sono in tutt'altre faccende affaccendati. E così, eccoci al Patatrac: ovvero ai primi "niet" ufficiali agli accorpamenti delle Autorità portuali nei nuovi sistemi. I pur strettissimi tempi concessi dal decreto non hanno bloccato il governatore della Liguria Toti che ha formalizzato la richiesta di proroga (moratoria fino a 36 mesi) per gli accorpamenti di Genova con Savona e di La Spezia con Marina di Carrara. Scatenando le feroci proteste delle comunità portuali, specie quella di La Spezia (vedi in altra pagina) ma ponendo un'ipoteca sulla stessa riforma, visto che si tratta dei porti più importanti d'Italia. Sulla scia di Genova, partirebbe anche la Sardegna dove il porto di Olbia compatto chiede che l'Autorità di sistema abbia sede in quel porto e non a Cagliari. Quattro consiglieri regionali dei vari schieramenti politici più il sindaco di Olbia sostengono che il "sistema" del nord Sardegna (Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres) è nettamente prevalente rispetto al porto di Cagliari, sia come movimentazione delle merci sia come numero di navi e passeggeri. Morale: o prevale Olbia o la Regione - è la richiesta - formalizzi anch'essa la proroga fino a 36 mesi. Si può aggiungere che a brevissimo sapremo anche quello che vogliono fare la Campania con i suoi "accorpamenti" (e si sa che c'era una netta resistenza), e probabilmente anche qualche settore dell'Adriatico. Infine c'è il "tormentone" delle presidenze. Nel totale silenzio di Delrio, impazza il totonomine, comprese le minacce (per ora sottopelle) di ricorsi e di intoppi giuridico-procedurali nel caso fossero favoriti "esperti" piuttosto di altri "super-esperti". Insomma, c'è una gatta da pelare non male. E dire che ci stavamo preparando ai nuovi ludi è solo prenderne atto: nella speranza che una volta presa una strada, si tenga la barra del timone ben salda e si arrivi alla meta. Ah, c'è anche la questione dei tempi. Un po' da tutti i porti - e pare anche dallo stesso consigliere di Delrio Luigi Merlo, che conosce bene la "macchina" delle Authorities - erano arrivate al ministro richieste di un periodo di 6 mesi entro il quale fare le consegne tra i nuovi presidenti e gli uscenti, in modo da consentire anche un opportuno rodaggio. E' stato risposto picche: quando saranno nominati i presidenti delle AdSP, commissari e vecchi presidenti dovranno sloggiare in quattro e quattr'otto. Un bene o un male?

Auguri.

Antonio Fulvi

* * *

Così ha preso posizione sul tema il La Spezia Port Service. Chiedere a un porto come La Spezia di aspettare tre anni, anche solo un anno, prima di completare la sua fusione con Marina di Carrara, equivale a condannare un pilota di Formula Uno a partire sempre e comunque dall'ultima fila. Questa si chiama penalizzazione. Non ci sono altri termini per definirla". La reazione della community portuale di La Spezia, rispetto all'ipotesi di uno slittamento e di un rinvio che sarebbe stato richiesto dalla Regione Liguria nel processo di integrazione con Marina di Carrara previsto dal disegno di riforma, non si fa attendere e chiama in causa la credibilità che altrimenti rischia di essere seriamente intaccata, dell'intero disegno di riforma. Attraverso La Spezia Port Service, la community intende rivolgersi direttamente al governo e al ministro Delrio affinché questa richiesta non sia presa in considerazione e nel porto di La Spezia possa essere realizzata compiutamente l'Autorità di sistema portuale con un presidente adeguato alle necessità del porto e dotato di tutti i poteri che la legge gli attribuisce anche e specialmente nell'ambito del processo di fusione. Uno slittamento, del tutto immotivato e incomprensibile - sottolinea la Spezia Port service - graverebbe il nostro porto di un vero e proprio handicap, costringendolo a rincorrere anche commercialmente, nonché sul fronte della infrastrutturazione porti concorrenti dotati di piena capacità ... di intendere e volere. E ciò accadrebbe in un momento di grande difficoltà nel mercato mondiale dello shipping e di evidenti segni negativi che per la prima volta riguardano anche il nostro porto". "La Community di La Spezia invita la Regione Liguria a tornare sui suoi passi rispetto a una scelta di rinvio che, se motivata in altri porti non convinti dall'ipotesi fusione, non ha nessuna motivazione valida a La Spezia, porto che è oggi in prima linea in un mercato container quanto mai complesso e pericoloso e che non si può permettere il lusso di "regalare" competitività alla concorrenza. "Le riforme non si fanno solo con le norme; si fanno con gli uomini e con le donne. E La Spezia ha oggi bisogno, nel segno di una totale discontinuità, di una figura autorevole che si metta subito a lavorare nell'interesse del porto".

IN ATTESA Il ministro Delrio travolto dal terremoto e dalle liti a sinistra, nei porti continuano i commissariamenti

La riforma che non è mai una priorità

Ritarda la pubblicazione del provvedimento in Gazzetta Ufficiale e slittano i tempi delle nomine

■ Anche agosto è ormai agli sgoccioli e la riforma dei porti non è ancora stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale. Il ministro Graziano Delrio, alle prese con la figuraccia dell'agghiaccitante dichiarazione fatta nel salotto di Bruno Vespa sull'utilità del terremoto come sursis dell'economia e dell'occupazione, probabilmente avrà altre priorità, ma i tempi si allungano e anche le ultime previsioni sull'entrata in vigore delle di un provvedimento finora sulla carta (che davanti per certa nomina dei presidenti delle nuove Autorità di Sistema Portuale - al massimo entro 15 giorni - dal 20 luglio scorso) si fanno via via più illusorie.

Ma è solo una questione di attenzione spostata su altre priorità? La pubblicazione del testo sarebbe stata possibile anche prima dell'emergenza terremoto. In realtà tutta la sconcertata mostrata dal ministro a proposito delle nomine potrebbe aver scosso questo fortissimo dibattito ancora in atto in varie parti d'Italia. Divisioni soprattutto interne alla maggioranza. Quindi lo sbandierato diritto di scelta che spetterebbe in ultima analisi a Delrio in caso di mancata concertazione è di fatto il punto più debole che mette a rischio tutto il sistema. La idole



presidenti delle Regioni e ministro non si trovasse d'accordo. Infatti, Delrio dovrebbe andare dal premier Matteo Renzi e proporre il nome del presidente scelto, che a quel punto verrebbe nominato dal capo del governo. Quindi gli equilibri inerti alla maggioranza, la necessità di accontentare anche chi

non è esattamente sulla linea di Delrio, potrebbero davvero essere alla base dei ritardi. Senza contare che le obiezioni mosse dal Consiglio di Stato al testo della riforma qualche segno lo hanno comunque lasciato.

Intanto nel mondo della portualità la mancanza di risposte

lungata attesa delle nomine sta producendo storture e imbrogli. Uno dei casi certamente più clamorosi è quello che riguarda l'Autorità portuale di Civitavecchia, il porto di Roma, il principale scalo crocieristico italiano, dove Pasquale Monti, ex presidente, ha rassegnato le dimissioni da commis-

sario straordinario incaricato proprio dal ministro di gestire la fase di transizione in attesa del suo successore. Lo stesso Monti, che in passato aveva avuto forti contrasti con Luigi Merlo allora presidente di Palazzo San Giorgio e oggi braccio destro di Delrio, però continua a mantenerne la poltrona da

ACQUE ASINATE
Sempre difficile condurre in porto la riforma che il governo ha approvato ma non ancora pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale che la renderebbe davvero operativa

presidente di Assoportri, cioè l'associazione che riunisce tutte le Autorità Portuali italiane e che sui problemi del settore si interfaccia con il ministero. L'associazione è oggi rappresentata da chi nei porti non ha più alcun incarico. A Civitavecchia è arrivato l'ammiraglio Raffaele Dell'Anna, vice comandante generale del corpo delle capitanerie, che rischia ora di dover gestire la situazione ancora a lungo, proprio come a Genova sta facendo ormai quasi da un anno il collega Giovanni Pettorino. La presenza di tecnici preparati come i vertici della capitaneria trova il consenso nella comunità portuale, ma soprattutto per la linea iniziale. Anche a Genova Pettorino ha sbrigato non pochi nodi e sta anche affrontando pranzi complessi come quelle relative al rinnovo delle concessioni, ma al stesso si è sempre detto in attesa di finire il mandato da commissario per consegnare un presidente idoneo a iniziare la nuova fase così come intesa dalla riforma.

Ma solo a partire dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale iniziano a decorrere i tempi per le nomine e le varie decisioni definitive oltre che per la verità, entrata in vigore della riforma. E l'Italia dello shipping sta ancora aspettando.

«Authority, derogare di anni l'accorpamento è un suicidio»

Genova - Zampini (Confindustria Genova): bene Pettorino su concessioni in porto, investimenti per 343 milioni.

Genova - «**In questo momento è importante imprimere velocità al cambiamento nei porti italiani.** Chiaramente mi astengo da una valutazione politica, ma posso dire che la deroga all'accorpamento degli scali liguri richiesta dalla Regione può essere utile perché vengano chiariti i modi con cui le varie strutture saranno accorpate. L'importante è che la deroga non sia per un tempo indeterminato, che rischierebbe di replicare situazioni di stallo già visute in passato: qualche mese di proroga sarebbe utile, qualche anno sarebbe un suicidio». Così **Giuseppe Zampini**, presidente della territoriale genovese e di quella ligure di Confindustria. Complessivamente, Zampini promuove la riforma, che centralizza sul governo l'indirizzo strategico dei porti, ma mette in guardia «sull'attuazione della norma: bisognerà vedere i decreti attuativi e come questi saranno applicati, evitando di far prevalere la cura del "particolare", inteso nel suo senso machiavellico, come prevalere dell'interesse del singolo sull'interesse generale».

In tema di porti e di necessità di velocizzare procedure e investimenti, Zampini ringrazia il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Genova, Giovanni Pettorino: «Ho letto la relazione dell'istruttoria che l'ammiraglio ha inviato al ministero dei Trasporti. Ammetto di essere ignorante in materia, ma pur ignorante posso capire le cose quando sono ben spiegate. **Credo che il documento illustri bene la legittimità e l'opportunità della prosecuzione delle concessioni oltre il 2020,** anche in ragione della risposta fornita lo scorso maggio durante un'interrogazione parlamentare dal commissario europeo ai Trasporti, Violeta Bulc, che ha ribadito come il rinnovo senza gara d'appalto delle concessioni di aree portuali non comporti violazione della direttiva Ue in merito. Ringrazio Pettorino perché con la sua azione contribuisce a sbloccare 343 milioni di investimenti nel porto di Genova, che non sono importanti solo per la crescita dei tre terminalisti che hanno fatto richiesta di proroga, ma anche per l'intero sistema industriale della città e della regione».

Il Secolo XIX

«Authority, derogare di anni l' accorpamento è un suicidio»

GENOVA. «In questo momento è importante imprimere velocità al cambiamento nei porti italiani. Chiaramente mi astengo da una valutazione politica, ma posso dire che la deroga all' accorpamento degli scali liguri richiesta dalla Regione può essere utile perché vengano chiariti i modi con cui le varie strutture saranno accorpate. L' importante è che la deroga non sia per un tempo indeterminato, che rischierebbe di replicare situazioni di stallo già vissute in passato: qualche mese di proroga sarebbe utile, qualche anno sarebbe un suicidio». Così Giuseppe Zampini, presidente della territoriale genovese e di quella ligure di Confindustria. Complessivamente, Zampini promuove la riforma, che centralizza sul governo l' indirizzo strategico dei porti, ma mette in guardia «sull' attuazione della norma: bisognerà vedere i decreti attuativi e come questi saranno applicati, evitando di far prevalere la cura del "particolare", inteso nel suo senso machiavellico, come prevalere dell' interesse del singolo sull' interesse generale».

In tema di porti e di necessità di velocizzare procedure e investimenti, Zampini ringrazia il commissario straordinario dell' **Autonità portuale** di Genova, Giovanni Pettorino: «Ho letto la relazione dell' istruttoria che l' ammiraglio ha inviato al ministero dei Trasporti. Ammetto di essere ignorante in materia, ma pur ignorante posso capire le cose quando sono ben spiegate. Credo che il documento illustri bene la legittimità e l' opportunità della prosecuzione delle concessioni oltre il 2020, anche in ragione della risposta fornita lo scorso maggio durante un' interrogazione parlamentare dal commissario europeo ai Trasporti, Violeta Bulc, che ha ribadito come il rinnovo senza gara d' appalto delle concessioni di aree **portuali** non comporti violazione della direttiva Ue in merito. Ringrazio Pettorino perché con la sua azione contribuisce a sbloccare 343 milioni di investimenti nel porto di Genova, che non sono importanti solo per la crescita dei tre terminalisti che hanno fatto richiesta di proroga, ma anche per l' intero sistema industriale della città e della regione».

Porti, il Pd contro la deroga di Toti: «Signorini a rischio» / IL RETROSCENA

Genova - I Dem genovesi pronti a far saltare l'accordo sul prossimo presidente dell'Autorità di sistema. Moratoria per gli scali della Spezia e Savona.



Genova - **Nei tendoni bianchi, tra una focaccetta e un dibattito, guardando Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità portuale di Genova, la rabbia deve essere salita oltre il limite.** E così a cena, seduti ai tavoli della Festa dell'Unità, tra deputati, ospiti nazionali e segretari locali, è maturata anche una strategia. Perché la richiesta di moratoria che sposta in là nel tempo - anche se non si sa ancora quanto - le fusioni dei porti liguri (Genova con Savona e La Spezia con Carrara) **il Pd la vive come un danno per gli scali e soprattutto come uno sgarbo politico.** Il «tradimento», per il Pd, porta la firma del presidente della Regione, **Giovanni Toti.** Come raccontato anche da *Il Secolo XIX/TheMediTelegraph*, lo schema era semplice: il Pd digerisce la nomina di **Paolo Emilio Signorini**, segretario generale del governatore, nome gradito a Toti. In cambio la Regione non chiede la moratoria e ragiona con il Pd locale sul prossimo segretario generale.

E invece è successo che il governatore ha portato a casa il presidente preferito e ha chiesto la doppia deroga. «È troppo - confermano più dirigenti del Pd genovese - A questo punto salta tutto: noi siamo pronti a dare battaglia sul nome di Signorini se non viene ritirata la richiesta di deroga».

- segue

La voglia di guerra è così forte che la linea bellicosa è condivisa da renziani e non: **«Bisogna alzare il livello» dicevano ieri sera diversi esponenti che confermano, ma non ancora si espongono impegnati a radunare più truppe possibili per l'assalto.** E la strategia è diretta: «O le cose tornano nel binario dell'accordo o quando siamo in commissione parlamentare per ratificare la nomina di Signorini, facciamo saltare il banco». Per Delrio, contrarissimo ai ritardi degli accorpamenti tra porti, è un aiuto politico di peso nella trattativa con Toti.

L'altro ieri sera un dirigente di peso tuonava: «Preferisco andare avanti con Pettorino piuttosto che avallare Signorini in queste condizioni: il nome poi non ci convince troppo. Servirebbe una figura diversa: sulle competenze non si discute, ma non possiamo calcolare solo quelle...» Ora i dem rimettono tutto in discussione. **Il Pd ha due armi: una più politica da utilizzare in collaborazione con il ministro Delrio per far cambiare idea a Toti. E una più tecnica in commissione parlamentare, chiamata a ratificare la nomina eventuale di Signorini.** Alla Camera c'è un precedente, e risale a quando Mario Tullio, l'uomo dei porti del Pd, aveva fatto saltare la nomina di Villari a Napoli. «Mario è vendicativo» confermano a Roma.

IL CASO

Finale di partita per San Giorgio il Pd alla finestra

Di tutta questa vicenda del rinnovo della presidenza dell' [redacted] di Genova spicca un particolare: l'assenza del Pd. Politica virtuosa? Forse e sarebbe la cosa migliore. L'impressione, però, è che nonostante le intenzioni il Pd proprio non sia riuscito a toccare palla sui destini di San Giorgio. Sarebbe una novità clamorosa se si considera che, a parte l'anomalia del quadriennio di Giovanni Neri, quella poltrona non è mai sfuggita al partito. Fu così con il primo presidente, l'allora (e sempre) comunista [redacted] e con l'ultimo, l'ex assessore regionale Pd Luigi Merlo. In totale, 16 anni su 20 di vita delle autorità portuali. Ora si cambia. Le [redacted] diventano autorità di sistema, la terna che metteva al sicuro la vittoria della sinistra è stata spazzata via dal dualismo ministro-presidente di Regione e, cosa fondamentale, il centrodestra ha vinto le Regionali. Toti lancia i suoi candidati, il Pd non ha fatto un nome. Il sindaco Doria, che del Pd certo non è, ha puntato su Ariel Dello Strologo (tessera Pd). Ma la cosa non sembra aver avuto seguito. E il Pd è rimasto silente.

LA REPUBBLICA / 11/9/2016

Confindustria La Spezia contraria alla moratoria sulla riforma portuale



Confindustria e operatori della Spezia contrari a chiedere una moratoria alla [riforma Delrio](#). Il dibattito in corso sul rinvio dell'entrata in vigore della riforma portuale, innescato dalla richiesta di una moratoria lanciata dal presidente della Regione Liguria Toti, ha fatto emergere una decisa contrarietà alla proposta da parte degli operatori portuali e delle organizzazioni dei lavoratori oltreché del Sindaco della Spezia.

Confindustria La Spezia, che nella fase di elaborazione della riforma ha proposto molte osservazioni critiche, ritiene oggi di prendere posizione per affermare con convinzione che uno stato di incertezza costituirebbe un pericolo molto rilevante per la credibilità, la competitività e lo sviluppo del porto spezzino. "Tutte le imprese – si legge in una nota dell'associazione – hanno bisogno di certezze e di riferimenti precisi per poter programmare ed operare e questo vale per il quadro fiscale, per quello normativo, per quello infrastrutturale ed ancor più per quello istituzionale".

"Non sappiamo se questa riforma svilupperà effetti di reale miglioramento della competitività dei nostri porti anche perché molto dipenderà dalle qualità degli uomini e delle donne chiamati a realizzarle – sottolinea Confindustria La Spezia – ma certo uno stato di permanente rinvio, le cui motivazioni appaiono chiaramente pretestuose, costituirebbe da un lato la dimostrazione che per prima la classe politica non la ritiene necessaria ed urgente dopo annose affermazioni in senso contrario e dall'altra una nuova dimostrazione del distacco esistente tra i comportamenti dei decisori politici e le imprese che lottano quotidianamente in una competizione internazionale sempre più complicata e difficile".

Confindustria La Spezia esprime quindi il convinto auspicio che si dimostri nei fatti l'esigenza di una riforma che riguarda un settore essenziale per l'economia del nostro Paese e della nostra città.

IL PORTO

Paita: "Grave bloccare la fusione Spezia-Carrara la Regione ci ripensi"

NON si ferma la protesta contro la Regione dopo la decisione del governatore Giovanni Toti di esercitare la proroga per la fusione fra le autorità portuali della Liguria. In particolare, è il colpo di freno all'aggregazione fra La Spezia e Marina di Carrara a suscitare la dura reazione della comunità spezzina. Nei giorni scorsi era stato per primo il sindaco Massimo Federici a stigmatizzare la scelta di Toti. Poi erano arrivati gli operatori della comunità portuale. Ora interviene nuovamente la politica. Lella Paita, capogruppo del Pd in Regione e spezzina, chiede a Toti di rinunciare alla proroga e far partire da subito la nuova autorità del Mar Ligure Orientale.

«Da spezzina sono orgogliosa della reazione che la città, il sindaco, il mondo portuale, quello economico e sindacale hanno avuto di fronte alla richiesta della giunta regionale di rinviare la nascita della Autorità di sistema portuale La Spezia/Marina di Carrara — spiega Paita — L'assessore Rixi, dopo aver assunto la decisione di chiedere il rinvio, ha detto che avrebbe ascoltato la comunità. In genere prima si ascolta e poi si decide, qui si è scelto un percorso contrario. Ma si sa che l'arroganza e la presunzione spesso sono cattive consigliere. La reazione della città è stata unanime e fer-

ma perché non esiste alcuna ragione oggettiva, trasparente e nell'interesse della nostra portualità che possa giustificare il rinvio. Sarebbe solo un'opportunità persa».

Il capogruppo Pd invita la Regione a cambiare la sua scelta, proprio per consentire alla Spezia una nuova fase di sviluppo, anche attraverso segnali di discontinuità. «Gli operatori portuali spezzini — chiude Paita — hanno invocato una discontinuità che invece con la proroga non sarebbe possibile in tempi brevi. Dato che in discussione c'è una buona parte del destino economico della città, voglio lanciare un appello a Toti con uno spirito di leale collaborazione: prenda atto della discussione in atto e modifichi — visto che fino al 15 settembre lo può fare — la sua posizione ritirando la richiesta di proroga. Sarebbe un segnale di intelligenza politica, quell'intelligenza e quella lungimiranza dimostrate dal presidente della regione Toscana Rossi che non ha esitato un attimo a sposare l'alleanza tra La Spezia e Marina di Carrara pur avendo la prima il ruolo di capofila. Da un presidente di Regione come Toti nato a Massa e residente in provincia della Spezia ci si aspettava tutto fuorché ritardasse questo matrimonio».

GIORGIO NERI/AGF



Porti, Paita attacca Toti sul rinvio della fusione tra La Spezia e Marina di Carrara

Genova - «Forse dietro questa decisione ci sono ragioni politiche o ancor peggio personali che ci sfuggono e che devono essere respinte con forza e determinazione», ha detto il capogruppo del Pd in Consiglio regionale.

Genova - **«Da spezzina sono orgogliosa della reazione che la città, il sindaco, il mondo portuale, quello economico e sindacale hanno avuto di fronte alla richiesta della giunta regionale di rinviare la nascita dell’Autorità di sistema portuale La Spezia-Marina di Carrara. Non esiste alcuna ragione oggettiva e nell’interesse della nostra portualità che possa giustificare il rinvio. Sarebbe solo un’un’opportunità persa». Lo afferma il capogruppo del Pd in Consiglio regionale, Raffaella Paita. «Forse dietro questa decisione ci sono ragioni politiche o ancor peggio personali che ci sfuggono e che devono essere respinte con forza e determinazione.** Si dovrebbe poter parlare serenamente di nuovi obiettivi per la portualità spezzina, di ricostruire un clima di collaborazione con tutti, di dare attuazione al piano regolatore portuale e alle opere previste, di far crescere traffici e il lavoro mantenendo gli impegni ambientali, di infrastrutturare il territorio. Gli operatori portuali spezzini hanno invocato una discontinuità che invece con la proroga non sarebbe possibile in tempi brevi. Dato che in discussione c’è una buona parte del destino economico della città, voglio lanciare un appello a Toti con uno spirito di leale collaborazione senza alcuna polemica: prenda atto della discussione in atto e modifichi - visto che fino al 15 settembre lo può fare - la sua posizione ritirando la richiesta di proroga. Sarebbe un segnale di intelligenza politica».

Giovedì entra in vigore la riforma che prevede il nuovo assetto nel Tirreno Meridionale

Authority, Gioia Tauro si proietta nel futuro

*Scontato il ricorso di **Palermo** alla moratoria per una proroga triennale dell' autonomia degli scali siciliani*

Paolo Toscano REGGIO CALABRIA Il gran globo sta arrivando.

Giovedì, infatti, entrerà in vigore la riforma del sistema portuale nazionale, con la nascita della grande Autorità Portuale del Tirreno Meridionale che vedrà Gioia Tauro inglobare gli scali di Messina, Milazzo e Tre mestieri).

Si tratterà, in ogni caso, di una riforma dagli effetti parziale perchè avvalendosi della deroga prevista dalla legge Del rio, ritenendo che l' immediata fusione nell' Authority di sistema determinerebbe gravi conseguenze in danno dei processi e dei progetti in corso, il presidente Rosario Crocetta chiederà la proroga dell' autonomia degli scali siciliani per tre anni.

Nel giorni scorsi da **Palermo** sono arrivati chiari segnali: in questo inizio di settimana al Ministero dei Trasporti arriverà l' istanza di moratoria, accompagnata da tutta una serie di elementi sui progetti, ritenuti di primaria importanza, che verrebbero penalizzati dalle logiche dell' accorpamento.

Ebbene, già preannunciata dalle ripetute dichiarazioni di Crocetta e ora confermata dalla collaborazione in corso tra gli uffici dell' assessorato regionale siciliano ai Trasporti e quelli delle Autorità portuali interessate, nei prossimi giorni scatterà per i porti di Messina -Milazzo e di Catania la doppia richiesta.

L' obiettivo sarà di mantenere, così come assicurato dalla deroga, i 3 anni d' autonomia amministrativa e finanziaria: rispettivamente nei confronti del gigantesco scalo di Gioia Tauro, che non ha ancora dispiegato le sue enormi potenzialità nel trasbordo dei container, e del porto di Augusta collegato al petrolchimico e che vanta una buona classificazione a livello europeo anche se ancora in via di sviluppo sotto il profilo strutturale.

Gioia Tauro attende, dunque, i nuovi eventi. Di sicuro la scadenza di giovedì cade in un periodo delicato per il centro nevralgico in fatto di transhipment a causa delle conseguenze di investimenti falliti e tramontati, ma anche per l' assenza di risposte alle sempre più pressanti richieste delle organizzazioni sindacali in materia di problematiche economiche e occupazionali. Una possibile inversione di tendenza, però, si è colta lo scorso mese quando è stato dato il via libera al nuovo terminal intermodale con l' accordo sottoscritto dal commissario straordinario e l' a.d. della Sogemar Spa, la ditta che si è

- segue

aggiudicata la gara internazionale di realizzazione e la gestione trentennale del gateway ferroviario. L'appalto rientra tra le opere previste dal Piano operativo triennale e prevede un finanziamento complessivo di 40 milioni di euro: 20 (sotto forma di contributo pubblico) sono a carico dell'Autorità portuale attraverso il Pon Reti e Mobilità 2007-2013, mentre gli altri 20 saranno investiti dal privato. Con la realizzazione del terminal, Gioia punta ad essere un gateway terrestre comunitario, inserendosi nell'asse trans-europeo del corridoio Helsinki-La Valletta. Si tratta di un'infrastruttura strategica che sarà complementare al transshipment e che avrà il compito di intercettare parte dei traffici movimentati tra l'Estremo Oriente e l'Europa, attualmente gestiti da Rotterdam ed Anversa.4.

PAOLO TOSCANO

Il presidente della Regione Crocetta deve chiedere la deroga al decreto di riforma nazionale

Porti, entro giovedì la richiesta

*Obiettivo: mantenere in vita per 3 anni l' **Autorità** di Messina -Milazzo*

Lucio D' Amico Comincia una settimana cruciale per il futuro del porto e dell' Authority Messina -Milazzo. Entro giovedì scadrà il termine per la presentazione delle richieste di deroga all' attuazione della riforma della **portualità** e della logistica inserita nel decreto pubblicato lo scorso 31 agosto. Da quella data sono scattati i 15 giorni concessi ai presidenti delle Regioni interessate, ai quali è stata data la possibilità di inviare un' istanza motivata al ministro dei Trasporti Graziano Delrio (che a sua volta avrà altri 15 giorni di tempo per poter esprimere il proprio parere) con cui si chiede il mantenimento invlta delle attuali **Autorità portuali** per un periodo non superiore ai 36 mesi.

Il governatore siciliano ha più volte assicurato che la richiesta di deroga sarà inviata a Roma entro i tempi prestabiliti e non c' è motivo di dubitarne. È stato assunto un impegno preciso: garantire all' **Autorità** por tuale di Messina e Milazzo la piena autonomia funzionale, organizzativa, economico - finanziaria e anche programmatica, pur nell' ambito dell' accorpamento dei porti dello Stretto con Gioia Tauro e le al tre realtà calabresi.

Le "buone intenzioni" di Rosario Crocetta, però, non bastano. Ora ci vogliono gli atti concreti, quelli che sono già stati prodotti da altri colleghi del presidente della Regione siciliana (in particolare i governatori della Liguria e della Campania). Occorre sgombrare il campo da un equivoco che talvolta ritorna in alcuni ragionamenti e discussioni tra le forze politiche e gli stessi rappresentanti di enti e istituzioni regionali e locali: la richiesta di deroga non è un "favore" che si sta facendo a Messina e Milazzo per "congelare" la situazione in questi tre anni e vedere poi quello che accadrà in futuro.

Messina -Milazzo aveva e ha il sacrosanto diritto di rimanere sede di **Autorità di sistema portuale**, perché non aveva e non ha nulla di meno (anzi, è l' esatto contrario) rispetto a porti come quello di Ancona, Ravenna odì Civitavecchia, che non sono stati "toccati" dalla riorganizzazione complessiva decisa dal ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. Tre anni sono il lasso di tempo necessario per programmare il futuro delle aree **portuali** e dell' intera Zona falcata, ma nei prossimi mesi la posta in palio deve essere ancora più alta: modificare la legge di riforma, facendo di Messina -Milazzo la sedicesima **Autorità di sistema portuale**.3.

FVG: Serracchiani, Trieste unico porto franco grazie a trattato internazionale

(FERPRESS) – Pordenone, 9 SET – “Meno personalismi e più dialogo tra le istituzioni del territorio. Solo agendo in questa direzione – ha affermato la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, intervenendo oggi, secondo quanto si apprende da una nota della Regione, alla prima edizione del Salone delle Medie Imprese al Polo Young di Pordenone – sarà possibile vincere le sfide quotidiane ed essere competitivi a livello nazionale e globale”.

“L’identità – ha aggiunto la presidente – troppo spesso viene interpretata come chiusura. Ciò che serve è quindi un cambio di paradigma, con uno sguardo più ampio sulle cose prima di dire che ciò che ci circonda non va bene”.

Addentrandosi nello specifico delle infrastrutture, Serracchiani ha evidenziato come ci sia sempre più bisogno di sinergie tra i diversi enti “affinché le opportunità che abbiamo in questa regione non diventino delle occasioni perse”.

Per la presidente, “portualità, logistica e trasporti sono un must per il Friuli Venezia Giulia. A ciò si aggiunge la specificità di Trieste che, grazie ad un trattato internazionale, è l’unico vero porto franco con i vantaggi connessi nella prima trasformazione e logistica. Ciò ha consentito, ad oggi, di avere un incremento dell’attività pari al 30 per cento grazie alla sinergia tra ferrovia, logistica e trasformazione”.

Per la presidente, quindi, una maggiore collaborazione tra gli scali del Friuli Venezia Giulia potrebbe consentire ulteriori miglioramenti delle performance all’interno del sistema portuale regionale e quindi dell’economia.

Facendo poi riferimento al sistema regionale dei saperi, Serracchiani ha evidenziato come vi siano moltissime istituzioni di rilievo che fino a poco tempo fa non si parlavano “ma che ora, grazie al dialogo tra loro hanno una visione d’insieme molto più ampia. Inoltre, uniti, rappresentano una forza che consente loro di partecipare e vincere bandi internazionali, grazie alla logica di sistema che li anima”.

Per la presidente diventa fondamentale concentrare l’attenzione sui contenuti e non invece sui contenitori, “pensando quindi meno alla sovrastruttura e preoccuparsi di più di guardare al futuro.

Compito della politica è quello di indicare la strada e definire con chi percorrerla. Non abbiamo bisogno di tavoli o di replicare poltrone”.

Quindi, parlando di burocrazia quale piaga che rallenta la crescita, Serracchiani ha ricordato che “non è un’entità astratta ma che dietro ad essa ci sono persone individuabili. Per essere competitivi – ha aggiunto – è necessario semplificare i processi informativi. Se in tre anni siamo ai vertici in Italia tra le Regioni che hanno abbattuto la burocrazia, lo dobbiamo la fatto che stiamo cercando tutti di remare nella stessa direzione”.

Infine, la presidente ha ricordato che con le strategie intelligenti S3 e con la legge Rilancimpresa FVG, la Regione si è messa in ascolto e ha definito le traiettorie per le politiche industriali del territorio, che puntano su innovazione e cambiamento.

“Ce la stanno facendo le imprese – ha sottolineato – che, prima delle altre, hanno letto la crisi facendo ricerca e sviluppo per innovare i propri prodotti. Così come le aziende che hanno diversificato i loro mercati. Noi vogliamo accompagnare questo consolidamento e fare un ulteriore salto di qualità”.

Il Salone delle Medie Imprese è un’iniziativa promossa da Salone di Impresa e sostenuta da Regione e Comune di Pordenone, dalle realtà legate al mondo dello sviluppo e della ricerca quali il Polo Tecnologico di Pordenone, il Polo Young, Friuli Innovazione, Area Science Park, le Università di Udine e Trieste e Unioncamere.



Porti: Genova, da Stazioni Marittime ricaduta di 110 milioni

Monzani, ma centro storico è ancora impresentabile

09 settembre, 17:40

(ANSA) - GENOVA, 9 SET - "Abbiamo scoperto una grande eterogeneità tra i passeggeri dei traghetti e i crocieristi con un 5,4% di passeggeri ferry che arrivano e si fermano almeno una notte prima dell'imbarco, così come i crocieristi in imbarco e sbarco". Il dato, presentato da Anthony La Salandra, direttore operativo di "risposte turismo" mette alla luce uno dei dati più inediti emersi dallo studio fatto dalla società sulle ricadute economiche del traffico passeggeri. Genova, quindi, non più una città-porto di transito, dove passare solo il tempo necessario all'imbarco, ma anche un posto dove restare qualche giornata con una ricaduta sull'economia cittadina.

I quasi 3 milioni di movimenti passeggeri via Stazioni Marittime - 840.000 crocieristi e più di 2 milioni sui traghetti - hanno lasciato come ricaduta diretta una somma tra i 110 e i 125 milioni di euro dei quali almeno 90 milioni di euro derivano dalle persone, passeggeri ed equipaggi, è una somma tra 30 e 35 milioni di euro derivanti dalle compagnie di navigazione. L'indagine ha fatto emergere un valore di 12,81 euro di spesa media per passeggero ferry in fase di imbarco e 7,38 in sbarco, mentre la spesa media procapite stimata per i crocieristi in imbarco-sbarco è compresa tra 70 e 80 euro che cala per i crocieristi in transito con valori tra 15-20 per chi si muove, 20 per chi si muove in modo indipendente, 35-40 per chi fruisce di una escursione organizzata. "Noi siamo una sorta di cinghia di trasmissione per la ricchezza della città - ha sottolineato l'amministratore delegato di Stazioni Marittime, Edoardo Monzani, ma Genova deve cogliere la ricchezza portata dai passeggeri, sia dei ferry che delle crociere, per ottenere il massimo da loro. È questo si ottiene offrendo servizi di alto livello, con musei e negozi aperti, e una città pulita".

E proprio su quest'ultimo tema non è mancata la polemica. "Io credo che Genova, per quanto riguarda la pulizia - spiega Monzani - debba fare ancora molti passi avanti, perché il centro storico oggi è impresentabile nonostante sia bellissimo".

Intanto Stazioni Marittime ha scelto di fare nuovi investimenti, circa 185 mila euro, per la sicurezza dei passeggeri. "Abbiamo deciso di investire su questo tema - ha spiegato Monzani - in parte perché ci è stato richiesto dai ministeri ma, soprattutto, perché pensiamo che questo possa essere veramente un valore aggiunto per la città e per il porto". Il progetto, che è ancora allo studio, prevede l'acquisto di nuovi metal detector, di "sniffer" per la ricerca di esplosivi e di apparecchi portatili per il controllo dei bagagli dei passeggeri che si imbarcano da Genova.

Quattro navi da crociera ormeggiate a Genova

Sono 16 mila i passeggeri in movimento alla Stazione marittima

11 settembre, 16:12



(ANSA) - GENOVA, 11 SET - Giornata eccezionale per il porto di Genova, dove - contemporaneamente - sono all'ormeggio quattro grandi navi da crociera. Al Ponte dei Mille sono ormeggiate la Celebrity Eclipse e la Msc Fantasia; al Ponte Andrea Doria la Emerald Princess e la Msc Poesia. Complessivamente i passeggeri in movimento nel porto sono oltre 16 mila, di cui oltre 5000 sono home port con le navi Msc, cioè sono in partenza o in arrivo a Genova. Gran parte degli altri scenderanno a terra per visitare la città.

Passeggeri in crescita a Genova, domenica in città 16 mila crocieristi

Genova - Msc spinge il porto nei primi otto mesi dell'anno: crociere +20%. Per i traghetti l'aumento è del 4%.



Genova - **Traffico passeggeri in aumento nel porto di Genova nei primi otto mesi dell'anno.** Guardando ai dati totali crociere e traghetti, da gennaio ad agosto 2016 si sono registrati 2.167.907 passeggeri contro i 2.003.192 dello stesso periodo 2015 (+164.715 passeggeri pari a un +8,2%). **I passeggeri delle crociere sono passati da 520.415 dei primi otto mesi del 2015 a 623.950 dello stesso periodo 2016 (+103.535 passeggeri, pari a un +19,9%).** Anche il numero dei passeggeri dei traghetti ha registrato un buon incremento, confermando la tendenza ad un contenuto ma costante rialzo che ha caratterizzato gli ultimi due anni: i passeggeri sono passati da 1.482.777 unità dei primi otto mesi del 2015 a 1.543.957 unità nello stesso periodo del 2016 (+61.180 passeggeri, **pari a un incremento del 4,13%**). Nello specifico, da gennaio ad agosto del 2016, si sono registrati 623.950 crocieristi, di cui 377.668 home port e 246.282 in transito. I passeggeri home port sono aumentati del 14,7%, mentre i passeggeri in transito del 28,8%. Il forte aumento di crocieristi è per intero riconducibile alla crescita di Msc Crociere, che in tutto il mese di agosto 2016 ha portato nel porto di Genova 110 scali e 529.011 passeggeri contro i 77 scali e 421.611 passeggeri dello stesso periodo del 2015, con un incremento di oltre 107.000 passeggeri (+25,5% circa).

- segue

Di grande importanza sarà la giornata di domenica, quando a Ponte dei Mille e a Ponte Andrea Doria saranno ormeggiate quattro navi da crociera di Msc, Celebrity Cruises e Princess Cruises, con una movimentazione complessiva di quasi 16.000 crocieristi in una sola giornata. Inoltre, da aprile a ottobre, Msc garantirà due navi all'ormeggio il sabato e due navi la domenica. In tre occasioni nel mese di ottobre, e durante un sabato di novembre, si vedrà la presenza contemporanea di tre navi Msc sulle banchine genovesi. Circa il traffico traghetti invece, i primi otto mesi del 2016 hanno chiuso con un incremento rispetto all'anno precedente, con la sola eccezione dei metri lineari, in lieve calo. I passeggeri sono stati 1.543.957 (+4,13%), le auto 542.923 (+5,34%), le moto 38.181 (+10,73%) ed i metri lineari 1.184.823 (-5,75%). Importante, si legge in una nota di Stazioni Marittime, il dato relativo ai passeggeri da e per la Sardegna, che sono cresciuti rispetto allo scorso anno di 56.000 unità. Secondo i dati di uno studio presentato ieri, che la società Stazioni Marittime ha affidato a Risposte Turismo, **è stato stimato che nel 2015 le spese dirette su Genova hanno generato complessivamente tra i 110 ed i 125 milioni di euro di ricadute nel sistema economico locale:** tra gli 80 ed i 90 milioni di euro derivanti da passeggeri di traghetti e crociere e tra i 30 ed i 35 milioni di euro derivanti dalle compagnie di navigazione (crociere e traghetti).

ECONOMIA

"Ma la città deve fare passi in avanti sull'accoglienza"

Crociere, sei navi e 25 mila passeggeri a Genova in un solo fine settimana

sabato 10 settembre 2016



GENOVA
- Saranno ben sei le navi da crociera che in questo fine settimana ormeggeranno a Genova. In totale sbarcheranno nel capoluogo ligure

395

25 mila passeggeri e una buona parte delle 7 mila persone che compongono gli equipaggi delle navi. Numeri che confermano come Genova non sia più una città-porto di transito, dove passare solo il tempo necessario all'imbarco, ma anche un posto dove restare qualche giornata con una ricaduta sull'economia cittadina.

Ricaduta che Stazioni Marittime ha stimato si aggiri tra i 110 e i 125 milioni di euro, dei quali almeno 90 milioni di euro derivano dalle persone, passeggeri ed equipaggi, è una somma tra 30 e 35 milioni di euro derivanti dalle compagnie di navigazione.

Noi siamo una sorta di cinghia di trasmissione per la ricchezza della città - ha sottolineato l'amministratore delegato di Stazioni Marittime, Edoardo Monzani, ma Genova deve cogliere la ricchezza portata dai passeggeri, sia dei ferry che delle crociere, per ottenere il massimo da loro. È questo si ottiene offrendo servizi di alto livello, con musei e negozi aperti, e una città pulita".

E proprio su quest'ultimo tema non è mancata la polemica. "Io credo che Genova, per quanto riguarda la pulizia - spiega Monzani - debba fare ancora molti passi avanti, perché il centro storico oggi è impresentabile nonostante sia bellissimo".



Crociere, quattro navi ormeggiate a Genova

Genova - Al Ponte dei Mille sono ormeggiate la Celebrity Eclipse e la Msc Fantasia; al Ponte Andrea Doria la Emerald Princess e la Msc Poesia.

Giornata eccezionale per il porto di Genova, dove - contemporaneamente - sono all'ormeggio quattro grandi navi da crociera. Al Ponte dei Mille sono ormeggiate la Celebrity Eclipse e la Msc Fantasia; al Ponte Andrea Doria la Emerald Princess e la Msc Poesia. **Complessivamente i passeggeri in movimento nel porto sono oltre 16 mila, di cui oltre 5000 sono home port con le navi Msc, cioè sono in partenza o in arrivo a Genova.** Gran parte degli altri scenderanno a terra per visitare la città.

La Spezia: dal Ministero delle Finanze arriva l'ok per i bilanci dell'Autorità Portuale

(FERPRESS) – La Spezia, 9 SET – “Il MEF approva senza osservazioni sia bilancio dell'esercizio 2015 sia l'assestamento al Bilancio di previsione 2016 dell'Autorità Portuale della Spezia. Confermata l'efficiente gestione economica e finanziaria dell'Ente”. Lo rende noto attraverso un comunicato stampa l'Autorità Portuale di La Spezia dove Forcieri esprime tutta la sua soddisfazione anche per gli investimenti messi in campo: oltre 33 milioni di euro nel 2015.

“Con una comunicazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla Corte dei Conti, – prosegue il comunicato – sono stati approvati senza osservazioni dal Ministero dell'Economia e delle Finanze il bilancio dell'esercizio 2015 e l'assestamento al Bilancio di previsione 2016 dell'Autorità Portuale della Spezia, già adottati all'unanimità dal Comitato Portuale, con il parere favorevole del Collegio dei Revisori.

I documenti, dei quali il Ministero ha attestato il rispetto dei vigenti provvedimenti normativi, presentano rispettivamente un avanzo finanziario corrente di euro 12.841.936 (bilancio consuntivo) e di euro 12.525.220 (bilancio previsionale). Ciò significa che per entrambi gli esercizi, grazie ad una efficiente e corretta gestione economica e finanziaria, oltre 12 milioni di euro sono stati resi disponibili per coprire gli oneri degli importanti investimenti effettuati e programmati, rafforzando ulteriormente la capacità di autofinanziamento dell'Ente e consentendo la realizzazione di importanti interventi infrastrutturali, sulle aree portuali e non solo, senza attingere sino ad oggi all'accensione di prestiti, che restano solo quale ulteriore garanzia di copertura.

A fine esercizio 2015, in particolare, è stato raggiunto un utile di esercizio di circa 11 milioni di euro, il più alto mai raggiunto nella storia dell'Ente.

Il Presidente evidenzia con soddisfazione gli importanti risultati raggiunti e gli investimenti messi in campo, che per il 2015 assommano ad oltre 33 milioni di euro.

Nel 2016 il bilancio di previsione assestato prevede l'avvio dei lavori per il completamento del Piano Regolatore Portuale per complessivi 213 milioni di euro, di cui ben 121 a carico dei privati.

L'Authority investirà invece 60 milioni di euro di risorse proprie per la realizzazione di infrastrutture non solo in ambito portuale ma anche a tutela dell'ambiente e delle aree cittadine, quali le barriere antirumore e la fascia di rispetto nell'area retrostante del quartiere di Fossamastra, mentre circa 39 milioni di euro già assegnati dal CIPE verranno destinati al progetto di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie nel porto mercantile, per cui è già in corso la relativa gara”.

Porti: Spezia, ok del Ministero delle Finanze ai bilanci

Approvati senza osservazioni esercizio 2015 e assestamento 2016

09 settembre, 17:41



(ANSA) - LA SPEZIA, 9 SET - Con una comunicazione al ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alla Corte dei Conti, il ministero dell'economia e delle finanze ha approvato senza osservazioni sia bilancio dell'esercizio 2015 sia l'assestamento al bilancio di previsione 2016 dell'Autorità Portuale della Spezia. I documenti presentano rispettivamente un avanzo finanziario corrente di 12.841.936 euro (bilancio consuntivo) e di 12.525.220 euro (bilancio previsionale). Ciò significa, spiega una nota dell'autorità portuale, che per entrambi gli esercizi, grazie ad una efficiente e corretta gestione economica e finanziaria, oltre 12 milioni di euro sono stati resi disponibili per coprire gli oneri degli investimenti effettuati e programmati, rafforzando ulteriormente la capacità di autofinanziamento dell'Ente e consentendo la realizzazione di importanti interventi infrastrutturali, sulle aree portuali e non solo, che per il 2015 assommano ad oltre 33 milioni di euro. A fine esercizio 2015, in particolare, è stato raggiunto un utile di esercizio di circa 11 milioni di euro, il più alto mai raggiunto nella storia dell'Ente.

La Spezia, dal Mef ok al bilancio dell'Authority

La Spezia - A fine esercizio 2015, in particolare, è stato raggiunto un utile di circa 11 milioni di euro: il più alto mai raggiunto nella storia dell'ente.



La Spezia - Con una comunicazione al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla Corte dei Conti, **sono stati approvati senza osservazioni dal ministero dell'Economia il bilancio dell'esercizio 2015 e l'assestamento al bilancio di previsione 2016 dell'Autorità portuale della Spezia.** I documenti presentano rispettivamente un avanzo finanziario corrente di euro 12.841.936 (bilancio consuntivo) e di euro 12.525.220 (bilancio previsionale). Ciò significa che per entrambi gli esercizi oltre 12 milioni di euro sono stati resi disponibili per coprire gli oneri degli importanti investimenti effettuati e programmati. **A fine esercizio 2015, in particolare, è stato raggiunto un utile di esercizio di circa 11 milioni di euro, il più alto mai raggiunto nella storia dell'ente.**

L'INTERVENTO

«Senza i contributi
per le bonifiche
Livorno resta al palo»

«L'ASSOCIAZIONE Oltre per Livorno torna a denunciato che la mancata bonifica che a Piombino è invece stata attuata e finanziata impedirà ogni rilancio industriale a Livorno. La mancanza di significative manifestazioni di interesse nel bando Initalia su Livorno (direttamente che a Collesalvati e Rosignano) è conseguenza della presenza a Livorno di aree potenzialmente perfette per lo sviluppo industriale del porto e della città ma praticamente inutilizzabili. Questo per i costi esorbitanti di bonifica che le aziende dovrebbero pagare. Costi che, in mancanza di finanziamenti, sarebbero tutti a carico delle aziende. Come si può parlare a tutti i rilancio di Livorno senza aver sciolto questo nodo? Il sindaco di Collesalvati, segretario Pd, ha impedito a Lonzi di delocalizzare a Collesalvati dopo aver ricevuto sostegno alla sua ricandidatura con la promessa di permettere lo spostamento. Lonzi aveva già acquistato le aree al Biscottino col placet di tutta la politica locale. Se Lonzi non potrà delocalizzare né lì, né nelle aree retroportuali, chiuderà. Non condichiamo le politiche industriali di questa azienda, ma un'alternativa alla sua chiusura era permettergli di dotarsi di impianti di trattamento idonei in aree idonee. Come si fa a dire che il progetto per Livorno è il piano di rilancio dell'industria e di Darsena Europa se non si rendono libere le aree per questo sviluppo? Ci appelliamo a chi governa ad ogni livello, non prendeteci più in giro. Che tutti i finanziamenti disponibili siano concentrati sulle bonifiche! Che tutti i progetti di bonifica siano completati e cantierabili! Liberateci dai vincoli dell'inquinamento, su cui in troppi hanno guadagnato alle nostre spalle. A ricollegare la città ci impegneremo da soli!»

Il Tirreno

ECONOMIA DEL MARE

Il porto tagliato fuori per i costi di bonifica

■ L'associazione Oltre per Livorno ha più volte denunciato che la mancata bonifica che a Piombino è invece stata avviata e finanziata impedirà ogni rilancio industriale a Livorno. La mancanza di significative manifestazioni di interesse nel bando di invitalia su Livorno (diversamente che a Collesalveti e Rosignano) è una conseguenza della presenza a Livorno di aree

potenzialmente perfette per lo sviluppo industriale del porto e della città ma praticamente inutilizzabili. E questo per i costi esorbitanti della bonifica che le aziende dovrebbero pagare. Questi costi, in mancanza di finanziamenti sarebbero tutti a carico delle aziende. Come si può parlare a vanvera di rilancio di Livorno senza aver sciolto questo nodo. Il sindaco di Colle Lorenzo Bacci, segretario Pd, ha impedito a Lonzi di delocalizzare a Collesalveti dopo che aveva ricevuto sostegno alla sua

ricandidatura con la promessa di permettere questo spostamento. Ricordiamo che Lonzi aveva già acquistato le aree al Biscottino con il placet di tutta la politica locale. Se Lonzi non potrà delocalizzare né lì né nelle aree retroportuali, chiuderà. Non condividiamo in alcun modo le politiche industriali di questa azienda, ma esisteva una alternativa alla sua chiusura ed era permettergli di dotarsi di impianti di trattamento idonei in aree idonee. Stante tutto questo, come si può dichiarare che il pro-

getto per Livorno è il piano di rilancio dell'industria e della Darsena Europa se parallelamente non si rendono libere le aree per questo sviluppo? Tutti i finanziamenti disponibili siano concentrati sulle bonifiche!

Che tutti i progetti di bonifica siano completati e cantierabili. Liberateci dai vincoli dell'inquinamento, su cui in troppi hanno guadagnato alle nostre spalle, e poi a risollevarla la città ci impegneremo da soli!

Barbara La Comba
direttivo Oltre per Livorno

Nogarin attacca [redacted] ma la gara contestata non c'è

Il sindaco chiede la sospensione dell'iter per i lavori alla stazione marittima ma Palazzo Rosciano nega che esista. Dietro le quinte dell'equivoco

■ LIVORNO

Torna lo scontro fra il Comune e [redacted] nel mirino è la stazione marittima. A dar fuoco alle polveri è il sindaco Nogarin, che in un post sulla propria pagina Facebook ricorda che la volontà di puntare sul turismo e l'istituzione di un tavolo tecnico con Regione e [redacted] per «disegnare la nuova stazione marittima». Cosa c'è che non va? Nogarin accusa [redacted] di aver «aperto la gara per affidare i la-

vori della Stazione marittima sulla base di un suo vecchio progetto che ignorava queste decisioni condivise». E spara a zero l'alto: «Ho chiesto una sospensione immediata della gara e sono pronto a rivolgermi al ministero dei Trasporti».

Dall'Authority - dove tre giorni fa è arrivata una lettera di Nogarin - non arrivano commenti ufficiali. Salvo però far rilevare con un certo sbigottimento che non esiste nessuna gara per i lavori alla stazione marittima. Vie-

ne ritenuto possibile che il sindaco si riferisca alla gara per la privatizzazione della Porto di Livorno 2000, la società pubblica che gestisce lo scalo passeggeri.

Non è escluso dunque che, non essendo in atto la gara contro la quale si scaglia il primo cittadino, il fraintendimento possa nascere dal fatto che la privatizzazione prevede, oltre all'offerta economica, la presentazione anche di un piano di investimenti. Sulla base di cosa? Di un masterplan che ciascuna delle

condate in lizza preparerà avendo come punti di riferimento il Prg portuale e il regolamento urbanistico. Invece, non il piano attuativo (che vale solo per alcune zone e non per altre): è da ritenere plausibile che riguardi quest'ultimo aspetto l'attacco via Facebook del sindaco. Da Palazzo Rosciano spiegano che di fronte ai rilievi del Comune erano state già ridotte le volumetrie rispetto a quanto previsto dal regolamento urbanistico. (m.z.)

GARA PRIVATIZZAZIONE PORTO 2000 REAZIONI DEL CLUSTER PORTUALE AL VIDEOMESSAGGIO DEL SINDACO GRILLINO

bocche cucite. Ma lo stop di Nogarin non dispiace

A VOLER credere negli auspici e nel volo degli uccelli, ci sarebbe da dire che la gara per la privatizzazione della Porto 2000 sembra nata sotto una cattiva stella. Oltre ai rinvii, giustificati dalla valanga di richieste di chiarimenti presentate dalle cordate interessate, oltre all'avvio di una analoga gara a La Spezia, oltre all'incertezza legata alla destinazione del TCO dopo la comparazione delle offerte chieste dal LTT di Federico Barbera & Andrea Palumbo, adesso è arrivata la tegola dal sindaco Nogarin. Che ha chiesto - con una lettera formale al commissario Gallanti e poi il "post" su Facebook di cui abbiamo scritto ieri - l'immediata sospensione della gara. **IL CLUSTER** non commenta, in attesa del

rientro del segretario generale e presidente della Porto 2000 Massimo Provinciali. Non si fa negare invece il sindaco, anche se "per doveroso rispetto istituzionale", non vuole ancora rendere pubblica la lettera inviata a Gallanti e Provinciali. «Nel tavolo tecnico - sottolinea il sindaco - erano stati decisi alcuni passaggi, compresa la necessità della variante anticipatrice sull'area, che è condizione "sine qua non". Ma non si è tenuto conto di questo passaggio e così com'è la situazione, è ovvio che non abbiamo intenzione di considerarlo un fatto superato. A queste condizioni, non ho intenzione di darla. Così ho chiesto al commissario Gallanti e alla Porto 2000 di sospendere l'iter della gara, in autotutela

secondo la legge. In caso contrario, ricorreremo, come ho scritto, al ministero competente». La clamorosa presa di posizione del sindaco non sembra aver del tutto sorpreso il cluster portuale. In particolare quei gruppi interessati alla privatizzazione.

QUALCUNO fa capire che il sindaco si è consultato anche sul porto prima di partire lancia in resta. E forse un nuovo rinvio della gara non è sembrato agli interessati del tutto inaccettabile, anche in vista della riforma portuale, delle variazioni della relativa "governance" in porto e degli stessi assetti dei vari tentativi livornesi, con l'uscita dalla Sintermar del gruppo Fremura (ne parliamo in questa stessa pagina) e il crescente potere del gruppo Grimaldi a fianco dei Neri.
A.F.



IL PROFILO Massimo Provinciali presidente della Porto Livorno 2000

L'ATTESA

La risposta arriverà con il rientro del presidente Provinciali

Piattaforma Europa e Porto 2000 La pace conviene a Neri e Grimaldi

Strategie e manovre dopo la vendita di Fremura del 25% di Sintermar

- LIVORNO -

C'È CHI RITIENE che il gruppo Grimaldi, neo-azionista al 50% del terminal Sintermar nel porto industriale, potrà annunciare i suoi nuovi progetti per Livorno e il suo crescente impegno sulle sue aree nella tradizionale "convention" annuale che quest'anno si terrà a Venezia dal 27 al 30 settembre, come ventesima "Euro-med" con il tema From Land to Sea. Ci saranno gli specialisti dello "short sea shipping", ovvero del cabotaggio, da tutta Europa all'hotel Hilton della Giudecca, con l'apertura sul significativo e stimolante dibattito sul ruolo dell'Italia sulle Autostrade del mare.

CERTO, non sarà solo l'uscita del gruppo Fremura da Sintermar (in anteprima ieri su *La Nazione*) a tener banco prioritario a Venezia: né il nuovo assetto del terminal con il 50% ciascuno del gruppo Grimaldi e del gruppo Neri. Perché le settimane passate sono state per l'armatore Emanuele Grimaldi una vera girandola di acquisizioni. Ha cominciato alla vigilia di luglio con l'inaugurazione della nuova stazione marittima di Porto Torres, con un forte investimento privato e il potenziamento della ricettività locale. Il 25 agosto il gruppo ha acquisito il 100% della finlandese Finlines, confermandosi l'armamento europeo di riferimento nel Baltico. Il 4 agosto ha potenziato il proprio ponte nel corridoio Scan-Med tra Venezia e Lubecca, e intanto ha raddoppiato i servizi tra Livorno e la Sardegna, sia ro/ro che ro/pax. Insomma, un'offensiva a tutto campo. E sbaglierebbe chi vedesse queste iniziative (più lo stesso acquisto delle quote Fremura in Sintermar) come episodi della guerra con l'armamento Onorato; anche

perché sembra appurato che i "poteri forti" della politica nazionale stiano adoperandosi per ricucire tra i due potentati del mare. L'evento Sintermar va invece visto, secondo gli osservatori più smaliziati, nell'occasione colta da Grimaldi a fronte della volontà di disimpegno dei Fremura sul porto labronico: e nella visione prospettiva dello stesso armatore di un ruolo sempre più importante del "sistema" portuale Livorno-Piombino con la prossima riforma, per il quale ruolo le alleanze sono più produttive delle competizioni. Le guerre, diceva Carl von Clausewitz in "Vom Kriege" - scriveva nell'ottocento, ma il suo testo rimane un riferimento fondamentale anche oggi - lasciano comunque morti e feriti per entrambi i contendenti, e sono la presecuzione della politica solo quando questa fallisce.

NELLA SITUAZIONE di Livorno, oggi si è creata una significativa Joint venture in Sintermar tra due potentati, Grimaldi e Neri, ciascuno leader nel proprio settore e con campi d'azione non conflittuali. Per di più Grimaldi è cliente importante per i rimorchiatori di Neri - basta consultare l'Avvisatore Marittimo di Monegas per avere la conferma di quanto siano aumentati i servizi di rimorchio a Livorno con l'offensiva di Grimaldi sulla Sardegna e non solo - e le navi Grimaldi hanno ribaltato in attivo lo storico deficit del terminal. Insomma, la pace conviene ad entrambi i soci di Sintermar: specie in vista della sempre più incerta gara per la Porto 2000 e specialmente per la madre di tutte le sfide, quella della Piattaforma Europa.

A F



I bandi

Operaio e impiegato Occasioni per disabili

DA OGGI al 23 settembre i soggetti disabili iscritti alle liste della legge 68/99 possono presentare la loro adesione, ai Centri per l'Impiego della Provincia, per il seguente bando: operaio sede di lavoro Collesalveti qualifica operaio con mansioni di magazzino addetto alla fatturazione modalità di assunzione tempo determinato (7 mesi) e part time (25 ore settimanali). RIF. 25-2016-D Impiegato sede di lavoro Livorno mansioni di specialista/tecnico di analisi controllo qualità modalità di assunzione tempo determinato 12 mesi. Tutti i bandi sono su www.provincia.livorno.it, sezione Lavoro e Formazione al link Collocamento Mirato L.68/99.



Il ruolo
nel sistema

Grimaldi punta ad avere un ruolo sempre più importante nel "sistema" Livorno-Piombino

PORTO » I FREMURA SCENDONO AL 10% IN SINTERMAR

Grimaldi va alla conquista Resta in campo solo Neri

Nella società nata dalla "santa alleanza" fra le grandi dinastie imprenditoriali ora la famiglia livornese e il colosso meridionale (tramite Coifi) sono al 50%

di **Mauro Zucchelli**

LIVORNO

Tripla colpo di scena sul fronte del porto in un sol colpo. A metterlo in moto è bastato il rischio attorno a una società-chiave nel puzzle delle banchine: la Sintermar, costruita in anni lontani come "santa alleanza" fra le grandi dynasty dell'imprenditoria portuale (Neri, D'Alesio e Fremura, ciascuna delle quali con il 33%, dunque alla pari senza protagonisti e comprimari). A ben guardare dentro le carte, però, non è in Sintermar che accade qualcosa. La compagine soci resta quella: una metà delle quote in mano alla famiglia Neri (con la Neri Finanziaria al 33,3% e la società Fratelli Neri al 16,7%), l'altra metà in pugno a Coifi, tradizionalmente plancia di comando finanziaria della famiglia Fremura.

È in realtà all'interno di quest'ultima che è avvenuto tutto. I vari soggetti della famiglia cedono buona parte delle quote a cominciare da Marcello che vende il 20% e si riduce al 2,3% (più una quota in usufrutto). Così come, secondo quanto emerge dall'anagrafe camerale, vendono Attilio e Silvio facendo scendere complessivamente al 2,2% la propria quota (riunita nella Fratelli Fremura sas) mentre gli altri componenti (Gino, Cesare, Alessandra e Elena) finiscono per avere complessivamente meno del 3% (e l'1,3% di nuda proprietà).

Ad acquistarle è Grimaldi Eurymed, il colosso napoletano (guidato da Emanuele Grimaldi) con quartier generale affacciato sul mare di Palermo, nel triangolo fra la Camera di Commercio, la Capitaneria di porto e le banchine: sale così al 50% in Coifi, stando alla

visura camerale aggiornata.

Non è un fulmine a ciel sereno. Il gruppo Grimaldi aveva già messo piede all'interno della società del Fremura: l'aveva fatto nell'estate di due anni fa acquistandone il 50% nel bel mezzo del duello che aveva visto il braccio di ferro fra Fremura e i Neri su Sintermar nel momento in cui l'armatore Nello D'Alesio aveva deciso di uscire vendendo il proprio 33%. L'ingresso in campo di Grimaldi aveva rafforzato molto la posizione della famiglia Fremura: da un lato, offrendo "artiglieria" finanziaria per contrastare le mosse avversarie e, dall'altro, mettendo in campo la potenza commerciale-industriale che una flotta di tale importanza ha in fatto di traffici. D'altronde, fin dal luglio 2014 dal quartier generale di Grimaldi hanno spedito a Livorno Costantino Baldissara, uno dei propri manager di punta: direttore commerciale e responsabile della logistica del gruppo (ma anche numero dell'organizzazione europea delle imprese di logistica settore auto), diventa anche amministratore delegato di Coifi, mentre la presidenza della società resta in mano al Fremura (con Silvio).

Era stato interpretato fin dall'inizio come il segno che Grimaldi era intenzionato a scommettere parecchio su Livorno: e per farlo aveva scelto Sintermar. La conferma è stata prima il rafforzamento dei traffici, poi il tentativo di sbarcare a terra come terminalista chiedendo [] l'uso temporaneo dell'area ex Seatrak (in radice di Darsena Truscana), infine la creazione di una società in tandem con Tdt (mettendo fine a stagioni di contrasti).

La prova del nove è arrivata

quando poi è esplosa la "guerra del ro-ro" fra giganti come Grimaldi e Onorato (Moby più Tirrenia): Grimaldi ha puntato proprio su Livorno per rompere l'egemonia di Onorato nei collegamenti con la Sardegna. «Livorno sarà una delle capitali del nostro gruppo»: l'aveva detto al Tirreno uno dei massimi dirigenti della nomenclatura del gruppo napoletano-siciliano nel D-day dell'inaugurazione di un rilevante pacchetto di partenze di traghetti che fanno la spola fra Livorno e Olbia. Ma, al di là delle dichiarazioni roboanti, quel che conta è il lavoro diplomatico con Palazzo Rosciano, sede [] mettendo sul tavolo progetti e progetti per accreditare uno scenario futuro in cui Grimaldi moltiplicherà a Livorno i propri flussi di traffico merci.

La "guerra" è andata avanti tutta l'estate a suon di cannonate. E se Emanuele Grimaldi, numero uno dell'organizzazione degli armatori a livello nazionale, ha fatto parlare i comunicati del gruppo (e soprattutto l'aggressività delle scelte della campagna commerciale), il rivale Vincenzo Onorato, alla testa del gruppo concorrente, invece ha scelto di scendere in campo in prima persona. Come quando ha attaccato la società avversaria accusandola di usare manodopera straniera per risparmiare mentre il suo gruppo fa lavorare gli italiani. Proprio a Livorno la società Moby è andata all'attacco a più riprese contro la Porto di Livorno 2000 (e [] che ne è ancora proprietaria) con l'accusa di aver dato campo libero a Grimaldi lasciata libera di imbarcare senza curarsi troppo della commissione traffico merci e auto: una sfilza di note ufficiali

con tanto di foto-denuncia.

Salire al 90% in Coifi significa anche che Grimaldi prende il controllo di Cfg Cruise & Ferry (10% Grimaldi e altrettanto Costa Crociere più 20% Coifi): è la società con cui Grimaldi alleandosi con Fremura e il colosso delle crociere del gruppo Carnival è fra le quattro cordate in pista per la privatizzazione della Porto 2000. Chissà se questo ne cambierà le scelte. Sempre nel match sulla società del porto passeggeri, non era mancato il contraccolpo quando il 49% di Vte, il terminal crociere di Venezia, è finito in mano a Costa, Msc e Royal Caribbean più i turchi di Global. Tutti e quattro i soci di (rilevante) minoranza sono con Vte a Livorno: finirebbero per essere concorrenti di sé stessi perché il terminal veneto sta con Cilp (Neri-Negri e portuali) e Schenone (socio di Negri a Genova).

Non basta. Il passaggio di Coifi sotto l'ala di Grimaldi decreta anche la fine di un'era, consacrata proprio in Sintermar con l'alleanza fra le grandi famiglie marittimo-portuale. Prima è uscito dal ring D'Alesio, ora cambia in modo così rilevante il ruolo del Fremura in porto: del tris di dinastie imprenditoriali che hanno fatto la storia del porto (e della città), oggi conquista la scena la famiglia Neri.

Il business del rimorchio diventa meno centrale e sposta altrove il baricentro: a cominciare dai terminal portuali (alleanza con Negri, ingresso in Cilp, prove tecniche di feeling con Tdt). Proprio mentre a Firenze il governatore Rossi tiene a battesimo lo sbarco di Neri alla testa del tandem con i genovesi di San Giorgio per il nuovo polo di demolizioni navali.

CONTRASTO D'ENRICO SPINALE/CA

Sintermar, Fremura ha venduto Neri e Grimaldi ora soci al 50%

Nuovi assetti e clamorose manovre nel nostro scalo. Ecco lo scenario

- LIVORNO -

I.F. GRANDI manovre sul porto, che nell'apparente quiete d'agosto hanno visto cambiare alcuni dei più importanti assetti sulle banchine - anche con la "comparazione" sulla sponda Est chiesta dal LTT di Barbera contro il TCO di Alberti - registrano un altro evento storico: l'uscita del gruppo Fremura dalla Sintermar, il terminal che fu dei contenitori nell'area industriale e che ora sta creato dai tre gruppi imprenditoriali più importanti della Livorno portuale: D'Alesio, Fremura e Neri. Il gruppo D'Alesio aveva ceduto il suo 33% a una società costituita da Fremura e dal potente gruppo armatoriale Grimaldi di Napoli. Nei giorni scorsi - con la registrazione in Camera di Commercio già avvenuta - Grimaldi ha rilevato la quota da Fremura, con il risultato che oggi Sintermar ha come azionisti, esattamente al 50% ciascuno, i gruppi Grimaldi e Neri. Nessun commento da parte di Silvio Fremura, che ha condotto l'operazione essendo anche nel "board" di Sintermar. C'è chi sostiene che l'operazione abbia qualche similitudine con quella fatta dal gruppo di Luigi Neri (GIP) per raggranellare "cash" sufficiente a consentirli nuove slide: per GIP, in vista della Piattaforma Europa, per i Fremura in vista della privatizzazione



CAMBIAMENTI Aperta ancora la partita sulla sponda Est chiesta da LTT contro il TCO

IL FUTURO Il terminal svilupperà ancora di più la vocazione dei ro/ro e dei ro/car

della Porto 2000. Ma sono ipotesi. Certo è che Sintermar, tornata in attivo grazie al nuovo dinamismo impresso sia dai Neri che dal potente armamento Grimaldi, si trova adesso in una situazione societaria piuttosto delicata: come sempre sono le società con due soci esattamente al 50% ciascuno e

con strategie non necessariamente coincidenti.

ERA NOTO fin dai tempi della vendita della quota dei D'Alesio che il gruppo Neri era interessato a rilevarla esso stesso e che nell'operazione fu bloccato dall'alleanza tra Fremura e Grimaldi. In questa seconda operazione, non è chiaro se Neri avesse o meno una priorità d'acquisto del socio uscente (avendo il 50% di Sintermar contro il 25% ciascuno di Fremura e Grimaldi). In ogni caso il

passaggio è avvenuto tra Fremura e Grimaldi, e la connotazione di quest'ultimo gruppo - che sta puntando molto su Livorno, anche nella sua guerra guerrigliata con il gruppo Onorato - fa pensare che il terminal svilupperà ancora di più la vocazione dei ro/ro e dei ro/car. Una vocazione che in fondo torna anche a vantaggio del comparto rimorchio dei Neri, essendo di molto aumentato proprio per il potenziamento dei servizi Grimaldi il ricorso ai rimorchiatori e quindi il loro lavoro.

A.F.

Piombino: Rossi, unico polo portuale per manutenzioni navali del Mediterraneo conforme direttive Ue

(FERPRESS) – Piombino, 9 SET – “Quello che Piombino Industrie Marittime (PIM) realizzerà a Piombino sarà l'unico polo portuale del Mediterraneo per demolizioni, manutenzioni e refitting navali conforme alle normative europee. Quella di oggi è una firma storica per la Val di Cornia e la Toscana perchè, grazie ad un massiccio intervento finanziario della Regione sul porto per oltre 110 milioni di euro, siamo stati in grado di dare un futuro a quest'area e una accelerazione alla portualità toscana, per un'opera di stabilità produttiva e occupazionale che si completerà a fine anno con l'arrivo di General electric e della sua piattaforma di assemblaggio e logistica industriale. E' la mano pubblica che ha creato una infrastruttura di livello europeo, con fondali di 20 metri e attrattiva per gli imprenditori privati e quindi in grado di generare nuova occupazione”.

E' questo il commento del presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, a margine della firma per la concessione alla Piombino industrie marittime delle aree del nuovo porto destinate ad ospitare attività di demolizioni, refitting e costruzioni navali.

“Il Gruppo Neri impegna in questa iniziativa le esperienze maturate nei più diversi settori dell'economia marittimo-portuale e logistica che vanno dai più svariati servizi marittimi al terminalismo portuale per prodotti liquidi e solidi. Il punto di partenza dell'attività di PIM – la demolizione navale eco-compatibile- rappresenta una sfida nuova che l'Europa ha deciso di accettare ed alla quale noi con SGdP abbiamo deciso di partecipare. L'infrastruttura che ci sarà affidata nei prossimi giorni ha caratteristiche di flessibilità e dimensionali che stimolano il nostro Gruppo a ricercare ogni ulteriore opportunità offerta da un mondo, come quello dell'economia del mare, nel quale l'innovazione è fattore di successo”, ha dichiarato Piero Neri, Presidente di Piombino Industrie Marittime.

“Con il polo di Piombino, l'Italia ha l'opportunità di svolgere un ruolo guida a livello europeo nelle demolizioni navali, un settore ad alto potenziale di crescita. L'eccellenza nella cantieristica, la vocazione all'economia marittima, il know-how tecnico in nostro possesso rappresentano presupposti strategici per lo ship recycling. Partendo dall'accordo per lo smantellamento delle navi militari della Marina e poi aprendoci alle richieste del mercato, a Piombino siamo pronti per mettere queste competenze all'opera”, ha dichiarato Ferdinando Garrè, Amministratore delegato di Piombino Industrie Marittime.

“Con questa assegnazione – è il commento di Luciano Guerrieri, commissario straordinario dell'Autorità portuale di Piombino – siamo giunti ad una fase importante dell'attività dell'autorità portuale, che è stata in grado di dare nuova vita, ed in tempi molto brevi, ad una infrastruttura di grande pregio, selezionando un operatore di qualità come Pim. Queste scelte proiettano il porto di Piombino in un nuovo mercato, in grado di dare risposte occupazionali concrete nell'ambito di una filiera dalle notevoli potenzialità di sviluppo, in grado di dare risposte logistiche, portuali e ambientali per uno sviluppo sostenibile del settore”.

“La società – ha affermato il sindaco di Piombino, Massimo Giuliani – costituita la scorsa primavera dalla Fratelli Neri di Livorno e la San Giorgio del Porto di Genova per lo smantellamento e il refitting delle grandi navi a Piombino rappresenta un tassello molto significativo per la diversificazione economica del nostro territorio con prospettive occupazionali, una volta a regime, per circa 200 lavoratori. Si tratta della concretizzazione di un'attività importante, prevista dall'Accordo di Programma per la reindustrializzazione del territorio di Piombino, resa sicura dalle nuove normative europee per il riciclaggio sicuro ed ecocompatibile. Piombino dunque potrà partire con questa nuova sfida, dando un segnale chiaro di concretezza e di vitalità”.

Porti: ok a concessione per polo demolizioni navali Piombino

Al via entro un anno, prospettiva lavoro per 200 persone



(ANSA) - FIRENZE, 09 SET - Nel giro di poco più di un anno il porto di Piombino (Livorno) ospiterà un polo di eccellenza nazionale dedicato alla demolizione, al refitting e alla realizzazione di navi. Oggi a Firenze è stato infatti sottoscritto l'atto di concessione alla Piombino industrie marittime (Pim) delle nuove aree portuali. Il nuovo progetto, secondo il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, che è anche coordinatore degli accordi di programma per l'area di crisi complessa di Piombino e commissario per i lavori di ammodernamento del porto, "darà lavoro ad un certo numero di persone e si parla di circa duecento che troveranno impiego stabilmente. E' un segno di successo. Ci è costato molto arrivare a questo, sul porto di Piombino la Regione Toscana ha investito 190 milioni che non è poco". Ferdinando Garrè, amministratore delegato di Pim, ha spiegato che "stiamo completando i progetti che avranno la loro prassi autorizzativa.

Terminata quella, riteniamo di cominciare la costruzione degli impianti nel primo trimestre del 2017, e di cominciare l'attività verso la fine del 2017".(ANSA).

E Piombino si gioca la rottamazione delle navi

Oggi nel porto via ai cantieri. Nasce il Polo mediterraneo di demolizioni e trasformazioni

Partiranno oggi i cantieri per la realizzazione del polo di demolizione, refitting e realizzazione di navi a Piombino. L'obiettivo ambizioso è quello di realizzare in Toscana una nuova realtà industriale in un settore quasi inedito per l'Italia, «compensando» così con un intervento permanente il mancato smantellamento nella città dell'acciaino della Costa Concordia, finita a Genova.

I cantieri per la costruzione di capannoni e strutture per 14 milioni di euro, con prospettive occupazionali, a regime, per circa 200 lavoratori, partono 24 ore dopo la firma in Regione dell'atto di concessione alla «Piombino Industrie Marittime» delle nuove aree portuali. La Piombino Industrie Marittime è composta dal can-

tiere genovese San Giorgio del Porto, leader in Europa nelle riparazioni e trasformazioni navali, e dalla livornese Fratelli Neri, e l'obiettivo è quello di iniziare le attività nella seconda metà del 2017. L'intesa è stata siglata dal commissario straordinario

[redacted] di Piombino, Luciano Guerrieri e dal presidente di Pim, Piero Neri, alla presenza del presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, che è anche coordinatore degli accordi per l'area di crisi di Piombino e commissario per i lavori di ammodernamento del porto. «Quello che si realizzerà a Piombino sarà l'unico polo portuale del Mediterraneo per demolizioni, manutenzioni e refitting navali conforme alle normative europee — sottolinea un soddisfatto

governatore Rossi — Quando partimmo con gli investimenti sul porto di Piombino, 4/5 anni fa, non pensavamo di arrivarci così in fretta. Ci sono state discussioni sulla profondità, ma ora siamo ad una svolta. Volevamo portarci la Concordia in questo porto, per smantellarla; poi invece questa è andata a Genova. Ma si dimostra che era giusta l'idea che il porto potesse servire per smantellare le grandi navi, in sicurezza». Per il sindaco di Piombino, Massimo Giuliani, questo accordo è un tassello fondamentale della diversificazioni produttive per rilanciare la città e farla uscire dalla crisi dell'acciaino. «Si potrà concretizzare la diversificazione economica del nostro territorio con buone prospettive per l'occupazione — sottolinea Giuliani

— È il risultato dell'accordo di programma per la reindustrializzazione del territorio di Piombino, resa sicura dalle nuove normative europee per il riciclaggio sicuro ed eco-compatibile. Piombino dunque potrà partire con questa nuova sfida: un segnale di concretezza e di vitalità». «È un settore ad alto potenziale di crescita e le nostre conoscenze tecnologiche e tecniche sono presupposti essenziali. Partendo dall'accordo per lo smantellamento delle navi militari della Marina e poi aprendoci alle richieste del mercato, a Piombino siamo pronti per mettere queste competenze all'opera», conclude Ferdinando Garrè, amministratore delegato di Piombino Industrie Marittime.

Mauro Bonciani
© RASSEGNA STAMPA



Il governatore Rossi e Piero Neri, presidente della «Piombino Industrie Marittime». A destra Luciano Guerrieri, commissario [redacted]



MOMENTO STORICO

PODEROSO INVESTIMENTO DEL GRUPPO NERI
A TESTIMONIANZA DELLA NUOVA SINERGIA
DI SISTEMA TRA I PORTI DI LIVORNO E PIOMBINO



DENTRO LA NOTIZIA

REFITTING navale: nasce il polo di Piombino, unico del Mediterraneo che rispetta i requisiti europei

www.livornoest.livorno.it

Dieci ettari di piazzali e 200 addetti «Da qui ripartono lavoro e sviluppo»

Due anni fa lo «scippo» della Concordia. Oggi il progetto è realtà

- PIOMBINO - LA PRIMA nave che doveva aprire il polo di demolizioni marittime, il relitto della Concordia, a Piombino è stata vista solo col binocolo, nel trasferimento dal Giglio a Genova. Fu un duro colpo per la città. Piombino sulla Concordia aveva sperato molto, una commessa importante per dare lavoro nel momento in cui non c'erano spiragli per le Acciaierie. Ma ora, a due anni di distanza, nasce Piombino industrie marittima (Pim) e in città si respira un clima di cauto ottimismo. Il porto è ormai una realtà, i lavori delle nuove banchine e piazzali sono quasi completati, il fondale a 20 metri garantisce la possibili-

tà di accogliere grandi navi, si comincia a delineare una realtà capace di dare nuovo sviluppo. I dieci ettari di piazzali assegnati al polo di demolizioni marittime potranno dare lavoro a 200 persone. Soddisfatti i sindacati. I segretari di Fim, Fiom e Uilm, Fausto Faggioli, Luciano Guerrieri e Vincenzo Renda attendono ora l'inizio dei lavori. «Con questa assegnazione - è il commento di Luciano Guerrieri, commissario straordinario [redacted] di Piombino - siamo giunti ad una fase importante dell'attività [redacted] che è stata in grado di dare nuova vita, ed in tempi molto brevi, ad una infrastruttura di grande pre-

gio, selezionando un operatore di qualità come Pim. Queste scelte proiettano il porto di Piombino in un nuovo mercato, in grado di dare risposte occupazionali concrete nell'ambito di una filiera dalle notevoli potenzialità di sviluppo, in grado di dare risposte logistiche, portuali e ambientali per uno sviluppo sostenibile del settore». «La società - afferma il sindaco di Piombino, Massimo Giuliani - costituita la scorsa primavera dalla Fratelli Neri di Livorno e la San Giorgio del Porto di Genova per lo smantellamento e il refitting delle grandi navi a Piombino, è un tassello molto significativo per la diversificazione economica del nostro territorio con prospettive occupazionali, una volta a regime, per circa 200 lavoratori».

TEMPI RAPIDI

Nuove banchine ormai pronte
fondali a meno venti metri
a prova di «giganti del mare»

Piombino industrie marittime al via Decolla il polo demolizioni navali

La firma a Firenze tra Piero Neri, il governatore Rossi e Guerrieri

di LISA CIARDI

FIRENZE

POCO più di un anno di tempo per veder nascere a Piombino un polo d'eccellenza nazionale per la demolizione, il «refitting» e la realizzazione di navi. L'ultimo tassello del percorso per il rilancio dello scalo portuale toscano ha preso il via ieri, in Regione, con la firma dell'atto di concessione alla Piombino industrie marittime (Pim) delle nuove aree portuali. A siglarlo il commissario straordinario [redacted] di Piombino, Luciano Guerrieri, e il presidente di Pim, Piero Neri, alla presenza del presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, che è anche coordinatore degli accordi di programma per l'area di crisi complessa di Piombino e commissario per i lavori di ammodernamento del porto. Presenti inoltre l'amministratore delegato di Pim Ferdinando Garrè, il sindaco di Piombino Massimo Giuliani, il consigliere regionale Gianni Anselmi e il rappresentante di Logi-

stica Toscana, Giovanni Bonadio. In pratica, a partire da oggi, la Pim (composta dal cantiere genovese San Giorgio del Porto e dalla livornese Fratelli Neri) potrà iniziare a lavorare nel porto di Piombino per costruire capannoni e strutture, avviando investimenti per circa 14 milioni di euro. L'obiettivo è entrare nel vivo dei cantieri nei primi mesi del 2017 e far partire le attività del porto alla fine del prossimo anno. Notevoli le previsioni occupazionali: qui dovrebbero infatti trovare lavoro stabilmente a circa 200 persone, più l'indotto. Le aree oggetto dell'accordo verranno concesse a Pim per 40 anni: hanno una superficie totale di 103.295 mq, di cui 80.922 già oggetto d'interventi e altri 22.373 mq che dovrebbero essere completati entro 12 mesi. Ma cosa si farà concretamente in questo grande polo portuale?

INTANTO si partirà con lo smantellamento di navi militari, in base all'accordo con il Ministero della difesa e la Marina militare. Ma l'impegno è quello di attivare contatti con tutto il mercato

armatoriale privato per assicurarsi altre commesse, con particolare attenzione al «refitting» (la risistemazione e il riarmo delle navi ndr) e alle demolizioni. Ogni anno sono almeno un migliaio le imbarcazioni di medie dimensioni che vengono smantellate, spesso in Paesi del sud est asiatico e con la tecnica inquinante dello «spiaggiamento». «Avremo il primo e unico polo del Mediterraneo nato nel rispetto il regolamento UE 1257/2013 - ha spiegato il presidente Enrico Rossi - che impone metodi sicuri e ambientalmente compatibili. Un progetto di rilancio che s'implementerà a fine anno con l'arrivo di General Electric e della sua piattaforma di assemblaggio e logistica industriale. Piombino è un esempio di come il rispetto delle regole e l'attenzione all'ambiente possano diventare un'occasione di sviluppo. La Regione Toscana ci ha creduto molto, investendo 190 milioni di euro, e proprio grazie all'unione fra impegno pubblico e privato stiamo realizzando un'infrastruttura di livello europeo».

Attività marittima. Al via i lavori per la costruzione dell' impianto di demolizione delle grandi navi Piombino, parte il polo rottamazioni

PIOMBINO Si concretizza l' idea nata nell' estate 2013, quando il porto di Piombino puntava ad aggiudicarsi la rottamazione della Costa Concordia, naufragata all' isola del Giglio il 13 gennaio 2012. La Concordia, alla fine di una lunga "battaglia" tra porti, è andata a Genova (dove è in via di smantellamento), ma il progetto di dar vita a un polo di rottamazione delle navi è rimasto, spinto con forza dalla Regione Toscana e avallato dal ministero della Difesa che ha promesso di smantellare qui le navi militari.

Ora quel progetto diventa realtà (si veda Il Sole 24 Ore del 30 agosto 2016): partono i lavori per costruire capannoni e impianti, durata prevista meno di un anno, investimento da 14 milioni di euro realizzato da due aziende che hanno lavorato alla Concordia: la livornese Fratelli Neri, specializzata in operazioni di salvataggio in mare e rimozione dei relitti, e la genovese San Giorgio del Porto, leader nelle riparazioni e trasformazioni navali che con Saipem sta smantellando la nave della flotta Costa a Genova.

Le due aziende, riunite nella Pim-Piombino industrie marittime, hanno ricevuto ieri dall'

Autorità portuale di Piombino guidata dal commissario Luciano Guerrieri la concessione per 40 anni di 100mila metri quadrati di banchine (di cui 22mila ancora da realizzare, lo saranno entro 12 mesi) su cui sorgerà l' attività di ship recycling, inedita per il Mediterraneo. Finora infatti le navi venivano smantellate a basso costo nel sud est asiatico con tecniche inquinanti.

«Il nuovo polo di demolizioni di Piombino è l' unico nel Mediterraneo che sarà conforme alle normative europee che prevedono una demolizione eco-compatibile», ha detto il presidente toscano Enrico Rossi, benedicendo la firma della concessione avvenuta a Firenze e ricordando i lavori di ammodernamento del porto di Piombino - con 110 milioni di investimenti pubblici - per aumentare i fondali a 20 metri e renderlo attrattivo per gli investitori privati.

«Stiamo completando i progetti - ha detto Ferdinando Garrè, amministratore delegato di Pim - che poi dovranno essere autorizzati. Pensiamo di cominciare la costruzione degli impianti nel primo trimestre del 2017 e di cominciare l' attività verso la fine del prossimo anno». Il polo di rottamazione partirà con l' attività garantita dall' accordo con il ministero della Difesa e la Marina militare (38 navi da smantellare per 70mila tonnellate di rottame), ma dovrà proseguire con gli armatori privati. La prospettiva, che fa esultare le istituzioni, è di creare 200 posti di lavoro in un' area a forte difficoltà economica legata alla crisi della siderurgia. Quella stessa siderurgia che, se andrà in porto il progetto dell' algerino Issad

Rebrab che ha rilevato la ex Lucchini, potrebbe dar vita a una filiera corta proprio col rottame ricavato dalle navi dismesse.

Toscana: demolizioni navali, via libera al polo nazionale di Piombino. Nuova vita per il porto

(FERPRESS) – Piombino, 9 SET – Comincia con una firma la nuova vita del porto di Piombino, dove da domani partiranno i lavori per la realizzazione del polo di eccellenza nazionale dedicato alla demolizione, al refitting e alla realizzazione di navi. Lo scrive in una nota la Regione Toscana.

La firma è quella che hanno posto a Firenze, presso la presidenza della Regione, sull'atto di concessione alla Piombino industrie marittime delle nuove aree portuali, il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Piombino, Luciano Guerrieri e il presidente di Pim, Piero Neri, alla presenza del presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, che è anche coordinatore degli accordi di programma per l'area di crisi complessa di Piombino e commissario per i lavori di ammodernamento del porto.

Alla firma erano presenti anche l'amministratore delegato di Piombino industrie marittime, Ferdinando Garrè e il sindaco di Piombino, Massimo Giuliani, il consigliere regionale Gianni Anselmi e il rappresentante di Logistica Toscana, Giovanni Bonadio.

L'atto sottoscritto oggi consente alla Pim di insediarsi nel Porto di Piombino e iniziare la costruzione di capannoni e strutture, avviando investimenti quantificabili in circa 14 milioni di euro, con prospettive occupazionali, a regime, per circa 200 lavoratori e con un significativo beneficio economico per l'indotto.

L'obiettivo della Piombino Industrie Marittime (composta dal cantiere genovese San Giorgio del Porto, leader in Europa e punto di riferimento a livello mondiale nelle riparazioni e trasformazioni navali così come in progetti di nuove costruzioni e dalla livornese Fratelli Neri, impegnata da oltre cento anni in attività di salvataggio, rimorchio navale, difesa ambientale e terminalismo portuale) è quello di iniziare a realizzare le infrastrutture nei primi mesi del 2017 e avviare le attività nella seconda metà del prossimo anno.

Le aree (che verranno concesse a Pim per un periodo di 40 anni) oggetto della concessione hanno una superficie totale di 103.295 metri quadrati, di cui 80.922 già realizzati e altri 22.373 di prossima realizzazione, che dovrebbero essere terminati entro 12 mesi.

La nuova infrastruttura partirà con l'attività garantita dall'accordo con il Ministero della difesa e la Marina militare per lo smantellamento di navi militari previsto dall'accordo di programma per l'area di crisi industriale complessa, ma proseguirà nei contatti con il mercato armatoriale privato per assicurarsi altre commesse. Ogni anno in tutto il mondo sono circa 1.000 (molte della quali di proprietà di armatori europei) le imbarcazioni di medie dimensioni che vengono avviate alla demolizione. Troppe sono smantellate nei Paesi del sud est asiatico con la pericolosa e altamente inquinante tecnica dello "spiaggiamento", mentre il regolamento UE 1257/2013 impone agli Stati membri di utilizzare impianti di riciclaggio e demolizione che usano metodi e procedure sicuri e ambientalmente compatibili. Come Piombino.

IL FUTURO È ORA L'IMPRENDITORE PIERO NERI: «SCOMMETTIAMO SULL'INDUSTRIA ECO-COMPATIBILE»

«La nostra esperienza al servizio del rilancio»

- PIOMBINO -
«**SODDISFAZIONE** per un progetto che si è concretizzato in tempi brevi, grazie al lavoro di squadra». Questo il «fil rouge» dei commenti che hanno accompagnato la firma dell'accordo per il futuro del porto di Piombino. «La società costituita la scorsa primavera dalla Fratelli Neri di Livorno e la San Giorgio del Porto di Genova - ha affermato il sindaco di Piombino, Massimo Giuliani - è un tassello significativo per l'economia e il lavoro del territorio. Grandissima sarà poi l'attenzione alle normative e all'ambiente, in modo da rendere il porto del tutto compatibile con le attività turistiche della zona e con la valorizzazione del nostro mare». «Con questa assegnazione - ha detto Luciano Guerrieri, commissario straordinario di Piombino - siamo arrivati a una fase importante dell'attività

che è stata in grado di dare nuova vita a un'infrastruttura di pregio. **QUESTE SCELTE** proiettano il porto di Piombino in un nuovo mercato, con risposte occupazionali concrete in una filiera che ha grandi potenzialità». «Il Gruppo Neri impegna in questa iniziativa le proprie esperienze nei diversi settori dell'economia marittimo-portuale e della logistica - ha dichiarato Piero Neri, presidente di Pim - La demolizione navale eco-compatibile è una sfida nuova che l'Europa ha deciso di accettare ed alla quale vogliamo partecipare». «**CON IL POLO** di Piombino, l'Italia ha l'opportunità di svolgere un ruolo guida a livello europeo nelle demolizioni navali - ha commentato Ferdinando Garrè, amministratore delegato di Pim -. Partendo con la Marina e poi aprendoci alle richieste del mercato, siamo pronti per mettere all'opera le nostre competenze».

Li.Cia.



Il governatore Rossi stringe la mano all'imprenditore Piero Neri

PER LA DEMOLIZIONE DELLE NAVI

Piero Neri alla guida del nuovo polo nel porto di Piombino

LIVORNO

C'è il marchio di Livorno in Pim (Piombino Industrie Marittime), il polo di eccellenza nazionale dedicato alla demolizione, al refitting e alla realizzazione di navi situato nel porto di Piombino. La città toscana è stata preferita al porto del capoluogo ligure perché offre maggiori spazi per questo tipo di strutture. Nella Pim il gruppo livornese Fratelli Neri, impegnato da oltre cento anni in attività di salvataggio, rimorchio navale, difesa ambientale e terminalismo portuale, è in tandem con il cantiere genovese San Giorgio del Porto, leader in Europa e punto di riferimento a livello mondiale nelle riparazioni e trasformazioni navali così come in progetti di nuove costruzioni. L'imprenditore livornese Piero Neri è il presidente della società.

Neri a Firenze la firma dell'atto di concessione alla Piombino Industrie Marittime della nuova banchina e del piazzale da otto ettari del porto: è in sostanza il via libera al cantiere che dovrà tirare su i capannoni e installare i macchinari per far decollare l'attività di demolizione industriale della navi.

Le aree (concesse a Pim per un periodo di 40 anni) hanno una superficie totale di 103.295 metri quadrati, di cui 80.922 già realizzati e altri 22.373 che dovrebbero essere terminati entro 12 mesi.

L'investimento è da 14 milioni di euro. L'inaugurazione è prevista per la seconda metà del 2017 e sarà l'unico centro portuale in tutto il Mediterraneo che farà lo smantellamento delle navi secondo i principi eco-compatibili del ciclo stabiliti dalle normative dell'Unione europea. E quando sarà entrato a regime darà lavoro a circa 200 persone, nella stragrande maggioranza operai navalmeccanici, ma anche ingegneri, tecnici e impiegati da pescare nell'ampio bacino delle piccole e medie imprese del comprensorio che hanno chiuso i battenti o si trovano in grave difficoltà.

La nuova infrastruttura partirà con l'attività garantita da ministero della Difesa e Marina per lo smantellamento di navi militari secondo l'Accordo di programma, ma proseguirà nei contatti con il mercato armatoriale privato per assicurarsi altre commesse. (A.B.)

DEMOLIZIONE IN PIOMBO

Piombino, nuovi cantieri di Pim operativi dal 2017

PIOMBINO. La nuova vita del porto di Piombino comincia oggi, con l'avvio dei lavori per la realizzazione del polo di demolizione, refitting e costruzione di navi. La concessione a Piombino industrie marittime (Pim) delle nuove aree portuali è stata ufficializzata ieri, come annunciato dal Secolo XIX/ TheMeditegraph. Ora inizierà la costruzione di capannoni e strutture, con investimenti di circa 14 milioni di euro e nuovi posti di lavoro per 200 lavoratori e con un significativo beneficio economico per l'indotto. Pim è composta dal cantiere genovese San Giorgio del Porto e dalla livornese Fratelli Neri. Le infrastrutture saranno realizzate nei primi mesi del 2017 e l'attività prenderà avvio nella seconda metà del prossimo anno, quando comincerà la piena operatività.

Demolizioni navali, via libera al polo nazionale di Piombino

Firenze, 9 settembre 2016 - Comincia con una firma la nuova vita del porto di Piombino, dove da domani partiranno i lavori per la realizzazione del polo di eccellenza nazionale dedicato alla demolizione, al refitting e alla realizzazione di navi.

La firma è quella che hanno posto a Firenze, presso la presidenza della Regione, sull'atto di concessione alla Piombino industrie marittime delle nuove aree portuali, il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Piombino, Luciano Guerrieri e il presidente di Pim, Piero Neri, alla presenza del presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, che è anche coordinatore degli accordi di programma per l'area di crisi complessa di Piombino e commissario per i lavori di ammodernamento del porto.

Alla firma erano presenti anche l'amministratore delegato di Piombino industrie marittime, Ferdinando Garrè e il sindaco di Piombino, Massimo Giuliani.

L'atto sottoscritto oggi consente alla Pim di insediarsi nel Porto di Piombino e iniziare la costruzione di capannoni e strutture, avviando investimenti quantificabili in circa 14 milioni di euro, con prospettive occupazionali, a regime, per circa 200 lavoratori e con un significativo beneficio economico per l'indotto.



L'obiettivo della Piombino Industrie Marittime (composta dal cantiere genovese San Giorgio del Porto, leader in Europa e punto di riferimento a livello mondiale nelle riparazioni e trasformazioni navali così come in progetti di nuove costruzioni e dalla

- segue

livornese Fratelli Neri, impegnata da oltre cento anni in attività di salvataggio, rimorchio navale, difesa ambientale e terminalismo portuale) è quello di iniziare a realizzare le infrastrutture nei primi mesi del 2017 e avviare le attività nella seconda metà del prossimo anno.

Le aree (che verranno concesse a Pim per un periodo di 40 anni) oggetto della concessione hanno una superficie totale di 103.295 metri quadrati, di cui 80.922 già realizzati e altri 22.373 di prossima realizzazione, che dovrebbero essere terminati entro 12 mesi.

La nuova infrastruttura partirà con l'attività garantita dall'accordo con il Ministero della difesa e la Marina militare per lo smantellamento di navi militari previsto dall'accordo di programma per l'area di crisi industriale complessa, ma proseguirà nei contatti con il mercato armatoriale privato per assicurarsi altre commesse.

Ogni anno in tutto il mondo sono circa 1.000 (molte della quali di proprietà di armatori europei) le imbarcazioni di medie dimensioni che vengono avviate alla demolizione. Troppe sono smantellate nei Paesi del sud est asiatico con la pericolosa e altamente inquinante tecnica dello "spiaggiamento", mentre il regolamento UE 1257/2013 impone agli Stati membri di utilizzare impianti di riciclaggio e demolizione che usano metodi e procedure sicuri e ambientalmente compatibili. Come Piombino.

Rossi su nuovo polo portuale di Piombino: "L'unico nel Mediterraneo conforme alle direttive europee"

"Quello che Pim realizzerà a Piombino sarà l'unico polo portuale del Mediterraneo per demolizioni, manutenzioni e refitting navali conforme alle normative europee. Quella di oggi è una firma storica per la Val di Cornia e la Toscana perchè, grazie ad un massiccio intervento finanziario della Regione sul porto per oltre 110 milioni di euro, siamo stati in grado di dare un futuro a quest'area e una accelerazione alla portualità toscana, per un'opera di stabilità produttiva e occupazionale che si completerà a fine anno con l'arrivo di General Electric e della sua piattaforma di assemblaggio e logistica industriale. E' la mano pubblica che ha creato una infrastruttura di livello europeo, con fondali di 20 metri e attrattiva per gli imprenditori privati e quindi in grado di generare nuova occupazione". E' questo il commento del presidente della Regione, Enrico Rossi, a margine della firma per la concessione alla Piombino Industrie Marittime delle aree del nuovo porto destinate ad ospitare attività di demolizioni, refitting e costruzioni navali.

"Il Gruppo Neri impegna in questa iniziativa le esperienze maturate nei più diversi settori dell'economia marittimo-portuale e logistica che vanno dai più svariati servizi marittimi al terminalismo portuale per prodotti liquidi e solidi. Il punto di partenza dell'attività di PIM - la demolizione navale eco-compatibile - rappresenta una sfida nuova che l'Europa ha deciso di accettare ed alla quale noi con SGdP abbiamo deciso di partecipare. L'infrastruttura che ci sarà affidata nei prossimi giorni ha caratteristiche di flessibilità e dimensionali che stimolano il nostro Gruppo a ricercare ogni ulteriore opportunità offerta da un mondo, come quello dell'economia del mare, nel quale l'innovazione è fattore di successo", ha dichiarato Piero Neri, Presidente di Piombino Industrie Marittime.

"Con il polo di Piombino, l'Italia ha l'opportunità di svolgere un ruolo guida a livello europeo nelle demolizioni navali, un settore ad alto potenziale di crescita. L'eccellenza

- segue

nella cantieristica, la vocazione all'economia marittima, il know-how tecnico in nostro possesso rappresentano presupposti strategici per lo ship recycling. Partendo dall'accordo per lo smantellamento delle navi militari della Marina e poi aprendoci alle richieste del mercato, a Piombino siamo pronti per mettere queste competenze all'opera", ha dichiarato Ferdinando Garrè, Amministratore delegato di Piombino Industrie Marittime.

"Con questa assegnazione - è il commento di Luciano Gueneri, commissario straordinario dell'Autorità portuale di Piombino - siamo giunti ad una fase importante dell'attività dell'autorità portuale, che è stata in grado di dare nuova vita, ed in tempi molto brevi, ad una infrastruttura di grande pregio, selezionando un operatore di qualità come Pim. Queste scelte proiettano il porto di Piombino in un nuovo mercato, in grado di dare risposte occupazionali concrete nell'ambito di una filiera dalle notevoli potenzialità di sviluppo, in grado di dare risposte logistiche, portuali e ambientali per uno sviluppo sostenibile del settore".

"La società - ha affermato il sindaco di Piombino, Massimo Giuliani - costituita la scorsa primavera dalla Fratelli Neri di Livorno e la San Giorgio del Porto di Genova per lo smantellamento e il refitting delle grandi navi a Piombino rappresenta un tassello molto significativo per la diversificazione economica del nostro territorio con prospettive occupazionali, una volta a regime, per circa 200 lavoratori. Si tratta della concretizzazione di un'attività importante, prevista dall'Accordo di Programma per la reindustrializzazione del territorio di Piombino, resa sicura dalle nuove normative europee per il riciclaggio sicuro ed ecocompatibile. Piombino dunque potrà partire con questa nuova sfida, dando un segnale chiaro di concretezza e di vitalità."

Piombino, un progetto guida

E' stato presentato al sottosegretario Velo con numerosi spunti innovativi

PIOMBINO – L'Autorità Portuale locale – informa una nota – ha presentato martedì scorso all'onorevole Silvia Velo, sottosegretario all'Ambiente ed alla Tutela del Territorio e del Mare, in visita presso la sede dell'Ente, lo studio progettuale di mitigazione ambientale e paesaggistica del porto. Il commissario dell'Authority Luciano Guerrieri, assistito dall'ingegner Sandra Muccetti, dalla dottoressa Claudia Bulleri e dal dottor Claudio Capuano, ha illustrato come sulla base delle prescrizioni fornite dal ministero dell'Ambiente in sede di valutazione di impatto ambientale del nuovo Piano Regolatore Portuale, l'Autorità Portuale stia progettando ed attuando un nuovo porto competitivo e anche un'infrastruttura volta a conseguire una qualità paesaggistica del sistema porto. L'obiettivo è quello di trasformare un ambito di territorio caratterizzato da manufatti industriali pensati al loro tempo secondo criteri funzionali, in un nuovo ambito riqualificato e con gradevole impatto visivo. A tale scopo, il progetto dell'Autorità Portuale prevede la realizzazione sui moli sopraflutto e sottoflutto di una fitta serie di pali di metallo, individuati attraverso uno studio delle coste, che assumono la funzione di schermo visivo dal mare dei manufatti realizzati a terra e costituiscono anche un impianto di produzione energetica solare per circa 2.000.000 Kwh. Il porto poi – continua la nota dell'Autorità di Piombino – verrebbe valorizzato dalla realizzazione di tre torri con funzioni di servizio e panoramiche che richiamano la storia identitaria del luogo caratterizzato in varie epoche dalla presenza fortificata e di torri di guardia e di avvistamento. Il porto potrà così assumere una nuova qualità ed una nuova identità richiamando coerentemente quella storica. Il sottosegretario Silvia Velo ha apprezzato il progetto e la sua originalità e soffermandosi in particolare sulla possibilità di produzione energetica solare offerta dalla realizzazione degli elementi proposti ed ha fatto riferimento all'art. 5 del recente D.Lgs del 4 agosto 2016 n.169 (la Riforma dei Porti) in cui si stabilisce il criterio della sostenibilità energetica dei sistemi portuali ed alla necessità di elaborare da parte delle nuove Autorità di Sistema un documento di pianificazione energetica ed ambientale. "Poiché il ministero dell'Ambiente deve adottare in proposito delle linee guida per redigere tale documento – ha spiegato Silvia Velo – il progetto dell'Autorità Portuale ci fornisce in proposito spunti puntuali che potremo ben considerare nell'ambito del lavoro di nostra competenza".

Informazioni Marittime

Demolizioni navali, via al polo di Piombino



Nel porto di Piombino possono cominciare i lavori per la realizzazione del **polo di eccellenza nazionale dedicato alla demolizione, al refitting e alla realizzazione di navi**. Il via libera è stato sancito con la firma (nella foto), presso la presidenza della Regione Toscana, dell'atto di concessione alla Piombino industrie marittime (Pim) delle nuove aree portuali. Hanno ratificato il documento il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Piombino, Luciano Guerrieri e il presidente di Pim, Piero Neri, alla presenza del presidente della Regione, Enrico Rossi, che è anche coordinatore degli accordi di programma per l'area di crisi complessa di Piombino e commissario per i lavori di ammodernamento del porto. Alla firma erano presenti anche l'amministratore delegato di Pim, Ferdinando Garrè e il sindaco di Piombino, Massimo Giuliani.

L'atto sottoscritto venerdì scorso consente alla Pim di insediarsi nel porto di Piombino e iniziare la costruzione di capannoni e strutture, avviando investimenti quantificabili in circa 14 milioni di euro, con prospettive occupazionali, a regime, per circa 200 lavoratori e con un significativo beneficio economico per l'indotto. L'obiettivo della Piombino Industrie Marittime (composta dal cantiere genovese San Giorgio del Porto, leader in Europa e punto di riferimento a livello mondiale nelle riparazioni e trasformazioni navali così come in progetti di nuove costruzioni e dalla livornese Fratelli Neri, impegnata da oltre cento anni in attività di salvataggio, rimorchio navale, difesa ambientale e terminalismo portuale) è quello di iniziare a realizzare le infrastrutture nei primi mesi del 2017 e avviare le attività nella seconda metà del prossimo anno.

Le aree (che verranno concesse a Pim per un periodo di 40 anni) oggetto della concessione hanno una superficie totale di 103.295 metri quadrati, di cui 80.922 già realizzati e altri 22.373 di prossima realizzazione, che dovrebbero essere terminati entro 12 mesi. La nuova infrastruttura partirà con l'attività garantita dall'accordo con il ministero della Difesa e la Marina militare per lo smantellamento di navi militari previsto dall'accordo di programma per l'area di crisi industriale complessa, ma proseguirà nei contatti con il mercato armatoriale privato per assicurarsi altre commesse.

Ogni anno in tutto il mondo sono circa mille (molte della quali di proprietà di armatori europei) le imbarcazioni di medie dimensioni che vengono avviate alla demolizione. Troppe sono smantellate nei Paesi del sud est asiatico con la pericolosa e altamente inquinante tecnica dello "spiaggiamento", mentre il regolamento Ue 1257/2013 impone agli Stati membri di utilizzare impianti di riciclaggio e demolizione che usano metodi e procedure sicuri e ambientalmente compatibili. Come Piombino.

Il Nautilus

Demolizioni navali, via libera al polo nazionale di Piombino



FIRENZE – Comincia con una firma la nuova vita del porto di Piombino, dove da domani partiranno i lavori per la realizzazione del polo di eccellenza nazionale dedicato alla demolizione, al refitting e alla realizzazione di navi.

La firma è quella che hanno posto a Firenze, presso la presidenza della Regione, sull'atto di concessione alla Piombino industrie marittime delle nuove aree portuali, il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Piombino, Luciano Guerrieri e il presidente di Pim, Piero Neri, alla presenza del presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, che è anche coordinatore degli accordi di programma per l'area di crisi complessa di Piombino e commissario per i lavori di ammodernamento del porto.

Alla firma erano presenti anche l'amministratore delegato di Piombino industrie marittime, Ferdinando Garè e il sindaco di Piombino, Massimo Giuliani. L'atto sottoscritto oggi consente alla Pim di insediarsi nel Porto di Piombino e iniziare la costruzione di capannoni e strutture, avviando investimenti quantificabili in circa 14 milioni di euro, con prospettive occupazionali, a regime, per circa 200 lavoratori e con un significativo beneficio economico per l'indotto.

L'obiettivo della Piombino Industrie Marittime (composta dal cantiere genovese San Giorgio del Porto, leader in Europa e punto di riferimento a livello mondiale nelle riparazioni e trasformazioni navali così come in progetti di nuove costruzioni e dalla livornese Fratelli Neri, impegnata da oltre cento anni in attività di salvataggio, rimorchio navale, difesa ambientale e terminalismo portuale) è quello di iniziare a realizzare le infrastrutture nei primi mesi del 2017 e avviare le attività nella seconda metà del prossimo anno.

Le aree (che verranno concesse a Pim per un periodo di 40 anni) oggetto della concessione hanno una superficie totale di 103.295 metri quadrati, di cui 80.922 già realizzati e altri 22.373 di prossima realizzazione, che dovrebbero essere terminati entro 12 mesi.

La nuova infrastruttura partirà con l'attività garantita dall'accordo con il Ministero della difesa e la Marina militare per lo smantellamento di navi militari previsto dall'accordo di programma per l'area di crisi industriale complessa, ma proseguirà nei contatti con il mercato armatoriale privato per assicurarsi altre commesse.

Ogni anno in tutto il mondo sono circa 1.000 (molte delle quali di proprietà di armatori europei) le imbarcazioni di medie dimensioni che vengono avviate alla demolizione. Troppe sono smantellate nei Paesi del sud est asiatico con la pericolosa e altamente inquinante tecnica dello "spiaggiamento", mentre il regolamento UE 1257/2013 impone agli Stati membri di utilizzare impianti di riciclaggio e demolizione che usano metodi e procedure sicuri e ambientalmente compatibili. Come Piombino.

"Quello che Pim realizzerà a Piombino sarà l'unico polo portuale del Mediterraneo per demolizioni, manutenzioni e refitting navali conforme alle normative europee. Quella di oggi è una firma storica per la Val di Cornia e la Toscana perché, grazie ad un massiccio intervento finanziario della Regione sul porto per oltre 110 milioni di euro, siamo stati in grado di dare un futuro a quest'area e una accelerazione alla portualità toscana, per un'opera di stabilità produttiva e occupazionale che si completerà a fine anno con l'arrivo di General Electric e della sua piattaforma di assemblaggio e logistica industriale. E' la mano pubblica che ha creato una infrastruttura di livello europeo, con fondali di 20 metri e attrattiva per gli imprenditori privati e quindi in grado di generare nuova occupazione". E' questo il commento del presidente della Regione, Enrico Rossi, a margine della firma per la concessione alla piombino industrie marittime delle aree del nuovo porto destinate ad ospitare attività di demolizioni, refitting e costruzioni navali.

- segue

“Il Gruppo Neri impegna in questa iniziativa le esperienze maturate nei più diversi settori dell’economia marittimo-portuale e logistica che vanno dai più svariati servizi marittimi al terminalismo portuale per prodotti liquidi e solidi. Il punto di partenza dell’attività di PIM – la demolizione navale eco-compatibile – rappresenta una sfida nuova che l’Europa ha deciso di accettare ed alla quale noi con SGdP abbiamo deciso di partecipare. L’infrastruttura che ci sarà affidata nei prossimi giorni ha caratteristiche di flessibilità e dimensionali che stimolano il nostro Gruppo a ricercare ogni ulteriore opportunità offerta da un mondo, come quello dell’economia del mare, nel quale l’innovazione è fattore di successo”, ha dichiarato Piero Neri, Presidente di Piombino Industrie Marittime.

“Con il polo di Piombino, l’Italia ha l’opportunità di svolgere un ruolo guida a livello europeo nelle demolizioni navali, un settore ad alto potenziale di crescita. L’eccellenza nella cantieristica, la vocazione all’economia marittima, il know-how tecnico in nostro possesso rappresentano presupposti strategici per lo ship recycling. Partendo dall’accordo per lo smantellamento delle navi militari della Marina e poi aprendoci alle richieste del mercato, a Piombino siamo pronti per mettere queste competenze all’opera”, ha dichiarato Ferdinando Garrè, Amministratore delegato di Piombino Industrie Marittime.

“Con questa assegnazione – è il commento di Luciano Guerrieri, commissario straordinario dell’Autorità portuale di Piombino – siamo giunti ad una fase importante dell’attività dell’autorità portuale, che è stata in grado di dare nuova vita, ed in tempi molto brevi, ad una infrastruttura di grande pregio, selezionando un operatore di qualità come Pim. Queste scelte proiettano il porto di Piombino in un nuovo mercato, in grado di dare risposte occupazionali concrete nell’ambito di una filiera dalle notevoli potenzialità di sviluppo, in grado di dare risposte logistiche, portuali e ambientali per uno sviluppo sostenibile del settore”.

“La società – ha affermato il sindaco di Piombino, Massimo Giuliani – costituita la scorsa primavera dalla Fratelli Neri di Livorno e la San Giorgio del Porto di Genova per lo smantellamento e il refitting delle grandi navi a Piombino rappresenta un tassello molto significativo per la diversificazione economica del nostro territorio con prospettive occupazionali, una volta a regime, per circa 200 lavoratori. Si tratta della concretizzazione di un’attività importante, prevista dall’Accordo di Programma per la reindustrializzazione del territorio di Piombino, resa sicura dalle nuove normative europee per il riciclaggio sicuro ed eco-compatibile. Piombino dunque potrà partire con questa nuova sfida, dando un segnale chiaro di concretezza e di vitalità.”

"Moratoria: quanta stucchevole demagogia sul porto di Brindisi"

Economia "Moratoria: quanta stucchevole demagogia sul porto di Brindisi" Nell' aula comunale "Italo Giulio Caiati" è andata in scena l' ennesima farsa della politica brindisina. All' inizio della seduta convocata per richiedere o meno la moratoria all' accorpamento del porto di Brindisi con quello di Bari, infatti, mancava il numero legale Andrea Pezzuto I più letti di oggi 1 "Moratoria: quanta stucchevole demagogia sul porto di Brindisi" Brindisi vista dal Canale Pignonati Nell' aula comunale "Italo Giulio Caiati" è andata in scena l' ennesima farsa della politica brindisina. All' inizio della seduta convocata per richiedere o meno la moratoria all' accorpamento del porto di Brindisi con quello di Bari, infatti, mancava il numero legale, data l' assenza di qualche elemento della maggioranza e di tutta l' opposizione, la quale ha deciso di aspettare fuori dall' aula un eventuale passo falso della maggioranza. Alla fine il numero legale si è raggiunto e l' opposizione, visto il tentativo fallito, è entrata in aula in ritardo, accolta dagli applausi ironici dei Democratici per Brindisi e dei Coerenti per Brindisi. Forse sarebbe stato meglio che il numero legale non si fosse raggiunto, data la povertà di spunti d' interesse della discussione. Dopo uno scambio di battute tra Loiacono e Rossi, con il primo ad accusare l' opposizione, rea di aver assunto un atteggiamento irresponsabile che stava per pregiudicare una seduta così importante (sic!), ed il secondo che ha replicato chiarendo come la maggioranza non si debba aspettare alcun appoggio numerico dall' opposizione e chiedendo anzi le dimissioni della Sindaca, si è giunti agli interventi sul merito della convocazione. La Sindaca ha giustificato la richiesta di moratoria e lo scetticismo verso l' accorpamento con Bari, affermando che il porto di Brindisi ed il porto di Bari, se venissero accorpati, perderebbero lo status di porti core in quanto, cumulativamente, non raggiungerebbero l' 1% di traffico totale Ue richiesto dal Regolamento Ue numero 1315 del 2013. La Sindaca (o chi per lei) dimentica intanto che non è l' **Autorità** di Sistema ad essere indicata come "core" ma lo è il porto di Bari, il quale non è stato indicato come tale perché ottemperava al criterio stabilito dal Regolamento UE sul traffico di merci, ma perché rispetta l' altro criterio richiesto dal Regolamento Ue, ovvero quello di rappresentare un nodo urbano primario, e Bari lo è insieme a Palermo, Napoli ed Ancona. Pertanto, se Brindisi dovesse andare con Bari, l' **Autorità** di Sistema dell' Adriatico Meridionale resterebbe in piedi fino al 2023, data in cui sarà revisionato il suddetto Regolamento Ue. Oltre agli

- segue

stucchevoli interventi di alcuni membri della maggioranza, che hanno giustificato la richiesta di moratoria con la necessità di avere uno scatto di orgoglio e rivendicando la "brindisinità" (cose che, purtroppo, non riempiono la pancia), perplessità ha destato anche la posizione di gran parte dell' opposizione. Il M5S, infatti, per voce del consigliere regionale Bozzetti, ha espresso favore verso la richiesta di moratoria, la quale, a suo dire, permetterebbe al porto di Brindisi di realizzare le opere in progetto e di ipotizzare una sua indicazione come porto core al termine della moratoria della durata di tre anni. Entrambe le dichiarazioni contengono un' inesattezza, in quanto i porti che dovrebbero ottenere la moratoria non potrebbero accedere, in quel lasso di tempo, ai finanziamenti rivenienti dai Pon e dai Fesr, ed il Commissario dell' **Autorità Portuale**, Mario Valente, ha spiegato che le tre opere in progetto hanno bisogno di essere finanziate per 125 milioni, somma di cui l' **authority** brindisina non dispone. Ciò rappresenta il motivo per il quale il Commissario sarebbe contrario alla richiesta di moratoria. La seconda inesattezza riguarda la possibilità di diventare porto core a stretto giro. Il porto di Brindisi movimentava circa lo 0,4% del traffico totale Ue ed è impensabile che possa arrivare, in tre anni, alla soglia dell' 1%. A completare il quadro di un' opposizione alquanto disattenta, ci sono le posizioni di Brindisi Bene Comune, di Forza Italia e dell' Udc. I primi motivano la richiesta di moratoria facendo leva su questioni fumose, quali: il maggior traffico e fatturato del porto di Brindisi rispetto a quello di Bari (ricordiamo come un mantra che il nostro porto non rispetta i criteri necessari per essere indicato come "core" e che il porto di Bari è stato indicato come tale non in forza dei numeri, ma in forza del suo status di nodo primario urbano); un ipotetico tesoretto di 80 milioni riveniente dalle rinfuse solide, che permetterebbe al nostro porto di autofinanziarsi per tre anni (ricordiamo che Valente ha parlato di necessità di reperire finanziamenti per cantierizzare i tre progetti da 125 milioni cumulativi); infine, la possibilità che la crisi del porto di Taranto possa portarlo a perdere a breve lo status di porto core ed essere accorpato anch' esso, ricostituendo così l' originaria idea di un' **Autorità** di Sistema unica. Ciò che sfugge è che l' accorpamento di Brindisi con Bari non farebbe venire meno, fra tre anni, questo ipotetico scenario. Nel frattempo, però, sarebbe forse meglio sedere sin da subito al tavolo con Bari e contrattare, intanto, le posizioni all' interno della governance, con la possibilità di strappare per Brindisi il ruolo di Presidente o di Segretario generale dell' AdS, cosa che non potrebbe accadere se aspettassimo tre anni prima di annetterci. L' unico spunto interessante fornito da Rossi riguarda la sua sibillina allusione ai 200 milioni in ballo per la piastra logistica di Taranto, la quale potrebbe richiamare gli appetiti di qualche brindisino che starebbe spingendo per l' accorpamento con il porto di Taranto per tale motivazione. Passando a D' Attis, la sua richiesta di moratoria si fonda sull' altrettanta fumosa possibilità di modificare la Legge del Governo, in modo tale da far conservare l' autonomia all' **Autorità Portuale** di Brindisi o, in subordine, di vedere nascere l' AdS unica pugliese. Tale richiesta appare dettata più dalla linea nazionale del suo partito, contraria alle riforme del Governo Renzi, che da motivazioni rivenienti dalla situazione locale. Infine, c' è da rilevare la posizione dell' Udc all' interno della coalizione di Marino. Pd, Lista Marino, Rinasce Brindisi e Ncd, infatti, dopo aver cambiato idea negli ultimi giorni, hanno votato contro la richiesta di moratoria. Pisanelli, invece, in quota Udc, ha votato diversamente, mettendo il carico da 90 alle dichiarazioni spiazzanti del massimo esponente provinciale del partito scudato, Euprepio Curto, il quale, di punto in bianco, ha bacchettato l' opposizione, a suo dire troppo disattenta e poco incisiva. Rappresenteranno questi due indizi l' anticamera di qualcosa che bolle in pentola? Chi può dirlo. Mentre i politici nostrani continuano da anni a portare avanti una strumentale battaglia al grido di "Brindisi ai brindisini", ancora una volta dobbiamo sperare che da fuori non seguano le deleterie richieste frutto della miope (o volutamente tale) politica brindisina. Abbiamo bisogno di tutto, fuorché di paralizzare ulteriormente un porto di per sé già in stato comatoso.

Argomenti:

Taranto, altri tre mesi di cassa per i 518 dipendenti ex Tct

Taranto - Firmato l'accordo di proroga: i lavoratori rimarranno in cassa sino a fine anno.



Taranto - È stato scongiurato il rischio che finiscano in mobilità dall'11 settembre prossimo al termine di un altro anno di cassa integrazione i lavoratori della società Taranto container terminal (Tct). Stamani liquidatori di Tct, sindacati e Autorità portuale hanno firmato con la Regione Puglia, nella sede della task force per l'occupazione, un accordo che proroga di altri tre mesi, in deroga, la cassa integrazione. I lavoratori di Tct dopo l'11 settembre rimarranno quindi in cassa sino al 30 dicembre, poi dall'1 gennaio 2017 saranno assorbiti dall'Agenzia nazionale per la fornitura del lavoro portuale già prevista dal Governo per gli scali di Taranto, Cagliari e Gioia Tauro, la quale, nell'arco di 36 mesi, dovrà riqualificarli e reinserirli al lavoro nelle attività già presenti nei porti oppure in quelle di nuovo insediamento. **Per il personale di Tct, una prima quota dovrebbe andare in carico al consorzio Ulisse, che allo stato è l'unico soggetto in campo per la ripresa delle attività sulla banchina lasciata libera un anno fa dalla stessa società Tct, a giugno 2015 messa anche in liquidazione dai suoi azionisti tra cui Evergreen.** Il consorzio Ulisse ha annunciato di voler riavviare il movimento container, partendo con due navi feeder alla settimana, e fare anche logistica industriale con la movimentazione di componenti oil e gas. Dai 70 agli 80 i lavoratori che con le attività a regime potrebbero essere impegnati

IL TERMINAL DI TARANTO

Altri tre mesi di cassa per 518 dipendenti ex Tct

TARANTO. È stato scongiurato il rischio che finiscano in mobilità i 518 lavoratori della società Taranto Container Terminal (Tct). I liquidatori di Tct, sindacati e [REDACTED] hanno firmato con la Regione Puglia un accordo che proroga di altri tre mesi, in deroga, la cassa integrazione. I lavoratori di Tct rimarranno quindi in cassa sino al 30 dicembre, poi dall'1 gennaio 2017 saranno assorbiti dall'Agenzia nazionale per la fornitura del lavoro portuale già prevista dal governo per gli scali di Taranto, Cagliari e Gioia Tauro, la quale, nell'arco di 36 mesi, dovrà riqualificarli e reinserirli al lavoro nelle attività già presenti nei porti oppure in quelle di nuovo insediamento.

Taranto, 500 su 518 hanno già firmato per la proroga della cassa

Taranto - La proroga, che ha evitato in extremis i licenziamenti e quindi la mobilità, è stata firmata il 9 settembre a Bari alla Regione.

Taranto - Tra venerdì e stamattina 500 lavoratori della società Taranto container terminal (in liquidazione) hanno firmato, negli uffici della Provincia di Taranto, la revoca dei licenziamenti accettando quindi l'accordo che proroga di altri tre mesi, sino al 30 dicembre prossimo, la cassa integrazione scaduta oggi dopo l'ultimo rinnovo di un anno. Gli interessati sono in tutto 518 e i sindacati affermano che alla fine l'adesione del personale sarà totale in quanto anche i 18 che materialmente non hanno ancora firmato, hanno concordato con l'azienda l'invio della loro accettazione. Domattina all'Autorità portuale di Taranto i sindacati e la stessa Authority faranno il punto della situazione dopo la proroga della cassa. La proroga, che ha evitato in extremis i licenziamenti e quindi la mobilità, è stata firmata il 9 settembre a Bari alla Regione. I lavoratori di Tct dopo l'11 settembre rimarranno quindi in cassa sino al 30 dicembre, poi dall'1 gennaio 2017 saranno assorbiti dall'Agenzia nazionale per la fornitura del lavoro portuale già prevista dal Governo per gli scali di Taranto, Cagliari e Gioia Tauro. **Quest'ultima, nell'arco di 36 mesi, dovrà riqualificarli e reinserirli al lavoro nelle attività già presenti nei porti oppure in quelle di nuovo insediamento.** Per il personale di Tct, una prima quota dovrebbe andare in carico al consorzio Ulisse, che allo stato è l'unico soggetto in campo per la ripresa delle attività sulla banchina lasciata libera un anno fa dalla stessa società Tct, a giugno 2015 messa anche in liquidazione dai suoi azionisti tra cui Evergreen.

- segue

Il consorzio Ulisse ha annunciato di voler riavviare il movimento container, partendo con due navi feeder alla settimana, e fare anche logistica industriale con la movimentazione di componenti oil e gas.Dai 70 agli 80 i lavoratori che con le attività a regime potrebbero essere presi. Il costo della proroga per i 518 è stimato complessivamente in 3,2 milioni di euro. Per ora è disponibile il primo milione. Nei giorni scorsi il deputato Pd, Ludovico Vico, aveva annunciato, dopo contatti avuti col gabinetto del ministero dell'Economia, che il decreto per le risorse della cassa era stato «bollinato» e portato alla firma del ministro Piercarlo Padoan (è relativo al primo milione). La richiesta di un'ulteriore proroga della cassa in scadenza l'11 settembre era stata avanzata dai sindacati nei mesi scorsi come soluzione «ponte» per agganciare con i tempi sia l'avvio dell'Agenzia nazionale che i nuovi progetti nell'area del porto. Prima della pausa estiva, un primo accordo è stato raggiunto tra sindacati, liquidatori di Tct e ministero del Lavoro col sottosegretario Franca Biondelli, lasciando poi alla definizione dell'intesa in Regione il completamento del tutto.



Ionian Shipping Day: lunedì presentazione a Taranto



TARANTO – Lunedì 12 settembre 2016, alle 10.00, al Castello Aragonese di Taranto saranno presentati alla stampa il programma ed i relativi ospiti dell'evento Ionian Shipping Days. Alla conferenza stampa saranno presenti il Presidente dell'Ionian Shipping Consortium dott. Rinaldo Melucci, il Presidente dell'Autorità portuale prof. Sergio Prete e il Sindaco della città di Taranto, dott. Ippazio Stefano.

L'evento è patrocinato dalla presidenza della Regione Puglia, dal Comune di Taranto, dall'Autorità portuale di Taranto, dal Comando Marittimo Sud, dall'università degli studi di Bari, dalla Camera di Commercio di Taranto, da Confindustria Taranto, da Raccomar Puglia, dalla Fondazione Michelagnoli, da The international Propeller Club Taranto.

TARANTO: IONIAN SHIPPING DAYS

Taranto, 9 settembre 2016 - Conferenza stampa di presentazione dell'evento intitolato **IONIAN SHIPPING DAYS**. **Lunedì 12 settembre 2016, alle 10.00**, al Castello Aragonese di Taranto saranno presentati alla stampa il programma ed i relativi ospiti.

Alla conferenza stampa saranno presenti il Presidente dell'Ionian Shipping Consortium **dott. Rinaldo Melucci**, il Presidente dell'Autorità portuale **prof. Sergio Prete** e il Sindaco della città di Taranto, **dott. Ippazio Stefano**.

L'evento è patrocinato dalla presidenza della Regione Puglia, dal Comune di Taranto, dall'Autorità portuale di Taranto, dal Comando Marittimo Sud, dall'università degli studi di Bari, dalla Camera di Commercio di Taranto, da Confindustria Taranto, da Raccomar Puglia, dalla Fondazione Michelagnoli, da The international Propeller Club Taranto.

Per la manifestazione è stato creato un sito internet dedicato www.ionianshippingdays.it.

Tematiche del terminal e dell' intera area Oggi in visita l' inviato del ministro Delrio

Previsto il sopralluogo nell' imponente struttura di transhipment

Visita al porto di Gioia Tauro, oggi, da parte del capo gabinetto del ministero Infrastrutture e trasporti, Ivano Russo che in tarda mattinata è atteso nella sede dell' Authority per discutere delle tematiche riguardanti il terminal e l' area portuale. Il consigliere di Delrio effettuerà un sopralluogo dell' imponente struttura di transhipment, a bordo di una motovedetta, dopo sarà impegnato in una serie di incontri con gli operatori del settore.

La lunga giornata di Russo a Gioia Tauro si dipanerà comunque nella sede dell' Autorità portuale dove ad accoglierlo ci saranno il Commissario straordinario e tutti i funzionari. Il confronto servirà per discutere delle prospettive di sviluppo dello scalo ma, soprattutto, dello stato dell' arte dei lavori portati avanti, illustrando i dettagli delle tante opere finanziate e avviate, una su tutte il gateway ferroviario. Probabilmente ci sarà modo per parlare anche del decreto attuativo della nascente Agenzia del lavoro, dove saranno collocati i 440 esuberanti dichiarati dalla Mct. Intanto, secondo indiscrezioni sarebbero circa 200 i curriculum arrivati al ministero delle Infrastrutture per la manifestazione d' interesse per la nomina del presidente della nuova Autorità di sistema portuale.

Le commissioni parlamentari che possono deliberare per quei porti dove è stata raggiunta l' intesa sui nomi si insedieranno invece ad ottobre.4(d.l.

)

Porto Torres, riprendono i lavori per il terminal passeggeri

Dopo due anni di stop opere saranno pronte per settembre 2017

09 settembre, 20:11



(ANSA) - PORTO TORRES, 9 SET - Dopo uno stop lungo oltre due anni riprendono i lavori per la realizzazione del terminal passeggeri (ex Tensostruttura Lunardi) dello scalo di Porto Torres. Ieri mattina il Provveditorato Interregionale per le Opere pubbliche, alla presenza del responsabile dell'Ufficio Tecnico della sede portotorrese dell'Autorità Portuale, ha riconsegnato il cantiere per la ripresa delle lavorazioni necessarie a completare l'opera sospesa - ricorda l'Authority - a causa del fallimento della società appaltatrice.

Sarà la stessa azienda - sottolinea l'Autorità portuale - sotto curatela fallimentare, a portare avanti i lavori che dovranno essere ultimati a settembre 2017. Un'opera, aggiudicata per un importo di tre milioni e 400 mila euro e finanziata con fondi Fas nazionali, che diventerà il naturale congiungimento fra il porto civico e la stazione marittima realizzata fuori dall'area demaniale e attualmente di competenza comunale. Il progetto, che è rimasto invariato, prevede un edificio moderno di oltre mille metri quadrati coperti, diviso su due livelli e architettonicamente ben inserito nel contesto urbano. Al piano terra il terminal ospiterà un'area coperta per l'ingresso dei bus, un'ampia sala conferenze, una sala d'attesa per arrivi e partenze, biglietterie, servizi, bar; il primo piano, invece, ospiterà una zona per controllo documenti, un'altra sala d'attesa, punti informazioni, un'edicola con bookshop e altri servizi.

"E' un passo importante che potenzierà ulteriormente l'offerta ed i servizi dello scalo di Porto Torres - spiega Pietro Preziosi, commissario straordinario dell'Autorità -. Il porto e l'utenza potranno contare su una struttura moderna, adeguata e soprattutto funzionale alle esigenze del traffico commerciale e crocieristico che, già dal prossimo anno, riprenderà vigore sul porto con l'arrivo di Costa Crociere ed il ritorno del gruppo Pullmantur - Croisieres de France. L'augurio è che si possa procedere speditamente e senza più intoppi, in modo da poter aggiungere un altro tassello nel rilancio di uno scalo di rilevanza nazionale dalle enormi potenzialità".

Ripartono i lavori per la realizzazione del terminal passeggeri a Porto Torres



PORTO TORRES – Dopo uno stop lungo oltre due anni, riprendono i lavori per la realizzazione del terminal passeggeri (ex Tensostruttura Lunardi) dello scalo di Porto Torres.

Giovedì mattina, il Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche, alla presenza del responsabile dell'Ufficio Tecnico della sede portotorrese dell'Autorità Portuale, ha riconsegnato il cantiere per la ripresa delle lavorazioni necessarie a completare l'opera sospesa a causa del fallimento della società appaltatrice La-kit Srl.

Sarà la stessa società, sotto curatela fallimentare, a portare avanti i lavori che dovranno essere ultimati nel mese di settembre 2017. Una tabella di marcia serrata che, già dalla prossima settimana, prevedrà l'esecuzione delle prove di carico sui solai realizzati e la ripresa effettiva della costruzione.

Un'opera strategica, aggiudicata per un importo di 3 milioni e 400 mila euro e finanziata con fondi Fas nazionali, che diventerà il naturale congiungimento tra il porto civico e la stazione marittima realizzata fuori dall'area demaniale e attualmente di competenza comunale.

Il progetto, che è rimasto invariato, prevede un edificio moderno di oltre 1000 metri quadri coperti, diviso su due livelli e architettonicamente ben inserito nel contesto urbano. Al piano terra, il terminal ospiterà un'area coperta per l'ingresso dei bus, un'ampia sala conferenze, una sala d'attesa per arrivi e partenze, biglietterie, servizi, bar; il primo piano, invece, ospiterà una zona per controllo documenti, un'altra sala d'attesa, punti informazioni, un'edicola con bookshop e altri servizi.

Un iter tortuoso, quello dell'opera, iniziato nel lontano marzo 2004, con l'aggiudicazione provvisoria dei lavori e la previsione dell'edificio nell'allora porto industriale, in prossimità del pontile liquidi dove, l'anno successivo, si verificò l'incidente della Panam Serena. Tragedia che costrinse ad una revisione del posizionamento e alla localizzazione della struttura nel porto commerciale, in particolare, in prossimità delle banchine dell'antemurale di ponente. Con l'ingresso dell'Autorità Portuale, nel 2008, a seguito di una riunione congiunta con Capitaneria di Porto e Amministrazione comunale, il progetto subì un'ulteriore modifica, con l'ubicazione definitiva, e più consona alle esigenze attuali, in continuità con la stazione marittima ferroviaria, oggi stazione marittima, realizzata dal Comune.

“E' un passo importantissimo che potenzierà ulteriormente l'offerta ed i servizi dello scalo di Porto Torres – spiega Pietro Preziosi, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale – Il porto e l'utenza potranno contare su una struttura moderna, adeguata e soprattutto funzionale alle esigenze del traffico commerciale e crocieristico che, già dal prossimo anno, riprenderà vigore sul porto con l'arrivo di Costa Crociere ed il ritorno del gruppo Pullmantur – Croisieres de France. L'augurio è che si possa procedere speditamente e senza più intoppi, in modo da poter aggiungere un altro tassello nel rilancio di uno scalo di rilevanza nazionale dalle enormi potenzialità”.

Informazioni Marittime

Record di passeggeri nei porti del Nord Sardegna



Quasi 3,5 milioni di passeggeri, per una crescita complessiva del 21,4 per cento. È il bilancio dei primi otto mesi del 2016 per i **porti del Nord Sardegna**. Un vero boom che conferma e consolida il trend di ripresa avviato nel 2014.

Olbia

Nello specifico, sempre nel periodo gennaio–agosto, al porto di Olbia i movimenti nave sono aumentati di 1.060 unità, passando da 3.323 del 2015 a 4.383 dell'anno in corso (+31,9 %); crescita che influisce sul numero passeggeri, che passa da 1.882.398 del periodo gennaio–agosto 2015, a 2.287.977 del 2016 (+21,55% in otto mesi). Crescono del 26,71 per cento anche le auto e i camper al seguito. Nel solo mese di agosto sono stati registrati 859.707 passeggeri (circa 30mila al giorno) e 276.912 veicoli al seguito, rispettivamente il 15,5 e 17,7 per cento in più rispetto allo stesso periodo 2015.

Golfo Aranci

Incremento dei traffici confermato anche su Golfo Aranci. Sale del 13 per cento il numero delle corse nave (da 683 dello scorso anno a 772 di quello in corso); stessa percentuale (+13 %) anche per i passeggeri: da 392.763 dello scorso anno a 442.943 del 2016. Aumentano del 9,9 per cento anche auto e camper al seguito.

Porto Torres

Consistente anche la crescita degli otto mesi per lo scalo di Porto Torres, con il numero dei movimenti nave che sale del 29,35 per cento (da 954 a 1.234). Crescita del 27,4 per cento, invece, per il numero dei passeggeri in arrivo e partenza, che passano da 533.138 del 2015 a 679.406 dell'anno in corso. Stessa percentuale di incremento anche per le auto al seguito.

E si attende il "ritorno" del Prg portuale

«Entro 60 giorni decideremo sul Piano regolatore del porto». Era stato questo l'impegno assunto dai rappresentanti del Governo regionale nello scorso mese di giugno. I 60 giorni sono trascorsi e adesso non c'è più tempo da perdere. Lo strumento di pianificazione delle aree portuali, che la città attende da decenni, potrebbe tornare approvato da Palermo già in settimana. In ogni caso, si tratta di un passaggio fondamentale, unito alla richiesta di deroga che consentirà all'Autorità portuale di mantenere la piena autonomia gestionale per i prossimi tre anni. Il Piano regolatore del porto, che potrà anche subire modifiche in corso d'opera, è essenziale per poter programmare il futuro di aree cruciali per l'intera città, come quelle che ricadono nella Zona falcata. Tutti i passi avanti compiuti sul piano delle demolizioni, quelli in itinere relativi alle bonifiche dei terreni, rischiano di essere insufficienti se poi non si hanno non solo le idee chiare ma anche gli strumenti idonei per poter tradurre in realtà disegni e progetti. In poche parole, per poter concretizzare il sogno di intere generazioni di messinesi: quello di vedere la Falce rinascere, diventare il simbolo della Messina del futuro, occasione di riqualificazione ambientale e di sviluppo sostenibile. Lo si è detto più volte nel corso dell'ultimo anno: il "Patto per la Falce", che ha visto coinvolti tutti i soggetti competenti (il Comune, la Regione, l'Autorità portuale, la Soprintendenza ai Beni culturali), non può fare a meno del nuovo Piano regolatore del porto.3(l.d.)

L'anello che strozza Palermo Ecco le facce del caos

Vento e temporali È ancora allerta

PALERMO - Il rientro dalle vacanze estive si è rivelato un vero incubo per gli automobilisti palermitani: i lavori in via Regione Siciliana, le code in via Crispi per gli imbarchi al porto e l'allargamento dei cantieri dell'anello ferroviario hanno infatti "regalato" traffico in tilt e code a mai finire sia sul versante del mare che su quello più a monte. Ma a preoccupare residenti e commercianti sono soprattutto i cantieri dell'anello ferroviario di via Crispi. Se gli imbarchi al porto subiranno una diminuzione del 50 per cento già da questa settimana e i lavori della Rap in circonvallazione si concluderanno (secondo le previsioni) il 18 settembre, i cantieri dell'anello ferroviario invece dureranno almeno fino a dicembre spostandosi poi più avanti nel 2017. Cantieri necessari a spostare un cavo elettrico della Terna che, per la complessità dell'operazione, si è rivolta a una ditta esterna, ma che sono arrivati nel momento meno fortunato, "sommandosi" a quelli per il disinquinamento della fascia costiera e ai nuovi controlli anti-terrorismo al porto. L'opera che turba i sonni di amministratori e cittadini è un'idea del Comune datata 2003, come ricostruito nei giorni scorsi da Livesicilia ([clicca qui per leggere il servizio](#)), e che almeno fino a tutto il 2018 costringerà il capoluogo a soffrire in nome di una grande opera che promette una svolta nel modo di spostarsi in città. Rfi, Rete Ferroviaria Italiana, è la società che gestisce l'anello ferroviario ([clicca qui per leggere il servizio di Livesicilia](#)) e che per mezzo di Italferr ha bandito la gara affidata a Tecnis per la realizzazione della grande opera che nel corso degli anni ha subito una forte lievitazione di costi dovuta a sette varianti. Un aumento dei costi di 28 milioni di euro, pari al 36% dell'importo totale dell'opera, su cui ha puntato il dito l'Autorità nazionale anti-corruzione di Raffaele Cantone. Il Comune, in questa vicenda, svolge un ruolo da spettatore: a Palazzo delle Aquile compete, in poche parole, dare le aree di cantiere. Finora il Comune ha proceduto col contagocce, contravvenendo a quanto previsto nel contratto, visto che chiudere in un sol colpo tutta via Amari, via Crispi, il Politeama e pezzi di viale Lazio, via Sicilia e via Campania avrebbe provocato una paralisi del capoluogo. Un rischio che il Comune si è assunto per placare le proteste dei commercianti e dei residenti, così come ha chiesto e ottenuto una variante al progetto della stazione sotto il Palchetto della Musica di piazza Castelnuovo (non ancora approvata) pur di salvare gli alberi che altrimenti sarebbero stati tagliati. Un braccio di ferro, quello tra Tecnis e Comune, condotto in prima persona dal vicesindaco Emilio Arcuri e senza esclusione di colpi:

- segue

basti pensare a quando l'amministrazione comunale revocò di punto in bianco la chiusura di via Amari, dal momento che l'azienda non aveva messo abbastanza operai al lavoro. Ed è stato sempre Arcuri ad aver chiesto (senza successo) la rescissione del contratto della Tecnis, sentendosi però rispondere picche da Rfi. Già, perché poi alla fine sono le Ferrovie a gestire tutta l'opera. La direzione dei lavori è affidata a Italferr, la società del gruppo, anche se l'ultima parola spetta a Rfi: sono le due società che stanno affrontando l'arduo compito di gestire un cantiere così complesso e problematico strette da un lato da Tecnis, che ha avanzato riserve per oltre 40 milioni di euro, e dall'altro dal Comune e dai commercianti. Tocca a Rfi comminare eventuali sanzioni, approvare modifiche al progetto o bacchettare Tecnis, fino all'estrema ratio della rescissione. I rapporti tra Comune e Rfi formalmente sono sempre stati buoni, anche se non sono mancate le tensioni fino all'accordo raggiunto in Prefettura che ha sancito un nuovo crono programma e una sorta di tregua armata. A tentare di dover mettere una pezza al caos provocato dai cantieri è invece Giusto Catania, l'assessore al Traffico, cui spetta garantire la circolazione nonostante le transenne. Un compito arduo, specie per le proteste di residenti e commercianti, e che deve fare i conti anche con fattori esterni come la querelle con l'Autonità portuale sugli incolonnamenti in via Crispi. Infine c'è Leoluca Orlando, il sindaco, che da un lato deve provare in tutti i modi a non far fallire il sogno dell'anello ferroviario, per evitare che tanti sacrifici risultino vani, e dall'altro deve provare a frenare il malcontento dei palermitani a pochi mesi dalle elezioni. Perché al di là delle reali responsabilità sui cantieri, sui disagi o sulle code, è sempre al Comune che i cittadini guardano perché si adottino le migliori soluzioni. E dal momento che i cittadini non votano né i vertici dell'Autonità portuale, né quelli di Rfi ma solo quelli del Comune, è comprensibile il motivo per cui Palazzo delle Aquile abbia chiesto senza successo la rescissione del contratto con Tecnis e la riapertura di tutte le strade. La mobilità resta infatti uno dei temi più sensibili per l'elettorato, su cui si possono vincere o perdere le elezioni: se le grandi opere fanno prevedere benefici futuri, il traffico provoca disagi immediati. Il sindaco Orlando ha puntato tutto sulla mobilità come dimostrano le pedonalizzazioni, le piste ciclabili, le navette gratuite, bike e car sharing, il tram. Ma la medaglia rischia di rivelare una doppia faccia pericolosa, a pochi mesi dall'appuntamento con le urne. share Lunedì 12 Settembre 2016 - 06:03 !--

FRONTE DEL PORTO

sta causando: «Le ultime decisioni comporteranno certamente un gravissimo disagio che si ripercuoterà sulla circolazione cittadina e sulle attività portuali». In particolare, tutte le autovetture, se ne stimano circa 1800 al giorno, e i mezzi commerciali delle Grandi navi veloci, attorno a 500, si dovranno incolonnare esclusivamente dal varco Cristoforo Colombo, «con inevitabili code che si ripercuoteranno sicuramente sulla viabilità cittadina» scrive l'Autorità portuale. Il tutto proprio nell'ultimo week-end di rientro, prima dell'avvio dell'anno scolastico.

Dopo l'incontro in questura lo scorso 2 settembre e la riunione di martedì con Capitaneria di porto, Agenzia delle dogane, Guardia di finanza e Polizia di frontiera, la soluzione proposta dall'ente portuale e attuata è stata l'apertura di tutti e quattro i varchi (via Patti, Amari, Santa Lucia e Cristoforo Colombo), con l'aggiunta da mercoledì prossimo di un varco del concessionario Grimaldi sempre su via Patti. «Abbiamo dimostrato in questi giorni che in questi ultimi giorni ci sono state code non per gli imbarchi, ma a causa dei cantieri stradali - precisa Cannatella -. Al varco Amari abbiamo creato

una "serpentina" all'interno per contenere più auto ed evitare le code fuori dal porto in attesa dei controlli e al Santa Lucia manderemo solo i veicoli che devono sottoporsi al controllo doganale. Ma sono fiducioso, troveremo un accordo.

Lunedì alle 13 incontrerò il vicesindaco Emilio Arcuri».

E alla fine di una giornata convulsa arriva una nota dell'amministrazione comunale, che difende l'ordinanza e conferma per lunedì una riunione con gli enti interessati, «al fine di valutare la situazione complessiva della viabilità di via Crispi».

In emergenza, però, oggi e domani sarà applicata una deroga per i mezzi che devono imbarcarsi per Tunisi.

Per venire incontro alle esigenze organizzative dell'Ufficio delle Dogane e della Guardia di finanza, l'amministrazione «ha consentito temporaneamente, per le giornate di sabato e domenica, l'utilizzo del varco di Santa Lucia esclusivamente per i mezzi in arrivo e in imbarco per gli Stati extracomunitari». E lancia una stoccata all'Autorità portuale, dichiarandosi «indisponibile a polemiche pubbliche» e puntando a «mitigare la pressione veicolare in via Crispi e tutelare la salute dei cittadini palermitani».

Intanto il capogruppo di Fi in consiglio comunale, Giulio Tantillo, proporrà di dedicare la seduta d'Aula di martedì a tentare di «sbloccare questa situazione». Mentre Luisa La Colla (Pd) accusa il sindaco di avere «la responsabilità del caos a cui sono costretti i palermitani. La scelta del Comune sta esasperando la viabilità nella zona del porto».

Via Crispi, si cambia chiusi due varchi ma è sempre caos

In vigore l'ordinanza dell'amministrazione municipale La protesta dei residenti: pronti a bloccare gli ingressi

Nuova ordinanza, stessa paralisi del traffico in via Crispi. Ieri, nel primo giorno di applicazione del provvedimento firmato dal sindaco Orlando sulla regolamentazione della circolazione in via Crispi, la paralisi del traffico si è presentata puntuale come negli altri giorni di questo settembre "caldo" per la viabilità nella zona del porto di Palermo. Non solo il serpentone di auto e tir alle 19 arrivava fino al porticciolo della Cala, ma da ieri anche l'area dei palazzi di via dell'Arsenale è stata invasa dai mezzi in attesa dell'imbarco e per questa sera i residenti della zona minacciano di bloccare l'ingresso in porto con un picchettaggio se la situazione non cambia.

La chiusura dei varchi Amari e Santa Lucia ha infatti causato il trasferimento di gran parte del traffico in entrata in porto sull'unico varco aperto alle auto, il "Cristoforo Colombo" di via dell'Arsenale. «È una follia, siamo prigionieri in casa - sbotta un residente al civico 24 - Ci hanno imposto il senso unico di marcia, il divieto di sosta giorno e notte, con il risultato che i tir si incolonnano già alle 4 del mattino sotto le nostre finestre con i motori accesi. È un inferno».

L'ordinanza messa a punto dall'ufficio traffico venerdì scorso, ma fatta rispettare soltanto da ieri, prevede che i mezzi pesanti debbano entrare soltanto dal varco di via Patti (al Castello a Mare), mentre tutte le auto dal varco di via dell'Arsenale. Ma già nel primo giorno il provvedimento è stato disatteso. «Non si capisce perché l'Autorità portuale abbia deciso di far entrare una parte dei tir anche dal varco di via dell'Arsenale - dice Marco Frasca Polara, presidente dell'Ottava circoscrizione - È entrata in vigore da un giorno e già ognuno fa a modo suo, senza tener conto dei disagi che subiscono commercianti e residenti». Una decisione che da quanto si apprende sarebbe frutto di un'intesa fra Autorità portuale e vigili urbani, di cui il Comune sostiene di non saper nulla.

Se alle ore 19 il traffico era paralizzato nella zona del restringimento della carreggiata in via Crispi, alle ore 20 si è sfiorato il collasso, tanto che il varco di via Amari è stato temporaneamente aperto per non mandare in tilt la circolazione anche in via Cavour e al Foro Italico. Ieri sera nell'arco di tre ore erano in partenza tre traghetti, due per Napoli e uno per Genova. Complessivamente sono stali imbarcati 1.800 auto e 500 camion.

Oggi i traghetti saranno sei e il numero dei mezzi raddopplerà. Ma i varchi a disposizione rimangono sempre soltanto due sui quattro totali.

fr.pat. © RIPRODUZIONE RISERVATA Auto e mezzi pesanti in coda alla Cala, intasata la zona di via dell'Arsenale, in serata aperto il varco di via Amari.

Porto, il Comune chiude due varchi Cannatella: "Così si rischia il caos"

Palermo, mercato low profile Scende il monte ingaggi

PALERMO - Una tensione sotto traccia che adesso diventa una guerra a viso aperto. La regolazione della circolazione in via Francesco Crispi, a Palermo, diventa occasione per un altro scontro all'arma bianca fra il comune di Leoluca Orlando e l'Autorità portuale di Vincenzo Cannatella. Un rapporto tormentato, quello fra i due enti, che già in occasione della scelta del segretario generale aveva vissuto momenti difficili. Stavolta il casus belli è l'ordinanza con cui il Comune ha chiuso i varchi di accesso Amari e Santa Lucia al porto: una misura che, nelle intenzioni di Palazzo delle Aquile, dovrebbe evitare le lunghe code che da giorni si registrano quando si procede agli imbarchi, con operazioni rallentate a causa dell'intensificazione dei controlli anti-terrorismo e del concomitante allargamento dei cantieri dell'anello ferroviario in via Crispi. Ma secondo l'autorità portuale, queste misure finiranno col provocare il caos già da questo pomeriggio con 1.800 auto e 500 mezzi pesanti che si dovranno incolonnare al varco Colombo di via dell'Arsenale, proprio a ridosso di uno dei più trafficati weekend di fine stagione. Venerdì scorso si è tenuta una riunione urgente in Questura per trovare una soluzione e il Comune due giorni fa ha emanato l'ordinanza, ma l'Autorità portuale non ci sta e in una conferenza stampa convocata d'urgenza batte i pugni sul tavolo. "Noi non sapevamo nemmeno per cosa fosse convocata quella riunione in Questura - dice Cannatella - abbiamo preso atto delle esigenze del Comune e martedì scorso abbiamo ascoltato tutti gli operatori istituzionali del porto, perché non possiamo decidere da soli. Avevamo stabilito in quella sede di aprire quattro varchi, oltre a un quinto messo a disposizione dalla Grimaldi che sarà pronto da mercoledì. Però il Comune ha nel frattempo emesso l'ordinanza con cui chiude i varchi di via Amari e del molo Santa Lucia". Insomma, da Orlando sarebbe arrivata una fuga in avanti al di là degli accordi e ieri Cannatella ha inviato una dura lettera al Comune con cui minaccia addirittura di impugnare l'ordinanza se non si arriverà a una soluzione. "Al Comune sono preoccupati del fatto che in via Crispi possano crearsi delle criticità sul varco Amari e sul varco Santa Lucia - continua Cannatella - ma su Amari abbiamo creato una serpentina evitando le code al di fuori del porto e sul Santa Lucia manderemo solo i veicoli che devono subire il controllo doganale. Tutti gli altri mezzi

- segue

andranno sugli altri due varchi, che diventeranno tre dalla settimana prossima". L'ordinanza prevede la chiusura di Amari e Santa Lucia, facendo entrare le auto e i mezzi pesanti per le Navi veloci dal Colombo, i mezzi pesanti per Grimaldi e Tirrenia dal Patti. I cartelli stradali però sono stati messi soltanto questa mattina. "Nella riunione in Questura l'amministrazione comunale ha suggerito alcune soluzioni che abbiamo immediatamente contestato - spiegano dall'Autorità - il 6 abbiamo convocato una riunione con la Capitaneria di Porto, l'Agenzia delle Dogane, la Guardia di Finanza e la Polizia di frontiera e i rappresentanti delle compagnie armatoriali e trasmesso al Comune, alla Prefettura e alla Questura le misure predisposte. Già dal 7 ci sono stati effetti positivi". "Capiamo che è in vigore l'ordinanza - aggiunge il presidente Cannatella - ma chiediamo al Comune di riaprire da subito i varchi e di aprire il Colombo anche ai veicoli industriali. Sono fiducioso in un accordo". Un incontro si dovrebbe tenere lunedì alle 13, ma intanto si rischia il caos. "Si sta creando un danno a un concessionario (Grimaldi, ndr), ai trasportatori e al parcheggio interno al porto dove ci sono anche le biglietterie", aggiunge il Segretario generale del porto Renato Coroneo. Il Comune teme che dalla prossima settimana, con l'apertura delle scuole, si formino di nuovo le code; l'Autorità invece sostiene che dalla prossima settimana ci sarà un calo del 50% dei veicoli privati, perché ormai in molti sono rientrati dalle ferie, e che già da due giorni le code in via Crispi non siano addebitabili al porto ma al traffico cittadino, quindi tanto vale lasciare tutti i varchi aperti. "Non possiamo fare i controlli all'interno del porto - dice Luciano Cangemi, responsabile dell'area operativa - ieri sera alle otto non c'erano code di auto. Abbiamo collaborato con la Polizia municipale e arretrato al massimo i controlli proprio per evitare disagi. Inoltre un'area che potrebbe essere utile è attualmente occupata dai lavori dell'anello ferroviario". share Venerdì 09 Settembre 2016 - 13:12 !--

Porto, Comune chiude 2 varchi su 5 Ma l' Autorità: così si rischia il caos

Non accenna a placarsi lo scontro tra Comune di Palermo ed Autorità Portuale sugli accessi allo scalo marittimo, dopo la rivoluzione dei giorni scorsi legata ai lavori per la realizzazione dell' anello ferroviario. Per l' autorità portuale la nuova ordinanza sulla mobilità in via Crispi, che regola anche le modalità di accesso al porto, non va: crea disagi a automobilisti ed autotrasportatori prevedendo il «divieto di accesso per tutti gli autoveicoli» dai varchi Amari e Santa Lucia. Secondo l' autorità portuale l' ordinanza non avrebbe tenuto conto dei suggerimenti avanzati dall' ente stesso, nel corso dell' incontro dello scorso 2 settembre in Questura, e delle proposte avanzate nei giorni successivi al Comune.

shadow carousel Cantiere porto, via Crispi nel caos Su cinque varchi d' accesso al porto, il provvedimento prevede la chiusura dei due principali - Amari e Santa Lucia - per i lavori dell' anello ferroviario, mentre in via Crispi proprio nei pressi di entrambi è stato istituito il doppio senso di marcia. «Questi ultime decisioni comporteranno certamente un gravissimo disagio - dice il presidente dell' Autorità portuale Vincenzo Cannatella - che si ripercuoterà sulla circolazione cittadina e sulle attività portuali: non potranno accedere contenitori e automezzi commerciali per imbarco afferente traffico extracomunitario il cui ingresso può avvenire soltanto dal varco Santa Lucia dove è dislocato il presidio della Guardia di Finanza. Le autovetture in imbarco sono 1.800 al giorno e i circa 500 mezzi commerciali della Grandi Navi Veloci si dovranno incolonnare esclusivamente dal varco Colombo con inevitabili code che si ripercuoteranno sulla viabilità». Lunedì è in programma un incontro con l' assessore alle Opere pubbliche Emilio Arcuri.

Shipping Tribune

Port of Hong Kong posts 10pc first half box decline to 9.2 million TEU



THE Port of Hong Kong posted a 8.3 per cent second quarter year-on-year decline in container throughput to 4.87 million TEU, according to new report from the Census and Statistics Department.

For the first half of 2016, the Port of Hong Kong handled 9.20 million TEU, representing a decrease of 10.1 per cent compared with a year earlier.

Within the second quarter total, laden containers decreased 7.7 per cent to 4.18 million TEU year on year while empties fell 11.8 per cent 690,000 TEU. Among laden containers, inbound boxes dropped 6.6 per cent to 2.19 million TEU while outbound boxes fell 8.9 per cent to 1.99 million TEU.

Within this total, laden containers decreased 10.1 per cent to 7.84 million TEU year on year while empties fell 10.5 per cent to 1.35 million TEU.

Among first half laden containers, inbound boxes dropped 8.2 per cent year on year to 4.05 million TEU while outbound containers fell 12 per cent to 3.80 million TEU.

In the second quarter, sea borne laden containers decreased 5.8 per cent to 3.05 million TEU while river borne laden containers fell 12.3 per cent year on year to 1.14 million TEU.

Within inbound laden containers, imports decreased 6.4 per cent to 710,000 TEU while inbound transshipments fell 6.7 per cent in the second quarter to 1.48 million TEU.

For outbound laden containers, quarterly exports decreased by eight per cent 610,000 while outbound transshipments fell 9.2 per cent to 1.38 million TEU.

In the first half of 2016, sea borne laden containers decreased 10.8 per cent to 5.63 million TEU while river borne boxes fell 8.1 per cent to 2.21 million TEU.

Within inbound laden containers, imports decreased 7.4 per cent to 1.3 million TEU while inbound transshipments fell 8.6 per cent to 2.75 million TEU. For outbound laden containers, exports decreased 12.1 per cent to 1.14 million TEU while outbound transshipments fell 11.9 per cent to 12.66 million TEU.

The Port of Hong Kong posted a 8.2 per cent second quarter year-on-year decline in overall cargo throughput to 62.8 million tonnes, according to the same report.

Within this total, inbound cargo fell 10.4 per cent ward to 36.3 million tonnes while outbound cargo declined five per cent top 26.4 million tonnes.

For the first half of 2016, cargo throughput decreased 13.4 per cent year on year to 118.4 million tonnes.

Within this total, inbound cargo volume decreased 16.7 per cent to 68.6 million tonnes while outbound throughput fell 8.5 per cent to 49.8 million tonnes.

- segue

Within port cargo, sea borne cargo decreased 10.1 per cent to 40.1 million tonnes in the second quarter year on year while river borne cargo slipped 4.5 per cent to 22.7 million tonnes.

Within inbound port cargo, imports decreased 12.2 per cent to 19.5 million tonnes in the second quarter while and inbound transshipments fell 8.1 per cent to 16.8 million tonnes.

For outbound port cargo, exports (including domestic exports and re-exports) increased 3.6 per cent compared with a year earlier to 11 million tonnes, while outbound transshipments decreased 10.3 per cent to 15.4 million tonnes.

Within inbound port cargo, imports decreased 21.4 per cent in the first half to 37.8 million tonnes year on year while inbound transshipments fell 10.3 per cent to 30.9 million tonnes.

For outbound port cargo, exports decreased by 2.1 per cent to 20.2 million tonnes while outbound transshipments fell 12.4 per cent to 29.5 million tonnes.

Comparing the second quarter of 2016 with the second quarter of 2015, a double-digit increase was recorded in the tonnage of inbound port cargo loaded in Malaysia (+15.8 per cent).

Double-digit decreases were recorded in the tonnage of inbound port cargo loaded in Indonesia (-31.2 per cent), the US (-18.3 per cent), Taiwan (-17.6 per cent), the mainland of China (-16.3 per cent) and Thailand (-11.6 per cent).

For outbound port cargo, a triple-digit increase was recorded in the tonnage of outbound port cargo discharged in Macao (+178.8 per cent). But double-digit decreases were recorded in the tonnage of outbound port cargo discharged in Malaysia (-19 per cent), Japan (-11.7 per cent), the mainland of China (-11.2 per cent) and Korea (-10.8 per cent).

Source: Schednet