



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (La Gazzetta Marittima, Il Secolo XIX, Ansa, The Medi Telegraph)

Dai Porti:

Genova:

"...Nel porto di Genova nuovi spazi a traghetti Tunisia..." (Ansa)

"...Gavio cerca un partner per porti e logistica..." (The Medi Telegraph)

La Spezia:

"...La Spezia lancia la sfida ferroviaria..." (L'Informatore Navale)

Livorno:

"...Con ESPO un codice per i porti..." (La Gazzetta Marittima)

Ancona:

"...Porti: accordo Ap-Rete Autostrade Mediterranee..." (Ansa)

"...Ancona socia di MedCruise..." (Ansa)

Civitavecchia:

"...Agroalimentare: tra passato e prospettive future..." (Civonline)

Napoli:

"...Napoli, rinnovata concessione Conateco fino a 2019..."

(Ansa, L'Informatore Navale)

Gioia Tauro:

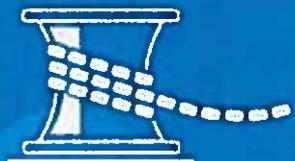
"...Vertenza porto Oliverio convoca tutti i sindacati..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Quell'ostacolo tra la città e il mare chiamato tram..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Cantiere navale Palermo, sindacati occupazione a rischio..." (Libero.it)



INDICE



Focus:

- **II edizione Naples Shipping Week** (L'Informatore Navale)
- **Pesa container** (La Gazzetta Marittima)

Notizie da altri porti

Il documento di Assoporti sulla riforma

Con un documento inviato al governo e a tutte le Autorità portuali, Assoporti ha così sintetizzato i suggerimenti da apportare al testo della riforma portuale.

ROMA – 1a) Eliminare la previsione che l'AdSP è "sottoposta ai poteri di indirizzo" del Ministero, previsione che di fatto contraddice l'autonomia dell'ente, sostituendola con quella di "compito di coordinamento strategico delle AdSP, al fine di assicurare la coerenza dell'azione di detti enti con le previsioni del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica". Conseguentemente riformulare i compiti del Tavolo Nazionale di coordinamento delle AdSP in coerenza con quanto sopra detto.

1b) Espressamente escludere l'assoggettamento delle istituende AdSP a norme specificamente riferite invece a pubbliche Amministrazioni nel senso più stretto del termine (a partire dal DLgs 165 del 2001) fermo restando l'obbligo di puntuale rispetto di principi fondamentali per enti aventi natura pubblica con compiti di regolazione (ma non solo) a partire da principi quali il buon andamento; l'imparzialità; la trasparenza; l'economicità, modificando la qualificazione delle istituende AdSP in "soggetto giuridico pubblico ad ordinamento speciale ... al quale non si applicano le disposizioni della L. 70 del 1975 ed il D.Lgs n. 165 del 2001 ed ogni altra norma riferita alle pubbliche amministrazioni".

1c) Conseguentemente escludere in modo esplicito, inequivocabile e risolutivo l'applicazione del DLgs n. 165 del 2001 al personale dipendente delle AdSP, fermi restando i principi fondamentali già richiamati e, se necessari, criteri di riferimento comuni per le assunzioni del personale dipendente e la contrattazione di II livello dello stesso personale dipendente – a tal fine prevedendo il coinvolgimento della rappresentanza unitaria delle AdSP.

2a) Esplicitare tra i compiti delle istituende AdSP la promozione (anche mediante partecipazione societaria, in via subordinata non maggioritaria) di iniziative di investimento aventi le finalità di promozione di sistemi logistici integrati; di miglioramento della competitività dei porti; di sviluppo dell'intermodalità – anche in funzione della sostenibilità ambientale – ribadendo (per chiarezza e certezza) le previsioni di cui all'art. 46 del DL 101 del 2011, convertito in L. 214 del 2011. Ciò tanto più considerato che già oggi l'Autorità Portuale può costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidate all'A.P.

2b) Conseguentemente richiamare la possibilità delle Autorità Portuali di affidare a società in house alcuni servizi essenziali, laddove se ne rammostri la convenienza economica, ad esempio e in particolare, i servizi di sicurezza (security) stante le caratteristiche e il rilievo di quei servizi che vanno oltre l'interesse del solo sistema-porto. Considerato altresì il penetrante controllo pubblico esercitato sulle società che espletano detti servizi di security.

3) Indispensabile è precisare i compiti dell'Autorità Marittima in tema di sicurezza specificando che ci si riferisce alla sicurezza "della navigazione" in ambito portuale. Questo è indispensabile al fine di chiarezza e certezza ed essenziale anche per superare potenziali "conflittualità" e duplicazioni, dannose anche per gli operatori.

4) Al fine di una transizione che garantisca la continuità operativa, in piena efficienza, nel passaggio dall'attuale al nuovo assetto della governance dei porti, introdurre un articolo nel quale si preveda che: "Le Autorità Portuali che, secondo le previsioni del presente decreto legislativo, confluiscono in una AdSP, provvedono, entro 12 mesi della data di approvazione del presente decreto legislativo e comunque non oltre il 30 giugno 2017, all'approvazione nei termini di legge dei relativi bilanci; all'armonizzazione di ordinanze, regolamenti e atti che regolano le attività nei porti amministrati; a coordinare ed integrare i rispettivi Piani Operativi Triennali; ad individuare procedure e linee di sviluppo del porto onde consentire alle AdSP, allorché decorso il predetto termine, l'immediata piena operatività e la sollecita adozione del Piano Regolatore di Sistema".

Porti, gli operatori promuovono la riforma di Delrio

ROMA. Promossa, ma rimandata in qualche materia. Ieri in Senato la commissione che si occupa di esaminare e fornire il parere sulla riforma dei porti firmata da Delrio, hanno espresso giudizi positivi sulla riforma, sottolineando però alcuni aspetti da limare. Assiterminal approva «i punti generali - spiega il presidente Marco Conforti siamo d' accordo sull' accorpamento delle **Autorità portuali**, sulla previsione di un' intelligenza centrale di pianificazione e sulla sburocraizzazione dei rapporti con la P.a.» ma «il decreto decide di elidere le presenza delle imprese dall' organo di governo: rispettiamo la decisione ma chiediamo che la voce delle industrie sia comunque garantita». Anche lo strumento di partenariato pubblico -privato «va stabilito meglio, è in controtendenza con alcune indicazioni europee», ha concluso Conforti.

Confitarma ha invece ribadito il rischio di un appiattimento dall' accorpamento delle Authority: «Ci preoccupa il rischio che il processo di accorpamento possa pregiudicare la competitività di quegli scali maggiormente competitivi. Non contestiamo la scelta degli accorpamenti, bisogna però fare attenzione al

fatto che non equivalgano ad un appiattimento». Fedarlinea («Ok a riforma, ma no alle propoghe di tre anni per gli accorpamenti»), Federagenti («Parere complessivo positivo, bene lo sportello unico coordinato dall' Agenzia delle Dogane») e Confetra («Finalmente conclusa la fase anarchica nel sistema degli investimenti: essenziale sarà il tavolo di coordinamento) hanno promosso il testo di Delrio. Ieri sono stati sentiti anche i piloti che hanno chiesto «più chiarezza sui ruoli tra capitaneria e nuove Authority».

Porti: Rimorchiatori, definire rappresentanze tavoli

Attuale disciplina di settore è la migliore in Europa

(ANSA) - ROMA, 14 GIU - Sulla riforma dei porti e nello specifico sui tavoli di partenariato "per evitare differenziazioni sulle 15 Autorità di sistema potrebbe essere opportuno definire quali siano le rappresentanze all'interno del tavolo". Così la presidente di Federimorchiatori, Stefania Visco, davanti alla commissione Lavori pubblici del Senato per un'audizione sulla riforma portuale. Anche Assorimorchiatori, con il presidente Luca Vitiello, ha poi espresso "condivisione dell'impianto normativo della riforma", definendolo "coerente con il piano di logistica e con l'obiettivo di dotare il paese di un coordinamento nazionale che migliori gli investimenti infrastrutturali". L'attività svolta dai rimorchiatori "è molto regolamentata e l'attuale assetto normativo è il migliore che c'è in Europa - ha continuato Vitiello - apprezziamo quindi che l'atto del governo confermi l'attuale assetto normativo dei servizi di rimorchio e degli altri servizi tecnici". Anche Cesare Guidi, presidente di Angopi (associazione nazionale ormeggiatori) ha apprezzato "la regia nazionale che interconnette le modalità di trasporto ed evita duplicazioni non utili al Paese, ci interessa infatti la crescita dei porti non fine a sé stessa, ma in un'ottica di respiro nazionale, va evitato che ci si debba massacrare tra porti vicini". Guidi ha poi espresso un "piccolo dubbio sul coordinamento delle 15 autorità, che dovrebbe essere in capo al ministro e non ad un soggetto indicato dal ministro e approvato dalla Presidenza del Consiglio", ha concluso il presidente di Angopi.

Porti: Piloti, bene riforma ma più chiarezza su sicurezza

Stabilire meglio ruoli tra capitaneria e autorità di sistema

(ANSA) - ROMA, 14 GIU - La riforma portuale è "una proposta sostanzialmente condivisibile sotto il profilo della sicurezza degli scali, si tratta di un piano concretamente ridisegnato e noi siamo estremamente favorevoli al riordino, concentrando le strutture nei porti principali". Così il rappresentante dell'Unione piloti marittimi in audizione davanti alla commissione Lavori Pubblici del Senato sulla riforma dei porti. Anche Fedepiloti si mostra favorevole alla riforma, ma chiede di "far chiarezza in merito alla sicurezza e di stabilire bene ruoli tra capitaneria e autorità di sistema".

Porti: Fedarlinea, ok accorpamento Autorità, no a proroghe

Sbagliato eliminare partecipazione investitori

(ANSA) - ROMA, 14 GIU - Della riforma portuale "apprezziamo la riduzione delle Autorità portuali, in tempi passati avevamo addirittura ipotizzato che non fossero 15 ma anche meno". Così il rappresentante di Fedarlinea in audizione davanti alla commissione Lavori pubblici del Senato sulla riforma portuale.

Il governo però - secondo Fedarlinea - "è chiaramente caduto in contraddizione, perché se lo spirito è quello dell'accorpamento, non ha ragion d'essere la proroga che consente un regime transitorio di 3 anni per alcune autorità portuali, proroghe che non sono utili e nemmeno coerenti con quello che il governo vuole fare".

Sulla partecipazione degli investitori agli aspetti decisionali, l'associazione di cabotaggio nazionale crede che "aver eliminato la loro partecipazione è stato un errore, vero che i comitati portuali non funzionavano bene, ma non era questa la soluzione. Sarebbe stato meglio risolvere con l'ordinamento attuale i problemi di conflitto di interesse".

Sul tavolo di partenariato "siamo molto perplessi riguardo alla sua utilità, visto che fornirà pareri non vincolanti - ha continuato Fedarlinea - crediamo molto invece sul tavolo di coordinamento nazionale in cui diamo per scontata la presenza dei rappresentanti delle imprese e speriamo che possa avere ruoli maggiormente incisivi rispetto a quelli che gli vengono oggi attribuiti".

Porti: Confitarma, accorpamento Autorità non sia appiattimento

Tavoli partenariato decidano con metodo maggioritario

(ANSA) - ROMA, 14 GIU - Sulla riforma portuale "ci preoccupa il rischio che il processo di accorpamento possa pregiudicare la competitività di quegli scali maggiormente competitivi. Non contestiamo la scelta degli accorpamenti, bisogna però fare attenzione al fatto che non equivalgano ad un appiattimento".

Così il rappresentante di Confitarma, Giuseppe Lombardi, in audizione davanti alla commissione Lavori pubblici del Senato sulla riforma portuale, sottolineando che "le stesse realtà devono continuare a essere competitive tra loro".

Per quanto riguarda il fatto che nello schema di decreto sia previsto un tavolo di partenariato "ci preoccupa la mancanza della definizione dei membri di questo tavolo", importante poi dare a questo ente "lo stesso metodo decisionale del tavolo di gestione, ossia il principio maggioritario e non quello del consensus", ha concluso Lombardi. (ANSA).

Porti: Fedespedi,preoccupa funzionamento tavoli partena- riato

Valutazione complessivamente positiva, ma troppe 15 Autorita'

(ANSA) - ROMA, 14 GIU - Della riforma portuale, l'aspetto dei tavoli di partenariato, "non ci preoccupa tanto per la composizione di questi tavoli, ma per il loro effettivo funzionamento, visto che i comitati portuali sono luoghi in cui si ricevono documentazioni corpose solo pochi minuti prima del loro avvio e dove si ha la sensazione che tutto sia stato già deciso. Così non poteva funzionare". A dirlo è il presidente di Fedespedi, Roberto Alberti, in audizione davanti alla commissione Lavori pubblici del Senato sulla riforma portuale, sottolineando che "una parte del nostro sistema non accetta di buon grado il passaggio da un comitato di rappresentanza diretta degli interessi locali, a tavoli che rappresentano interessi più diffusi". Nel complesso, sulla riforma dei porti, la valutazione di Fedespedi "è positiva, ma invece di 15 Autorità del sistema se ne potevano fare molte meno. La competizione non è tra porti o tra Autorità di sistema, ma tra sistemi infrastrutturali molto grandi e avanzati, come succede nei porti nord europei", ha concluso Alberti. (ANSA).

Porti: Assiterminal, bene riforma ma critici su rappresentanza

Strumento partnership pubblico-privato va migliorato

(ANSA) - ROMA, 14 GIU - Della riforma dei porti "approviamo i punti generali: siamo d'accordo sull'accorpamento delle Autorità portuali, sulla previsione di un'intelligenza centrale di pianificazione - che sia coerente con le linee guida del governo e dell'Europa ma anche stabile nel tempo a garanzia degli investimenti che ci sono già e che auspicabilmente ci saranno - e infine sulla sburocratizzazione dei rapporti con la P.a."

Così il presidente di Assiterminal, Marco Conforti, in audizione davanti alla commissione Lavori pubblici del Senato sulla riforma portuale. Proprio sulla sburocratizzazione, Conforti ha sottolineato che i poteri del presidente dell'Autorità portuale "possono essere rafforzati verso il coordinamento delle altre organizzazioni, mentre ci piace poco il richiamo ad un'ulteriore autorità di regolazione in un mercato che è già strutturalmente ben regolato". Assiterminal ha espresso poi delle criticità sulle forme di rappresentanza, "il decreto di governance decide di elidere la presenza delle imprese dall'organo di governo dell'Autorità di sistema, rispettiamo la decisione ma chiediamo che la voce delle industrie sia comunque garantita". Anche lo strumento di partnership pubblico-privato "va stabilito meglio, è in controtendenza con alcune indicazioni europee", ha concluso Conforti.(ANSA).

Assiterminal e Federagenti promuovono la riforma dei porti

Roma - Conforti sottolinea però la scarsa rappresentanza delle imprese nell'organo di governo delle nuove Authority

Roma - Della riforma dei porti «approviamo i punti generali: siamo d'accordo sull'accorpamento delle Autorità portuali, sulla previsione di un'intelligenza centrale di pianificazione - che sia coerente con le linee guida del governo e dell'Europa ma anche stabile nel tempo a garanzia degli investimenti che ci sono già e che auspicabilmente ci saranno - e infine sulla sburocratizzazione dei rapporti con la P.a.». **Così il presidente di Assiterminal, Marco Conforti, in audizione davanti alla commissione Lavori pubblici del Senato sulla riforma portuale.** Proprio sulla sburocratizzazione, Conforti ha sottolineato che i poteri del presidente dell'Autorità portuale «possono essere rafforzati verso il coordinamento delle altre organizzazioni, mentre ci piace poco il richiamo ad un'ulteriore autorità di regolazione in un mercato che è già strutturalmente ben regolato». Assiterminal ha espresso poi delle criticità sulle forme di rappresentanza, «il decreto di governance decide di elidere la presenza delle imprese dall'organo di governo dell'Autorità di sistema, rispettiamo la decisione ma chiediamo che la voce delle industrie sia comunque garantita». **Anche lo strumento di partenariato pubblico-privato «va stabilito meglio, è in controtendenza con alcune indicazioni europee»,** ha concluso Conforti.

Sulla riforma portuale «il nostro parere complessivo è positivo, ad esempio lo sportello unico sotto il coordinamento dell'Agenzia delle Dogane ci trova molto favorevoli». Anche il presidente di **Federagenti, Gian Enzo Duci,** in audizione davanti alla commissione promuove la riforma di Delrio, sottolineando che le agenzie delle Dogane «hanno dimostrato di saper meglio interpretare il cambio dei tempi e l'adeguamento a un sistema moderno, rappresentano sicuramente un punto di riferimento internazionale, una best practice italiana da esportare». **Federagenti** ha poi aggiunto che questo decreto tocca aspetti molto importanti «ma non tutti, quindi l'auspicio è che i temi del lavoro portuale e della competitività vengano affrontati subito dopo questa riforma con un lavoro che parta dal Parlamento invece che dal Governo». Non è chiara però, secondo Duci, «la ragione del perché si debba limitare il ruolo dell'Autorità Marittima ai soli oggetti di sua competenza mettendo in dubbio quali siano effettivamente gli aspetti dell'Autorità marittima rispetto a quelli dell'Autorità portuale».

Confitarma: «Accorpamento Autorità non sia appiattimento»

Genova - Nello schema di decreto è previsto un tavolo di partenariato, ma «ci preoccupa la mancanza della definizione dei membri di questo tavolo»

Genova - Sulla riforma portuale «ci preoccupa il rischio che il processo di accorpamento possa pregiudicare la competitività di quegli scali maggiormente competitivi. Non contestiamo la scelta degli accorpamenti, bisogna però fare attenzione al fatto che non equivalgano ad un appiattimento». Così il rappresentante di Confitarma, Giuseppe Lombardi, in audizione davanti alla commissione Lavori pubblici del Senato sulla riforma portuale, sottolineando che «le stesse realtà devono continuare a essere competitive tra loro». **Per quanto riguarda il fatto che nello schema di decreto sia previsto un tavolo di partenariato «ci preoccupa la mancanza della definizione dei membri di questo tavolo»**, importante poi dare a questo ente «lo stesso metodo decisionale del tavolo di gestione, ossia il principio maggioritario e non quello del consensus», ha concluso Lombardi.

Nel porto di Genova nuovi spazi a traghetti Tunisia

Migliori condizioni per i collegamenti tra i due paesi

(ANSAMed) - TUNISI, 14 GIU - Il porto di Genova ha messo a disposizione nuovi spazi attrezzati per i collegamenti marittimi con la Tunisia. Lo ha reso noto Abderraouf El Mai, presidente della commissione parlamentare per i tunisini all'estero, dopo una visita allo scalo marittimo ligure insieme ad alcuni deputati del Bardo a bordo della nave Tanit della Cnt (Compagnia navigazione tunisina). Secondo El Mai, il porto di Genova ha dunque fornito nuovi spazi alle navi che assicurano la tratta Genova-Tunisi così come a suo tempo richiesto dalle autorità tunisine. Secondo il console di Tunisia a Genova, Nasr Ben Soltana, i nuovi spazi garantiranno migliori condizioni per viaggiare in Tunisia.

Gavio cerca un partner per porti e logistica

Genova - Il gruppo riorganizza i terminal e gli interporti: «Ma non vogliamo uscire dal settore».

Genova - Un partner almeno, perchè è il mercato che lo chiede. Intanto però si parte da una riorganizzazione per semplificare la divisione, renderla più snella, valutarla sia economicamente sia per il peso sul mercato. E scorporarla dal resto delle attività. Il gruppo Gavio sta ripensando la parte logistica. Prima la ristrutturerà a cominciare dalla vasta ragnatela di partecipazioni che si intersecano tra loro. Molti dei terminal intermodali sono infatti partecipati dalle società che gestiscono le autostrade. Entro l'autunno e comunque dopo l'estate, il quadro sarà più chiaro e più snello: la divisione logistica del gruppo che comprende i terminal portuali (Il San Giorgio a Genova è il principale), i diversi retroporti e le piastre logistiche in giro per l'Italia (anche a Vado) soprattutto nel Nord Ovest, saranno sottoposti a revisione. E i contatti per trovare il partner sono già cominciati. Nelle scorse settimane sarebbero iniziati i sondaggi per capire se sul mercato c'è interesse. **Dal gruppo smentiscono un disimpegno in toto sul fronte logistico, voci che si sono rincorse nelle ultime ore.** La ricerca di un partner industriale sta diventando invece una priorità. E persino una necessità: il mercato va verso un consolidamento anche degli operatori a terra, sul modello della grande rivoluzione che sta scuotendo gli equilibri del trasporto container tra alleanze, fusioni e nascita di nuove compagnie di dimensioni colossali. Sulle banchine e nei retroporti, cominciano i primi movimenti. **In Italia, anche Conship, uno dei primi terminalisti nel paese che opera a Spezia, Gioia Tauro e Cagliari, starebbe cercando alleati.** Il gruppo Gavio cerca da tempo qualcuno da imbarcare nell'avventura del terminal grandi masse a Civitavecchia dove Gavio è impegnato con un investimento pesante (cinquecento milioni in totale, duecento a carico del concessionario) e dove dovrebbe sorgere un terminal contenitori. L'altra spina nel fianco "logistico" di Gavio è la piastra sorta a Taranto.

-segue

Senza traffico nel porto, quell'investimento finirà in negativo. **Il gruppo poi è uscito anche a Trieste dal Terminal Frutta. Indizi di una revisione globale che ora starebbe accelerando. Il gruppo potrebbe così dedicarsi ai business red-difizi con più tranquillità, dopo aver messo in sicurezza la parte logistica.** Le autostrade in Brasile, quelle in Italia, le costruzioni e l'autotrasporto, l'attività che ha ancora un peso rilevante, compongono l'estesa galassia di Gavio. Il gruppo non avrebbe bisogno di fare cassa, ma vorrebbe puntellare quell'area delle proprie operazioni. Rimane l'incognita sull'eventuale partner: perchè alcuni dei pezzi dell'area logistica sono appetibili, altri meno. Ad esempio, il terminal San Giorgio all'interno del porto di Sampierdarena, non avrebbe problemi a trovare un nuovo operatore che affianchi o addirittura rilevi la banchina. E a Genova è già partito il risiko.

La Spezia lancia la sfida ferroviaria

La Spezia, 14 giugno 2016 - La sfida della competitività del sistema logistico italiano si gioca e si vince in particolare sull'integrazione mare-ferrovia. L'Autorità portuale di La Spezia - anche in virtù di una leadership consolidata da anni nell'utilizzo dei binari per lo smistamento dei container da e per il porto - ha deciso di accendere i riflettori su innovazione e prospettive, promuovendo il confronto fra operatori ferroviari, logistici e portuali.

La Gazzetta Marittima

Con ESPO un codice per i porti

BRUXELLES – Un codice di buone pratiche per i porti passeggeri. A presentarlo, due giorni fa, è stata l'Organizzazione dei Porti Europei, l'associazione che a Bruxelles ha contatti diretti con circa 500 porti del vecchio continente attraverso loro delegati nell'Assemblea Generale.

Il codice, che è stato promosso e redatto con il contributo fattivo di Assoport, con l'ausilio di due Autorità Portuali italiane, quella di Livorno e quella di Napoli, uniche, tra le istituzioni italiane, a partecipare alla redazione dello studio, ha come obiettivo quello di affrontare al meglio le sfide che attendono i porti passeggeri europei per il prossimo futuro.

La relazione tra il porto e la città; le infrastrutture; la cooperazione tra i porti; le sinergie da attivare con le compagnie di navigazione e la sicurezza. Sono questi i cinque ambiti su cui l'Espo ha concentrato le proprie attenzioni.

Il code of good practices, un volume di 44 pagine consultabile on line sul sito di Espo (www.espo.be) e al link del sito di Assoport (<http://www.assoport.it/node/59051>), ha lo scopo di elaborare una serie di buone pratiche in modo da affrontare le sfide che i porti passeggeri europei si trovano davanti ogni giorno. Lo studio prende le mosse dalla consapevolezza che ogni anno più di 400 milioni di passeggeri viaggiano per mare usando i porti europei, andando a bordo delle love boat o di traghetti, per andare in vacanza o per raggiungere un'isola.

Per elaborarlo la Sea Port Organization si è avvalsa del Cruise and ferry network, nato nel 2014 dall'evoluzione del Comitato passeggeri di ESPO e all'interno del quale sono confluite le associazioni più rappresentative del settore: Cruise Baltic, Cruise Europe, Cruise Norway, Med Cruise e Cruise Britain. L'Autorità Portuale di Livorno, da tempo presente quale ausilio tecnico di Assoport all'interno del passenger committee della European Sea Port Organisation è ora un membro attivo del Cruise and ferry Network.

«Siamo soddisfatti del lavoro svolto sino ad oggi all'interno dell'Associazione – ha detto Francesca Morucci, relazioni esterne dell'APL – lavoro che per altro vede nel Code of good practises il suo frutto più evidente. L'Espo si è avvalsa della esperienza ormai decennale che la Port Authority labronica ha acquisito nel campo della cultura dell'accoglienza e dei servizi al turista e al crocierista per redigere buona parte del codice, e questo per noi è motivo di enorme soddisfazione. Ringrazio Assoport per l'opportunità, essendo la nostra Associazione nazionale lo snodo delle idee e delle iniziative in sede ESPO».

Porti: accordo Ap-Rete Autostrade Mediterranee

Giampieri, per favorire lo sviluppo sostenibile dello scalo

Un accordo per favorire lo sviluppo sostenibile del porto di Ancona. Lo hanno sottoscritto Antonio Cancian, presidente di Rete Autostrade Mediterranee, e Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità portuale di Ancona, al Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e dello Ionio.

La Ram è una società in house del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che opera con l'obiettivo di sviluppare le reti di trasporto marittime a corto raggio e valorizzare l'apporto strategico che esse sono in grado di fornire al sistema di collegamenti dell'area euro-mediterranea. "Il protocollo d'intesa è sul tema del Green port - spiega Giampieri -, ha come scopo inserire l'elemento sostenibilità nelle nuove attività portuali legate al traffico passeggeri. Per farlo, ci avvaliamo della competenza scientifica della Ram, grazie alla quale è possibile costruire i progetti necessari anche per accedere ai fondi europei collegati".

Porti: Ancona socia di MedCruise

Authority a Odessa per assemblea associazione porti crociera

(ANSA) - ANCONA, 14 GIU - Il porto di Ancona è stato accolto come socio in MedCruise, l'associazione dei porti crociera del Mediterraneo, che ha lo scopo di promuovere lo sviluppo della crocieristica nell'area. Una delegazione dell'Autorità portuale di Ancona, con il presidente Roldolfo Giampieri, parteciperà alla 48/a assemblea di MedCruise, che si svolge dal 22 al 25 giugno a Odessa, in Ucraina.

Dopo la decisione di Msc Crociere di fare di Ancona un 'home port' per il Centro Italia, commenta Giampieri, "questo è un nuovo ulteriore passaggio in un percorso coerente per lo sviluppo del porto, della città e di tutte le Marche. Siamo stati accettati come soci dopo tutte le verifiche necessarie e adesso, a Odessa, avremo il primo confronto diretto con tutta l'associazione di cui siamo orgogliosi di poter appartenere e che crediamo ci consentirà di espandere il valore di questo settore fra le attività portuali". (ANSA).

Agroalimentare: tra passato e prospettive future

CIVITAVECCHIA - "Il porto di Civitavecchia e l'importazione di frutta dalle Americhe: una lunga storia ricca di prospettive". Questo il tema al centro del convegno organizzato ieri dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ed ospitato al Centro Simulazione e Validazione dell'Esercito.

Un'occasione utile anche per rinsaldare la sinergia tra i vari attori affinché l'iter di movimentazione e di controllo delle merci sia il più veloce possibile: perché è questo il segreto dello sviluppo competitivo. Ad inaugurare i lavori il comandante del Cesiva ed il vicesindaco Danila Lucemoni i quali hanno sottolineato l'importanza della leale cooperazione tra le Amministrazioni e tra pubblico e privato come crocevia indispensabile per la crescita economica della città e del porto.

Dopo una importante analisi storico economica effettuata da Davide Diamare, dirigente dell'Area Monopoli, e da Gianfranco Monti, storica figura di spedizioniere civitavecchiese, il convegno ha illustrato le potenzialità dell'area portuale relativamente all'import di banane dal Sud America.

Il manager internazionale per lo sviluppo dei mercati della Cfft, Steven Clerckx, ha evidenziato come l'aver creduto in Civitavecchia circa 10 anni fa sia stato lungimirante. Oggi il Cfft movimentava giornalmente centinaia di tonnellate di prodotti che finiscono sulle tavole italiane. Anche il presidente della Compagnia Portuale Enrico Luciani ha evidenziato l'importanza del settore nella crescita economica dei civitavecchiesi.

Capitaneria di Porto e Guardia di Finanza hanno concordato che il porto di Civitavecchia non può permettersi di rifiutare un'eventuale crescita di movimentazione, a prescindere dalla tipologia di merce o passeggeri, pur specificando l'importanza del "fattore umano" nella gestione manageriale degli approdi e nell'attività di controllo tributario ed extratributario dei prodotti.

Il Direttore della Dogana di Civitavecchia Luca Turchi, oltre a moderare il convegno, ha tenuto una relazione sulle caratteristiche del nuovo Codice Doganale dell'Unione europea che in molti articoli illustra dettagliatamente il modus operandi al quale dovranno, da quest'anno, attenersi gli operatori specificando l'importanza di avere comportamenti uniformi in tutt'Europa e la necessità di sviluppare la telematizzazione dei flussi documentali.

Porti: Napoli, rinnovata concessione Conateco fino a 2019

Da autorità ok anche scogliera a Posillipo

(ANSA) NAPOLI, 14 GIU - Il Comitato dell'Autorità Portuale di Napoli ha rinnovato le concessioni alla Conateco e ad altre società operanti nello scalo fino al 2019. Ne dà notizia una nota dell'Autorità Portuale di Napoli che approvato nella seduta di oggi alcuni provvedimenti indispensabili per lo svolgimento delle attività portuali: dal rinnovo di una serie di concessioni, alla deliberazione di pratiche demaniali, alla cancellazione di residui passivi.

Il comitato ha approvato all'unanimità il rinnovo delle concessioni per il quadriennio 2016/2019 delle autorizzazioni all'espletamento delle operazioni portuali per le maggiori imprese che operano nello scalo napoletano: Conateco.; Terminal Flavio Gioia; Magazzini Generali Silos e Frigoriferi; Magazzini Tirreni; Logistica Portuale; Klingenberg Group; Terminal Traghetti Napoli; Snav; De Luca & c.; Compagnia Marittima Meridionale; So.te.co. Il comitato ha anche deliberato all'unanimità la concessione per la realizzazione di una scogliera nello specchio acqueo in località Posillipo. Approvata anche la concessione di locali nell'area dell'Immacolatella Vecchia al Collegio Nazionale di Capitani di lungo Corso da adibire anche a centro di formazione, mentre alla Snav è stato concesso uno spazio nell'edificio ex Magazzini Generali da usare come deposito.

In apertura dei lavori il Commissario Straordinario, Antonio Basile, ha, informato i componenti del Comitato Portuale che la Commissione "costi e tariffe" del porto di Napoli, riunitasi l'8 giugno, "sta svolgendo un buon lavoro i cui esiti, finalizzati a rendere più competitivo il nostro scalo, saranno sottoposti all'attenzione del Comitato Portuale".

Napoli:Il Comitato Portuale ha rinnovato concessioni, cancellati residui passivi, approvate pratiche demaniali

Napoli, 14 giugno 2016 - Una seduta proficua quella che si è svolta questa mattina nella sala riunioni dell'Autorità Portuale. Il Comitato Portuale ha approvato, infatti, provvedimenti indispensabili per lo svolgimento delle attività portuali: dal rinnovo di una serie di concessioni, alla deliberazione di pratiche demaniali, alla cancellazione di residui passivi.

Per quanto riguarda il primo punto, è stato approvato all'unanimità il rinnovo per il quadriennio 2016/2019, ai sensi dell'ordinanza n. 2/2004 e s.m.i., delle autorizzazioni all'espletamento delle *operazioni portuali* ex art. 16 legge 84/94 e D.M. n.585/95, nell'ambito del porto di Napoli delle seguenti imprese: Co.na.te.co. s.p.a.; Terminal Flavio Gioia s.p.a.; Magazzini Generali Silos e Frigoriferi s.p.a.; Magazzini Tirreni s.r.l.; Logistica Portuale s.r.l.; Klingenberg Group s.r.l. ;Terminal Traghetti Napoli s.r.l. ; Snav s.p.a.; De Luca & c. s.r.l. Compagnia Marittima Meridionale s.r.l.So.te.co. s.r.l.

Tra le pratiche demaniali sono state, all'unanimità, deliberate: la concessione per la realizzazione di una scogliera nello specchio acqueo in località Posillipo, all'Immacolatella Vecchia la concessione di locali al Collegio Nazionale di Capitani di lungo Corso da adibire anche a centro di formazione, alla Snav la concessione di uno spazio nel manufatto ex Magazzini Generali da usare come deposito.

In apertura dei lavori il Commissario Straordinario, Antonio Basile, ha, tra le "comunicazioni" informato i componenti del Comitato Portuale che la Commissione "costi e tariffe" del porto di Napoli costituita per esaminare le relative problematiche, riunitasi l'8 giugno, "sta svolgendo un buon lavoro i cui esiti, finalizzati a rendere più competitivo il nostro scalo, saranno sottoposti all'attenzione del Comitato Portuale"

La crisi di Gioia Tauro

Vertenza porto Oliverio convoca tutti i sindacati

Venerdì mattina riunione sugli esuberanti a Catanzaro

Alfonso Naso REGGIO CALABRIA La vertenza Gioia Tauro la vuole seguire direttamente il governatore Mario Oliverio. Venerdì mattina a Catanzaro ci sarà una importante riunione sulla situazione occupazionale direttamente alla presidenza della giunta regionale. L'esame congiunto della nota informativa di Medcenter Container Terminal, la società che guida lo scalo calabrese, sui 442 esuberanti previsti da agosto fino al 31 luglio 2017, non sarà affrontato dal dipartimento Lavoro ma direttamente dal governatore che spingerà le organizzazioni sindacali a revocare lo sciopero proclamato per il prossimo 21 giugno. Oliverio vuole tenere bassa la tensione ricordando che il governo segue la vicenda da mesi ma gli animi a Gioia Tauro ormai sono agitati viste le buie prospettive di rilancio del terminal e soprattutto i paventati tagli del personale annunciati dalla società del gruppo Contship. Le organizzazioni sindacali proprio ieri si erano rivolte al governatore chiedendo di prendere in mano la vicenda in mancanza di una guida certa e sicura dell'**Autorità portuale** e soprattutto in mancanza di precisi e coerenti politici del territorio. In una lettera aperta, i rappresentanti di Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Sul scrivevano: «Senza interventi mirati da parte del governo regionale e nazionale, altri sacrifici sarebbero inefficaci per impedire la drammatica evoluzione di una crisi occupazionale e produttiva che, da oltre cinque anni, incalza minacciosa. Quello che fa rabbia e che, nonostante ciò, la politica istituzionale, territoriale e nazionale, si conferma incapace di fronteggiarla in termini coerenti alle potenzialità strutturali e strategiche che il nostro Hub **portuale** ancora conserva, nell'ambito del Mediterraneo e dei collegamenti internazionali». Alla luce di questo appello il governatore, che anche a Reggio durante la cerimonia del "Pati per la Calabria" insieme al rappresentante del governo Renzi Marco Minniti, si è soffermato sul ruolo centrale di sviluppo dell'area di Gioia Tauro per tutta la Calabria, peccato che questa frase ormai è sistematicamente pronunciata in ogni evento e da tutti i politici di turno. Adesso occorrono fatti perché in bilico c'è la tenuta della più grande infrastruttura che una volta faceva invidia a tutti e che adesso è "malata". Intanto, in vista dello sciopero già programmato per le linee di navigazioni di Msc sono già pronte a dirottare tutte le navi. In pratica si farà uno sciopero in un porto senza lavoro.3.

Dibattito e proposte sul tavolo messo in piedi dalla Cisl e LaborMetro

Quell' ostacolo tra la città e il mare chiamato tram

Il "trasloco" in via Garibaldi l' ipotesi migliore, ma servono troppi soldi: le ipotesi alternative

Una suggestione. Una provocazione. Comunque qualcosa di cui discutere, visto che su un aspetto sembrano essere tutti d' accordo: la linea tranviaria è nata male e rappresenta una evitabile, ennesima cesura tra la città e il suo affaccio a mare. Tanto da arrivare alla provocazione di cui sopra: e se quei binari venissero spostati altrove, eliminati dalla strada che, per "vocazione", dovrebbe rappresentare il cuore del waterfront della città?

Una provocazione che la Cisl Messina, attraverso il "Labor Metro" promosso dal suo Centro studi, ha voluto che divenisse argomento di dibattito e proposte, mettendo insieme attorno a un tavolo istituzioni e associazioni.

Un elemento base emerso dal confronto di ieri mattina, moderato dal prof. Giuseppe Fera, potrebbe essere interpretato come un voler tarpare le ali ad ogni volo pindarico: senza soldi, molti soldi, il "trasloco" del tram è destinato a rimanere ciò che è oggi, una suggestione appunto. Il segretario della Cisl, Tonino Genovese, nel dare il là ai lavori ha provato a indicare la via: il Piano Delrio su metropolitane e tram.

Che però, ha riportato tutti coi piedi per terra il vicesindaco Gaetano Cacciola, «ad oggi è più una notizia di stampa che un atto concreto». Cacciola lo dice chiaro: «Ad oggi possiamo solo rendere più funzionale possibile il tram, non ci sono risorse per modificarne il percorso. Dovessero esserci, si potrebbe certamente pensare di cambiarlo, portandolo nella sua collocazione originaria, via Garibaldi». Perché lì doveva essere, prima che una scelta scellerata, per quanto "indotta", costringesse i binari ad un tortuoso percorso fuori da ogni logica. Come evidenza senza mezzi termini il direttore generale dell' Atm Giovanni Foti: «Questa tranvia è stata progettata male, costruita peggio. E mantenuta malissimo. Il primo errore è stato pensare di fare una metropolitana di superficie in una città piccola. Poi, le linee vanno costruite dritte, qui è realizzata in modo assurdo. Il tram deve passare dove c' è la domanda, non sul mare. Oggi non possiamo che far funzionare al meglio ciò che abbiamo. Siamo costretti a risolvere problemi che si sarebbero dovuti affrontare al momento del collaudo». Semafori intelligenti, un' app per biglietti e gratta e sosta, bus elettrici lungo la corsia del tram per ottimizzare il servizio. Queste le soluzioni a breve termine. Poi ci

- segue

sono, ancora, le suggestioni.

Che Foti definisce «interessanti», specie l'idea proposta da Reset! (vedi la scheda accanto), "targata" arch. Alessandro Tina glia e ing. Giovanni Miceli di interrare la corsia carrabile. Rendendo il percorso che va dalla dogana al viale Annunziata un vero lungomare ciclo -pedonale, col tram che a quel punto perderebbe il suo "peccato originale" dell'essere ostacolo nel godimento del waterfront.

Allargando il discorso, «bisogna concentrarsi sul destino delle aree sottratte alla città, vuoi dall'Autorità portuale, vuoi da Rfi, vuoi dall'autorità militare, attraverso un confronto serrato», ammonisce Angelo Libetti (LabDem). Per l'arch. Pino Falzea (CapitaleMessina), che concorda con l'assurdità dell'aver concepito una metropolitana di superficie e non una "classica" tranvia, un fattore chiave sarebbe «aprire il porto alla città».

Ipotesi che dovrebbe convivere, spiega però il segretario generale dell'Autorità portuale Francesco Di Sarcina, «con norme sempre più restrittive. Croceristi e cittadini, ad esempio, non possono coesistere nello stesso momento nell'area portuale».

Con la nuova stazione marittima per le crociere stiamo pensando a soluzioni proprio in tal senso.

Ma bisogna che si verifichino alcune condizioni: la condivisione dei percorsi e l'arrivo di molti quattrini.

Il punto è che discutiamo degli stesso argomenti dal mio primo anno in Autorità portuale, solo che di anni ne sono passati quattordici. Mentre noi parliamo, da altre parti riescono a fare. Certo è che - conclude Di Sarcina - se ogni cinque anni ripartiamo da zero, non faremo mai nulla».

Fincantieri: Cantiere navale Palermo, sindacati 'occupazione a rischio'

Palermo, 14 giu. (AdnKronos) - "E' necessario un consistente impegno sul fronte delle commesse per il cantiere di Palermo, che si caratterizza come il polo industriale ed economico strategico e fondamentale per il territorio di Palermo". A chiederlo sono Fim Fiom e Uilm Palermo e le segreterie di Cgil, Cisl e Uil Palermo, che aggiungono: "Nonostante l' arrivo delle commesse a settembre ad oggi non c' è una prospettiva certa che assicuri carichi di lavoro tali da garantire piena occupazione soprattutto per i lavoratori dell' indotto attualmente fuori dal ciclo produttivo e un rilancio occupazionale sul territorio". I sindacati richiamano alle proprie responsabilità tutte le istituzioni, a cominciare dalla Regione. "Troppo tempo è stato perso - dicono -. Chiediamo maggiore impegno anche all' azienda sul rilancio di quella che resta la principale realtà industriale ed economica di Palermo. Per tutte queste ragioni chiediamo con forza l' immediata costituzione di un tavolo di trattativa con tutti i soggetti istituzionali interessati, Autorità portuale, Comune di Palermo, Regione siciliana, Governo nazionale, Prefettura, il sindacato e la stessa Fincantieri - concludono Fim Fiom Uilm - per rilanciare il cantiere navale di Palermo con una vera missione produttiva al pari degli altri cantieri del gruppo".

Concluse a Porto Empedocle (AG) le operazioni sbarco di 256 migranti ed 1 cadavere dalla nave "DIGNITY I" della O.N.G. 'Medici senza frontiere'

Porto Empedocle, 14 giugno 2016 - Si informa che alle ore 10.00 sono terminate a Porto Empedocle (AG) le operazioni di sbarco, coordinate dalla sala operativa della Capitaneria di Porto, di 256 migranti (tra cui 51 donne e 45 minori), tratti in salvo dalla nave "DIGNITY I" della O.N.G. 'Medici senza frontiere' in due eventi di soccorso condotti nel Canale di Sicilia su disposizione della centrale operativa del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera (Centro nazionale di coordinamento del soccorso marittimo, alle dipendenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti). A bordo, purtroppo, anche un cadavere recuperato dalla nave a seguito del primo intervento.

L'unità è giunta in banchina Todaro poco dopo le ore 8.00. I migranti, in prevalenza provenienti da paesi dell'Africa subsahariana, sono risultati nel complesso in discrete condizioni di salute. Militari della Guardia Costiera hanno fornito assistenza al dispositivo delle forze di polizia, degli operatori socio-sanitari e della Croce Rossa Italiana, coordinato dall'Autorità di P.S. (presente in banchina, tra gli altri, il Prefetto di Agrigento Dott. Nicola Diomede), cui i migranti - dopo il nulla-osta allo sbarco da parte dell'Ufficio di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera - sono stati affidati per gli adempimenti di rito ed il successivo trasferimento presso idonee strutture.

Dall'inizio dell'anno sono 1.322 i migranti (più 7 cadaveri) sbarcati a Porto Empedocle in occasione di 3 operazioni di trasbordo o sbarco coordinate dalla Capitaneria di Porto che hanno interessato 3 unità navali (1 nave privata, 1 della Marina Militare, 1 della Guardia Civil spagnola), cui si aggiungono 5.668 migranti trasferiti con il traghetto di linea per le isole Pelagie e 18 migranti (più 2 cadaveri) intercettati in mare, o rintracciati a terra, in 2 operazioni di contrasto al fenomeno migratorio che hanno coinvolto personale e mezzi della Guardia Costiera, per un totale di 7.008 migranti (oltre, purtroppo, a 9 cadaveri) sbarcati a Porto Empedocle nel 2016.

II EDIZIONE NAPLES SHIPPING WEEK NAPOLI 27 GIUGNO - 2 LUGLIO 2016

Napoli, 14 giugno 2016 - Un'edizione in crescita grazie alle collaborazioni che si sono consolidate negli anni, in particolare quelle con The International Propeller Clubs, Federagenti, Assagenti, Fedepiloti, Fedarlinea, Fedespedi, la Fondazione Accademia Italiana Marina Mercantile e molte altre ancora. Sul fronte dei convegni, Confitarma, Assoport, RAM, WISTA Italia, Atena hanno partecipato attivamente alla stesura dei contenuti delle sessioni di questa edizione. Un particolare ringraziamento va alle aziende e agli Sponsor che animeranno questa due giorni dedicata al **confronto tra professionisti** sulle seguenti tematiche: **GREEN SHIPPING - SMART PORT&LOGISTICS - SAFETY&WELFARE - NUOVI MERCATI - SHIPPING&FINANCE.**

SPEAKERS CONFERMATI

Luca Abatello, CEO, Circle

Teresa Alvaro, Direttore Centrale Tecnologie per l'innovazione, Agenzie delle Dogane

Antonio Ascari, Central Med Cluster Sales Director, Maersk Italia

Beatrice Bazzica, Coordinatrice esecutiva corsi e progetti internazionali, Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile

Luca Boaro, Sales Manager Fuel Gas Handling, Wärtsilä

Dario Bocchetti, Energy Saving Manager, Grimaldi Group

Manuela Bottiglieri, Giuseppe Bottiglieri Shipping Company Italy

Massimiliano Bultrini, Tecnologo, ISPRA

Calogero Burgio, Responsabile Ambiente, Autorità Portuale di Civitavecchia

Grazia Maria Cacopardi, Divisione Rapporti internazionali e comunitari - Direzione Generale per le infrastrutture stradali, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Fabrizio Cadenaro, Senior Specialist, Gas Fuelled Ships, Lloyd's Register

Antonio Campagnuolo, Marine Operations Director, Grandi Navi Veloci

Antonio Cancian, Presidente, Rete Autostrade Mediterranee

Rita Caroselli, Direttore, Assogasliquidi/Federchimica

Luca Cedola, Dipartimento di Ingegneria Meccanica ed Aerospaziale, Università di Roma la Sapienza

Andrea Cerutti, General Manager Sales, South Europe, Rolls Royce Commercial Marine

Giuseppe Coccia, Segretario, The International Propeller Club Port of Naples

- segue

Giancarlo Coletta, Mechanical Engineering, **Idal Group**
Davide Crovi, Station Manager, **DNV-GL**
Angelo D'Amato, CEO, **Perseveranza di Navigazione**
Umberto d'Amato, Vicepresidente Commissione Tecnica Navale, **Confitarma**
Domenico De Crescenzo, Presidente Sezione Doganale, **Fedespedi**
Giampiero De Cubellis, General Manager Projects Sales South Europe and Africa Area, **Wärtsilä Italia**
Massimo Deandreis, Direttore Generale, **S.R.M. Studi e Ricerche per il Mezzogiorno**
Giuseppe Di Luca, Responsabile Ambiente, **Autorità Portuale di Genova**
Marco Dierico, Marine Business Development Manager EMEA, **DuPont Clean Technologies**
Gian Enzo Duci, Presidente, **Federagenti**
Giorgio Fabbi, Marine Manager, **AkzoNobel**
Daniilo Fabricatore Irace, Presidente, **Fedepilotti**
Daniela Fara, Direttore Generale, **Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile**
Fabio Faraone, Responsabile Tecnica navale, Sicurezza e Ambiente, **Confitarma**
Vincenzo Farinetti, **Italproramar**
Paolo Ferrandino, Segretario Generale, **Assoporti**
Alessandro Ferrari, HR Director, **Grandi Navi Veloci**
Marco Ferretti, Professore di Economia e Gestione delle Imprese, **Università degli Studi di Napoli Parthenope** - Presidente, **MAR.TE. Sea-Land Logistics**
Michela Fucile, Presidente, **Wista Italia**
Volkmar Galke, GM & Head of Sales, **Winterthur Gas & Diesel Ltd. (WinGD)**
CA (CP) Luigi Giardino, Capo Reparto Sicurezza della Navigazione, **Comando Generale Capitanerie di Porto**
C.V (CP) Marco Gionfriddo, Ufficiale addetto al VII Reparto Informatica, Sistemi di Monitoraggio del Traffico e Comunicazioni, **Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto**
Emanuele Grimaldi, Presidente, **Confitarma**
Marco La Valle, General Manager, **Marine Engineering Services**
Stefania Lallai, Sustainability and External Relations Director, **Costa Crociere**
Valentina Mangiarotti, **Autorità Portuale di Cagliari**
Luca Manzoni, Responsabile Corporate, **Banco Popolare di Milano**
Marco Massenzi, Direttore Strategie e Innovazione, **Vitrociset**
Andrea Mastellone, Presidente, **Assoagenti**
Umberto Masucci, Presidente Nazionale, **The International Propeller Clubs**
Aniello Mazzella, Managing Director, **V. Ships**
Ivana Melillo, Fleet Performance Manager, **d'Amico Società di Navigazione S.p.A.**
Luigi Merlo, **Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture**
CC (CP) Ida Montanaro, **Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto**
Pasqualino Monti, Presidente, **Assoporti**
Alberto Moroso, Presidente, **Associazione Italiana di Tecnica Navale**
Marco Mutti, **Banca IMI**
Giorgio Nerl, CEO, **Mar-Ter**
Alessandro Panaro, Responsabile Ufficio Maritime and Mediterranean Economy,

- segue

SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno

Marla Elena Perretti, Gruppo Cassa Depositi e Prestiti

Alberto Pochiero, Regional Technical Manager, ABB Turbocharging Business

Enrico Maria Pujia, Direttore Generale Trasporto Marittimo e Vie d'Acqua Interne,

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Mariano Rosasco, Amministratore Delegato, S.V. Port Service

Ivano Russo, Dirigente Gabinetto, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ugo Salerno, Presidente e Amministratore Delegato, RINA

Claes Skat-Rørdam, Fouling Control Marketing Manager, Hempel

Stefano Sostero, Muzinich

Marco Starita, Studio Tecnico Navale e Meccanico Moroso - Starita

Davide Vetrata, Responsabile Servizio Pianificazione territoriale, sicurezza e ambiente, Autorità Portuale di La Spezia

Fabrizio Vettosi, Managing Director, Venice Shipping and Logistics

Trasportounito sulla pesa container è un onere in più per l'export

Secondo il presidente Maurizio Longo l'inadeguatezza strutturale dei porti italiani creerà ritardi e costi aggiuntivi

ROMA – “Un nuovo colpo alla competitività delle imprese italiane che vendono su mercati esteri”. A denunciarlo è Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito, l'associazione dell'autotrasporto che già nei giorni scorsi aveva denunciato il rischio di fortissime penalizzazioni e disservizi per le imprese del trasporto su gomma, derivanti dall'applicazione delle nuove norme internazionali sulla pesa dei container a partire dal prossimo primo luglio. Ora – secondo una analisi svolta da Trasportounito – la totale inadeguatezza infrastrutturale dei porti italiani che non hanno affrontato per tempo le problematiche che sarebbero (come puntualmente sta accadendo) emerse, si tradurrà in congestionamento dei varchi, blocchi, code, costi e confusione. “E in ballo – afferma Longo – non c'è solo un autotrasporto ormai considerato anello passivo della catena logistica, ma anche la competitività del sistema produttivo nazionale. Sulle merci in export ricadranno inevitabilmente oneri ed extra costi a conferma di un collasso strutturale del sistema trasportistico e logistico italiano”.