

## Primo piano:

- **Riforma dei porti** (Ansa, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, La Repubblica, Quotidianodipuglia.it, Ansa, Ferpress, Quotidiano di puglia)
- **Dragaggi** (Ferpress)

## Dai Porti:

### Trieste:

- “...**Concessione 60 anni Milo VII a Tmt...**” (Ansa, The Medi Telegraph, L’Informatore Navale, Ferpress)
- “...**D’Agostino e Fermiglia firmano un nuovo accordo...**” (Ferpress, L’Informatore Navale)

### Savona:

- “...**Via libera ai rinnovi delle concessioni in materia demaniale...**” (Ferpress)
- “...**Miazza, chiuderemo 2015 con dati positivi...**” (Ansa)

### Genova:

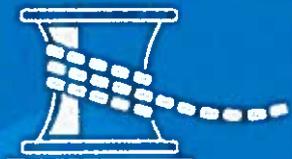
- “...**Toti e doria l’alleanza trasversale per salvare la nautica...**” (La Repubblica)
- “...**Manovre ferroviarie nel caos...**” (The Medi Telegraph)
- “...**Yacht, imbarco eccezionale in porto...**” (The Medi Telegraph)

### Catania:

- “...**Il porto galleria d’arte con i silos dipinti...**” (La Sicilia, Ansa)

### Palermo:

- “...**Gnv esercitazioni antinquinamento...**” (Ansa)
- “...**Un impianto per il trattamento dei rifiuti Termini, progetto bocciato...**” (Giornale di Sicilia)
- “...**“Elettrificare il porto costa caro meglio i combustibili senza zolfo”...**” (Corriere del Mezzogiorno)



## **Focus:**

- **I porti italiani e le mega navi** (The Medi Telegraph, Ansa, Ferpress, L'Informatore Navale, Informazioni Marittime, Il Secolo XIX, L'Avvisatore Marittimo, Il Sole 24 Ore)

## **Allegato: "Speciale Port Center Livorno"**

## **Altre notizie di Shipping e Logistica**

### **InforMare**

**Maritime Transport Daily Newsletter – Realise**

**Il Messaggero Marittimo**

**Lloyd's List**



## Porti: Assoporti, sentenza Consulta impone riflessione

Dopo bocciatura norma Sblocca Italia che escludeva ruolo Regioni

16 dicembre, 17:04

(ANSA) - GENOVA, 16 DIC - La sentenza della Corte Costituzionale sulla portualità, "impone una riflessione su modi e tempi per proseguire nel processo di riforma e per un confronto, in tempi rapidi, sui contenuti di provvedimenti attuativi di quel Piano, che effettivamente corrispondano alle esigenze di adeguamento del sistema dei porti nazionali, innanzitutto definendo compiti e funzioni delle Autorità Portuali e la loro natura giuridica".

E' quanto afferma Assoporti, il cui consiglio direttivo si è riunito ieri, a proposito della sentenza della Corte costituzionale 261, che ha dichiarato incostituzionale parte delle misure contenute nel decreto 133 del 2014 il cosiddetto 'Sblocca Italia' e che in sostanza, ha stabilito, che il piano strategico nazionale della portualità e della logistica debba essere adottato in sede di Conferenza Stato-Regioni. La norma censurata, infatti, non prevedeva questo passaggio. A 'impugnare' la norma, sollevando questione di costituzionalità era stata la Regione Campania, lamentando il "fatto che non sia prevista alcuna forma di coinvolgimento delle Regioni nelle procedure di adozione del piano: aspetto sul quale la norma censurata rimane, in effetti, completamente silente", spiega la sentenza. La decisione della Consulta torna ad attribuire un ruolo primario alle Regioni nella stesura del piano nazionale del sistema portuale e logistico-marittimo.

"Vogliamo proporci ancora una volta, come primo interlocutore, insieme alle rappresentanze imprenditoriali e dei lavoratori, del Governo e delle Regioni - afferma Assoporti - per una rapida ed efficace trasformazione degli attuali enti in soggetti effettivamente promotori e facilitatori di sviluppo. I porti sono nodi essenziali della rete logistica. Operano in un contesto competitivo e concorrenziale e vogliono poter operare secondo questi principi, in analogia ai più avanzati modelli europei".(ANSA).

## Porti: Delrio, a breve riforma sottoposta a Regioni

Ministro su Consulta, in nuova governance coinvolti enti locali

16 dicembre, 20:00

(ANSA) - GENOVA, 16 DIC - La Corte Costituzionale "non ha messo in discussione i contenuti del Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica, né le prerogative del governo di realizzarlo, ma ha sostanzialmente chiesto al governo di ricercare l'intesa sui contenuti anche con il sistema delle Regioni". Lo ha detto il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, a proposito della sentenza della Consulta sulla riforma della portualità, che di fatto chiede un maggior coinvolgimento delle Regioni. "Pur non essendo obbligatorio secondo l'articolo 29 dello Sblocca Italia, il testo del Piano era già stato sottoposto alle Regioni ricevendone un parere positivo. Si tratta, dunque, di un problema procedurale che cercheremo di concludere così come indicato dalla Corte. Lo faremo già dalle prossime settimane - ha spiegato Delrio - per costruire il più ampio consenso istituzionale attorno agli indirizzi strategici per la valorizzazione della 'risorsa mare' contenuti nel Documento.

Saneremo così il vulnus individuato, secondo la sentenza, nell'articolo 29 della Legge Sblocca Italia. E' questo specifico articolo di questa specifica norma, infatti, che è stato oggetto di impugnativa, e successivo giudizio, di legittimità costituzionale". "Questo percorso - ha osservato - non influenza l'iter dell'articolo 8 della Legge Madia che, in precedenza alla presentazione del Piano, aveva indicato i criteri con i quali il Parlamento ha delegato il Governo a riordinare e razionalizzare le Autorità Portuali in quanto amministrazione centrale dello Stato e dal quale discenderà il decreto delegato sulla riforma della governance dei porti di rilevanza nazionale".

"La nuova governance conterrà comunque - conclude Delrio - anche sulla scorta delle raccomandazioni e delle osservazioni avanzate dal Parlamento, dalle stesse Regioni, dall'Anci, elementi di decisivo coinvolgimento del sistema delle istituzioni territoriali: dalla nomina dei presidenti della nuove Autorità di Sistema, frutto di intese tra ministro e presidenti di Regioni alla presenza di delegati di Regioni stesse, Comuni oggi sedi di Autorità Portuale e Città Metropolitane all'interno dei nuovi Comitati di Gestione delle Autorità".

(ANSA).



# Riforma porti, Delrio: «Avanti tutta»

Roma - Confermate le Authority di Sistema. Sulla sentenza della Consulta: «Presto il passaggio in Conferenza Stato Regioni».

Roma - Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, interviene in merito alla sentenza della Corte Costituzionale relativa al Piano Portualità e Logistica: «La Corte - afferma il Ministro - non ha messo in discussione i contenuti del Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica, né le prerogative del Governo di realizzarlo, ma ha sostanzialmente chiesto al Governo di ricercare l'intesa sui contenuti anche con il Sistema delle Regioni. Pur non essendo obbligatorio secondo l'articolo 29 dello Sblocca Italia, il testo del Piano era già stato sottoposto alle Regioni ricevendone un parere positivo. Si tratta, dunque, di un problema procedurale che cercheremo di concludere così come indicato dalla Corte. Lo faremo già dalle prossime settimane per costruire il più ampio consenso istituzionale attorno agli indirizzi strategici per la valorizzazione della "risorsa mare" contenuti nel Documento. **Saneremo così il vulnus individuato, secondo la Sentenza, nell'articolo 29 della Legge Sblocca Italia.** E' questo specifico articolo di questa specifica norma, infatti, che è stato oggetto di impugnativa, e successivo giudizio, di legittimità costituzionale».

«Questo percorso - aggiunge Delrio - non influenza l'iter dell'articolo 8 della Legge Madia che, in precedenza alla presentazione del Piano, aveva indicato i criteri con i quali il Parlamento ha delegato il Governo a riordinare e razionalizzare le Autorità Portuali in quanto amministrazione centrale dello Stato e dal quale discenderà il Decreto Delegato sulla riforma della governance dei porti di rilevanza nazionale". "La nuova governance conterrà comunque - conclude Delrio - anche sulla scorta delle raccomandazioni e delle osservazioni avanzate dal Parlamento, dalle stesse Regioni, dall'Anci, elementi di decisivo coinvolgimento del sistema delle istituzioni territoriali: dalla nomina dei Presidenti della nuove Autorità di Sistema frutto di intese tra Ministro e Presidenti di Regioni alla presenza di delegati di Regioni stesse, Comuni oggi sedi di Autorità portuale e Città Metropolitane all'interno dei nuovi Comitati di Gestione delle Autorità».

BARI PROMOSSA AUTHORITY DI SISTEMA

## Porti, Delrio: «Avanti con la riforma»

Il ministro: «La sentenza della Consulta non tocca il decreto sulla governance»

GENOVA. Sulla riforma dei porti Delrio tira dritto e allarga il numero delle porti di serie A, includendo anche Bari nell'elenco delle Authority di Sistema. Il ministro "dribbla" la sentenza della Consulta che aveva bocciato il piano della logistica: «È un problema procedura le che cercheremo di concludere così come indicato dalla Corte - ha scritto ieri Delrio - Lo faremo già dalle prossime settimane per costruire il più ampio consenso istituzionale».

Per il ministro però il destino del piano della logistica è di verso e separato da quello della riforma: «Questo percorso - aggiunge Delrio - non influenza l'iter dell'articolo 8 della Legge Madia» che prevede il riordino e la razionalizzazione delle **Autorità portuali**. Non solo: «La nuova governance conterrà comunque - scrive ancora il ministro - anche sulla scorta delle raccomandazioni edel le osservazioni avanzate dal Parlamento, dalle stesse Regioni, dall' Anci, elementi di decisivo coinvolgimento del sistema delle istituzioni territoriali» compresa la nomina dei presidenti delle nuove «**Autorità di Sistema**». Questo è passaggio chiave per capire su quale documento stiano lavorando al ministero. L' ipotesi dei distretti pare messa da parte e ora sono tutti concentrati sul numero delle Authority che saranno fissate dal decreto.

Perché ieri a Bari il sindaco, il renziano Decaro, ha spiegato che alla Puglia saranno riconosciute due Authority, Bari e Taranto: «Il ministro Delrio, mi ha autorizzato a confermare quanto aveva già anticipato due settimane fa a Taranto: il criterio che sarà utilizzato per scegliere le sedi del sistema della **Autorità portuali** è quello dei porti core, e dunque la Puglia, che ha la particolarità di averne due e che ha espresso chiaramente dai territori la volontà di mantenere le specificità esistenti, potrà vedere riconosciute le autorità **portuali** di Bari e Taranto». Delrio aggiunge così una Authority rispetto a quanto preventivato, ma il numero complessivo non può superare i porti core che sono 14, come scritto nel piano della logistica. Chi è stato eliminato? È probabile che Civitavecchia, unico porto non core, ma nella lista delle Authority di Sistema, venga esclusa, beneficiando però dello status di "porto della Capitale", evitando così la trasformazione in Direzione marittima.

**Porti, Delrio: «Avanti con la riforma»**  
Il ministro: «La sentenza della Consulta non tocca il decreto sulla governance»

**6. L'ORA**

Il ministro ha scritto ieri che cercheremo di concludere così come indicato dalla Corte - ha scritto ieri Delrio - Lo faremo già dalle prossime settimane per costruire il più ampio consenso istituzionale».

Per il ministro però il destino del piano della logistica è di verso e separato da quello della riforma: «Questo percorso - aggiunge Delrio - non influenza l'iter dell'articolo 8 della Legge Madia» che prevede il riordino e la razionalizzazione delle **Autorità portuali**. Non solo: «La nuova governance conterrà comunque - scrive ancora il ministro - anche sulla scorta delle raccomandazioni edel le osservazioni avanzate dal Parlamento, dalle stesse Regioni, dall' Anci, elementi di decisivo coinvolgimento del sistema delle istituzioni territoriali» compresa la nomina dei presidenti delle nuove «**Autorità di Sistema**». Questo è passaggio chiave per capire su quale documento stiano lavorando al ministero. L' ipotesi dei distretti pare messa da parte e ora sono tutti concentrati sul numero delle Authority che saranno fissate dal decreto.

Perché ieri a Bari il sindaco, il renziano Decaro, ha spiegato che alla Puglia saranno riconosciute due Authority, Bari e Taranto: «Il ministro Delrio, mi ha autorizzato a confermare quanto aveva già anticipato due settimane fa a Taranto: il criterio che sarà utilizzato per scegliere le sedi del sistema della **Autorità portuali** è quello dei porti core, e dunque la Puglia, che ha la particolarità di averne due e che ha espresso chiaramente dai territori la volontà di mantenere le specificità esistenti, potrà vedere riconosciute le autorità **portuali** di Bari e Taranto». Delrio aggiunge così una Authority rispetto a quanto preventivato, ma il numero complessivo non può superare i porti core che sono 14, come scritto nel piano della logistica. Chi è stato eliminato? È probabile che Civitavecchia, unico porto non core, ma nella lista delle Authority di Sistema, venga esclusa, beneficiando però dello status di "porto della Capitale", evitando così la trasformazione in Direzione marittima.

Aut. di Sistema	Aut. Portuali	Porto	Stato	Superficie (km²)	Popolazione (ab.)	Superficie (km²)	Popolazione (ab.)
1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	9	9	9
10	10	10	10	10	10	10	10
11	11	11	11	11	11	11	11
12	12	12	12	12	12	12	12
13	13	13	13	13	13	13	13
14	14	14	14	14	14	14	14
15	15	15	15	15	15	15	15
16	16	16	16	16	16	16	16
17	17	17	17	17	17	17	17
18	18	18	18	18	18	18	18
19	19	19	19	19	19	19	19
20	20	20	20	20	20	20	20
21	21	21	21	21	21	21	21
22	22	22	22	22	22	22	22
23	23	23	23	23	23	23	23
24	24	24	24	24	24	24	24
25	25	25	25	25	25	25	25
26	26	26	26	26	26	26	26
27	27	27	27	27	27	27	27
28	28	28	28	28	28	28	28
29	29	29	29	29	29	29	29
30	30	30	30	30	30	30	30
31	31	31	31	31	31	31	31
32	32	32	32	32	32	32	32
33	33	33	33	33	33	33	33
34	34	34	34	34	34	34	34
35	35	35	35	35	35	35	35
36	36	36	36	36	36	36	36
37	37	37	37	37	37	37	37
38	38	38	38	38	38	38	38
39	39	39	39	39	39	39	39
40	40	40	40	40	40	40	40
41	41	41	41	41	41	41	41
42	42	42	42	42	42	42	42
43	43	43	43	43	43	43	43
44	44	44	44	44	44	44	44
45	45	45	45	45	45	45	45
46	46	46	46	46	46	46	46
47	47	47	47	47	47	47	47
48	48	48	48	48	48	48	48
49	49	49	49	49	49	49	49
50	50	50	50	50	50	50	50

L'ECONOMIA

## Porti, dopo la Consulta il governo chiama la Regione

MASSIMO MINELLA

L'INTERVENTO della Corte Costituzionale sul ruolo delle Regioni nella materia portuale spinge il governo a un passo intermedio, la verifica del testo in conferenza Stato-Regioni, prima di proseguire sulla strada delle riforme. Due, infatti, sono gli strumenti su

cui il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio ha deciso di far correre il progetto riformista dei porti italiani. Il piano della logistica e della portualità, già approvato dal consiglio dei ministri ad agosto, e il decreto di riforma della governance delle autorità portuali, che deve ancora passare dal consiglio. Sul piano si sta già procedendo, sul decreto, in

vece, che è un pezzo della stessa riforma, anche se politicamente il più rilevante per la fusione fra [redacted] e per i nuovi criteri di nomina dei vertici, le cose sono un po' più complesse. Il decreto di riforma della governance, infatti, deve arrivare in consiglio dei ministri su proposta del ministro della Pubblica Amministrazione Marianna Madia.

SEGUE A PAGINA X

# Porti, dopo la Consulta riparte il confronto fra Stato e regioni “La riforma va avanti”

Alla Conferenza la materia portuale Delrio: “Mai pensato di escludere i territori dalle scelte dei vertici delle nuove autorità di sistema”

DALLA PRIMA DI CRONACA  
MASSIMO MINELLA

QUI VA DISCUSSO E, SE È IL CASO, MODIFICATO PRIMA DELLA SUA APPROVAZIONE CHE FIS-

SA IN 60 GIORNI IL TEMPO MASSIMO DI CONVERSIONE IN LEGGE. LA BOZZA È SOSTANZIALMENTE PRONTA, ANCHE SE ANCORA SI STA DISCU- TENDO SU ALCUNE REGOLE E SULLA COMPOSIZIONE DI ALCUNE AUTORITÀ DI SISTEMA. MA SUL PASSAG-

GIO-CHIAVE DI NOMINA DEL PRESIDENTE, CI SI CONFRONTA DA MESI. LA BOZZA, INFATTI, AFFIDA LA SCELTA AL MINISTRO “SENTITA” LA REGIONE. SEMBREREBBE QUASI UN ATTO DI CORTESIA, BEN LONTANO DA QUELLA “INTESA” CHE INVECE LE REGIONI RIVENDICANO. IN QUESTO SCENARIO È

ARRIVATA LA CORTE COSTITUZIONALE CON UNA SENTENZA (LA NUMERO 281) CHE HA DICHIARATO INCOSTITUZIONALE ALCUNE MISURE CONTENUTE NELLO “SBLOCCA ITALIA” (ARTICOLO 29). ERA STATA LA REGIONE CAMPANIA A STIGMATIZZARE IL FAT-

to che non fosse stata "prevista alcuna forma di coinvolgimento delle Regioni nelle procedure di adozione del piano della portualità e della logistica", impugnando il provvedimento. Da qui l'intervento della Consulta che spinge automaticamente verso il coinvolgimento delle regioni nell'intera materia portuale.

«La Corte - spiega il ministro Delrio - non ha messo in discussione i contenuti del piano na-

zionale strategico della Portualità e della Logistica, né le prerogative del governo di realizzarlo, ma ha sostanzialmente chiesto al governo di ricercare l'intesa sui contenuti anche con il sistema delle regioni. Pur non essendo obbligatorio secondo l'articolo 29 dello Sblocca Italia, il testo del piano era già stato sottoposto alle Regioni ricorrendo un parere positivo. Si tratta, dunque, di un problema procedurale che cercheremo di chiudere così come indicato dalla Corte. Lo faremo già dalle prossime settimane per costruire il più ampio consenso istituzionale attorno agli indirizzi strategici per la valorizzazione della "risorsa mare" contenuti nel documento. Saremo così il vulnus individuato, secondo la sentenza, nell'articolo 29 della Legge Sblocca Italia. E' questo specifico articolo di questa specifica norma, infatti, che è stato oggetto di impugnativa, e successivo giudizio, di legittimità costituzionale».

Si procederà, quindi, sul disegno già indicato dal piano. E lo stesso varrà anche per il criterio di nomina dei presidenti delle autorità, su cui a più riprese le regioni avevano chiesto un maggiore coinvolgimento.

«La nuova governance continuerà - spiega Delrio - anche sulla scorta delle raccomandazioni e delle osservazioni avanzate dal parlamento, dalle stesse re-

gioni, dall'Anci, elementi di decisivo coinvolgimento del sistema delle istituzioni territoriali: dalla nomina dei presidenti della nuova autorità di sistema frutto di intese tra ministro e presidenti di regioni, alla presenza di delegati di regioni stesse, comuni oggi sedi di [redacted] e città metropolitane all'interno dei nuovi comitati di gestione delle autorità». Al di là delle parole, insomma, Delrio insiste sul concetto-chiave che ha animato il suo percorso riformista dentro ai porti, teso a coinvolgere i territori, realtà portu-

tro da cui proviene.

E sulla vicenda interviene anche Assoport, l'associazione che riunisce le autorità italiane, che sottolinea come la sentenza della Consulta torni ad attribuire un ruolo primario alle Regioni nella stesura del piano nazionale del sistema portuale e logistico-marittimo.

«Vogliamo proporci ancora una volta, come primo interlocutore, insieme alle rappresentanze imprenditoriali e dei lavoratori, del Governo e delle Regioni - afferma Assoport - per una rapida ed efficace trasformazione degli attuali enti in soggetti effettivamente promotori e facilitatori di sviluppo. I porti sono nodi essenziali della rete logistica. Operano in un contesto competitivo e concorrenziale e vogliono poter operare secondo questi principi, in analogia ai più avanzati modelli europei».

Interviene anche Assoport: "Pronta a dare da subito il nostro contributo"

### NUMERI

## 84/94

#### LA LEGGE

Ancora in vigore la legge 84/94 che riformava la portualità e che ora verrà superata da un nuovo testo

## 24

#### LE AUTORITÀ

Attualmente sono 24 le autorità portuali italiane. Saranno sostituite da 14 nuove autorità di sistema portuali



## 2

#### CONFERENZA

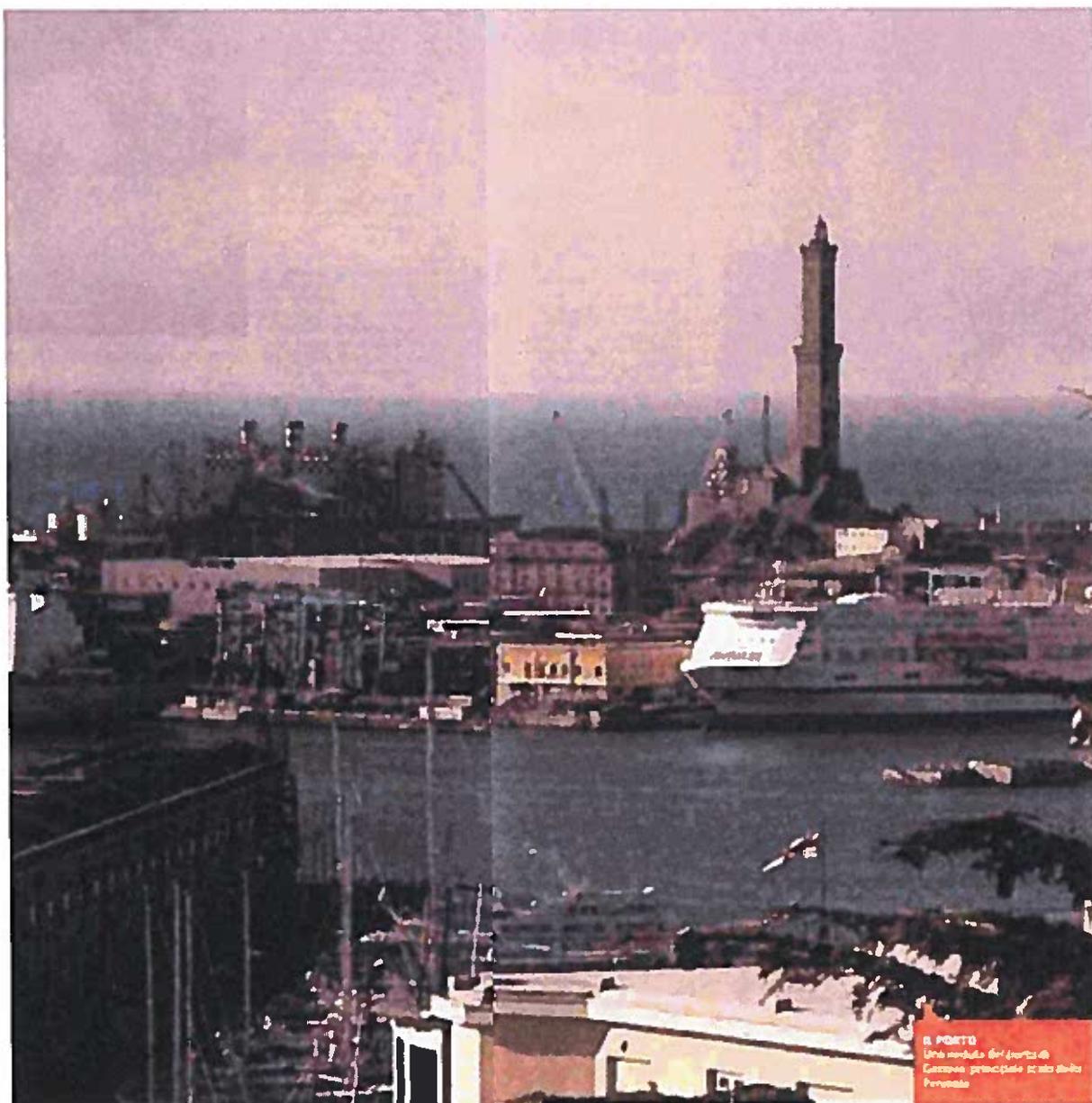
Il piano della Logistica e il decreto di riforma della governance andranno alla conferenza stato-regioni

## 2

#### PRIVATI E SINDACATI

Dal comitato, di cui facevano parte, privati e sindacati passano al tavolo di partenariato, che sarà consultivo

- segue



**IL PORTO**  
Una veduta del porto di  
Genova principale scalo della  
Piemonte

## Riforma delle autorità portuali, la Consulta gela il governo: «Parola alle Regioni»

Sabbia negli ingranaggi, anche se resta da capire quanto e come s'incepperà il cammino del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. La riforma dei porti varata dal governo renziano, che dovrebbe comportare l'accorpamento delle Authority in 14 macro enti di sistema, rallenta e dovrà prima o poi passare all'esame (tortuoso) delle Regioni: così ha stabilito la Corte costituzionale. Con sentenza depositata quattro giorni fa dopo un ricorso della Regione Campania, la Consulta ha dichiarato illegittimo l'articolo 29 del decreto "Sblocca Italia" là dove "non prevede che il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (disciplinato dal decreto, ndr) sia adottato in sede di Conferenza Stato-Regioni". In sostanza: riorganizzare, razionalizzare e semplificare in un'unica visione strategica il sistema portuale è compito sì del governo, ma occorre comunque il parere delle Regioni. Ed è, dunque, insufficiente l'unico step sull'asse Roma-Regioni fin qui previsto: la consultazione non vincolante dei singoli governatori in fase di nomina dei presidenti delle Autorità di sistema (come previsto dal disegno di legge di palazzo Chigi). Quali saranno gli effetti della sentenza sulla nebulosa partita delle Autorità portuali?

E la Puglia ribalterà il tavolo in Conferenza Stato-Regioni, pretendendo il riconoscimento per i due porti core (Bari e Taranto)? O sarà confermata l'indiscrezione dell'Authority unica, col primato assegnato presumibilmente allo scalo tarantino? Circa 15 giorni fa, in riva allo Jonio per inaugurare la nuova e ambiziosa piattaforma logistica, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio aveva messo il lucchetto: "In Puglia una sola autorità: io avevo indicato Taranto, ma decideremo insieme", lasciando solo timidi spiragli (tutti politici e diplomatici) per Bari, dopo l'assillante pressing in primis del sindaco renziano Antonio Decaro. Le conseguenze. Ora però le implicazioni della sentenza disegnano un triangolo. Primo, c'è il dettato dei giudici costituzionali: bisognerà ritoccare tanto lo "Sblocca Italia" quanto lo stesso Piano strategico, in tempi ragionevoli. Secondo: c'è il rinnovato protagonismo delle Regioni, il che però preannuncia un possibile Vietnam in fase di confronto tra palazzo Chigi e i governatori con inevitabile effetto frenante sulla riforma. Terzo, c'è il niente affatto trascurabile fattore tempo: obiettivo del governo è (era) ultimare la bozza del Piano tra un paio di settimane, per poi accompagnare il disegno di legge in Parlamento a gennaio. Adesso però c'è un interrogativo grande così: una volta adeguate le norme alla sentenza, il passaggio in Conferenza



## - segue

---

Stato-Regioni quando ci sarà e quanto sarà lacerante? Probabilmente arriverà dopo che il ministero avrà redatto l'ultima stesura del Piano, quella che indicherà quali e quante **Autorità** di sistema sono previste. La bozza. Nell'ultima bozza si accenna a 14 Authority in tutta Italia, e quella della Puglia è definita "dell'Adriatico meridionale e del Mar Ionio": Bari, Brindisi, Manfredonia e Taranto. La preferenza cadrà sulla "sede del porto core, così come individuato nel Regolamento 1315 del 2013 del Parlamento europeo. In caso di due o più porti core ricadenti nella medesima **Autorità** di sistema **portuale** (ed è il caso della Puglia, ndr), il ministro indica la sede della stessa". Il Regolamento europeo disegna la nuova mappa delle Reti Transeuropee di trasporto (Reti Ten-t), indicando per l'Italia 14 porti core: Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, **Palermo**, Cagliari, Augusta. Resterebbe fuori Civitavecchia, primo porto crociere d'Italia e dunque destinato comunque ad ottenere i galloni di **Autorità** strategica. Ma a danno di chi, se il governo vuol attestarsi sui 14 super-porti? Ma se la trattativa nelle felpate stanze di governo poteva attutire e giustificare le polemiche, adesso lo step in Conferenza Stato-Regioni rischia per davvero di far esplodere il caos e far precipitare la riforma nel burrone. Intanto la Corte costituzionale spiega perché rispolvera il ruolo delle Regioni: la materia porti ricade tra quelle di competenza legislativa concorrente, e pur motivata la "chiamata in sussidiarietà" (cioè l'accentramento statale in presenza di "un'esigenza di esercizio unitario di determinate funzioni"), occorrono comunque "adeguate forme di coinvolgimento delle Regioni interessate". Il ruolo di Emiliano. Cammino in salita, tra dubbi e ostacoli. Con un'ultima domanda, tutta pugliese: Michele Emiliano, al tavolo della Conferenza Stato-Regioni, quale jolly pescherà? Il governatore ha già illustrato la sua dottrina: preferenza a Taranto, se sarà Authority unica; ma impegno a lavorare per il raddoppio degli enti strategici, per valorizzare anche Bari. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

FRANCESCO G. GIOFFREDI



## Porti: comune Ravenna, non esiste riduzione autonomia Autorità

Sindaco e vicesindaco, abbiamo parlato con ministro Delrio

16 dicembre, 14:55

(ANSA) - RAVENNA, 16 DIC - "Dopo aver parlato questa mattina con il ministro Graziano Delrio confermiamo che non esiste alcuna ipotesi di messa in discussione dell'autonomia dell'Autorità portuale di Ravenna. Soprattutto e in ogni caso non esiste alcuna ipotesi di slittamento o di congelamento, rispetto alla scadenza di marzo, della governance della nostra Autorità Portuale, punto sul quale le parole del Ministro sono state chiare e inequivoche". Lo dicono il sindaco Fabrizio Matteucci e il vicesindaco Giannantonio Mingozi.

"Rimaniamo fermamente convinti - aggiungono - che l'autonomia sia una condizione fondamentale affinché il nostro porto possa continuare a essere competitivo sul bacino adriatico e mediterraneo e affinché Ravenna possa caratterizzarsi sempre di più quale protagonista negli scambi per quanto riguarda settori merceologici nei quali già oggi riveste un ruolo di primo piano.

Senza contare che il porto di Ravenna è tra i pochi che hanno ancora significative possibilità di sviluppo industriale e logistico e che dalla sua autonomia dipende anche il finanziamento delle risorse utili all'approfondimento dei fondali. Delrio sarà a Ravenna nel mese di gennaio per l'incontro nazionale dei Propeller e per un incontro di servizi tecnici nautici in via di definizione".  
(ANSA).

## **Ravenna: il sindaco smentisce ipotesi di messa in discussione dell'autonomia dell'Autorità portuale**

Author : com

Date : 16 dicembre 2015



(FERPRESS) - Roma, 16 DIC – "Dopo aver parlato questa mattina con il ministro Graziano Delrio confermiamo che non esiste alcuna ipotesi di messa in discussione dell'autonomia dell'Autorità portuale di Ravenna. Soprattutto e in ogni caso non esiste alcuna ipotesi di slittamento o di congelamento, rispetto alla scadenza di marzo, della governance della nostra Autorità Portuale, punto sul quale le parole del Ministro sono state chiare e inequivoche". Lo dichiarano in una nota il sindaco di Ravenna, Fabrizio Matteucci e il vicesindaco, Giannantonio Mingozi.

"Rimaniamo fermamente convinti – prosegue la nota - che l'autonomia sia una condizione fondamentale affinché il nostro porto possa continuare a essere competitivo sul bacino adriatico e mediterraneo e affinché Ravenna possa caratterizzarsi sempre di più quale protagonista negli scambi per quanto riguarda settori merceologici nei quali già oggi riveste un ruolo di primo piano.

Senza contare che il porto di Ravenna è tra i pochi che hanno ancora significative possibilità di sviluppo industriale e logistico e che dalla sua autonomia dipende anche il finanziamento delle risorse utili all'approfondimento dei fondali.

Il Ministro Delrio sarà a Ravenna nel mese di gennaio per l'incontro nazionale dei Propeller e per un incontro di servizi tecnici nautici in via di definizione".



## - segue

---

portuali - ha spiegato il sindaco barese - è quello dei porti core, e dunque la Puglia, che ha la par di ha espresso chiaramente dai ter ticularità ha espresso chiaramente dai ter averne ha espresso chiaramente dai ter due, ha espresso chiaramente dai ter che ha espresso chiaramente dai ter e ha espresso chiaramente dai ter ritori la volontà di mantenere le specificità esistenti, potrà vedere riconosciute le autorità portuali di Bari e Taranto indipendentemente dalla caratteristiche di natura amministrativa del confine regionale». L'attuale bozza del Piano spiega che «la preferenza cadrà sulla sede del porto core, così come individuato nel Regolamento 1315 del 2013 del Parlamento europeo».

Il Regolamento europeo traccia la nuova mappa delle Reti Reti Ten -t, indicando per l'Italia 14 porti core: Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Palermo, Cagliari, Augusta. Resterebbe fuori Civitavecchia, primo porto crociere d'Italia e dunque destinato comunque ad ottenere i gradi di Autorità strategica: dovrà soccombere uno dei 14 porti core.

In ottica pugliese, Decaro s'augura sinergie e per questo «chiederò un incontro al sindaco di Brindisi». Aggiungendo: «Una specificità del porto di Bari è proprio l'essere scalo polivalente, insieme al fatto di essere gestito in autonomia dall'Autorità portuale. Non è possibile pensare di gestire l'operatività di un porto di queste dimensioni e con questa complessità avendo la sede dell'Autorità in un'altra città».

Decaro ha poi ulteriormente snocciolato le doti del porto barese: «Abbiamo banchine al servizio dei traghetti ro pax per collegamenti sia con la Grecia e la Croazia sia con destinazioni che sono fuori Schengen, Albania e Montenegro; abbiamo un traffico crocieristico che nel 2014 ha registrato 1 milione 700mila passeggeri; un traffico merci cresciuto nel 2014 anno di circa il 10% raggiungendo la cifra di 5 milioni di tonnellate annue; il nostro porto è quasi saturo, nel senso che negli anni è stato fatto un lavoro straordinario che ci ha portato non solo a realizzare grandi infrastrutture ma anche ad esercitare una crescente capacità di attrazione; senza dimenticare che un altro elemento a nostro favore è rappresentato dalle linee che dal 2015 collegano Bari ai porti di Venezia, Ravenna e Patrasco con frequenza trisettimanale.

Rispetto alla città di Taranto abbiamo esigenze diverse, traffici diversi e mari diversi: per questo i nostri porti non sono in concorrenza».



# Delrio promuove anche Bari: sarà Authority di Sistema

Bari - L'annuncio del sindaco del capoluogo Decaro: «Il criterio che sarà utilizzato per scegliere le sedi del sistema della Autorità portuali è quello dei porti core e la Puglia ha la particolarità di averne due».

Bari - Alla Puglia saranno riconosciute le autorità portuali di Bari e Taranto. Lo ha confermato il ministro Graziano Delrio al sindaco di Bari, Antonio Decaro. **«Il ministro Delrio, che ho sentito telefonicamente, mi ha autorizzato a confermare - ha detto Decaro - quanto aveva già anticipato due settimane a Taranto: il criterio che sarà utilizzato per scegliere le sedi del sistema della Autorità portuali è quello dei porti core, e dunque la Puglia, che ha la particolarità di averne due, e che ha espresso chiaramente dai territori la volontà di mantenere le specificità esistenti, potrà vedere riconosciute le autorità portuali di Bari e Taranto indipendentemente dalle caratteristiche di natura amministrativa del confine regionale».**

## «Se slitta il riordino si blocca lo scalo»

*I sindacati: probabile rinnovo dei commissari*

di Alessio PIGNATELLI La sentenza 261 della Corte Costituzionale pone grossi dubbi sull'impalcatura della riforma portuale. E una certezza: i tempi slitteranno, la dieta delle Autorità portuali è destinata a una proroga. Sono queste le sensazioni dei sindacati a poche ore dall'ufficialità di un passaggio chiave nel progetto Delrio: lo status quo è destinato a restare inalterato per un altro po' di tempo anche se le 24 Authority italiane, prima o poi, subiranno tagli.

«Abbiamo sempre sostenuto le lungaggini di questa riforma - commenta il segretario provinciale di Filt-Cgil, Oronzo Fiorino - ora rischiamo seriamente di arrivare alla prossima estate.

L'intervento della Corte Costituzionale procrastina i tempi, le modifiche ci saranno però. Probabilmente il ministro dovrà nominare nuovamente i commissari in scadenza per coprire questo lasso temporale».

Il contenuto della bozza che ha preso corpo in questi mesi ha indicazioni precise. Quattordici Autorità in tutta Italia, quella della Puglia è definita "dell'Adriatico meridionale e del Mar Ionio" e abbraccia Bari, Brindisi, Manfredonia e Taranto.

L'Autorità di sistema portuale svolgerà "compiti di indirizzo programmatico, coordinamento, regolazione, promozione e controllo - anche mediante le direzioni di scalo portuale - delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività concessorie e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali".

Decorsi due anni dalla data di entrata in vigore del decreto, potranno essere modificate le Autorità di sistema portuale valutati i volumi di traffico passeggeri e merci.

Nell'ultimo periodo, però, ci sono indiscrezioni su altre opzioni. Per esempio quella che prevedrebbe una falciatura ancora più corposa con un numero finale di Authority che oscillerebbe da cinque a sette in tutta Italia.

Addirittura, una terza strada - chissà quanto praticabile visti le inevitabili pressioni di tutti i territori - con un'unica Autorità di sistema sotto l'egida del ministero dei Trasporti a Roma e poi i vari dipartimenti nel Paese. Un modello già presente in altre nazioni più mature della nostra.

«Si scatenerrebbe una guerra in quel caso - obietta Fiorino città come Genova, Palermo o Livorno non accetterebbero poi una situazione simile. Del resto, stiamo vedendo cosa sta succedendo a Bari in

**INFRASTRUTTURE E SVILUPPO**

### «Se slitta il riordino si blocca lo scalo»

*I sindacati: probabile rinnovo dei commissari*

Una volta attivata, la riforma prevede un riordino delle Authority portuali. Ma se il riordino si blocca, lo scalo si ferma. I sindacati chiedono il rinnovo dei commissari.

**Emendamento bocciato, imprese in agitazione**

Il governo ha bocciato un emendamento che avrebbe permesso alle imprese di accedere più facilmente ai servizi portuali. Le imprese sono in agitazione.

**Un polo logistico multisettoriale**

Un polo logistico multisettoriale che coinvolga tutti i settori produttivi. Il governo ha bocciato un emendamento che avrebbe permesso alle imprese di accedere più facilmente ai servizi portuali.

## - segue

---

queste settimane: sembra quasi che l'Italia debba finire necessariamente lì.

Hanno accusato gli amici leccesi di campanilismo per la questione Frecciarossa e ora fanno esattamente la stessa cosa per l'Autorità portuale. Ci lasciassero almeno quello a Taranto».

Lotte intestine che sono state la premessa dell'intervento della Consulta. Si torna, infatti, sempre a scelte e competenze.

«È così perché altrimenti la Campania non avrebbe fatto ricorso - spiega Carmelo Sasso, segretario provinciale Ultrasporti Taranto - Napoli e Salerno, Savona e La Spezia, Bari e Taranto: non c'è stata la forza di mettere a sistema i territori.

Il problema è la materia concorrente e non escludo si arrivi a una super Authority romana».

C'è poi un altro fatto da considerare. Se la riforma zoppica, ci potrebbero essere delle conseguenze per la ricerca di un terminalista a Taranto?

«È normale che gli investitori prima di una concessione di decenni possano decidere di aspettare che tutti i tasselli normativi siano al loro posto - conclude Sasso - non dimentichiamo che quella riforma dovrebbe portare innovazione nel sistema burocratico, nelle dogane, snellezza nei tempi. All'indomani del raddoppio di Suez, in Italia ci si trova ancora bloccati. E questo non potrà che favorire quei porti emergenti che già negli ultimi anni ci hanno strappato quote di mercato».

*ALESSIO PIGNATELLI*

## Porti: nuove regole per le operazioni di dragaggio presentate dal sottosegretario all' Ambiente Velo

Author : lg

Date : 16 dicembre 2015



(FERPRESS) - Roma, 16 DIC - Presentate a Livorno dal Sottosegretario all'Ambiente, Silvia Velo, le nuove norme che regolano le operazioni di dragaggio nei porti italiani. Un lavoro che il Ministero dell'Ambiente, anche in vista della riforma del sistema portuale italiano avviata dal Governo, ha portato avanti assieme ad altre amministrazioni e con il supporto del mondo scientifico.

"Si tratta - come ha spiegato il Sottosegretario Velo - di due regolamenti e di una modifica normativa, che porteranno, in tempi brevi, a superare le difficoltà tecniche e operative che sono state riscontrate in questi anni nella realizzazione delle opere di dragaggio.

Il primo provvedimento tratta le modalità di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere che ricadono all'interno dei SIN, i Siti di Interesse Nazionale.

Il secondo, in attuazione dell'art. 109 del D.Lgs 152/2006, è il regolamento che disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti di dragaggio al di fuori delle aree SIN, le modalità e i criteri per la gestione del materiale dragato, tra cui l'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini".

Con un emendamento al Collegato Ambientale, inoltre, vengono semplificati i criteri di costruzione delle casse di colmata e delle vasche di raccolta. Infine, con un'altra modifica al Collegato Ambientale e grazie al lavoro svolto da un gruppo di lavoro istituito, presso il Ministero dell'Ambiente, a cui hanno preso parte il Ministero dei Trasporti, il Ministero della Salute, ISPRA, ISS e il CNR, sono state definite le linee guida e i valori di riferimento che consentono l'automatica deperimetrazione delle aree a mare da SIN a SIR (Siti di Interesse Regionale).

"Grazie anche al contributo di tutti gli enti coinvolti e al mondo scientifico - ha concluso Silvia Velo - avremo finalmente un quadro regolamentare chiaro che porterà a una semplificazione delle procedure mantenendo salvi i principi precauzionali di tutela ambientale del mare. È la dimostrazione che sviluppo economico e ambiente non solo possono coesistere, ma possono diventare un asset determinante per la blue economy".

## Porti: Trieste; concessione 60 anni Molo VII a Tmt

Società investirà 188 mln nello scalo giuliano

16 dicembre, 17:23



(ANSA) - TRIESTE, 16 DIC - La sottoscrizione di una concessione sessantennale alla Trieste Marine Terminal (Tmt) del Molo Settimo al Porto di Trieste, collegata a "un investimento privato estremamente importante" è stata presentata oggi dalla presidente della Regione, Debora Serracchiani. La concessione, firmata lo scorso primo dicembre dall'Autorità portuale, è stata illustrata, oltre che da Serracchiani, dal commissario straordinario dell'Autorità Portuale Zeno D'Agostino, dal sindaco di Trieste Roberto Cosolini, dall'azionista di riferimento di To Delta (controllante Tmt) e presidente di Italia Marittima, Pierluigi Maneschi, e dal presidente di Tmt, Fabrizio Zerbini. La concessione segue un investimento di Tmt pari a 188 milioni di euro, di cui una prima tranche di 100 "ha un preciso cronoprogramma", ha precisato D'Agostino, che ha superato un intoppo legato a una procedura di infrazione della Commissione europea, "un lavoro di squadra - ha aggiunto - partito fin dall'inizio". "Si tratta di un privato che sta investendo ancora una volta sul porto di Trieste - ha aggiunto Serracchiani - e questo investimento si accompagna a risorse pubbliche, tra cui i 50 milioni sulla parte ferroviaria di Campo Marzio che permetteranno alle infrastrutture del porto di Trieste di fare davvero un vero salto di qualità". Il primo passo dell'intervento di Tmt riguarda l'allungamento di 100 metri per 400 di larghezza della banchina lato Sud, che vanta il maggior pescaggio del Mediterraneo (18 metri), in modo da permettere l'ormeggio contemporaneo di due navi da 14 mila Teu. Il secondo step prevede un ulteriore allungamento di 100 metri per 400 di larghezza, mentre altri 100 metri di lunghezza sono previsti nella terza fase, più 20 metri in larghezza, per consentire l'ormeggio delle navi "feeder", le unità più piccole che possono collegare Trieste ai porti dell'Adriatico dai fondali più bassi. Contemporaneamente, ulteriori interventi riguardano le gru e altre infrastrutture. I preliminari dei lavori, che avranno inizio operativo nei primi mesi del 2017 per essere completati entro la fine del 2018, sono già iniziati con i carotaggi e gli abbattimenti di alcuni magazzini e di una rampa. Secondo Pierluigi Maneschi, il porto di Trieste deve valorizzare le procedure di sdoganamento e non limitarsi a essere scalo di transito, ma "è l'unico porto d'Italia che può crescere perché c'è un mercato di circa cinque milioni di contenitori al quale possiamo partecipare, e questo vorrebbe dire dar lavoro ad altre mille persone". Attualmente Tmt conta 185 dipendenti diretti e tre uffici propri a Monaco, Vienna e Budapest, a riprova dell'importanza cruciale dei collegamenti ferroviari dello scalo triestino.



# Trieste Marine Terminal, concessione di 60 anni dall'Autorità portuale

Trieste - L'assegnazione era stata approvata l'anno scorso ma la procedura era rimasta in stand by a causa di un procedimento aperto dalla Commissione europea.

Trieste - **Porta la data del primo dicembre scorso la firma della concessione sessantennale alla Trieste Marine Terminal del Molo Settimo del porto di Trieste, la società di Pierluigi Maneschi presieduta da Fabrizio Zerbini.** Ufficialmente è stata annunciata in questi giorni. La concessione, fino al 2074, era stata approvata dal Comitato portuale l'anno scorso ma, così come per Siot e Teseco, la procedura era rimasta in stand by a causa di un procedimento di preinfrazione aperto dalla Commissione europea, poi archiviato. «Si tratta di un privato che sta investendo ancora una volta sul Porto di Trieste – ha detto la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani – e questo investimento si accompagna a risorse pubbliche, tra cui i 50 milioni sulla parte ferroviaria di Campo Marzio». La concessione sessantennale fa il paio con un investimento di Tmt «pari a 188 milioni di euro, di cui una prima tranche di 100 milioni ha un preciso cronoprogramma» ha riferito il commissario dell'Autorità portuale Zeno D'Agostino che ha parlato di un «lavoro di squadra importante partito fin dall'inizio». **A tal proposito Serracchiani ha rimarcato l'importanza dell'azione di raccordo avviata negli ultimi tempi dal Porto di Trieste verso tutti i centri della regione:** «Questo porto è sempre stato troppo distante dall'imprenditoria del Friuli Venezia Giulia e stiamo quindi rimettendo insieme i pezzi e creando il sistema di una piattaforma logistica della quale abbiamo sentito parlare in passato, ma di cui non abbiamo mai visto e toccato con mano gli effetti positivi».

## - segue

---

A ricordare i numeri del Trieste Marine Terminal è stato il suo presidente Zerbini: traffici in sistematico aumento dal 2003 con l'ambizione di diventare l'anello di collegamento tra i mercati dell'Estremo Oriente e la porzione d'Europa che guarda a Est. **Il primo è l'allungamento di 100 metri per 400 metri di larghezza della banchina lato Sud, che vanta il maggior pescaggio del Mediterraneo (18 metri), in modo da permettere l'ormeggio contemporaneo di due navi da 14 mila teu.** Il secondo step prevede un ulteriore allungamento di 100 metri per 400 metri di larghezza, mentre altri 100 metri di lunghezza sono previsti nella terza fase, più 20 metri in larghezza, per consentire l'ormeggio delle navi "feeder", quelle unità più piccole che possono collegare Trieste ai porti dell'Adriatico dai fondali più bassi. Contemporaneamente ulteriori interventi riguardano le gru e altre infrastrutture. Ad oggi sono stati investiti oltre 63 milioni di euro. I preliminari dei lavori, che avranno inizio operativo nei primi mesi del 2017 per essere completati entro la fine del 2018, sono già iniziati con i carotaggi e gli abbattimenti di alcuni magazzini e di una rampa. Secondo Pierluigi Maneschi, il Porto di Trieste deve valorizzare le procedure di sdoganamento e non limitarsi a essere scalo di transito: «E' l'unico porto d'Italia che può crescere perché c'è un mercato di circa cinque milioni di contenitori al quale possiamo partecipare e questo vorrebbe dire dar lavoro ad altre mille persone». **Maneschi ha parlato di «sistema Trieste che deve funzionare» e di «controllo virtuoso, il traffico va sdoganato di modi che transiti merce domestica e non più straniera».** Attualmente Tmt conta 185 dipendenti diretti e tre uffici propria Monaco, Vienna e Budapest.

## CONCESSIONE DI 60 ANNI A TMT PER IL TERMINAL CONTAINER DI TRIESTE

Trieste, 16 dicembre 2015 - Concessione di 60 alla Trieste Marine Terminal per la gestione del terminal contenitori del porto di Trieste. Lo ha reso noto il Commissario dell'Autorità Portuale Zeno D'agostino durante una conferenza stampa organizzata oggi presso la Regione Friuli Venezia Giulia a cui sono intervenuti, la presidente Debora Serracchiani, il sindaco di Trieste Roberto Cosolini, l'azionista di riferimento di T.O. Delta (Società controllante TMT) e presidente di Italia Marittima Pierluigi Maneschi, e il presidente di TMT Fabrizio Zerbini.

“ Una concessione strategica - ha affermato D'Agostino - che grazie ad un investimento privato di 188 milioni di euro da parte di TMT, permetterà al molo VII di diventare il più importante terminal dell'Adriatico con fondali e collegamenti ferroviari adeguati. Con l'allungamento del molo sarà finalmente possibile costruire treni completi da 750 metri. La concessione ha superato inoltre un intoppo legato a una procedura di infrazione della Commissione Europea (Eu Pilot), grazie anche al lavoro di squadra partito fin dall'inizio con tutti gli enti territoriali”.

I lavori di allungamento del Molo VII saranno distinti in due fasi principali, alle quali se ne aggiungerà una terza per un parziale allargamento della struttura. L'investimento complessivo, per un totale di 188 milioni di euro, sarà totalmente a carico di Trieste Marine Terminal e servirà anche a collocare 2 nuove gru a servizio della banchina.

La prima fase del progetto prevede l'allungamento di 100 metri del molo (sull'intera larghezza) e avrà un costo di circa 90 milioni di euro. La seconda fase prevede un ulteriore allungamento di 100 metri. Al termine dei lavori sarà raggiunta una lunghezza complessiva di 970 metri.

La terza fase, infine, consentirà di allargare di 20 metri il lato nord del Molo VII, ma solo per 200 metri di lunghezza, creando così un "dente" che consentirà l'ormeggio una nave feeder (di dimensioni minori rispetto alle meganavi che ormeggiano al lato sud).

“Si tratta di un privato che sta investendo ancora una volta sul Porto di Trieste - ha spiegato la presidente della Regione Serracchiani - e questo investimento si accompagna a risorse pubbliche, tra cui i 50 milioni di euro sulla parte ferroviaria di Campo Marzio che permetteranno alle infrastrutture del Porto di Trieste di fare

## - segue

---

davvero un vero salto di qualità". Come ha osservato il sindaco di Trieste Cosolini, "per fare gli investimenti ci vogliono gli imprenditori, le autorità e la collaborazione istituzionale che oggi c'è".

I lavori propedeutici all'allungamento vero e proprio sono già iniziati con l'abbattimento di 2 magazzini, lo smantellamento di una rampa stradale e l'analisi dei fondali. L'intervento per allungare la struttura, invece, avrà inizio nei primi mesi del 2017.

Con le nuove infrastrutture il Molo VII sarà in grado di accogliere traffici per oltre 1,2 milioni di Teu l'anno, potendo contare su una banchina in grado di far ormeggiare contemporaneamente 2 navi da 14.000 Teu l'una.

L'investimento è stato deciso in previsione di un aumento dei traffici per l'area del nord Adriatico e del Porto di Trieste in particolare, che in questo modo diventa un riferimento ancora più preciso per i megaconsorzi già costituiti e in fase di costituzione tra le maggiori Compagnie di navigazione a livello mondiale, operativi dal Far East e dal Middle East verso l'Europa Orientale, quella Centrale e per il Sud della Germania in particolare.

Per Fabrizio Zerbini, presidente di TMT e ad di TO Delta, "La firma di questa concessione è frutto del lavoro prolungato e impegnativo da parte di tutti. In questi anni Trieste Marine Terminal ha già investito più di 63 milioni di euro in equipment, nel rifacimento totale del layout del terminal e nello sviluppo dei collegamenti ferroviari".

Pierluigi Maneschi, presidente di Italia Marittima e azionista di riferimento del Gruppo TO Delta ha affermato: "Questo è un passo fondamentale, ma ora restano molte cose da fare: deve funzionare il Sistema Trieste. E' necessario che la ferrovia, le istituzioni e i privati lavorino assieme. E la cosa più logica sarebbe che fossero coordinati dall'Autorità Portuale. Bisogna portare traffico a Trieste, che credo sia l'unico porto in Italia che può crescere, e questo vorrebbe dire anche un migliaio di posti di lavoro in più".

## Porto di Trieste: Serracchiani, concessione molo VII è salto di qualità per FVG

Author : red

Date : 16 dicembre 2015



(FERPRESS) - Trieste, 16 DIC - "Grande soddisfazione" per la sottoscrizione della concessione sessantennale alla Trieste Marine Terminal (Tmt) del Molo Settimo del Porto di Trieste collegata a "un investimento privato estremamente importante" è stata espressa oggi della presidente della Regione Debora Serracchiani.

"Si tratta di un privato che sta investendo ancora una volta sul porto di Trieste - ha spiegato la presidente della Regione - e questo investimento si accompagna a risorse pubbliche, tra cui i 50 milioni sulla parte ferroviaria di Campo Marzio che permetteranno alle infrastrutture del porto di Trieste di fare davvero un vero salto di qualità".

La concessione, firmata lo scorso 1 dicembre dall'Autorità portuale di Trieste, è stata resa nota e illustrata in una conferenza stampa nel Palazzo della Regione cui sono intervenuti, insieme a Serracchiani, il commissario straordinario dell'Autorità Portuale Zeno D'Agostino, il sindaco di Trieste Roberto Cosolini, l'azionista di riferimento di To Delta (società controllante Tmt) e presidente di Italia Marittima, Pierluigi Maneschi, e il presidente di Tmt Fabrizio Zerbin.

La concessione sessantennale fa il paio con un investimento di Tmt, come ha reso noto D'Agostino, "pari a 188 milioni di euro, di cui una prima tranche di 100 milioni ha un preciso cronoprogramma". Si tratta di un impegno preciso, perché, ha evidenziato Serracchiani, "la concessione è stata condizionata alla realizzazione delle opere".

Concessione che, ha ricordato D'Agostino, ha superato un intoppo legato a una procedura di infrazione della Commissione europea ed è anche per questo che il traguardo odierno "è collegato a un lavoro di squadra partito fin dall'inizio". Come ha osservato il sindaco Cosolini, "per fare gli investimenti ci vogliono gli imprenditori, le autorità e la collaborazione istituzionale che oggi c'è".

## **Trieste: D'Agostino e Fermeglia firmano il nuovo accordo quadro tra l'Autorità Portuale e l'Università**

**Author :** com

**Date :** 16 dicembre 2015



(FERPRESS) - Trieste, 16 DIC – Autorità Portuale e Università degli Studi di Trieste più unite grazie alla firma di un nuovo accordo quadro, volto a sviluppare e rafforzare iniziative per attività di studi, ricerca e formazione nel settore dell'economia marittima e portuale dei trasporti e della logistica.

“Lo sviluppo della cooperazione con gli enti del territorio in ambito didattico e formativo è uno degli obiettivi di questa amministrazione” ha sottolineato Zeno D'Agostino, Commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Trieste.

“Il porto vuole aprirsi al polo scientifico e formativo della città. Vogliamo investire nelle risorse umane e nella ricerca prima che nelle infrastrutture. Sviluppare progetti concreti nel settore dei trasporti e dell'economia marittima con l'Ateneo e tutti gli enti scientifici, sarà anche un'opportunità per molti giovani ricercatori e studenti, di conoscere da vicino la realtà del nostro scalo”.

Snellire le procedure amministrative per lo svolgimento delle attività inerenti al settore marittimo-portuale e rafforzare le collaborazioni in campo ambientale, ingegneristico, informatico e di promozione e marketing delle attività portuali, sono alcuni degli obiettivi della nuova convenzione. L'intento comune dell'accordo sarà inoltre quello di presentare progetti di ricerca e trasferimento tecnologico condivisi tra i due Enti, in modo da rafforzare la multidisciplinarietà delle varie competenze e garantire una veloce risoluzione delle problematiche. Ipotizzate anche alcune azioni volte alla formazione specifica di settore, tramite Master e dottorati.

“L'Università è al servizio del territorio – ha affermato Maurizio Fermeglia, Magnifico Rettore dell'Università degli Studi di Trieste – e grazie alla nostra visione, al nostro approccio multidisciplinare e alle nostre competenze tecniche, potremo dare il giusto contributo e supporto alle iniziative ed ai progetti che svilupperemo assieme all'Autorità Portuale”.

## **Zeno D'Agostino e Maurizio Fermeglia firmano il nuovo accordo quadro tra l'Autorità Portuale e l'Università degli Studi di Trieste**

**Trieste, 16 dicembre 2015** - Autorità Portuale e Università degli Studi di Trieste più unite grazie alla firma di un nuovo accordo quadro, volto a sviluppare e rafforzare iniziative per attività di studi, ricerca e formazione nel settore dell'economia marittima e portuale dei trasporti e della logistica.

“Lo sviluppo della cooperazione con gli enti del territorio in ambito didattico e formativo è uno degli obiettivi di questa amministrazione” ha sottolineato Zeno D'Agostino, Commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Trieste. “Il porto vuole aprirsi al polo scientifico e formativo della città. Vogliamo investire nelle risorse umane e nella ricerca prima che nelle infrastrutture. Sviluppare progetti concreti nel settore dei trasporti e dell'economia marittima con l'Ateneo e tutti gli enti scientifici, sarà anche un'opportunità per molti giovani ricercatori e studenti, di conoscere da vicino la realtà del nostro scalo”.

Snellire le procedure amministrative per lo svolgimento delle attività inerenti al settore marittimo-portuale e rafforzare le collaborazioni in campo ambientale, ingegneristico, informatico e di promozione e marketing delle attività portuali, sono alcuni degli obiettivi della nuova convenzione. L'intento comune dell'accordo sarà inoltre quello di presentare progetti di ricerca e trasferimento tecnologico condivisi tra i due Enti, in modo da rafforzare la multidisciplinarietà delle varie competenze e garantire una veloce risoluzione delle problematiche. Ipotizzate anche alcune azioni volte alla formazione specifica di settore, tramite Master e dottorati.

“L'Università è al servizio del territorio - ha affermato Maurizio Fermeglia, Magnifico Rettore dell'Università degli Studi di Trieste - e grazie alla nostra visione, al nostro approccio multidisciplinare e alle nostre competenze tecniche, potremo dare il giusto contributo e supporto alle iniziative ed ai progetti che svilupperemo assieme all'Autorità Portuale”.

## Savona: da comitato portuale via libera ai rinnovi delle concessioni in materia demaniale

Author : av

Date : 16 dicembre 2015



(FERPRESS) - Savona, 16 DIC - E' stata interamente dedicata al rinnovo di autorizzazioni e concessioni l'ultima riunione 2015 del Comitato Portuale di Savona. In questo settore - si legge in una nota dell'Autorità Portuale - da segnalare due fatti nuovi, con la presa d'atto della definitiva uscita di scena dal panorama portuale della società Terminal Rinfuse Italia Spa, che ha rinunciato alla concessione demaniale (pontile TRI di Vado Ligure), avviando i lavori di demolizione dello storico impianto di sbarco.

Novità positiva è invece l'estensione per ulteriori 5 anni della durata della concessione della società BUT Srl, che utilizza nel bacino di Savona il capannone T3 per i propri traffici di prodotti per l'agricoltura, pellet, coloniali e metalli non ferrosi. L'allungamento della concessione è in relazione alla necessità di ammortizzare i rilevanti interventi di manutenzione a cui ha dovuto sottoporre la grande struttura di 20 mila metri quadrati, che risente del peso degli anni (risale agli inizi del '900 e faceva parte della vecchia liva). Ad oggi BUT ha effettuato investimenti per circa 2,8 milioni ed ha in programma lavori per altri 1,3 milioni, necessari per completare gli adeguamenti per poter aumentare le tipologie di merci che possono esservi depositate.

Il Comitato Portuale ha stabilito che per il 2016 non potranno essere rilasciate più di 20 autorizzazioni ex art. 16 della legge 84/94 (necessarie per svolgere operazioni e servizi portuali). In particolare saranno autorizzate 11 imprese titolari di concessioni ex art. 18 della legge 84/9 e autorizzate a svolgere operazioni portuali, 3 imprese autorizzate a svolgere operazioni portuali ex art. 16, e 6 imprese autorizzate allo svolgimento dei servizi portuali.

Oltre a rinnovare per il 2016 sette di queste autorizzazioni (Campostano Group, Consorzio Savona Crociere, Grandi Trasporti Marittimi, Cooperativa Augusto Bazzino, Consorzio Savonese Autotrasporti, Fratelli Piana, Vernazza Autogrù), il Comitato ha espresso parere favorevole al rilascio di due nuove autorizzazioni, accogliendo le istanze dell'impresa Cargo Handling Vado (CHV Srl) e dell'impresa Nova Società Cooperativa.

Tra le numerose concessioni rinnovate per il 2016, figurano quella riguardante il mantenimento del capannone di Eurocraft Cantieri Navali, insediato a Vado Ligure in adiacenza con le aree interessate dai lavori di costruzione della piattaforma multipurpose, e quella di Italiana Coke a Savona Miramare, sui vecchi impianti delle Funivie, un'area - è stato ribadito dal Comitato Portuale - che dovrà essere quanto prima trasformata in cantiere per la demolizione e la rimozione degli impianti.

## Porti: Savona; Miazza, chiuderemo 2015 con dati positivi

16 dicembre, 17:06



(ANSA) SAVONA, 16 DIC - E' destinato a chiudersi con risultati ben superiori a quelli del 2014 il bilancio 2015 dell'attività del porto di Savona. I dati sono stati presentati questa mattina a margine dell'ultima riunione del 2015 del comitato portuale presieduto da Gian Luigi Miazza. "Considerando i numeri dell'anno scorso - ha osservato il presidente dell'autorità portuale - prevediamo un fine anno dai risultati lusinghieri, con un aumento del tonnellaggio previsto (il consuntivo arriverà nei primi mesi del 2016) che è superiore di quasi un milione unità rispetto a quello dell'anno scorso. In un momento come questo, in cui abbiamo tanti interventi e progetti e c'è la necessità di lavorare con grande impegno, credo che sia un bel biglietto da visita in vista del 2016, anno in cui continueremo nell'opera di consuntivazione dei nostri investimenti".(ANSA)



**IL RETROSCENA**  
Nautica, lettera  
di Toti e Doria

SERVIZI A PAGINA VI

## Toti e Marco Doria l'alleanza trasversale per salvare la nautica

Lettera del sindaco e del presidente della Regione  
al viceministro dell'Economia Carlo Calenda

MASSIMO MINELLA

**P**OLITICAMENTE la penseranno anche in modo diverso, molto diverso. Ma sulla nautica, il sindaco Marco Doria e il presidente della Regione Giovanni Toti, parlano la stessa lingua. E non soltanto adesso che firmano una lettera al viceministro dell'Economia Carlo Calenda. No, anche in passato si sono trovati in sintonia. Nientodi male, anzi, se l'obiettivo è il lavoro e le strategie più opportune per difenderlo. Nell'arco di pochi mesi, i due uomini che mostrano di stare volentieri insieme in barca hanno stigmatizzato (senza però ottenere risultati) la scissione dell'associazione di categoria, hanno sollecitato il governo a sostenere il Salone e, più in generale, il comparto, hanno aperto il confronto a nuovi soggetti associativi, a condizione di mantenere la centralità di Genova. E ancora questo chiedono in una lettera che dovrebbe partire in queste ore indirizzata al viceministro Calenda: sostegno alla nautica, apertura al

confronto, baricentro sempre fisso su Genova. L'interlocutore è mirato, perché proprio Calenda è all'interno del governo la figura che più si è dedicata al tema della nautica. Anche la recente cancellazione della sciogurata norma varata nel 2011

dal governo Monti (che aveva istituito la tassa di stazionamento sulle barche all'approdo nei porticcioli turistici italiani, poi trasformata in tassa di proprietà), passa per il suo dicastero, di concerto con quello dei Trasporti. In occasione del Nautico, di fronte all'ormai inevitabile spaccatura fra le due anime associative, era stato proprio Calenda a rivendicare la comprensibile necessità di dialogare con una sola realtà, quella appunto della nautica. Al di là dello sfigle, insomma, ribadiscono ora Doria e Toti nella lettera che si appresta a partire, resta l'esigenza di sostenere un comparto che rappresenta un'eccellenza italiana. Non è un caso che i primi tre produttori al mondo siano altrettanti cantieri italiani. Si può negare sostegno a questo mondo che

ha pagato a caro prezzo la crisi, soprattutto per quanto riguarda i cantieri più piccoli senza le risorse necessarie per "internazionalizzarsi", vale a dire vendere i loro prodotti in quei mercati esteri disponibili ad acquistarli? Da qui bisogna ripartire, promuovendo anche gli eventi dedicati alla nautica, lasciando al centro dell'operazione Genova. E' nel filo di costa che corre dai Magazzini del Cotone alla fo-

ce del Bisagno che si gioca la sfida futura. Un'area che è esattamente quella su cui interviene il Blueprint di Renzo Piano e che punta a legare, anche dal punto di vista societario, il Porto Antico alla Fiera. Offrire questi spazi alla nautica internazio-

nale, senza dimenticare anche la Marina di Sestri, rappresenta qualcosa di davvero unico sulla scena globale. Certo, Genova non potrà più ambire come un tempo a essere la sede del primo Salone Nautico al mondo. I suoi orizzonti sono più ristretti

e puntano al Mediterraneo. D'altra parte, la proliferazione di saloni in ogni continente ha

## - segue

cambiato la geografia del business. Ma sempre con la Lanterna, si spera, il mondo globale dovrà continuare a fare i conti.

Al lavoro per affermare la centralità di Genova nei progetti futuri delle due associazioni



**LA FIERA**  
Una veduta aerea della Fiera di Genova, la situazione resta sempre molto complessa

### I NUMERI

**2,8**  
L'esercizio 2015 della Fiera di Genova dovrebbe chiudersi con un "rosso" di circa 2,8 milioni di euro

**970**  
L'indebitamento complessivo della Fiera di Genova dovrebbe oscillare fra i 9 e i 10 milioni di euro

**40**  
I dipendenti sono 40, in assemblea è stata comunicata l'apertura delle procedure di mobilità per tutti



## Manovre ferroviarie nel caos, ritardi e disservizi a Genova

Genova - Tensioni tra FuoriMuro e lavoratori. Penalizzato il traffico merci. Operatori in allarme. Tavolo di confronto a Palazzo

Genova - Disagi e ritardi: **operatori sul piede di guerra e Authority in allarme.** Il problema, da qualche giorno, **riguarda questa volta le manovre ferroviarie nel porto di Genova**, ed in particolare coinvolge i treni merci, carichi di contenitori, in uscita dallo scalo del capoluogo ligure. **La gestione delle manovre è attualmente in mano a FuoriMuro**, dopo che alcuni mesi fa, Palazzo S.Giorgio, ha deliberato l'aggiudicazione del servizio alla società genovese per i prossimi cinque anni.

**All'origine dei disservizi, che si ripercuotono sull'intera efficienza del porto, secondo fonti vicine al dossier, ci sarebbero forti tensioni tra i lavoratori di FuoriMuro, attualmente 105 unità, ed i vertici dell'azienda.** Incomprensioni, trapela dal mondo delle banchine, che riguarderebbero soprattutto le modalità di impiego del personale da parte dell'azienda. Una situazione non semplice, che tocca specialmente la composizione dei treni, tanto che nella giornata di ieri, l'Autorità portuale, preoccupata per la gestione dei convogli, **ha convocato un vertice a Palazzo S. Giorgio**, che è stato presieduto dal segretario generale, Giambattista D'Aste, ed al quale hanno partecipato i vertici di FuoriMuro, i rappresentanti dei lavoratori, che hanno già proclamato lo stato di agitazione, e le ferrovie.

Durante l'incontro, l'Authority di Genova, ha ribadito l'importanza del trasporto su ferro per lo sviluppo dello scalo, manifestando la propria preoccupazione per la situazione di tensione che penalizza le merci in uscita dal porto, e invitando le parti in causa a rispettare il contratto di assegnazione del servizio. Secondo le linee approvate dal Comitato portuale infatti, il soggetto che si aggiudica la gestione delle manovre ferroviarie, **deve rispettare una clausola sociale che garantisca anche l'occupazione dei dipendenti, per l'appunto 105.**

## - segue

---

Oggi il capitale sociale di FuoriMuro è ripartito tra Rivalta Terminal Europa (50%), InRail (25%) e Tenor (25%). Le cose però sarebbero destinate a cambiare visto che InRail sarebbe pronta ad acquisire la quota attualmente nelle mani di Rivalta Terminal Europa e diventare così azionista di maggioranza. Attualmente l'azienda gestisce nello scalo ligure circa 130 mila carri ogni anno, a bordo dei quali vengono trasportati soprattutto container e rinfuse liquide. Il fatturato 2014 di FuoriMuro ha raggiunto i 12,5 milioni di euro e le previsioni per il 2015 prevedono una chiusura di bilancio in sostanziale pareggio.



## Yacht, imbarco eccezionale nel porto di Genova

Genova - Le operazioni sono state seguite tecnicamente dal personale americano della United Yacht Transport e coordinate dalla Sealog.

Genova - **United Yacht Transport, ha fatto un imbarco eccezionale nel capoluogo ligure sulla nave "Ocean Freedom" con tre mega yacht.** Le operazioni sono state seguite tecnicamente dal personale americano della United Yacht Transport ed effettuate al terminal specializzato Genoa Metal Terminal. **Questo imbarco è stato coordinato totalmente dalla Sealog,** agenzia marittima specializzata anche in questo tipo di operazioni, mentre la parte commerciale è stata seguita dal suo marchio Easy Yacht 4 You, che è anche in grado di offrire assistenza in tutta Italia agli armatori/equipaggi degli yacht.



## - segue

---

Mediterraneo, Emanuele Emanuele, spiegando come questo gli abbia «consentito di rivedere la visione negativa dell' Amministrazione pubblica. Da quindici anni - ha affermato - lavoro intensamente nel nostro Paese per far sì che la sinergia pubblico -privato si realizzi. Ma mi sono scontrato spesso con una visione incomprensibilmente ottusa da parte delle Amministrazioni pubbliche che vedono nel privato un concorrente, un rivale, dimenticando che l' articolo 118 della Costituzione dice che quando lo Stato, nelle sue diverse articolazioni, non è in grado di intervenire, è il privato che può fare le cose che lo Stato non realizza».

«Se Catania - ha concluso Licandro rappresenta un modello virtuoso non posso che esserne lieto. La cultura è importantissima perché, attraverso il suo sviluppo, si può contrastare il degrado, anche morale».

Guarda oltre il commissario dell' **Autorità portuale** Cosimo Indaco.

«Tutto quello che si sta realizzando mi fa sognare un tipo di waterfront che sarà unico, sicuramente tra i più belli d' Italia».

LUCY GULLOTTA.



## Porti: a Catania grande murales accoglierà navi

Realizzato dal portoghese Alexandre Farto, in arte Vhils

16 dicembre, 17:06

(ANSA) - CATANIA, 16 DIC - Al porto di Catania, verrà inaugurata oggi pomeriggio l'opera di Alexandre Farto, in arte Vhils, 28 anni, un artista portoghese ma residente a Londra che ha dipinto un suo murale sul retro dei silos del porto. Alto oltre trenta metri, raffigura un uomo che guarda il mare e sarà lo sguardo che "accoglierà" chi arriva a Catania dal mare, operatori del porto e migranti, forze di polizia e pescatori, turisti e appassionati di nautica.

Vhils è famoso per la sua tecnica di "scrostare" i muri e di realizzare ritratti anche su palazzi graffiati, diroccati e perfino fatti saltare in aria ad arte. L'opera di Vhils completa il progetto dei murales che quest'estate hanno abbellito, ad opera di artisti di street art, i vecchi silos di granaglie. (ANSA).



## Porti:a Palermo Gnv a esercitazione antinquinamento

La simulazione si è svolta a bordo del traghetto La Superba

16 dicembre, 17:33

(ANSA) - PALERMO, 16 DIC - Grandi Navi Veloci ha partecipato a "Pollex 2015", l'esercitazione antinquinamento e antincendio coordinata dalla guardia costiera di Palermo. La simulazione si è svolta a bordo del traghetto La Superba, nelle acque antistanti l'imboccatura del porto di Palermo, per testare la prontezza operativa e la capacità di coordinamento di tutti i partecipanti a Pollex 2015. Inoltre, dopo la gestione dell'emergenza antinquinamento, è stato simulato un principio d'incendio a bordo, a cui hanno partecipato tutte le squadre d'emergenza dell'equipaggio. A seguire è stata messa in atto un'emergenza generale, con l'approntamento dei mezzi di salvataggio, durante il quale sono intervenute squadre di terra dei vigili del fuoco, i rimorchiatori del porto di Palermo, le motovedette della guardia costiera, ed è stato allertato il 118.

AMBIENTE. La proposta, presentata alla Regione, fra l' altro non è mai arrivata al municipio. Su internet una petizione contraria

## Un impianto per il trattamento dei rifiuti Termini, progetto bocciato dal Consiglio

Sono stati i Cinque Stelle a «recuperare» il piano attraverso l' Ars e a presentare la mozione, passata con integrazioni della maggioranza.

Altri documenti all' esame e al voto dell' assemblea su svariati temi.

Maria Grazia D' Agostino ...Il consiglio comunale ha detto no alla realizzazione di una piattaforma integrata per il trattamento dei rifiuti, con recupero di energia e produzione di biometano da realizzare nella zona industriale di Termini Imerese.

Lo ha deciso nella seduta di martedì sera approvando la delibera (astenuiti Sacco e Sunseri) con cui si dice contrario al progetto della ditta «Ecox srl» presentato la scorsa estate all' Ars ma mai arrivato all' ufficio tecnico municipale, nonostante i solleciti. Il fatto è stato sollevato dal M5S a settembre, quando ha chiesto spiegazioni all' Utc che ha risposto di non avere il progetto, poi recuperato in via «ufficiosa» tramite l' onorevole Trizzino e presentato in conferenza dei servizi. Di qui la proposta di delibera protocollata a metà novembre e approvata martedì con le integrazioni della maggioranza, che aveva vista bocciata dal segretario generale la propria delibera sullo stesso tema presentata dopo.

Per la delibera dei grillini un simile impianto può compromettere sia una eventuale riconversione del territorio sia il destino degli abitanti, e il progetto non dà benefici occupazionali né socio-economici come sgravi sui costi della gestione dei rifiuti e della qualità della vita. Tra le integrazioni della maggioranza si parla della volontà del progetto Ecox di sfruttare le debolezze del contesto socio-economico del territorio, quale la crisi Fiat e il calo occupazionale, e il palese contrasto tra il progetto e gli obiettivi del Prg e del Prp (piano regolatore del porto), diretti alla riqualificazione ambientale, ad aumentare i livelli di vivibilità del territorio e ad un maggiore rispetto dell' ambiente. Il progetto Ecox è stato anche oggetto di una petizione online (ad oggi 1.100 firme) lanciata dal M5S a settembre contro la realizzazione di inceneritori, o impianti simili, sul territorio e a favore di una Termini turistica.

Il Consiglio ha poi approvato le delibere sul miglioramento dei servizi della polizia municipale, finanziati dalla Regione, e la richiesta di demolizioni per abusi edilizi, discutendo poi cinque mozioni di cui tre del



## - segue

---

M5S, una dei consiglieri Merlino e Taravella (sul riconoscimento della situazione di emergenza igienico-sanitaria legata all'accumulo incontrollato di rifiuti) e una della maggioranza, entrambe passate all'unanimità. Approvata solo la mozione M5S sul ripristino delle condizioni di sicurezza e di salubrità delle case popolari di via Geraci, dove ci sono acque stagnanti, cedimenti di terreno e infiltrazioni d'acqua verificate dagli uffici comunali e per le quali è in corso un progetto di intervento.

La maggioranza si è invece astenuta sulle mozioni «porto» e «baratto».

Sulla prima, presentata il 2 luglio e rinviata per sette mesi, la maggioranza ha proposto una propria mozione «senza colore politico - ha ribadito Sacco -, rimodulata dopo i nuovi incontri con il presidente dell'Autorità portuale Palermo -Termini Imerese, l'Autorità marittima locale ed esperti del settore e dimostrazione di come insieme si può lavorare nell'interesse della comunità». Nonostante tutto, il M5S l'ha votata «perché è inutile e senza una propositività - hanno detto Sinatra e Salemi - Nella nostra c'era un rilancio reale con il ribaltamento di pontili, già previsto dal Prp, e la creazione di un molo centrale per il recupero del porto».

Bocciata pure la mozione sul baratto (favorevoli solo Minasola e Campagna) nonostante il segretario generale avesse detto che il municipio, al di là della mozione, si stava attrezzando in tal senso e che l'assessore Minasola avesse comunicato che avrebbe la delibera andrà in giunta. (\*MAGDA\*)

## «Elettrificare il porto costa caro Meglio i combustibili senza zolfo»

Il commissario Antonio Basile interviene su smog e allarme inquinamento

Lei trascorre diverse ore al giorno nel suo ufficio al Porto. Non è preoccupato per le possibili ripercussioni dell'inquinamento sulla sua salute?

«La mia attività nei porti è incominciata trentaquattro anni fa - ricorda l'ammiraglio Antonio Basile, commissario straordinario dell'Autonità portuale di Napoli -. Un tempo lungo durante il quale sono stato sottoposto, come da normativa, a visite mediche nel corso delle quali non è stata percepita alcuna patologia da emissione di fumi inquinanti dalle navi. Su questa base non sono preoccupato».

Ma i fumi ci sono, secondo una serie di studi sono dannosi e sono al centro di una serie di denunce da parte di condomini e alberghi che sono a pochi metri di distanza dal Porto.

«Denunce che saranno valutate dall'autorità giudiziaria».

In quanto agli studi siamo pronti a valutarli con attenzione».

Ritiene che quello di Napoli sia un porto adeguato alle normative antismog?

«Come tanti porti - Palermo, Trieste, Civitavecchia - è al centro della città e come tanti altri non è al passo con i tempi. Lo sviluppo della tecnologia delle navi è molto più avanti di quello dei porti. C'è una doppia velocità. Il Porto di Napoli, in alcune sue articolazioni, è ancora strutturato come quando ad ormeggiare erano bastimenti a vela e navi a remi. Gli unici porti dove non ci sono problemi sono quelli lontani dalla città e quelli che si sviluppano verso il mare».

Il problema però resta e riguarda la mancanza di una alternativa al combustibile per alimentare le navi in porto.

«Al Molo San Vincenzo c'è una rete elettrica. È a disposizione della Marina militare».

Il problema non è certo la Marina militare, riguarda le grandi navi da crociera per le quali l'elettrificazione non è una risposta adeguata.

«Effettivamente in questi casi non fornisce risultati risolutivi. L'elettrificazione, di cui si è molto detto, è un progetto che abbiamo valutato con il ministero dell'Ambiente, ma è oneroso e poco efficace. Portare un cavo da venti megawatt costa venti milioni a banchina».



## - segue

---

Riuscirebbe ad alimentare un paio di navi per le quali, per inciso, non c'è neanche l'obbligo di avere a bordo un commutatore, uno switch, per passare dal combustibile alla rete elettrica».

**Oggi c'è una riunione al Comune di Napoli sul tema dell'inquinamento determinato dal Porto. Con quali proposte vi presenterete?**

«Portiamo due contributi di immediata adozione. Una ordinanza che impone alle navi il cambio di combustibile entro due ore dall'arrivo in Porto, il passaggio ad un carburante con una percentuale di zolfo inferiore allo 0.1 per cento. Altro punto l'estensione, nei giorni in cui c'è il blocco della circolazione veicolare in città, dello stop al traffico anche nel Porto. Circoleranno solo le maestranze che risultano in turno».

**L'ordinanza è già firmata?**

«Certo, da me e dal comandante della Capitaneria. Sarà in vigore da domani».

**Ci sono anche progetti a medio termine?**

«Sì, riguardano l'acquisizione di apparecchiature in grado di decodificare una serie di dati sull'inquinamento all'interno del Porto, per rilevare i tenori di zolfo. Per scoprire quali navi e in quali circostanze inquinano di più, se inquinano.

Magari si scopre che non siamo i nemici pubblici numero uno. Sarebbe utile anche un rilevatore sul fumaio delle navi. E poi c'è un piano per l'efficientamento energetico del Porto attraverso l'utilizzo di pannelli solari».

Un progetto vecchio riferito a finanziamenti europei quasi persi.

«Il progetto c'è, andrà in gara a breve. Sono tanti piccoli passi in attesa di una normativa che imporrà agli armatori di adeguarsi ad una serie di dettami molto rigidi. Che riguarderanno i grandi porti come quello di Napoli ma anche realtà più ridotte - come Ischia, Capri e Procida - dove c'è un serio problema di inquinamento acustico».



## Allarme Federagenti per i porti italiani

Roma - Pappalardo: «Italia ferma al palo. Le mega navi ci ignorano». In cinque anni la flotta mondiale per il trasporto merci è cresciuta del 37%.

Roma - **Pochi porti italiani potranno ospitare solo navi sino a un massimo di 15, forse in casi eccezionali, 16 mila teu.** E non le mega unità da 21 mila teu. I motivi sono specialmente due: il primo è perchè non esiste in Italia, se non si realizza una effettiva concentrazione in pochi poli portuali, un mercato in grado di garantire carico sufficiente ad alimentare questi giganti e poi perchè le strategie già decise dalle grandi concentrazioni armatoriali non prevedono scali nel Mediterraneo se non occasionalmente a Malta. **Quindi le super navi provenienti dall'Oriente, allo stato attuale, scalano solo in Nord Europa.**

Di fronte a queste indicazioni emerse con forza a Roma, dai lavori del convegno voluto da Federagenti sul tema **“Il confine dei giganti”**, gli agenti marittimi denunciano anche una fragilità complessiva del sistema Italia. «Tutti gli interventi legislativi, regolatori e infrastrutturali del settore - ha affermato il presidente di Federagenti, Michele Pappalardo - sono fermi al palo e il Paese si trova a subire passivamente scelte sulle quali non può incidere perché non può neppure contare sulla definizione di un piano logistico o su scelte precise su quali porti potranno ambire a un ruolo sulle grandi rotte del trasporto container».

Secondo quanto emerso durante il convegno organizzato a Roma da Federagenti, sia dalle relazioni dei maggiori esperti in materia, Michele Acciaro (Università di Amburgo) e di Sergio Bologna, **il mondo marittimo, e quindi anche l'interscambio mondiale che per oltre l'80% viaggia per mare, rischia una grande bolla finanziaria.** La corsa al gigantismo navale, che continua a caratterizzare la strategia dei grandi gruppi che controllano il trasporto di merci in container (e quindi di tutti i principali beni di consumo), e che sono impegnati da anni a ordinare navi portacontainer sempre più grandi, ha creato un circolo vizioso che sta facendo emergere una fragilità senza precedenti storici nel mercato marittimo.

## - segue

---

In cinque anni la flotta mondiale per il trasporto merci è cresciuta del 37%, con tassi annuali anche del 10%, a fronte di una recessione economica mondiale e di una flessione nel tasso di sviluppo anche della Cina, oltre che dei principali Stati che avrebbero dovuto alimentare il rilancio dell'economia globale. 10% annuo contro una crescita media del 2% nel Pil mondiale. In queste cifre sono sintetizzati interrogativi inquietanti relativi alla corsa, tutt'oggi in atto, a nuove navi sempre più grandi e alle conseguenze che questa corsa genererà anche in sistemi paese, come quello italiano, che rischiano di subire non solo l'impatto drammatico dello squilibrio fra domanda e offerta, ma anche una crescente emarginazione dalle grandi rotte dell'interscambio mondiale.

In un mercato che ha cercato di ritrovare margini di redditività facendo viaggiare a velocità ridotta le navi o procedendo a fusioni e concentrazioni, la corsa al gigantismo, **ovvero a navi lunghe quanto quattro campi di calcio e larghe 60 metri** con una parte dello scafo immersa per oltre 17 metri, è solo apparentemente motivata dal raggiungimento di economie di scala.

Dall'incontro di Roma sono emersi quindi più interrogativi che certezze. Il convegno, dopo i saluti di Paolo Uggè (Confcommercio) ha visto confrontarsi in una tavola rotonda il presidente di Assoport, Pasqualino Monti, il presidente di Assiterminal, Marco Conforti, l'amministratore delegato di Fercam, Thomas Baumgartner e Ignazio Messina, amministratore delegato della Ignazio Messina & C.

## Porti: Federagenti, ora di gestire la 'rivolta dei giganti'

Navi per container sempre più grandi, poche speranze di attrarle

16 dicembre, 18:10



(ANSA) - ROMA, 16 DIC - "Tempo scaduto". Secondo Federagenti e Confcommercio non sono più rimandabili risposte politiche alla "rivolta dei giganti", la crescita apparentemente senza fine delle dimensioni delle navi portacontainer. Sono lunghe ormai fino a quattro campi di calcio di San Siro, larghe 60 metri e con uno scafo immerso per oltre 17 metri e "per i porti italiani esistono scarse speranze di attrarle". "La rivoluzione in atto nel mercato dei container implica scelte, decisioni, messa in campo di una macchina organizzativa seria. E i tempi per costruirla sono terribilmente stretti, anzi sono scaduti", afferma il presidente di Federagenti, Michele Pappalardo al convegno 'Il confine dei giganti'. "Oggi siamo in assenza di un piano logistico dei porti perché la Corte costituzionale sembra averlo rallentato, e questo non aiuta. Continuiamo a perder tempo dimenticando che quando si sceglie una tratta difficilmente poi questa viene rivista. Se continuiamo a perdere opportunità, come sistema Italia rischiamo di perdere il futuro", osserva il vicepresidente di Confcommercio e presidente di Confrtrasporto, Paolo Uggé. "Le grandi navi richiedono dei fondali adeguati che noi non abbiamo, se non in qualche porto, ma se il gigantismo continua a incrementare diventa un problema politico stabilire fino a che punto si può assecondare questa tendenza", aggiunge Uggé, ricordando che alcuni paesi, come gli Stati Uniti, hanno fissato dei limiti alle dimensioni delle navi che possono attraccare nei loro porti. (ANSA).

## **Federagenti: Pappalardo opportunità e incognite con supernavi. Russo (MIT), priorità a reti**

Author : ad

Date : 16 dicembre 2015



(FERPRESS) – Roma, 16 DIC – "Il gigantismo navale sta creando problemi a livello mondiale, ma è una delle tendenze dominanti del mercato e, per quanto riguarda l'Italia, il fenomeno presenta opportunità ma anche molti rischi". Il presidente di Federagenti, Michele Pappalardo, ha lanciato l'allarme nel corso del convegno "Il confine dei giganti", organizzato insieme a Confcommercio, e dedicato proprio al fenomeno delle grandi navi supercontainer, che – in pochi anni – hanno più che raddoppiato la capacità di carico e proseguono in una corsa al gigantismo che sembra non avere limiti.

Fino a pochi anni fa, una nave capace di trasportare 9.000 container veniva considerata di grandi dimensioni; oggi circolano navi capaci di trasportarne 18.000, ma qualcuna ha già superato la soglia dei 19mila e sono in costruzione convogli che supereranno la soglia dei 20mila, mentre già si prevede che il prossimo traguardo saranno i 24mila TEU. I nuovi giganti del mare sono stati costruiti per aumentare le economie di scala, ma in realtà hanno creato una sovracapacità di trasporto che ha determinato una drastica caduta del prezzo dei noli e, dunque, ridotto la redditività del commercio marittimo. Le supernavi, inoltre, determinano una concentrazione del mercato, non solo per il numero di operatori che possono investire le enormi somme necessarie alla costruzione e gestione commerciale della nave, ma anche nel numero dei porti che possono ospitare questi giganti del mare, che hanno bisogno di fondali molto profondi e un sistema logistico dotato di strutture a loro volta gigantesche. In Europa, il numero dei porti con banchine adeguate per ospitare le supernavi sono pochi e quasi tutti situati in Europa del Nord (Rotterdam, Anversa, Folkestone); l'Italia potrà contare sulle banchine in corso di realizzazione a Vado Ligure, ma sconta in ogni caso grandi ritardi sul piano dell'organizzazione logistica; dei ritardi e delle paralisi burocratiche che dilatano all'infinito i tempi di realizzazione delle opere; dei conflitti di competenze e del prevalere dei localismi.

Il presidente di Federagenti si è unito perciò all'allarme lanciato da Paolo Uggè, vicepresidente di Confcommercio, che ha ricordato come il settore portuale e marittimo e la logistica ad esso collegato abbia nel nostro Paese un valore di 33 miliardi di euro e rappresenti oltre il 3 per cento del PIL. Per D'Alessandro, è prioritario superare tutti gli ostacoli che impediscono ai porti italiani di sviluppare le loro potenzialità, ma è innanzitutto prioritario che intervenga il "decisionismo del governo", che l'esecutivo cioè sia in grado di tracciare le linee secondo cui sviluppare la politica dei porti, gli investimenti e le priorità di interventi.

Ivano Russo, intervenuto in sostituzione del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, ha sottolineato che – nel settore marittimo e portuale – l'Italia rischia di essere schiacciata da quattro fenomeni di portata globale: l'allargamento del canale di Suez, il gigantismo navale, la rapidissima crescita dei porti direttamente concorrenti sull'altro sponda del Mediterraneo (Tangeri, Malta, Porto Said) o sulla costa adriatica (Capodistria) e la competizione sempre più esasperata tra le 10 compagnie che

## - segue

---

detengono l'80 per cento del traffico marittimo internazionale. Per il collaboratore del ministro, l'Italia non può illudersi di competere – anche per ragioni orografiche e geografiche - sul piano degli spazi con porti come Rotterdam (che ha 74 chilometri di banchine, mentre in Italia il massimo è raggiunto da Gioia Tauro con soli 23 chilometri), ma deve piuttosto concentrarsi sulla riorganizzazione del sistema logistico e sull'incremento di efficienza e produttività di tutti i fattori. "L'Italia ha una dotazione infrastrutturale di notevole livello; il problema è che non formano una rete, perché non c'è nessuna interconnessione tra i vari siti. In regioni come la Puglia, ad esempio, ci sono tanti porti, interporti, aeroporti, ferrovie e stazioni: ma non esiste collegamento tra di loro e, spesso, l'interporto o il porto non sono collegati alla ferrovia e via dicendo; e vincere le resistenze dei localismi per indurli a fare rete spesso è complicato e difficile", ha affermato il diretto collaboratore della segreteria del Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Delrio.

[Consulta il comunicato stampa di Federagenti](#)

[Visualizza l'intervento di Pappalardo](#)

[Visualizza l'intervento di Bologna](#)

[Visualizza l'intervento di Acciaro](#)

# - segue



"FEDERAGENTI"  
FEDERAZIONE NAZIONALE AGENTI, RACCOMANDATARI MARITTIMI  
E MEDIATORI MARITTIMI

COMUNICATO STAMPA

## In Italia solo i "piccoli giganti"?

**In Mediterraneo arrivano navi portacontainer lunghe quattro campi di calcio, ma per i porti italiani esistono scarse speranze di attrarle. I ritardi nella riforma portuale e nel Piano della logistica contribuiscono ad alimentare l'incertezza. I rischi di una bolla finanziaria incombono sull'intercambio mondiale via mare**

I porti italiani, pochi porti italiani, potranno ospitare solo navi sino a un massimo di 15, forse in casi eccezionali, 16 mila containers teu. E ciò non solo perché le infrastrutture portuali e le dimensioni dei nostri porti non consentono l'ingresso di navi lunghe quattro campi di calcio di San Siro, larghe 60 metri e con uno scafo immerso per oltre 17 metri. Questo l'identikit dei nuovi colossi da 21mila containers.

Ma specialmente per due motivi economici di base:

1) non esiste in Italia, se non si realizza una effettiva concentrazione in pochi poli portuali, il mercato in grado di garantire il carico sufficiente ad alimentare questi giganti

2) le strategie già decise dalle grandi concentrazioni che in una corsa ormai incontrollata stanno investendo in navi giganti, non prevedono scalo in Mediterraneo se non occasionalmente a Malta, in carenza di strategie politiche italiane coerenti. Quindi le super navi provenienti dall'estremo oriente allo stato attuale scaleranno solo in Nord Europa.

Di fronte a queste indicazioni emerse con forza oggi a Roma, dai lavori del convegno voluto da Federagenti sul tema "Il confine dei giganti" e quindi sulla più traumatica rivoluzione nella storia dell'intercambio mondiale via mare, gli agenti marittimi, e più in generale l'intero cluster marittimo italiano, denunciano anche una fragilità complessiva del sistema Italia. Tutti gli interventi legislativi, regolatori e infrastrutturali del settore - ha affermato il presidente di Federagenti, Michele Pappalardo - sono fermi al palo e il paese si trova a subire passivamente scelte sulle quali non può incidere perché non può neppure contare sulla definizione di un piano logistico o su scelte precise su quali porti (e su quali sistemi infrastrutturali coerenti) potranno ambire a un ruolo sulle grandi rotte del trasporto container.

E questa incertezza risulta ancora più rischiosa visto che in un quadro di riferimento di mercato mondiale, quello in cui hanno fatto irruzione le navi giganti (oggetto di contratti di costruzione sempre più frequenti da parte delle grandi compagnie di trasporto container) che sembra navigare a vista.

00144 RCMA - Viale Asa, 3 - Tel. 06 5806635 - Fax 06 5800946 - E-mail [roma@federagenti.it](mailto:roma@federagenti.it)  
16121 GENOVA - Via Cesare, 11/7 - Tel. 010 590019 - Fax 010 590025 - E-mail [info@federagenti.it](mailto:info@federagenti.it) - [rosanna@federagenti.it](mailto:rosanna@federagenti.it)  
Sito: [www.federagenti.it](http://www.federagenti.it) cod. Isc.: 80044490102

## - segue

---

Secondo quanto emerso durante il convegno sia dalle relazioni dei maggiori esperti in materia, Michele Acciaro (Università di Amburgo) e di Sergio Bologna, il mondo marittimo, e quindi anche l'intercambio mondiale che per oltre l'80% viaggia per mare, rischia una grande bolla finanziaria. La corsa al gigantismo navale, che continua a caratterizzare la strategia dei grandi gruppi che controllano il trasporto di merci in container (e quindi di tutti i principali beni di consumo), e che sono impegnati da anni a ordinare navi portacontainer sempre più grandi, ha creato un circolo vizioso che sta facendo emergere una fragilità senza precedenti storici nel mercato marittimo.

In 5 anni la flotta mondiale per il trasporto merci è cresciuta del 37%, con tassi annuali anche del 10%, a fronte di una recessione economica mondiale e di una flessione nel tasso di sviluppo anche della Cina, oltre che dei principali Stati che avrebbero dovuto alimentare il rilancio dell'economia globale. 10% annuo contro una crescita media del 2% nel Pil mondiale.

In queste cifre sono sintetizzati interrogativi inquietanti relativi alla corsa, tutt'oggi in atto, a nuove navi sempre più grandi e alle conseguenze che questa corsa genererà anche in sistemi paese, come quello italiano, che rischiano di subire non solo l'impatto drammatico dello squilibrio fra domanda e offerta, ma anche una crescente emarginazione dalle grandi rotte dell'intercambio mondiale.

In un mercato che ha cercato di ritrovare margini di redditività facendo viaggiare a velocità ridotta le navi o procedendo a fusioni e concentrazioni, la corsa al gigantismo, ovvero a navi lunghe quanto quattro campi di calcio e larghe 60 metri con una parte dello scafo immersa per oltre 17 metri, è solo apparentemente motivata dal raggiungimento di economie di scala.

Dal convegno di Roma sono emersi quindi più interrogativi che certezze:

che dimensione di investimenti saranno disposti a sopportare i porti per ospitare le navi giganti senza certezza di ritorno economico del loro investimento?

Quale sarà l'impatto di queste navi sul sistema logistico (autostrade e ferrovie) quando queste navi imbarcheranno e sbarcheranno in poche ore volumi mai visti di container?

Che rischi assicurativi potranno queste navi che – secondo quanto emerso a Roma – in caso di sinistro potrebbero provocare un danno superiore al miliardo di euro?

E' davvero ipotizzabile una crisi di rigetto dell'economia mondiale rispetto alle scelte dei grandi gruppi armatoriali?

Il convegno, dopo i saluti di Paolo Uggè (Confcommercio) ha visto confrontarsi in una tavola rotonda il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti, il Presidente di Assiterminal, Marco Conforti, l'amministratore delegato di Fercam, Thomas Baumgartner e Ignazio Messina, amministratore delegato della Ignazio Messina & C.

Le conclusioni sono state tracciate da Ivano Russo, Consigliere del ministro dei Trasporti.

Roma, 16-12-2015

Per ulteriori informazioni:  
Barbara Gazzalo  
348 4144780

## Portualità: In Italia solo i “piccoli giganti”?

**In Mediterraneo arrivano navi portacontainer lunghe quattro campi di calcio, ma per i porti italiani esistono scarse speranze di attrarle. I ritardi nella riforma portuale e nel Piano della logistica contribuiscono ad alimentare l'incertezza. I rischi di una bolla finanziaria incombono sull'interscambio mondiale via mare**

Roma, 16 dicembre 2015 - I porti italiani, pochi porti italiani, potranno ospitare solo navi sino a un massimo di 15, forse in casi eccezionali, 16 mila containers teu. E ciò non solo perché le infrastrutture portuali e le dimensioni dei nostri porti non consentono l'ingresso di navi lunghe quattro campi di calcio di San Siro, larghe 60 metri e con uno scafo immerso per oltre 17 metri. Questo l'identikit dei nuovi colossi da 21 mila containers.

Ma specialmente per due motivi economici di base:

1) non esiste in Italia, se non si realizza una effettiva concentrazione in pochi poli portuali, il mercato in grado di garantire il carico sufficiente ad alimentare questi giganti

2) le strategie già decise dalle grandi concentrazioni che in una corsa ormai incontrollata stanno investendo in navi giganti, non prevedono scalo in Mediterraneo se non occasionalmente a Malta, in carenza di strategie politiche italiane coerenti. Quindi le super navi provenienti dall'estremo oriente allo stato attuale scaleranno solo in Nord Europa.

Di fronte a queste indicazioni emerse con forza oggi a Roma, dai lavori del convegno voluto da Federagenti sul tema “Il confine dei giganti” e quindi sulla più traumatica rivoluzione nella storia dell'interscambio mondiale via mare, gli agenti marittimi, e più in generale l'intero cluster marittimo italiano, denunciano anche una fragilità complessiva del sistema Italia. Tutti gli interventi legislativi, regolatori e infrastrutturali del settore - ha affermato il presidente di Federagenti, Michele Pappalardo - sono fermi al palo e il paese si trova a subire passivamente scelte sulle quali non può incidere perché non può neppure contare sulla definizione di un piano logistico o su scelte precise su quali porti (e su quali sistemi infrastrutturali coerenti) potranno ambire a un ruolo sulle grandi rotte del trasporto container.

E questa incertezza risulta ancora più rischiosa visto che in un quadro di riferimento di mercato mondiale, quello in cui hanno fatto irruzione le navi giganti (oggetto di contratti di costruzione sempre più frequenti da parte delle grandi compagnie di trasporto container) che sembra navigare a vista.

Secondo quanto emerso durante il convegno sia dalle relazioni dei maggiori esperti in materia, Michele Acclaro (Università di Amburgo) e di Sergio Bologna, il mondo marittimo, e quindi anche l'interscambio mondiale che per oltre l'80% viaggia per mare, rischia una grande bolla finanziaria. La corsa al

## - segue

---

gigantismo navale, che continua a caratterizzare la strategia dei grandi gruppi che controllano il trasporto di merci in container (e quindi di tutti i principali beni di consumo), e che sono impegnati da anni a ordinare navi portacontainer sempre più grandi, ha creato un circolo vizioso che sta facendo emergere una fragilità senza precedenti storici nel mercato marittimo.

In 5 anni la flotta mondiale per il trasporto merci è cresciuta del 37%, con tassi annuali anche del 10%, a fronte di una recessione economica mondiale e di una flessione nel tasso di sviluppo anche della Cina, oltre che dei principali Stati che avrebbero dovuto alimentare il rilancio dell'economia globale. 10% annuo contro una crescita media del 2% nel Pil mondiale.

In queste cifre sono sintetizzati interrogativi inquietanti relativi alla corsa, tutt'oggi in atto, a nuove navi sempre più grandi e alle conseguenze che questa corsa genererà anche in sistemi paese, come quello italiano, che rischiano di subire non solo l'impatto drammatico dello squilibrio fra domanda e offerta, ma anche una crescente emarginazione dalle grandi rotte dell'interscambio mondiale.

In un mercato che ha cercato di ritrovare margini di redditività facendo viaggiare a velocità ridotta le navi o procedendo a fusioni e concentrazioni, la corsa al gigantismo, ovvero a navi lunghe quanto quattro campi di calcio e larghe 60 metri con una parte dello scafo immersa per oltre 17 metri, è solo apparentemente motivata dal raggiungimento di economie di scala.

Dal convegno di Roma sono emersi quindi più interrogativi che certezze:

che dimensione di investimenti saranno disposti a sopportare i porti per ospitare le navi giganti senza certezza di ritorno economico del loro investimento?

Quale sarà l'impatto di queste navi sul sistema logistico (autostrade e ferrovie) quando queste navi imbarcheranno e sbarcheranno in poche ore volumi mai visti di container?

Che rischi assicurativi potranno queste navi che - secondo quanto emerso a Roma - in caso di sinistro potrebbero provocare un danno superiore al miliardo di euro?

E' davvero ipotizzabile una crisi di rigetto dell'economia mondiale rispetto alle scelte dei grandi gruppi armatoriali?

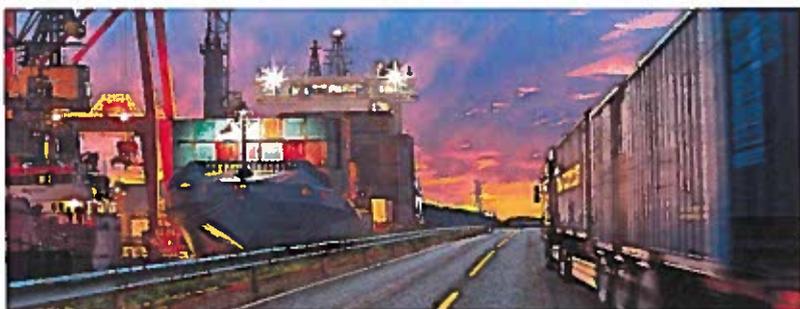
Il convegno, dopo i saluti di Paolo Uggè (Confcommercio) ha visto confrontarsi in una tavola rotonda il presidente di Assoport, Pasqualino Monti, il Presidente di Assiterminal, Marco Conforti, l'amministratore delegato di Fercam, Thomas Baumgartner e Ignazio Messina, amministratore delegato della Ignazio Messina & C.

Le conclusioni sono state tracciate da Ivano Russo, Consigliere del ministro dei Trasporti

# Informazioni Marittime

---

## Container, Federagenti: "In Italia solo piccoli giganti"



I grattacapi degli assicuratori e il destino della logistica in Italia di fronte a bestioni da oltre 15mila teu che condizioneranno, direttamente o indirettamente, il futuro del trasporto in Italia. Di questo si è discusso oggi a Roma al convegno organizzato da Federagenti **Il confine dei giganti** che, oltre ai saluti del presidente Michele Pappalardo, ha visto le relazioni di professori e analisti.

Saranno pochi i porti italiani che potranno ospitare le grandi navi portacontainer, e neanche le più grandi: fino a un massimo di 15mila, forse in casi eccezionali 16mila teu. E ciò non solo perché le infrastrutture portuali e le dimensioni dei nostri porti non consentono l'ingresso di navi da 21mila teu lunghe quattro campi di calcio di San Siro, larghe 60 metri e con uno scafo immerso per oltre 17 metri. I motivi sono due. In Italia non c'è una concentrazione di porti-container. In secondo luogo le strategie degli armatori sulle grandi portacontainer prediligono rotte Asia-Europa direttamente collegate al *northern range*, dando al Mediterraneo un ruolo di trasbordo. In altre parole, i giganti del mare non arriveranno in Italia, questo è sicuro. La questione è: quali saranno le conseguenze per la nostra economia?

### La fragilità della logistica italiana

Gli agenti marittimi, e più in generale l'intero cluster marittimo italiano, denunciano una fragilità complessiva del sistema Italia. Secondo il presidente Federagenti Michele Pappalardo non ci sono attualmente interventi legislativi, regolatori e infrastrutturali nel settore. Il paese perciò si trova a subire passivamente scelte sulle quali non può incidere perché non può contare sulla definizione di **un piano logistico** (tenendo anche conto che quello che il governo sta preparando **è in parte incostituzionale**) né su scelte precise su quali porti (e quali sistemi infrastrutturali coerenti) potranno ambire a un ruolo sulle grandi rotte del trasporto container. «La rivoluzione in atto nel mercato dei container – secondo Pappalardo – implica la messa in campo di una macchina organizzativa seria. E i tempi per costruirla sono terribilmente stretti». Questa incertezza risulta ancora più rischiosa vista la lontananza dalle coste italiane delle navi giganti, oggetto di contratti di costruzione sempre più frequenti da parte delle grandi compagnie di trasporto container. «La scelta dei grandi gruppi armatoriali ha una sua logica» secondo Pappalardo: «in un mercato dei noli che ormai da quasi dieci anni ha prua verso il basso, le economie di scala garantite da queste navi forniscono una risposta logica».

Secondo il professore Sergio Bologna il mondo marittimo, dove viaggiano il novanta per cento dei beni di consumo, rischia una grande bolla finanziaria. Negli ultimi cinque anni la flotta mondiale per il trasporto merci è cresciuta a un tasso medio del 7 per cento, a fronte di una recessione economica mondiale e di una domanda globale di beni di consumo che non supera il 6 per cento annuo. A questo si aggiunge una flessione del tasso di sviluppo della Cina. Tassi di crescita della capacità della flotta quasi a doppia cifra a fronte di una crescita media del due per cento del Pil mondiale. L'Italia rischia di subire non solo l'impatto dello squilibrio fra domanda e offerta ma anche una crescente emarginazione dalle grandi rotte dell'interscambio mondiale.

## - segue

---

### **Navi giganti inassicurabili**

Fino al 2006 era *Guangzhou Cosco* la portacontainer più grande con i suoi 9,500 teu di capacità. Nello stesso anno è seguita *Emma Maersk* da 13mila teu. Nel 2014 è arrivata *Cscl Globe* da oltre 19mila teu. All'inizio di quest'anno *Msc Oscar*, *Msc Oliver* ed *Msc Zoe*, che con 19.200 teu sono attualmente le più grandi costruite. Nel frattempo sempre quest'anno Maersk ha ordinato ai cantieri coreani Daewoo unità da oltre 20mila teu. Curiosamente, sono navi che crescono soltanto in ampiezza: Emma Maersk è lunga 397 metri, Msc Oscar 396. Navi sempre più grandi ma sempre meno cariche di merci in proporzione per via della crisi economica. Così i tassi di nolo degli spazi dove ospitare i container sono oggi più bassi del 2008, raggiungendo oggi i 1.080 dollari per teu.

Assicurare questi bestioni è molto complicato. «Mentre il valore di una *ultra large container vessel* sarebbe di 200 milioni – spiega il direttore operativo Siat Assicurazioni Alessandro Morelli – il valore del carico varierebbe tra gli 800 milioni e il miliardo con un carico all'80 per cento della capacità. Una stima che riguarderebbe solamente nave e del carico, senza prendere in considerazione la rimozione del relitto».

### **Gigantismo sintomo della finanziarizzazione dello shipping**

In un mercato che ha cercato di ritrovare margini di redditività facendo viaggiare a velocità ridotta le navi o procedendo a fusioni e concentrazioni, la corsa al gigantismo è solo apparentemente motivata dal raggiungimento di economie di scala. In realtà il corollario di incentivi statali e bancatri permette agli armatori (questo in generale da sempre, ma ancor di più oggi) di costruire a prezzi molto bassi. Risiede più qui la corsa al gigantismo piuttosto che in un generico "ottimismo" di facciata sul futuro del mercato. «La finanza dello shipping – spiega Bologna – assomiglia al settore immobiliare. Le banche hanno elargito generosamente crediti alla costruzione di navi perché avevano in garanzia un bene materiale, la nave. A questo si aggiungono, come fattore distorsivo del mercato, i generosi sussidi pubblici forniti alla cantieristica del Far East. Sono state costruite navi dotate dei dispositivi più sofisticati e vendute a prezzi stracciati». Lo shipping si è finanziarizzato, e non è una bella notizia. «La nave – spiega Bologna – è sempre meno uno strumento del commercio mondiale e sempre più un puro asset finanziario. Le banche esposte nel credito all'armamento cedono i loro *non performing loans* a cosiddetti "fondi avvoltoio" che s'impadroniscono di beni già svalutati e li cedono sul mercato dell'usato».

Cosa succederà quando queste navi imbarcheranno e sbarcheranno in poche ore volumi mai visti di container?

### **Le opportunità del gigantismo**

Le economie di scala, come osserva il professore Acciario, è tale solo se anche le infrastrutture a terra siano altrettanto "giganti", «altrimenti si parla di economia di densità, che sono già esaurite». Acciario non vede nel gigantismo il colpo di grazia alla singhiozzante logistica italiana, piuttosto rappresenta un'altra opportunità. «Se da una parte è vero che gli scali italiani non hanno la rendita di posizione di Amburgo o Rotterdam – spiega Acciario -, è vero che anche la dotazione infrastrutturale a mare di alcuni dei nostri porti, Vado e Trieste per esempio e la posizione di porti del Nord Tirreno e Adriatico, non ha nulla da invidiare ai porti del Nord Europa. Il gigantismo potrebbe essere l'incantesimo del pifferaio magico necessario a risolvere alcuni problemi del sistema portuale italiano, perché l'utilizzo di queste navi potrebbe favorire l'emergere di nuovi hubs». Per esempio riprendendo il transhipment, anche se, di fronte a questi colossi i porti di trasbordo non dovrebbero essere più "puri" ma svilupparsi anche in altre attività. «Come stanno facendo Tangeri e Port Said – conclude Acciario -, sviluppando nuove attività logistiche nel tentativo di consolidare la loro posizione di porto di adduzione».

Il convegno, dopo i saluti di Paolo Uggè (Confcommercio) ha visto confrontarsi in una tavola rotonda il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti, il presidente di Assiterminal, Marco Conforti, l'amministratore delegato di Fercam, Thomas Baumgartner e Ignazio Messina, amministratore delegato della Ignazio Messina & C. Le conclusioni sono state tracciate dal dirigente del ministero dei Trasporti Ivano Russo.

## Federagenti: «Italia è ancora ferma al palo»

ROMA. «Nel Mediterraneo arrivano navi portacontainer lunghe quattro campi di calcio, ma nei porti italiani esistono scarse speranze di attrarle. I ritardi nella riforma portuale e nel Piano della logistica contribuiscono ad alimentare l'incertezza».

L'allarme è stato lanciato a Roma, nel corso dei lavori del convegno di Federagenti sul tema «Il confine dei giganti». «Tutti gli interventi legislativi, regolatori e infrastrutturali del settore», ha spiegato il presidente di Federagenti, Michele Pappalardo, «sono fermi al palo e il paese si trova a subire passivamente scelte sulle quali non può incidere perché non può neppure contare sulla definizione di un piano logistico o su scelte precise su quali porti».

**Porti, Delrio: «Avanti con la riforma»**  
Il ministro «A settore della Consob non tocca il decreto sulla governance»

**A SINISTRA**  
Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Delrio, durante una visita ai porti di Genova.

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Delrio, ha annunciato che il decreto sulla governance del settore portuale non toccherà il settore della Consob. Delrio ha sottolineato che il governo è impegnato a superare le incertezze e a promuovere lo sviluppo del settore portuale italiano.

Settore	Indicatore	Valore
Industria	Indice di produzione	101,2
	Indice di occupazione	102,5
	Indice di fatturato	103,8
	Indice di profitto	104,1
	Indice di ricerca e sviluppo	105,3
	Indice di innovazione	106,7
	Indice di sostenibilità	107,9
	Indice di resilienza	108,2
	Indice di competitività	109,5
	Indice di crescita	110,8
Servizi	Indice di produzione	102,1
	Indice di occupazione	103,4
	Indice di fatturato	104,7
	Indice di profitto	105,0
	Indice di ricerca e sviluppo	106,2
	Indice di innovazione	107,5
	Indice di sostenibilità	108,8
	Indice di resilienza	109,1
	Indice di competitività	110,4
	Indice di crescita	111,7
Agricoltura	Indice di produzione	103,0
	Indice di occupazione	104,3
	Indice di fatturato	105,6
	Indice di profitto	105,9
	Indice di ricerca e sviluppo	107,1
	Indice di innovazione	108,4
	Indice di sostenibilità	109,7
	Indice di resilienza	110,0
	Indice di competitività	111,3
	Indice di crescita	112,6

## Porti area Med fuori dalle rotte delle mega navi container

Federagenti: Italia rischia esclusione da interscambio mondiale

16 dicembre, 18:11



(ANSA) - GENOVA, 16 DIC - La corsa al gigantismo navale dei grandi gruppi che controllano il trasporto mondiale di merci in container, e quindi di tutti i principali beni di consumo, sta facendo emergere una fragilità senza precedenti storici nel sistema portuale del Mediterraneo, che rischia di rimanere escluso dalle grandi rotte internazionali dell'interscambio commerciale. Se ne è discusso oggi a Roma, durante il convegno organizzato da Federagenti presso la sede della Confcommercio, sul tema "Il confine dei giganti" durante il quale gli agenti marittimi e l'intero cluster marittimo italiano hanno evidenziato anche la sostanziale debolezza dei porti italiani e l'incapacità infrastrutturale di attrarre i nuovi colossi che possono arrivare a 60 metri di larghezza con uno scafo immerso per oltre 17 metri. Attualmente le navi giganti provenienti dall'estremo oriente non prevedono lo scalo in Mediterraneo, se non occasionalmente a Malta, ma fanno rotta principalmente negli scali del Nord Europa. "Tutti gli interventi legislativi, regolatori e infrastrutturali del settore - ha affermato il presidente di Federagenti, Michele Pappalardo - sono fermi al palo e il paese si trova a subire passivamente scelte sulle quali non può incidere perché non può neppure contare sulla definizione di un piano logistico o su scelte precise su quali porti potranno ambire a un ruolo sulle grandi rotte del trasporto container".

Secondo i maggiori esperti in materia, Michele Acciaro (Università di Amburgo) e Sergio Bologna, il mondo marittimo, e quindi anche l'interscambio mondiale che per oltre l'80% viaggia per mare, rischia una grande bolla finanziaria. In 5 anni la flotta mondiale per il trasporto merci è cresciuta del 37%, con tassi annuali anche del 10%, a fronte di una recessione economica mondiale. I sistemi portuali di molti paesi, tra questi anche l'Italia, rischiano quindi di subire non solo le conseguenze dello squilibrio fra domanda e offerta, ma anche una crescente emarginazione dalle grandi rotte dell'interscambio mondiale.

Al convegno hanno partecipato, tra gli altri, il presidente di Assoporti Pasqualino Monti, e Ivano Russo, consigliere del ministro Graziano Delrio.

## Mega navi, l'Italia è fuori rotta

Pochi porti italiani potranno ospitare solo navi sino a un massimo di 15, forse in casi eccezionali, 16 mila teu. E non le mega unità da 21 mila teu. I motivi sono specialmente due: il primo è perché non esiste in Italia, se non si realizza una effettiva concentrazione in pochi poli portuali, un mercato in grado di garantire carico sufficiente ad alimentare questi giganti e poi perché le strategie già decise dalle grandi concentrazioni armatoriali non prevedono scali nel Mediterraneo se non occasionalmente a Malta. Quindi le super navi provenienti dall'Oriente, allo stato attuale, scalano solo in Nord Europa. Di fronte a queste indicazioni emerse con forza a Roma, dai lavori del convegno voluto da Federagenti sul tema Il confine dei giganti, gli agenti marittimi denunciano anche una fragilità complessiva del sistema Italia. «Tutti gli interventi legislativi, regolatori e infrastrutturali del settore - ha affermato il presidente di Federagenti, Michele Pappalardo - sono fermi al palo e il Paese si trova a subire passivamente scelte sulle quali non può incidere perché non può neppure contare sulla definizione di un piano logistico o su scelte precise su quali porti potranno ambire a un ruolo sulle grandi rotte del trasporto container». Secondo quanto emerso durante il convegno organizzato a Roma da Federagenti, sia dalle relazioni dei maggiori esperti in materia, Michele Acciario (Università di Amburgo) e di Sergio Bologna, il mondo marittimo, e quindi anche l'interscambio mondiale che per oltre l'80% viaggia per mare, rischia una grande bolla finanziaria. La corsa al gigantismo navale, che continua a caratterizzare la strategia dei grandi gruppi che controllano il trasporto di merci in container (e quindi di tutti i principali beni di consumo), e che sono impegnati da anni a ordinare navi portacontainer sempre più grandi, ha creato un circolo vizioso che sta facendo emergere una fragilità senza precedenti stonchi nel mercato marittimo. In cinque anni la flotta mondiale per il trasporto merci è cresciuta del 37%, con tassi annuali anche del 10%, a fronte di una recessione economica mondiale e di una flessione nel tasso di sviluppo anche della Cina, oltre che dei principali Stati che avrebbero dovuto alimentare il rilancio dell'economia globale. 10% annuo contro una crescita media del 2% nel Pil mondiale. In queste cifre sono sintetizzati interrogativi inquietanti relativi alla corsa, tutt'oggi in atto, a nuove navi sempre più grandi e alle conseguenze che questa corsa genererà anche in sistemi paese, come quello italiano, che rischiano di subire non solo l'impatto drammatico dello squilibrio fra domanda e offerta, ma anche una crescente emarginazione dalle grandi rotte dell'interscambio mondiale. In un mercato che ha cercato di ritrovare margini di redditività facendo viaggiare a velocità ridotta le navi o procedendo a fusioni e

**L'AVVISATORE MARITTIMO**  
Mega navi, l'Italia è fuori rotta  
Pappalardo: «Nessun intervento previsto e rinvio a fermi al palo»  
Yacht, imbarco eccezionale a Genova  
Attorno a "Avvisatore Marittimo"  
FINANZIARIA  
Dicas Shipping  
Premiato "Necessari gli sceriffi del mare"  
Gli operatori inglesi...

## - segue

---

concentrazioni, la corsa al gigantismo, ovvero a navi lunghe quanto quattro campi di calcio e larghe 60 metri con una parte dello scafo immersa per oltre 17 metri, è solo apparentemente motivata dal raggiungimento di economie di scala. Dall'incontro di Roma sono emersi quindi più interrogativi che certezze. Il convegno, dopo i saluti di Paolo Uggè (Confcommercio) ha visto confrontarsi in una tavola rotonda il presidente di Assoport, Pasqualino Monti, il presidente di Assiterminal, Marco Conforti, l'amministratore delegato di Fercam, Thomas Baumgartner e Ignazio Messina, amministratore delegato della Ignazio Messina & C. Alfio Sassaroli

Marittima. Federagenti in allarme

## Porti inaccessibili per le maxi-navi porta container

ROMA I porti italiani, quei pochi che hanno i fondali abbastanza profondi per le grandi navi, potranno ospitare unità portacontainer con capacità sino a un massimo di 15-16mila teu (container da 20 piedi).

Mentre non saranno in grado di accogliere quelle di ultima generazione, da 18-19mila teu e quelle previste in futuro, da 21-22mila. È quanto emerso nel corso del meeting nazionale di Federagenti (l'associazione degli agenti marittimi), ieri a Roma.

L'allarme è doppio: uno di livello nazionale, l'altro sul piano mondiale. Il primo è stato lanciato dal presidente di Federagenti, Michele Pappalardo, il quale ha sottolineato la fragilità complessiva, per quanto riguarda il versante marittimo, del sistema Italia. «Tutti gli interventi legislativi, regolatori e infrastrutturali del settore - ha affermato - sono fermi al palo e il Paese subisce decisioni sulle quali non può incidere, perché non ci sono un piano logistico o scelte precise su quali porti avranno un ruolo sulle grandi rotte del trasporto container».

Il tutto, e si arriva al secondo allarme, in un quadro di riferimento di mercato mondiale, dove gli ordini di navi giganti sono sempre più frequenti da parte delle grandi compagnie e gli operatori rischiano di essere vittima di una grande bolla speculativa, determinata dal massiccio ingresso della finanza nello **shipping**. Sergio Bologna, esperto di logistica, ha spiegato che l'Italia potrà ospitare solo navi da 15-16mila teu non tanto per problemi di infrastrutture quanto per due motivi economici. Il primo è che «non esiste, se non si realizza una effettiva concentrazione in pochi poli portuali, il mercato in grado di garantire il carico sufficiente ad alimentare» i giganti del mare.

L'altro motivo è che le strategie già decise dalle grandi compagnie che stanno investendo in mega navi «non prevedono scalo in Mediterraneo se non occasionalmente a Malta, in carenza di strategie politiche italiane coerenti». Si privilegia il Nord Europa. Per Bologna «la finanza dello **shipping** somiglia all'immobiliare; si è creata una bolla, che ha causato il fallimento di centinaia di fondi e messo in gravi difficoltà istituti come Hsh Nordbank, Royal Bank of Scotland, Commerzbank. A questo si aggiungano i sussidi pubblici forniti alla cantieristica del Far East. La corsa al gigantismo navale non si arresta: le vecchie istituzioni creditizie, in crisi, sono state rimpiazzate dal private equity, da banche pubbliche cinesi, dalla finanza islamica o da fondi sovrani di Paesi che hanno interesse a finanziare la loro cantieristica».

Oggi sta emergendo la «resistenza al gigantismo navale da parte di componenti essenziali della supply



## - segue

---

chain: caricatori e operatori logistici». Inoltre, secondo Michele Acciaro della Kuhne logistics university di Amburgo, «l'ingresso in servizio di queste mega-ships aumenta l'overcapacity, imponendo una riduzione dei noli. È una sorta di dilemma del prigioniero: perseguire l'interesse individuale comporta uno svantaggio collettivo e le scelte dettate dalle logiche del profitto (o dalla sopravvivenza) di alcuni si rivelano funeste» per quasi tutti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

*RAOUL DE FORCADE*