



INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (The Medi Telegraph, La Repubblica, La Nazione)

Dai Porti:

Venezia:

- **"...La navigabilità del Po da Cremona al Mare..."**
(la Gazzetta Marittima)

Savona:

- **"...Online il bilancio di sostenibilità 2014 ..."** (Ferpress)
(vedi allegato)

Genova:

- **"...Toti, destagionalizzazione turismo con MSC..."** (Ferpress)
- **"...Manovre ferroviarie , Gavio studia il dossier FuoriMuro..."**
(Il Secolo XIX)
- **"...Nautico-bis, a fiera Milano regia del salone alternativo..."** (The Medi Telegraph)
- **"...Traghetti: Nizza sfida Genova..."** (The Medi Telegraph)

La Spezia:

- **"...Forcieri in pressing su Toti..."** (The Medi Telegraph)

Livorno:

- **"...Livorno punta ad essere un gateway verso l'Europa..."**
(L'Informatore Navale)
- **"...Porte vinciane a Pisa sull'Incile..."** (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

- **"...La Corte dei Conti indaga sull'AP..."** (The Medi Telegraph, Larepubblica.it, Civonline)
- **"...Seport, c'è l'ok alla concessione..."** (Civonline)

Napoli:

- **"...Comitato Portuale: rinviata la seduta per mancanza del numero legale..."** (L'Informatore Navale)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 19, 20 e 21/12/2015



ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Gioia Tauro:

"...Sarà porta dell'Italia sul Mediterraneo..."

(The Medi Telegraph, Ansa)

Augusta:

"...l'accordo con la Romania..." (Giornale di Sicilia)

Focus:

- **Shipping** (Il Secolo XIX, L'Avvisatore Marittimo)

Allegato: "Bilancio di stabilità 2014 AP Savona"

Altre notizie di Shipping e Logistica

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter — Realise

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List



Riforma P.A., primi decreti in arrivo mercoledì

Roma - Forse nel primo pacchetto che il Cdm potrebbe approvare la settimana prossima, anche il decreto governance sui porti.

Roma - Il primo pacchetto di decreti attuativi della riforma P.A., atteso da settembre, potrebbe fare il suo ingresso nel prossimo Cdm. **Mercoledì 23 dicembre è tra le date possibili. L'accorpamento della forestale e la stretta sulle partecipare pubbliche, con tanto di giro di vite sugli stipendi dei manager, sono tra i provvedimenti più attesi.** Più volte annunciati dallo stesso ministro Marianna Madia tra i decreti apripista quello sulla cittadinanza digitale e sulla trasparenza. Nel pacchetto potrebbe esserci anche il decreto sulla governance dei porti.

LA RIFORMA

Porti, i decreti convincono la Liguria

MASSIMO MINELLA

Si riparte da un decreto, che è poi un pezzo della riforma, anche se politicamente forse il più significativo. Il via libera alla nuova versione del decreto di riforma della governance delle autorità arriverà con ogni probabilità nella versione raccontata ieri da Repubblica: intesa fra governo e Regione per la scelta del presidente; durata del mandato di quattro anni, con possibile rielezione. Ma la sfida, adesso, si sposta sui contenuti. Perché da qui biso-

gna impostare la vera riforma. Da questo punto di vista, il lavoro del ministro dei Trasporti Graziano Delrio potrebbe avere il suo primo, fondamentale passaggio già alla fine di gennaio. Nella seduta del 22 o in quella del 28, infatti, il consiglio dei ministri potrebbe esaminare tutti i decreti attuativi della legge di riforma della Pubblica Amministrazione firmata dal ministro Marianna Madia. E all'interno di questo sostanzioso pacchetto, una parte significativa arriverà dal porto.

» REGIE A PAGINA 5

Il decreto sui porti Dopo l'intesa la Regione vuole l'autonomia

Rixi: "Il nuovo testo per noi è un punto di partenza, dobbiamo trattenere qui i soldi per le opere"



IPUNTI

LA NOMINA
Il primo punto è scelto dal ministro d'intesa con la Regione

IL MANDATO
Il presidente è scelto dal ministro d'intesa con la Regione

IL SISTEMA
Il sistema dura in carica 4 anni e può essere rieletto

"Trattenendo qui una piccola parte di Iva e accise si potrebbe costruire la nuova diga"

DALLA PRIMA DI CRONACA
MASSIMO MINELLA

La nuova versione del decreto di riforma della governance dei porti, per la Regione è un punto di partenza. Rispetto alla prima versione, che per il presidente dell'autorità di sistema affidava la scelta al ministro, "sentita" la Regione, ora il percorso si completa con una "intesa" fra i due soggetti. Era stata la Consulta a intervenire sulla materia, accogliendo il ricorso della Regione Campania che aveva contestato la sua esclusione dal piano strategico della portualità e della logistica. Per evitare situazioni conflittuali, che avrebbero soltanto allungato i tempi d'arrivo della riforma, il ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ha giocato d'anticipo, inserendo nella nuo-

va versione del decreto l'intesa della Regione per la definizione della leadership. Dovrebbe essere questa la versione definitiva, che già avrebbe avuto l'assenso di Palazzo Chigi e dei vari ministeri competenti sulla materia (oltre ai trasporti, l'Economia e la Pubblica Amministrazione), e che rispetto al primo testo riporta a quattro anni la durata del mandato del presidente, rimpicciabile una sola volta.

«Riteniamo comunque necessario un confronto in conferenza Stat Regioni su una materia come quella della portualità — commenta l'assessore regionale allo Sviluppo Economico e ai Porti Edoardo Rixi — L'intesa della Regione sulla nomina del presidente a noi era parsa doverosa ancor prima che si pronunciasse la Consulta. Ma questo non chiude certo l'argomento, anzi per noi rappresenta soltan-

to un punto di partenza». Per Rixi, infatti, un vero e proprio confronto con il ministero e, più in generale, con il governo sui temi della portualità deve ancora partire. «Noi abbiamo una strategia ben definita con Piemonte e Lombardia che punta a intercettare da subito i traffici della Svizzera — spiega — La nostra visione va oltre quella del piano della logistica e quindi vogliamo aprire un confronto con il ministro Delrio sui temi dell'arco alpino. Consideriamo il decreto quindi il punto di partenza per tornare a parlare di portualità e attendiamo di poter aprire una discussione all'interno della quale comprenderemo tutto lo spettro portuale della Liguria».

La vera battaglia da vincere, è però per l'assessore regionale quella dell'autonomia finanziaria. «Dobbiamo tornare a mettere al centro della discussione il

tema di quanto riusciamo a trattenere qui come Iva e accise — spiega — Basterebbero pochi punti percentuali per realizzare le grandi opere di cui il porto ha bisogno. Un esempio? La nuova diga foranea, che il porto potrebbe pagare con l'autonomia finanziaria se questa fosse realmente in grado di farci compiere un balzo in avanti sui flussi di traffico. Su questo vogliamo confrontarci, parlando anche di infrastrutture, il terzo valico, che vogliamo possa beneficiare dei finanziamenti europei, ma anche la Pontremolese, per dare alla Spezia gli strumenti adatti a far correre la merce sul corridoio Tirreno-Brennero. A febbraio, intanto, con Piemonte e Lombardia terremo il prossimo incontro a tre sulle infrastrutture, a Novara, che è sul corridoio Reno-Alpi».

segue a pag. 5

I TAGLI DEL GOVERNO

Una sola Port Authority sulla costa ligure-toscana

NEL BAILAMME che coinvolge le **Autorità Portuali** sta per saltare la riforma del ministro per le Infrastrutture e attività del mare Delrio che prevede 14 Port Authority delle attuali 24. Il premier Matteo Renzi, sembra, che abbia dato un' altra «sforbiciata» per sfoltire ulteriormente il numero delle **Autorità**. Nella fascia tirrenica saranno accorpate in un unico ente da Savona sino a Piombino. Pertanto, il porto carrarese non finirà a La Spezia ma nel grosso «carrozzone» che il governo si accinge a fare con cinque, al massimo sette, autorità portuali. Nel dispositivo del ministro Delrio erano previsti gli accorpamenti di Genova e Savona, Spezia si accollava Carrara e Livorno Piombino. Al sud Palermo e Gioia Tauro rimanevano sede di **Autorità**, così come Ravenna, Ancona, Venezia e Trieste. Adesso, sembra che salta tutto con la nuova riforma più stretta, oggetto di dibattito per dividersi tra le forze politiche la «torta», per cui, sarà alquanto problematico concludere accordi entro quest' anno, anche perché, «una sentenza della Corte costituzionale stabilisce che le Regioni non possono restare escluse dalle decisioni sulla governance dei porti e i piani regolatori. Comunque, l' ipotesi Delrio rimane sul tavolo.

Intanto è stata salutata con interesse dagli operatori portuali l' arrivo del gruppo Grandi che ha ottenuto la seconda concessione per operare sui moli. Traghetto ro-ro (camion e rimorchi) per collegare Marina con Olbia. Una situazione che porterebbe benefici al porto in termini di movimentazione anche se le decisioni del governo farebbero sparire l' **Autorità** portuale e la sua autonomia.

Gianfranco Baccicalupi.

LA NATIONE 12 dicembre 2015

L'ECONOMIA DEL MARE

Il Comune sanziona Nca sui manufatti realizzati
Mancò l'impresa che doveva certificare i lavori effettuati in cantiere



Una sola Port Authority sulla costa ligure-toscana

Il governo si accinge a fare con cinque, al massimo sette, autorità portuali. Nel dispositivo del ministro Delrio erano previsti gli accorpamenti di Genova e Savona, Spezia si accollava Carrara e Livorno Piombino. Al sud Palermo e Gioia Tauro rimanevano sede di Autorità, così come Ravenna, Ancona, Venezia e Trieste. Adesso, sembra che salta tutto con la nuova riforma più stretta, oggetto di dibattito per dividersi tra le forze politiche la «torta», per cui, sarà alquanto problematico concludere accordi entro quest' anno, anche perché, «una sentenza della Corte costituzionale stabilisce che le Regioni non possono restare escluse dalle decisioni sulla governance dei porti e i piani regolatori. Comunque, l' ipotesi Delrio rimane sul tavolo.

CRONACA CARRARA 19

LAUREA
 Un candidato ammesso alla laurea in medicina a Carrara, dopo aver superato l'esame di ammissione.

LA SPERANZA
 Un giovane di Carrara, dopo aver superato l'esame di ammissione, si prepara per la laurea.

PRINCIPALI TITOLI DELLA SETTIMANA

Coli maguri degli scolari della Giromini

Uno stile fatto di eleganza



La Gazzetta Marittima

La navigabilità del Po da Cremona al mare

L'Unioncamere del Veneto spinge per fondali di 3,5 metri da garantire tutto l'anno



VENEZIA – Rendere navigabile il fiume Po tutto l'anno con un impatto positivo non solo sull'intero contesto economico, ma anche sulle popolazioni dei territori coinvolti in termini di riduzione di traffico, di rischio incidenti e di abbassamento del livello di CO2. Il sistema navigabile del fiume Po e dei canali collegati rientra tra le Reti strategiche europee (Reti CORE) nel corridoio Mediterraneo e il suo sviluppo fa parte delle Linee Guida TEN-T (Trans European Network of Transport). Da qui il progetto 365 Po River System. Studio per lo sviluppo della navigabilità del fiume Po da Cremona al Mare Adriatico condotto da AIPo (Agenzia Interregionale per il fiume Po) in collaborazione con Unioncamere del Veneto e presentato stamattina a Marghera.

Il progetto, con un budget totale di due milioni di euro finanziati per metà dall'Unione Europea e per metà dalle quattro Regioni Veneto, Piemonte, Lombardia ed Emilia Romagna e fondi AIPo, punta a rendere il Po navigabile 365 all'anno con 3,50 metri di fondale (l'attuale assetto non garantisce mediamente la navigabilità commerciale dell'intero tratto per circa due mesi) e ha preso in considerazione tre soluzioni complementari:

- Regimazione: prevede la costruzione di cinque traverse, con annessi impianti per la produzione di energia idroelettrica, tra Cremona e le Province di Rovigo e Ferrara. Con un innalzamento del livello idrico è la soluzione definitiva per garantire la navigabilità commerciale tutto l'anno e risolvere problemi riguardanti l'assetto morfologico del fiume. Costo 2,5 miliardi di euro;
- Sistemazione a corrente libera con cui estendere ed integrare al tratto del Po, da foce Mincio al Mare Adriatico, il progetto di sistemazione già svolto sul tratto Cremona-Foce Mincio agendo su pennelli e curve di navigazione più critiche. Costo 600 milioni di euro;
- Soluzione mista: solo tre traverse e la sistemazione a corrente libera del restante tratto al fine di consentire il transito per tutto l'anno, fino al porto di Cremona, per le chiatte di trasporto merci V classe Europea CEMT. Costo 1,8 miliardi di euro.

La navigabilità del fiume Po tutto l'anno avrebbe un importante impatto economico sul sistema produttivo veneto. Secondo elaborazioni del Centro Studi di Unioncamere del Veneto, il territorio coinvolto dalle vie d'acque interne produce il 5,2% del valore aggiunto italiano, è sede del 10,1% delle imprese attive italiane e genera il 7,8% delle esportazioni del Paese.

Una parte degli studi ha poi riguardato gli impatti ambientali e socio economici. Secondo l'Organizzazione marittima internazionale, una chiatta da 1.350 tonnellate equivale a 50 Tir o 67 carri ferroviari. Questa chiatta con 5 litri di gasolio percorre 500 km, mentre un Tir con 5 litri di gasolio ne percorre solo 100. In sintesi, una chiatta per ogni giorno di funzionamento evita 1,8 kg di polveri sottili, 10,8 kg di idrocarburi incombusti e 8 tonnellate di anidride carbonica.

«Gli studi condotti sono di grande interesse per il settore economico e commerciale del Veneto – sottolinea Gian Angelo Bellati, segretario generale Unioncamere del Veneto -. Mettere a disposizione delle imprese dislocate lungo l'asse fluviale un modo alternativo di trasporto merci significherebbe avviare un processo intermodale in linea con le politiche europee in materia di trasporti, collegando in questo modo una delle zone con più grande densità industriale d'Europa ai porti commerciali dell'Adriatico e Mediterraneo, con effetti molto positivi per l'export delle province situate lungo l'asse fluviale».

«La Regione del Veneto – spiega l'assessore regionale ai Lavori Pubblici, Infrastrutture e Trasporti Elisa De Berti – è direttamente impegnata nel completamento del sistema idroviario Padano Veneto, nonché nella risoluzione dei colli di bottiglia infrastrutturali ancora presenti. La navigabilità del Po per l'intero arco dell'anno rappresenta un'opportunità di sviluppo per la navigazione fluvio-marittima che potrà garantire una maggiore competitività ai sistemi portuali dell'alto Adriatico».

- segue

«Gli altri progetti che riguardano la navigabilità del fiume Po, come lo studio di fattibilità del nuovo canale Milano Cremona e i lavori in corso sulla conca di navigazione di Isola Serafini, sono tasselli importanti – dice Mario Borgatti, presidente Unione Navigazione Interna Italiana – che si aggiungono alle ottime prospettive future per la navigazione fluvio-marittima che sta evolvendo in maniera concreta grazie ai contatti che UNII sta avendo col ministero delle Infrastrutture e la segreteria del ministro Graziano Delrio».

«Lo scopo primario del progetto è consentire una stabilizzazione dell'assetto del Po per non creare problemi al trasporto solido nell'area del Delta – evidenzia Marcello Moretti, responsabile Area Tecnica AIPo Navigazione Lombarda. Riteniamo che una delle ipotesi proposte dal progetto debba essere scelta in quanto lo stato attuale di salute del fiume versa in condizioni non accettabili dal punto di vista morfologico e di trasporto, non consentendo di attirare investimenti nel settore della mobilità e rendendo difficile il reperimento dei finanziamenti che la Commissione Europea mette a disposizione».

«Della navigabilità del fiume Po si discute da molto tempo – ricorda Antonello Contiero, presidente dell'Interporto di Rovigo – e questo progetto ha molteplici valenze. C'è l'aspetto ambientale, oggi quanto mai attuale dopo la COP21 di Parigi e il protocollo di Kyoto che, entro il 2020, impone un abbattimento delle emissioni di CO2 nell'atmosfera. Poi c'è l'aspetto economico perché pulendo i fondali potremmo garantire la navigazione del fiume 365 giorni all'anno a bettoline da 1.500-2.000 tonnellate».

AP Savona: online il Bilancio di sostenibilità 2014. Novità e prospettive per il porto

Author : red

Date : 18 dicembre 2015



(FERPRESS) - Savona, 18 DIC - L'Autorità portuale di Savona ha pubblicato il "Bilancio di sostenibilità. Novità e prospettive per il porto e il territorio": cos'è il Porto di Savona-Vado, quello che fa e le strategie future.

Un documento di comunicazione accessibile a tutti che va nell'ottica di aprire il Porto ai cittadini che vogliano consultarlo e conoscere meglio tutte le attività che vengono svolte e un mezzo per gli addetti ai lavori per veder riconosciuto il proprio lavoro.

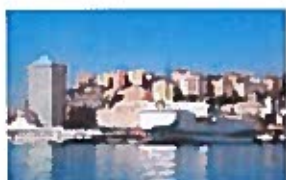
Suddiviso in capitoli, con molte fotografie per meglio orientare il lettore, nell'ultima edizione è stata data attenzione particolare alla sezione dedicata all'Ambiente.

Visualizza il documento [Bilancio di sostenibilità 2014](#).

Genova: Toti, destagionalizzazione turismo con MSC occasione che il Porto non può perdere

Author : com

Date : 18 dicembre 2015



(FERPRESS) - Genova, 18 DIC - "Le navi da crociera Msc nel biennio 2016-2017 raddoppieranno i passaggi nel porto di Genova durante l'inverno dai due attuali a quattro, la destagionalizzazione del turismo è un'occasione che non possiamo lasciar perdere". Questo il commento in una nota del presidente della Regione Liguria Giovanni Toti dopo l'incontro con i dirigenti di Msc Crociere.

"Fino a qualche anno fa a Genova non c'erano navi da crociera durante i mesi invernali, oggi ce ne sono due alla settimana e presto aumenteranno. Non possiamo lasciarci scappare la destagionalizzazione del turismo soprattutto perché oggi, e lo dico senza alcun compiacimento, anche se ne discende un vantaggio competitivo per la Liguria, alcuni mercati si sono chiusi per le crisi internazionali e il terrorismo".



"Sarà un Natale più attento alle gite nelle grandi capitali europee dopo i fatti di Parigi, così come restano chiusi i mercati del Mar Rosso e del Nord Africa per le crisi geopolitiche in corso, un posto come la Liguria con un clima mite, un'offerta integrata tra mare-cultura enogastronomia, è vincente".

SOCI IN DISACCORDO. MARTEDÌ NUOVA RIUNIONE

Manovre ferroviarie, Gavio studia il dossier FuoriMuro

Il gruppo piemontese punterebbe al controllo dell'azienda

GENOVA. Due "conducenti" per i treni di Fuori Muro sono troppi. Ed è per questo che il duello tra i due soci che detengono pari quote, Beniamino Gavio e Guido Porta, potrebbe essere arrivato all'atto finale.

La società delle manovre ferroviarie è appesa ad un filo: il servizio è sotto tiro, i costi sono alti - per alcuni fuori mercato - e i lavoratori sono preoccupati. Il gruppo Gavio è azionista attraverso la Terminal Rivalta Scrivia con il 50% delle quote della società e ha lo stesso peso dell'altro socio, Guido Porta, che di FuoriMuro è anche presidente e controlla l'altra metà di Fuori Muro con InRail (25%) e Tenor (25%). Ora i due soci sono in totale disaccordo sulla gestione delle manovre del porto di Genova e la situazione rischia di andare fuori controllo. Di fronte ad un quadro complicato, trapela dagli ambienti sindacali, Gavio si sarebbe detto disponibile a rilevare le quote di InRail e Tenor, quando invece, solo fino a qualche mese fa, pareva proprio il contrario, e cioè che fosse Porta a un passo dal 100% della società.

All'imprenditore logistico di Alessandria non dispiacerebbe poter disporre di tutta FuoriMuro, magari per sviluppare sinergie con Savona e con il polo di Novara. «Qualche mese fa - spiega Rino Canavese, manager del gruppo Gavio e membro del cda di Terminal Rivalta Scrivia - abbiamo deliberato di cedere le nostre quote.

Non credo che le condizioni siano cambiate. In un'ottica però di unione tra i porti di Genova e Savona, mi pare si possa pensare a una maggiore sinergia». Nei giorni scorsi alcuni operatori genovesi hanno denunciato a Palazzo San Giorgio ritardi e disagi sulla gestione dei treni.

L'azienda si è giustificata dichiarando che il 30% del personale si è messo in malattia, mentre i rappresentanti dei lavoratori hanno riferito che i problemi sono dovuti a una mancanza di organizzazione del lavoro. «L'ambiguità dei soci - dice Enrico Poggi della Filt Cgil Liguria - crea una situazione di forte incertezza. Con i lavori sullo snodo di San Benigno e grazie alla crescita del terminal Psa di Genova, il trasporto su ferro ha la possibilità di crescere notevolmente, ma senza una seria programmazione rischiamo di perdere opportunità di sviluppo».

Per il momento l'Autorità portuale, che ha affidato a Guido Porta la gestione delle manovre in porto per i

prossimi 5 anni, non è intervenuta dopo le proteste di agenti marittimi e spedizionieri, se non convocando un tavolo di confronto che si è tenuto nei giorni scorsi, presieduto dal segretario generale Giambattista D'Aste. Domani ci dovrebbe essere un secondo round, con un'altra riunione. Oltre allo stallo societario, lo scoglio che preoccupa il gruppo Gavio è dato anche dalla clausola sociale che ha salvato i 106 lavoratori. «Quello è uno scoglio serio - confida una fonte del gruppo piemontese - il costo delle manovre a Genova si aggira sui 700 euro, mentre a Novara è 300. Così rischia di non stare in piedi». E le manovre a Genova rischiano di finire sul binario morto.

economia&marittimo

«Lo shipping è a corto di fiducia»

Nel terzo trimestre indice in calo P&G, pesantissimi manager, stabili gli arrivi

5,6
crescita
della
produzione
nel
terzo
trimestre
rispetto
al
secondo

-5%
crescita
della
produzione
nel
terzo
trimestre
rispetto
al
secondo

5,6
crescita
della
produzione
nel
terzo
trimestre
rispetto
al
secondo

-5%
crescita
della
produzione
nel
terzo
trimestre
rispetto
al
secondo

Manovre ferroviarie, Gavio studia il dossier FuoriMuro

Il gruppo piemontese punterebbe al controllo dell'azienda

ARABENTI

Saverio Chiodoni e Nappo, due soci



Nautico-bis, a Fiera Milano la regia del salone alternativo / IL COLLOQUIO

Genova - Esposizioni a Genova e nel Tigullio. Si parte nella primavera del 2017. Tacoli: «In Confindustria entro marzo. Nautica Italiana avrà 100 soci nel 2016».

Genova - Manca solo l'ufficialità, ma ormai la partita pare chiusa. **Nautica Italiana, a partire dalla primavera del 2017, porterà un nuovo salone in Liguria**, con barche esposte a Genova (Porto Antico più zona Foce) e nel Tigullio, e la manifestazione sarà organizzata da **Fiera di Milano**. «Dopo il successo di Expo 2015 **non potremmo chiedere di meglio**», anticipa al *Secolo XIX/The MediTelegraph* **Lamberto Tacoli**, *presidente dell'associazione nata per volontà di alcuni marchi usciti recentemente da Ucina. «Nei giorni scorsi abbiamo parlato con il governatore Toti - prosegue il manager del gruppo Ferretti - ed è stato molto disponibile. Ora andremo avanti, e ci aspettiamo un appoggio concreto, sia dalle istituzioni locali che nazionali».*

«Sono sincero - prosegue - nel dire che non abbiamo ancora chiuso del tutto le porte alla Toscana, a Viareggio e Forte dei Marmi. **Genova e l'area del Tigullio, per storia e tradizione, hanno però un fascino inarrivabile**». Ma dietro all'idea di affidare la regia dell'evento a Fiera di Milano c'è di più. A partire da un filo diretto tra le due regioni, con l'obiettivo, tra gli altri, **di intercettare le migliaia di potenziali visitatori in arrivo dalla Lombardia** attraverso una precisa organizzazione che verrà studiata a tavolino. Non solo, Nautica Italiana potrebbe portare nel capoluogo lombardo alcuni yacht da esporre durante le fiere già programmate, e forse organizzare a Milano anche qualcosa di più strutturato.

Nel frattempo, l'associazione all'interno della quale sono presenti marchi del calibro di Azimut/Benetti, gruppo Ferretti, Baglietto, Amico & Co. e Perini Navi, aspetta l'ok per entrare in Confindustria. Un sì che arriverà «entro il primo marzo 2016.

- segue

Anno in cui, il prossimo, contiamo di raddoppiare gli attuali soci, arrivando a quota 100», dice il presidente Tacoli. Sempre sul fronte dei saloni invece, **Nautica Italiana ha stretto un accordo con CarraraFiere** nell'ambito delle nuove iniziative della 14esima edizione di "Seatec" (6-8 aprile 2016), la rassegna della tecnologia, della componentistica, del design e della subfornitura applicate alla nautica da diporto, unica kermesse dedicata al settore in Italia e nel Sud Europa. Scopo dell'intesa è supportare la partecipazione al "Seatec" dei brand associati a Nautica Italiana, oltre che ideare iniziative per lo sviluppo del comparto.

Una mossa, quest'ultima, che a molti operatori del settore è sembrata come determinante a favore dell'organizzazione di un nuovo salone proprio a Genova, visto che attraverso la sinergia con CarraraFiere, l'associazione affiliata ad Altagamma, si è già garantita una propria presenza in Toscana. **Ma le novità non sono finite qui:** già per il prossimo anno, gli ex Ucina, potrebbero organizzare un primo evento espositivo, di dimensioni minori e con caratteristiche differenti rispetto a quello che prenderà il via nel 2017, visto anche che i marchi associati a Nautica Italiana difficilmente parteciperanno al Salone di Genova organizzato a settembre, e certamente deserteranno l'evento progettato a Venezia dalla Confindustria nautica. «Questi - aggiunge Lamberto Tacoli - sono stati mesi intensi, anche su temi come quello della legge contro la tassa di possesso, dove Paolo Vitelli ha fatto un grande lavoro». **«Lo scorso autunno - chiude - sono stato a Genova: ho visto una rassegna sottotono, mi è dispiaciuto. In primavera si può fare molto di più».**



Traghetti, Nizza sfida Genova: nuove linee verso la Sardegna

Genova - Lo scalo francese si propone come alternativa alla Lanterna. Monzani (Stazioni Marittime): «Restiamo comunque leader».

Genova - **Nizza tenta l'assalto a Genova nel settore traghetti. E lo fa con nuove rotte, dalla prossima estate, dirette in Sardegna.** Nello specifico, il servizio sarà offerto dalla compagnia Corsica Sardinia Ferries attraverso la linea **Nizza-Golfo Aranci**, operativa dal 30 maggio al 3 settembre, e sulla quale sono state pianificate fino a quattro partenze notturne a settimana, con la sosta intermedia a Porto Vecchio, in Corsica. La società transalpina ha fatto sapere che il servizio sarà un'altra valida alternativa allo scalo del capoluogo ligure per i viaggiatori italiani.

Per **Edoardo Monzani**, amministratore delegato di Stazioni Marittime, Genova, sui traghetti diretti in Sardegna, resta comunque «leader indiscussa, soprattutto perché può contare su partenze giornaliere, anche se la decisione di Nizza porterà via alla Liguria una cifra, seppur limitata, di passeggeri». **Nei primi dieci mesi del 2015, lo scalo del capoluogo ligure, rispetto allo scorso anno, ha incrementato il proprio numero di turisti diretti sull'isola di quasi 90 mila unità.** In totale infatti, fino allo scorso novembre, Genova ha movimentato un milione e 50 mila passeggeri verso la Sardegna (e ritorno), mentre le compagnie attualmente impegnate su questa tratta sono Tirrenia, Moby e Grandi Navi Veloci, con il numero dei servizi che, rispetto alla stagione invernale, aumenta in maniera considerevole durante l'intero periodo estivo.

«In una logica di libero mercato – prosegue Monzani – ogni scalo cerca di attrarre sempre più traffico sulle proprie banchine. Ma sarebbe stato sicuramente più allarmante se la città francese avesse attivato nuove linee, ad esempio, verso il Nord Africa. In quest'ultimo caso infatti, il nostro porto avrebbe potuto avere importanti cali,

- segue

vista specialmente la grande affluenza di passeggeri dalla Francia e diretti verso l'area del Maghreb. **Una delle navi che Corsica Sardinia Ferries potrebbe impiegare da Nizza verso la Sardegna** è l'ultima entrata a far parte della flotta della compagnia transalpina, la "Mega Express 6", capace di accogliere 2.080 passeggeri e 700 auto.



Forcieri in pressing su Toti: «Ora la Pontremolese»

La Spezia - Il numero uno del porto spezzino: «Adesso pensiamo alla ferrovia Pontremolese. Il Terzo valico non rischia nulla. E' cosa concreta. **E' il momento che la Liguria pensi a questa infrastruttura**»

La Spezia - «Adesso pensiamo alla ferrovia Pontremolese. Il Terzo valico non rischia nulla. E' cosa concreta. **E' il momento che la Liguria pensi a questa infrastruttura**». Lorenzo Forcieri, presidente dell'Autorità Portuale della Spezia, lancia il suo appello a Edoardo Rixi, assessore allo Sviluppo economico della Liguria, ieri in città per il convegno "Quale sviluppo?" organizzato dal gruppo consiliare regionale della Lega Nord in Camera di Commercio. Quindi dà il suo suggerimento per sgombrare il campo dal pericolo di rivalità tra La Spezia e Genova, tra il Terzo valico e la ferrovia per Parma e il Nord Est. «Venga messo in campo lo stesso metodo già usato, e che ha dato i suoi frutti, per realizzare i due distretti tecnologici della Liguria. Una volta assicurato quello di Genova si è costruito quello della Spezia, che peraltro ha la metà delle sue imprese che giungono dal capoluogo ligure. Si faccia lo stesso per la ferrovia. Il Terzo valico è al sicuro e non teme più nulla, adesso la Regione si butti sulla ferrovia Pontremolese», **spiega Forcieri che lascia la Pontremolese al termine del suo intervento dopo aver elencato i numeri del porto - oltre 8 mila addetti tra diretto e indotto** - e delineato il nuovo scalo dei prossimi anni con gli ampliamenti di Contship e Tarros capaci di «generare altre 300 posti di lavoro diretti oltre agli investimenti pubblici per 14 milioni di euro per la ricollocazione delle marine». Forcieri sulla Pontremolese raccoglie l'assist di Giorgio Bucchioni, al vertici di Confindustria, che per primo butta il sasso nello stagno del convegno. «Sappiamo che la priorità della Liguria sono il Terzo valico e il raddoppio della linea del Ponente di certo importante per la sua caratura internazionale ma la Pontremolese non può rimanere a terra. E' un'opera strategica per una provincia la nostra che si trova sempre di più a essere marginale rispetto a una regione che a sua volta è periferia del Nord», sottolinea Bucchioni. Rixi non si tira indietro.

- segue

Sulla Pontremolese dichiara di voler giocare molto. «E' stata esclusa dalle opere prioritarie dall'Europa - spiega- e questo ci penalizza molto ma possiamo fare tanto. Primo realizzare un nuovo asse con la regione Emilia Romagna su cui il presidente Giovanni Toti sta lavorando proprio in questi giorni e poi cercare di premere sul Governo e sul ministro alle Infrastrutture Graziano Del Rio a cui ho parlato direttamente. Ho a cuore il problema. Di certo teniamo presente una cosa. La Pontremolese non è certo vista bene dalla Toscana e soprattutto dalla sua componente fiorentina che forse teme di vedere la linea tra La Spezia e Parma come un possibile pericolo per il suo peso specifico nei traffici ferroviari».

Pronti i progetti definitivi delle connessioni ferroviarie: Livorno punta ad essere un gateway verso l'Europa

Si chiude il progetto RACCORDO: i risultati illustrati in un convegno

Livorno, 18 dicembre 2015 -Tenere insieme il lato mare e il lato terra, la Piattaforma Europa e l'integrazione logistica dei nodi dell'hinterland. Perché di sola banchina non si vive e un porto senza collegamenti efficienti rischia di non farcela ad affrontare le sfide della competizione. È questa la vera priorità del progetto Raccordo (Rail Access from Coast to Corridor), ammesso ai finanziamenti della Commissione Europea, e di cui quest'oggi, in un convegno organizzato in Camera di Commercio da Logistica Toscana, sono stati illustrati i risultati raggiunti dopo 18 mesi di lavoro.

A distanza di due anni esatti dall'accordo sul rilancio della costa toscana siglato a Firenze con il governatore Enrico Rossi, e i rappresentanti dell'Interporto Vespucci e dei comuni di Livorno e Collesalveti, la Port Authority è ora pronta a passare alla fase operativa e a presentare i progetti definitivi degli interventi ferroviari che di qui a breve metteranno in sinergia i principali nodi portuali e logistici della Regione, collegandola al corridoio Scandinavo Mediterraneo e consentendole di penetrare i mercati dell'Europa centrale e orientale.

Tre sono le opere ferroviarie previste da "Raccordo".

La connessione ferroviaria tra il Porto di Livorno e l'Interporto "A. Vespucci" S.p.A. (il così detto "Scavalco" della linea tirrenica), che ha un costo di 17 milioni di euro, verrà avviata ad anno nuovo e si concluderà nel 2019. Contemporaneamente stanno per arrivare alla fase conclusiva i progetti del collegamento tra l'interporto e linea Vada-Collesalveti-Pisa (costo 94 mln di euro), e il bypass della stazione di Pisa (91 mln di euro), i cui lavori termineranno rispettivamente nel 2022 e nel 2024.

«L'integrazione ferroviaria dei poli portuali di Livorno e Piombino, ed i loro collegamenti con gli Interporti di Prato e Guastalle, - ha detto in apertura di convegno il numero uno di Logistica Toscana, Vanni Bonadio, che ha portato i saluti del presidente Enrico Rossi - rappresenterà la realizzazione di un progetto ambizioso e necessario per la Toscana».

Ambizioso e necessario, sì, perché per Bonadio "Raccordo" non consente soltanto la piena e completa funzionalità delle connessioni ferroviarie ed intermodali dal porto di Livorno verso le principali destinazioni, ma favorisce anche il potenziamento dei collegamenti intermodali esistenti sia dalla attuale Darsena Toscana che dalla programmata Darsena Europa.

- segue

«Lo abbiamo sempre affermato - ha detto il segretario generale della Port Authority, Massimo Provinciali -, l'espansione a mare non ha senso se non ha come contraltare una eguale espansione delle connessioni ferroviarie sul lato terra. La nostra prima esigenza è quella di velocizzare l'instradamento delle merci verso i mercati di riferimento».

Anche per la dirigente Sviluppo Strategico dell'API, Antonella Querci, responsabile del progetto Raccordo, la disponibilità di servizi intermodali apre a nuove prospettive di consolidamento, sviluppo industriale e attrazione degli investimenti sulla costa toscana: «Mentre nel breve periodo, con le azioni di innovazione e di semplificazione delle procedure, stiamo aggredendo i mercati contendibili del Nord Italia e della Germania meridionale - ha dichiarato -, con le infrastrutture di connessione diretta al corridoio scandinavo-mediterraneo, Livorno, e il sistema dei porti toscani, è pronta a giocare la partita di gateway verso l'Europa centrale e orientale».

La dirigente ha aggiunto che per sviluppare le potenzialità logistiche e industriali delle nuove infrastrutture ferroviarie, è anche necessaria una governance e una gestione unitaria dei servizi ferroviari.

Oltre al responsabile Porti e Interporti della Regione Toscana, Adriano Poggiali, che si è dilungato sulla progettazione definitiva dello Scavalco, al convegno ha partecipato anche il commissario della Port Authority di Piombino, Luciano Gierrieri, per il quale protocollo di intesa sottoscritto a Roma tra Piombino e Livorno, si inserisce nella logica di un innalzamento dei livelli di competitività del sistema "Toscana": «Per Piombino - ha sottolineato - servono nuovi finanziamenti per potenziare le connessioni viarie e ferroviarie. In particolare, occorre rendere più efficiente il collegamento del porto di Piombino attraverso la realizzazione della bretella 392».

La Gazzetta Marittima

Porte vinciane a Pisa sull'Incile (ma quelle di Livorno ritardano)

Entro la fine del 2016 la Darsena Pisana sarà collegata al fiume in un circuito per le barche finalmente aperto - Per le "porte" sulla Darsena Toscana invece non c'è ancora la leggina regionale



FIRENZE - Da una parte, l'antico sogno della repubblica marinara di Pisa di avere uno sbocco al mare diretto: grazie alle "compensazioni" di OLT, sono cominciati i lavori all'Incile che dovrà unire in un'unica via navigabile la Darsena Pisa e il canale dei Navicelli con Boccadarno e il mare. Dall'altra parte ci si attende - dopo anni di diatribe e di rinvii - la famosa "leggina" promessa dal governatore della Toscana Enrico Rossi che passi definitivamente la competenza e la gestione delle "porte vinciane" l'ingresso della Darsena Toscana all'Autorità portuale. Siamo di fronte, in sostanza, a un progetto globale che Giovandomenico Caridi, amministratore unico della Navicelli Spa (e proiettato anche sull'interporto Vespucci di Guasticce) ha recentemente definito come la creazione di un circuito aperto anche alla media e grande nautica che renderà la Darsena Pisana del tutto indipendente dal porto di Livorno. Certo, dovrà ancora passare tanta acqua sotto le porte vinciane. Da quello che si sa, l'apertura dell'Incile tra la Darsena Pisana dei Navicelli e l'Arno avverrà nel giro del 2016: in forte anticipo cioè con la costruzione della "foce armata" dell'Arno che è propedeutica (e indispensabile) per la definitiva tombatura di quel ramo dei Navicelli che oggi sfocia in Darsena Toscana e che, porte vinciane aperte o no, costituisce uno dei problemi di insabbiamento più gravi del porto dei contenitori. La foce armata richiederà almeno due anni di tempo dall'inizio dei lavori: che non sono ancora avviati, a differenza di quelli dell'Incile che sono cominciati nello scorso settembre. Questi ultimi, finanziati come detto dalla OLT (5 milioni di euro, non bruscolini) sono gestiti dalla Navicelli Spa e realizzati dalla impresa Forti: sono già stati rimossi i fanghi, è stata eliminata la vecchia e ormai non funzionante "ghigliottina", è stato rimesso in funzione il ponte girevole di via 2 Settembre, sono stati anche costruiti i muri di sponda e le palancole per proteggere gli argini a sostegno delle porte vinciane che regoleranno il passaggio delle barche (e delle acque). Nella sostanza però qualche vantaggio dall'apertura dell'Incile potrebbe venire anche alla Darsena Toscana di Livorno, riducendo il passaggio delle barche attraverso le porte vinciane labroniche: che potranno rimanere più chiuse (o almeno: meno aperte) di oggi. E' una speranza, in vista del nuovo importante dragaggio dalla darsena che sta per partire e che riporterà i fondali a 12,5 metri (nuovi apporti dal canale dei Navicelli e dalle sue piene permettendo).



Civitavecchia, la Corte dei Conti indaga sull'Autorità portuale / PDF

Civitavecchia - L'ente guidato da Pasqualino Monti è finito nel mirino della Corte dei Conti. I magistrati hanno consegnato un dossier alle Camere.

Civitavecchia - **L'Autorità portuale di Civitavecchia, guidata da Pasqualino Monti, è finita nel mirino della Corte dei Conti.** Lo riporta l'edizione romana del quotidiano *La Repubblica*. Ad essere controllati sono soprattutto i numeri che riguardano l'ente: ricavi, concessioni pluriennali, **mancato rispetto delle norme nell'indizione di gare pubbliche e nel riconoscimento di prestazioni ad alcuni dirigenti e allo stesso commissario Monti.** Il dossier, "Determinazione e relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria", è stato consegnato alle Camere.

Porto di Civitavecchia: La Corte dei Conti boccia il commissario. "Appalti opachi e incarichi a chiamata diretta"

Concessione milionaria affidata ai privati senza gara pubblica.

Monti, già presidente dell'autorità portuale dal 2011, la scorsa estate era stato nominato commissario dal governo

di FEDERICA ANGELI e DANIELE AUTIERI 18 dicembre 2015



Ricavi in calo, opacità nell'assegnazione di concessioni pluriennali, mancato rispetto delle norme nell'indizione di gare pubbliche e nel riconoscimento di prestazioni ad alcuni dirigenti e allo stesso presidente (oggi Commissario) Pasqualino Monti. La lente della Corte dei conti finisce sulle questioni più critiche che coinvolgono l'Autorità portuale di Civitavecchia, messe in fila una dopo l'altra all'interno della "Determinazione e relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria", un voluminoso rapporto di 92 pagine consegnato dai magistrati contabili alle Camere.

I conti non tornano

Secondo i giudici della Sezione controllo sugli enti, negli ultimi tre anni l'Autorità portuale di Civitavecchia (che riunisce i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) avrebbe perso colpi sul fronte dei numeri. "Tra il 2011 e il 2014 - si legge nella Relazione - i volumi delle merci sono passati nel loro complesso da 19 milioni di tonnellate a circa 15,5 milioni (...). Il traffico passeggeri che riguarda sostanzialmente il porto di Civitavecchia ha subito nel periodo in esame un progressivo decremento, più accentuato nel 2014, con una riduzione del 20% rispetto al 2011".

In termini di bilancio questo ha causato il dimezzamento dell'avanzo di amministrazione (da 18,1 milioni del 2012 a 9,1 dello scorso anno); e l'annullamento di fatto dell'avanzo economico (da 15,4 milioni a 189mila euro).

- segue

L'INCHIESTA/ I porti d'oro del sistema Incalza

Una gestione incerta

La contrazione dei risultati economici nasce in parte dalla crisi economica, che ha contribuito alla riduzione del numero di turisti che transitano per i grandi porti europei, ma dipende anche dalla gestione di alcune partite decisive all'interno dell'Autorità portuale.

Questo almeno è il parere della Corte dei conti che mette in evidenza diverse criticità anche sul fronte della gestione (criticità in parte già denunciate in una serie di inchieste pubblicate dal sito Etruria News). Tra queste ci sarebbe l'acquisto di alcuni terreni da parte dell'Autorità, "senza aver seguito l'iter previsto dal decreto del ministro dell'Economia del 16 marzo 2012 e senza aver proceduto alla demanializzazione dei terreni, procedimento avviato solo dopo l'acquisto del bene e su sollecitazione del ministero vigilante".

Secondo i giudici della Corte, nell'ambito delle criticità gestionali, figurerebbero anche alcuni rapporti di lavoro (come già denunciato da RE Inchieste nel servizio "Le strane assunzioni del modello Civitavecchia" pubblicato nell'aprile scorso). E infatti la Relazione ribadisce che "l'esito di una verifica ispettiva del ministero dell'Economia ha evidenziato l'assunzione di personale senza le procedure di reclutamento previste per le amministrazioni pubbliche". Non sfugge al controllo neanche il presidente dell'Autorità Pasqualino Monti (nominato commissario il 23 luglio scorso e ormai vicino alla scadenza della carica) che - sempre secondo la Corte che riporta una circostanza già denunciata dal collegio dei revisori dell'Autorità - avrebbe accumulato una doppia retribuzione previdenziale, oltre a godere di un compenso "non conforme ai criteri indicati dal decreto ministeriale del 31 marzo del 2013".

Port Mobility

Ma la vicenda più intricata e significativa riguarda l'affidamento di uno dei servizi economicamente più importanti, quello che prevede la gestione di mobilità e parcheggio all'interno del porto. La commessa è stata affidata con una concessione trentennale alla società Port Mobility, costituita per l'occasione oltre dieci anni fa, il 13 dicembre del 2004.

Al momento della sua nascita, la Port Mobility è controllata da Autostrade per l'Italia (70%), Saba Italia (10%), Royal Bus Port of Rome (1%) e Autorità portuale di Civitavecchia (19%). Nel 2012 il pacchetto cambia completamente e oggi la maggioranza (77%) è nelle mani della Rogedil Servizi di Edgardo Azzopardi, già coinvolto nell'inchiesta della cricca sui Grandi Eventi.

Contestualmente al cambio di azionariato, sono intervenute modifiche decisive rispetto alla concessione originaria che hanno garantito, ad esempio, una copertura finanziaria alla società nel caso il numero di passeggeri che transitano per il porto sia inferiore a 1,4 milioni. Di fronte ai profondi cambiamenti intervenuti nel tempo rispetto alla concessione originaria, la Corte dei conti solleva oggi forti dubbi sulla mancata indizione di una gara pubblica e ribadisce: "Il corrispettivo economico di detta concessione si è fortemente incrementato ed è stato introdotto un livello minimo garantito".

Ecco perché - concludono i giudici della sezione controllo sugli enti - "la Corte dei conti ritiene che si sarebbe dovuta effettuare una nuova gara, in linea con l'orientamento espresso dal Consiglio di Stato".

"Un'interpretazione strumentale"

Il commissario dell'Authority Pasqualino Monti interviene per chiarire quanto scritto nel referto della Corte dei Conti



CIVITAVECCHIA - "Oggi tutto è buono pur di gettare fango sull'immagine del porto e di chi è stato chiamato ad assumerne la guida". Lo ha sottolineato il commissario straordinario dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti all'indomani della pubblicazione del referto della Corte dei Conti, letta a suo dire in modo strumentale. "Si dirà che dopo esposti anonimi e interrogazioni parlamentari a cui è stata data puntuale ed evidentemente esaustiva risposta nelle sedi deputate, stavolta è la Corte dei Conti a scrivere una corposa relazione sulla gestione finanziaria dell'ente. Ci mancherebbe - ha spiegato Monti - però le 80 pagine di relazione vanno lette e spiegate, prima di essere riassunte in titoli che addirittura parlano di "dimissioni". Tra ieri, o il 4 dicembre, data della determinazione della Corte dei Conti e oggi, non è cambiato né accaduto assolutamente nulla di nuovo per il porto, il commissario e l'Autorità Portuale. Si tratta di vicende vecchie su cui, a partire dall'inizio del 2014, sono stati versati fiumi di inchiostro e che sono già state oggetto di puntuali chiarimenti in tutte le sedi. Evidentemente - ha aggiunto - 6 mesi fa era in scadenza l'incarico di Presidente, e quindi ogni occasione era buona per gettare fango sul sottoscritto. Oggi siamo alla vigilia della scadenza dell'incarico da Commissario e puntualmente alcuni media riprendono quelle che giornalmisticamente non sono neppure notizie, visto che sono già state abbondantemente scritte e commentate".

Il 4 dicembre la Corte dei Conti ha trasmesso alle Camere la relazione sulla gestione finanziaria dell'Autorità Portuale di Civitavecchia per il periodo 2012-2014. "La conclusione del controllo, che non è una indagine contabile - ha ribadito il commissario - non trae alcun tipo di conclusione "sanzionatoria", limitandosi ad evidenziare alcune presunte criticità, in merito alle quali già da diverso tempo stiamo dando riscontro punto per punto al Ministero Vigilante e agli organi preposti. Peraltro alcune sono problematiche, che come già riconosciuto dal Mef, sono relative all'impianto normativo nazionale e per altri aspetti nel 2015, anno escluso dalla relazione, lo scenario è già cambiato, con interventi dell'ente anche relativamente ad alcune delle criticità evidenziate, o con il sensibile miglioramento di alcuni dati di traffico".

Il commissario Monti è entrato poi nel merito delle presunte contestazioni.

"I conti non tornano"

"Per rispondere a questo punto - ha spiegato - basta rilevare come, mentre nel 2009 l'utile di esercizio era di 468.000 euro, nel 2010 di 1.334.000 euro, nei 4 anni di presidenza Monti dal 2011 al 2014 gli utili di esercizio sono stati rispettivamente di 9.300.000 euro, 15.431.000, 8.650.000, 4.400.000 euro. L'occupazione degli addetti portuali, in un periodo di profonda recessione, è passata da circa 5.000 unità a 6.800 unità. L'avanzo di amministrazione è, nel bilancio dello Stato, difficilmente comprensibile per lettori abituati a bilanci civilistici, è la differenza che esiste tra crediti, debiti, più la cassa. Nel momento in cui l'avanzo diminuisce, senza mai sfociare in un disavanzo, significa che la differenza e le risorse finanziarie a disposizione dell'ente sono state utilizzate per la realizzazione delle opere infrastrutturali. Nel caso specifico la compartecipazione alle opere strategiche (Darsena Traghetti e Servizi, prolungamento dell'antemurale...). Guarda caso non si fa riferimento all'autentico indicatore di valore e di performance che è il patrimonio netto che è passato dai 48,9 milioni del 2011 ai 73,1 milioni del 2014".

"La gestione incerta"

"Potrei agevolmente trincerarmi dietro la crisi economica che ha investito tutti i porti italiani, e dietro il fatto che l'azione di un Presidente non si vede appena arrivato ma nel giro di qualche anno - ha sottolineato - ma bisogna anche in questo caso andare più in profondità: il volume di traffico in calo, con il passaggio delle merci da 19 a 15,5 milioni di tonnellate, è spiegabile già soltanto con la chiusura della raffineria di Roma a Fiumicino, che ha azzerato oltre 6 milioni di tonnellate di prodotto raffinato. Nel frattempo, però, Civitavecchia è diventato, come più volte scritto proprio da Repubblica e dai principali media italiani, "un miracolo nella realizzazione delle nuove infrastrutture" che oggi ci hanno consentito di assurgere al ruolo di polo dell'export dell'automotive, con l'accordo stretto per la produzione Fca di Melfi e con Grimaldi Napoli. È evidente che il traffico passeggeri, mentre quello crocieristico segue i trend internazionali del Mediterraneo, nel caso di Civitavecchia è influenzato al 100% dal calo delle presenze turistiche in Sardegna".

PORT MOBILITY

"Il trasferimento delle quote di maggioranza avviene nel 2013 dall'allora azionista di maggioranza Autostade spa alla storica impresa portuale "Sportiello srl", che chiese agli altri soci, tra cui anche Autorità Portuale - ha aggiunto - se volessero o meno esercitare il diritto di prelazione così come previsto dal codice civile e dallo Statuto della società, che venne costituita nel 2004 ed ottenne la concessione per svolgere i servizi di interesse generale relativi all'infomobilità. Nelle conclusioni, la Corte dei Conti afferma che per il futuro potrebbe prefigurarsi l'opportunità di effettuare una gara ad evidenza pubblica per un nuovo affidamento del servizio. Con riferimento alla sentenza del Consiglio di Stato del 2009, si precisa che l'Autorità Portuale sta svolgendo le procedure di gara ad evidenza pubblica per la cessione delle proprie partecipazioni nelle società di interesse generale".

Accordo con il Comune di Civitavecchia

"Dimostra come il referto al Parlamento della Corte prenda atto di eventuali criticità, ma non tenga conto anche della situazione attuale effettiva. Infatti - ha ricordato Monti - l'Autorità Portuale in autotutela non ha mai versato alcuna quota relativa a quell'accordo fino a quando il ministero vigilante non esprimerà la propria approvazione su quell'atto".

L'acquisto dei terreni.

"Basti dire a tal proposito che il valore di quei terreni si è moltiplicato in pochissimo tempo dopo il nostro acquisto e che l'ente è diventato l'hub principale per il traffico automotive Fca. Nel 2012 - ha chiarito il commissario - è stata eccezionale la scelta di acquistare le aree per rispondere ad una precisa esigenza del mercato che era quella di avere spazi retroportuali disponibili per far diventare Civitavecchia il primo polo nazionale dell'automotive".

Assunzioni dirette e mancato recupero somme erogate al personale negli anni 2011-2013

"La vicenda delle assunzioni dirette è stata chiarita e conclusa da tempo - ha sottolineato - secondo quelle che peraltro erano anche le conclusioni dell'ispezione del MEF: non sono stati compiuti atti illegittimi, e ora si deve attendere la riforma dei porti per avere una norma che chiarisca in modo inequivocabile se i dipendenti delle Autorità Portuali rientrano o meno nella normativa sul pubblico impiego. Quanto al recupero delle somme erogate al personale secondo quanto richiesto dal d.l. 78/2010, si è agito e si sta agendo di comune accordo a livello nazionale tra le Autorità Portuali ed il MIT in attesa che si esprimano la giustizia amministrativa e quella del lavoro sulle numerose cause in essere".

Contributi previdenziali ed emolumento del Presidente

"Sono dirigente dell'Autorità Portuale dal 2005, prima cioè della legge che tocca l'ambito pubblico e i dipendenti pubblici. Gli uffici dell'ente hanno mantenuta intatta la contribuzione previdenziale - ha spiegato - avendo io un contratto privato Cida che prevede "il dirigente che dovesse diventare Presidente dell'AP mantiene inalterata la contribuzione previdenziale per tutta la durata del mandato". Quanto al riferimento all'emolumento da Presidente, viene calcolato sulla base di un DM del 2003 ed è equivalente a quello percepito a quello degli altri presidenti che hanno guidato il porto di Civitavecchia prima di me. Si obietta che il porto di Civitavecchia movimentava meno di 17 milioni di tonnellate, e che quindi l'emolumento dovrebbe essere calcolato con il coefficiente corrispondente alla fascia minore di traffico, ma il punto è che - come interpretato, a mio avviso correttamente, dagli uffici e organi competenti dell'ente fin dal 2003 - il parametro a cui fa riferimento la norma non è il tonnellaggio delle merci ma è e deve essere anche legato ai passeggeri, altrimenti esclusi dal calcolo e dall'attribuire quindi un adeguato "peso" ai singoli porti: quindi i 17 milioni di tonnellate sono a nostro avviso da riferirsi alla "portata netta della nave", in termini di merci e passeggeri. Considerando questo tonnellaggio, Civitavecchia è ben al di sopra dei 17 milioni di tonnellate annue necessarie a far scattare il coefficiente superiore. Ma anche su questo ci stiamo confrontando con il Ministero e comunque ritengo che sollevare oggi questo aspetto, che non ho deciso certo io e sul quale non è intervenuta alcuna modifica rispetto al trattamento dei miei predecessori, trattandosi di un calcolo mai contestato a nessun livello da oltre 10 anni a questa parte, confermi come il problema in realtà sia quello di screditare e mettere in cattiva luce il sottoscritto, con esposti, sollecitazione ad organi giurisdizionali ad intervenire su tutto, nella speranza che all'esito di controlli ed indagini ci possa scappare la classica "buccia di banana" utile ad eliminarmi dal ruolo che ricopro o far sì che debba essere accantonata la possibilità di una riconferma".

"Dopo due anni questi tentativi, alimentati con campagne di stampa ad orologeria - ha concluso il commissario Monti - hanno portato soltanto a rafforzare nel sottoscritto l'impegno ad operare per far raggiungere al porto di Civitavecchia ulteriori risultati in grado di creare sviluppo e posti di lavoro".

Seport, c'è l'ok alla concessione



CIVITAVECCHIA - Il comitato portuale, come auspicato dalla Uiltrasporti, ha approvato la delibera di concessione definitiva della raccolta e smaltimento dei rifiuti prodotti in ambito portuale alla Seport. Per i prossimi 15 anni, quindi, la società si occuperà del servizio.

«Siamo soddisfatti e ringraziamo quanti si sono impegnati per arrivare a questo risultato - hanno spiegato l'ad Giancarlo Russo ed il presidente Gino Garcia - oggi possiamo guardare al futuro con una prospettiva diversa e progettare con più tranquillità il lavoro, ottimizzando il servizio in linea con le direttive europee. L'obiettivo è quello di sviluppare il settore e diventare punto di riferimento per lo scafo».

Comitato Portuale: rinviata la seduta per mancanza del numero legale. Piu' alberi che componenti presenti.

Napoli, 18 dicembre 2015 - Il Comitato Portuale, riunitosi oggi, ha dovuto interrompere i lavori dopo la valida apertura per raggiungimento del quorum prescritto (un terzo dei componenti) perché uno degli otto componenti presenti ha abbandonato l'aula.

La mancanza del numero legale ha così impedito la trattazione degli argomenti all'ordine del giorno. Tra questi l'approvazione del bilancio di previsione 2016, il piano triennale delle opere e l'elenco annuale 2016 degli interventi.

Il Commissario Straordinario, in considerazione dell'importanza che i punti all'ordine del giorno rivestono per il futuro del porto di Napoli, sta esaminando la possibilità di una convocazione straordinaria del Comitato Portuale prima della fine dell'anno.



«Il porto di Gioia Tauro sarà la porta dell'Italia sul Mediterraneo»

Catanzaro - Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, nel corso della conferenza stampa fatta a Catanzaro.

Catanzaro - «Il **porto di Gioia Tauro sarà la porta dell'Italia sul Mediterraneo** ed è per questo che nella Legge Finanziaria abbiamo dato una forte spinta negli investimenti con Rete ferroviaria italiana perché lo scalo reggino sia dotato anche di un efficiente collegamento ferroviario con il resto del Paese». Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Graziano Delrio**, nel corso della conferenza stampa fatta a Catanzaro.

«Quello di Gioia - ha aggiunto Delrio - è il più importante porto di transhipment del nostro Paese ed ha rilevanza nazionale. Deve essere messo sempre più, dunque, nelle condizioni di funzionare al meglio. **Per questo vengono fatti grandi investimenti** al riguardo sapendo che per poter competere con i porti del nord Europa e con quelli del Sud del Mediterraneo lo scalo calabrese deve diventare sempre più efficiente».

Porti:Gioia Tauro.;Delrio, forte spinta investimenti con Rfi

19 dicembre, 17:25



(ANSA) - CATANZARO, 19 DIC - "Il porto di Gioia Tauro sarà la porta dell'Italia sul Mediterraneo ed è per questo che nella Legge Finanziaria abbiamo dato una forte spinta negli investimenti con Rete ferroviaria italiana perché lo scalo reggino sia dotato anche di un efficiente collegamento ferroviario con il resto del Paese". Lo ha detto il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, nel corso della conferenza stampa fatta a Catanzaro.

"Quello di Gioia - ha aggiunto Delrio - è il più importante porto di transhipment del nostro Paese ed ha rilevanza nazionale. Deve essere messo sempre più, dunque, nelle condizioni di funzionare al meglio. Per questo vengono fatti grandi investimenti al riguardo sapendo che per poter competere con i porti del nord Europa e con quelli del Sud del Mediterraneo lo scalo calabrese deve diventare sempre più efficiente". (ANSA).

SVILUPPO. L' ex parlamentare Gianni: «La cooperazione con lo scalo di Costanza è importante per il rilancio»

Augusta, l' accordo con la Romania «Strategico per il futuro del porto»

Rappresenta un «valore aggiunto» e potrà contribuire a rafforzare il porto di Augusta, anche in vista degli scenari futuri dettati dalla nuova riforma dei porti, il protocollo d' intesa siglato qualche settimana fa tra il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di Augusta, Alberto Cozzo, e il direttore generale e presidente dell' **Autorità portuale** di Costanza, Valeriu Nicolae Ionescu, alla presenza di Falvia Cristina Teodosiu, componente del consiglio di amministrazione dell' **Autorità portuale** rumena. Ne è convinto Pippo Gianni, ex parlamentare regionale che "Insieme a Confeuropa ha collaborato da un anno e mezzo" perchè si arrivasse alla firma del documento, che crea un' alleanza strategica e una cooperazione tra i due porti, anche con l' obiettivo di istituire una rotta commerciale. Anche se quello di Costanza ha una storia più antica e produttiva, "è un porto enorme dove vi lavorano 2000 persone, tra cui 1000 di indotto. Ad oggi Costanza è molto più avanti di noi, ha aperto una via commerciale attraverso il Danubio continua Gianni - e l' autorità portuale rumena gestisce 27 porti. La cooperazione con il porto di Costanza potrà contribuire al rilancio della rada mega rese, per i traffici dalla

Romania al Marocco e ad Alessandria d' Egitto, è un' operazione che può evitare un' ulteriore rapina nei confronti del territorio, a dimostrazione dell' importanza di Augusta come porto industriale, commerciale, militare, e turistico se si guarda fino a Siracusa. Se ci attiviamo possiamo essere alla pari, ci auguriamo che - aggiunge- tutto il lavoro ad oggi fatto non sia vanificato dall' ignavia e che si possa lavorare concretamente in questa direzione, anche se forse si è ben capito con chi si stesse trattando".

La presidenza della Port Authority E sul futuro della presidenza dell' **Autorità portuale**, che nell' ultima bozza del piano di riforma della portualità e della logistica in Italia risulta accorpata con quelle Catania e Messina e rimane sede di **Autorità** di sistema visto che Augusta è l' unico porto "core" della Sicilia orientale, Gianni auspica che il futuro presidente possa essere un rappresentante "della comunità locale che conosca Augusta e che lavori per il territorio piuttosto che per altri».



Il Secolo XIX

IL SONDAGGIO TRA GLI OPERATORI DELL' ANALISTA INGLESE MOORE STEPHENS

«Lo shipping è a corto di fiducia»

Nel terzo trimestre indice in calo. Più pessimisti i manager, stabili gli armatori

GENOVA. La domanda rivolta agli operatori dagli uffici di Moore Stephens, analista economico inglese, è semplice: «Avete fiducia nel futuro del settore?».

Ogni tre mesi l'advisor inglese sonda l'umore di **armatori**, agenti, broker e terminalisti e l'ultimo report spiega che le prospettive che si aspettano gli stessi operatori sono negative. L'indice della fiducia globale cala e nel terzo trimestre passa dai 5,9 punti registrati ad agosto al 5,6 di novembre. Moore Stephens chiede agli operatori di dare un giudizio compreso in un scala che va da 1 (pessimo) a 10 (ottimo). Oggi lo **shipping**, secondo i suoi stessi protagonisti, sta sotto la sufficienza. I cali più vistosi sono avvertiti nella fiducia che gli operatori nutrono nel settore dei noleggi, dove si passa dai 6,5 punti ai 5,5: da più che sufficiente a sotto il sei. Anche i manager interpellati dall'analista inglese non vedono poi così rosa il futuro: da 6,4 a 5,8. In tre mesi due pilastri del settore hanno cambiato idea, in negativo, sul 2016 che stanno per affrontare. Gli operatori più pessimisti si trovano in Europa e in Nord America, mentre in Asia il trend è in crescita e raggiunge adesso la "sufficienza". La crisi di fiducia è alimentata dall'eccesso di stiva.

Molti operatori - scrive l'analista londinese - hanno risposto che la grande capacità messa a disposizione dai cantieri cinesi, la corsa agli ordini "facili" da parte dei fondi e l'offerta già presente sul mercato, hanno reso lo **shipping** un risky business. «Il 2016 e il 2017 rimarranno anni duri per noi» scrive un operatore e un altro rincara: «Ammesso e non concesso che la domanda dei paesi sia ripartita, gli effetti non si vedono ed è difficile che ci siano cambiamenti nel breve termine». Non tutti i positivi. A questo si somma l'annuncio dell'Agenzia internazionale dell'energia secondo cui la domanda di carbone, per la prima volta da dieci anni, è in stallo. Eppure le sensazioni degli operatori sui noli dei diversi settori sono positive: petroliere e portarinfuse, per motivi differenti, segnano una fiducia maggiore, mentre i contenitori raccolgono i prevalenze previsioni negative.

Le tanker beneficeranno ancora del prezzo basso del greggio, mentre il livello sulle rinfuse è ai minimi e la speranza di un miglioramento fa alzare gli indici. Eppure la domanda rimane il principale problema per gli operatori, ma nella classifica dei primi tre scogli da superare, entra anche la congestione dei porti. È il paradosso delle mega navi: ci sarà forse meno traffico, ma più difficile da gestire nei porti quando arriveranno le portacontainer giganti. Al secondo posto la concorrenza: gli operatori non

chiedono il monopolio, ma sostengono che troppe regole non permettano di tenere sotto controllo i costi operativi.

Il Secolo XIX

IL CASO

Sondaggio inglese svela i timori dello shipping: «Fiducia in calo»

A RIVOLGERE la domanda agli operatori sono stati gli incaricati dell' analista economico inglese Moore Stephens: «Avete fiducia nel futuro del settore?». Le risposte di armatori, agenti, broker e terminalisti hanno fatto scendere il risultato dai 5,9 punti registrati ad agosto ai 5,6 di novembre. I timori più vistosi sono nel settore dei noleggi, dove si passa da 6,5 a 5,5. Anche i manager interpellati dall' analista inglese non vedono poi così rosa il futuro: da 6,4 a 5,8. Gli operatori più pessimisti si trovano in Europa e in Nord America, mentre in Asia il trend è in crescita e raggiunge adesso la "sufficienza".



Castrol: «Porti italiani poco moderni»

I limiti infrastrutturali e l'inefficienza affossano il commercio

Il commercio dell'Italia nel settore dell'industria navale risentirà del «mancato adeguamento dei suoi porti e della percezione che il paese è non competitivo e inefficiente. Se la tendenza attuale continuerà, l'Italia uscirà dalla top ten degli esportatori, in termini di valore, nel prossimo futuro». L'analisi impietosa arriva da un rapporto di Castrol, gruppo industriale che produce soprattutto lubrificanti, attivo anche nel settore marino. Quest'anno ha lanciato sul mercato un olio industriale rivolto alle navi che viaggiano in area Eca. L'accusa ai porti italiani è contenuta nell'ultimo Castrol Global Trade Barometer, una pubblicazione con cui l'azienda sintetizza l'andamento del commercio mondiale, soprattutto nei settori di proprio interesse (come ad esempio aviazione, costruzioni navali, automotive). L'Italia figura in molte classifiche, soprattutto per le esportazioni, e in generale le prospettive non sono negative nel lungo periodo. Secondo la previsione dell'azienda, nei prossimi 5 anni Stati Uniti e Germania aumenteranno il valore dei loro scambi commerciali rispettivamente del 5,08 e del 4,10 per cento. «Dopo un periodo di crescita più lenta - continua la sintesi - si attende un miglioramento degli scambi dal 2016 negli Stati Uniti e dal 2017 in Germania. Gli altri paesi europei che fanno parte della top ten delle nazioni mercantili - ossia Francia, Paesi Bassi, Italia e Regno Unito - seguiranno lo stesso modello commerciale della Germania». Il giudizio sui porti italiani, però, è negativo. In parte rispecchia luoghi comuni relativi all'efficienza italiana che sono duri a morire fra gli operatori europei della logistica. Ma arriva quasi contemporaneamente al recente allarme di Federagenti sulle capacità dei porti italiani di accogliere le nuove grandi portacontainer. «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». Il rapporto di Castrol si sofferma poi sul futuro dell'industria delle costruzioni navali, con l'emergere di nuove realtà e il declinare di qualche promessa mancata. Negli ultimi cinque anni il mercato dei componenti navali è leggermente calato. Nei prossimi cinque anni è prevista una ripresa fra il 3 e il 5 per cento annuo, con una ripresa decisa dopo il 2017. A guidare il mercato saranno sempre i giganti asiatici, ma si inseriranno anche paesi dell'America latina e del Medio oriente. In

L'AVVISATORE MARITTIMO

Castrol: «Porti italiani poco moderni»
I limiti infrastrutturali e l'inefficienza affossano il commercio

La domanda del carbone è in salita

Cinque cascate nave sulla linea per l'Albania: arriva la "Sasa Tescina"
La "Rhapsody" scivola nella rotta per Barcellona e Tangeri

GNV NAVIGHIAMO PER CIASCUNO DI VOI

- segue

termini relativi, la crescita maggiore nel commercio di componenti navali sarà quella dell'Algeria (+17,45 per cento) seguita da Israele (+15,86), Brasile (+13,63), Messico (+12,51) e Iran (+11,89). La crescita dell'Algeria «è probabilmente il risultato dei forti investimenti nella capacità portuale del paese, ma anche di un più ampio sviluppo delle infrastrutture e delle competenze. La sua prossimità con l'Unione europea, il crescente mercato dell'energia e i legami diplomatici con la Cina hanno avuto una parte in questo risultato positivo». Il rapporto ha anche una parte dedicata ai porti maggiori (quasi tutti cinesi, anche se il criterio non è quello dei teu o delle tonnellate, ma del valore in dollari delle merci movimentate), con un focus su quelli con maggiore crescita relativa. Al primo posto, in questo caso, c'è il porto sudafricano di Durban. Alberto Ghiara