



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (Il Tirreno, Il Corriere della Sera, Il Piccolo)

Dai Porti:

Venezia:

- "...Traffico record nel 2015..." (The Medi Telegraph, Ansa, ferpress, Il Gazzettino)

Genova:

- "...Ferrari con Messina al Terminal Genova..." (Gazzetta Marittima)
"...Zampini: " La ripresa è già in atto..." (La Repubblica)

Livorno:

- "...Piattaforma Europa..." (Gazzetta Marittima, L'Informatore Navale, Quilivorno.it, La Nazione, Il Tirreno)
"...Propeller Livorno..." (Gazzetta Marittima)

Piombino:

- "...Polo logistico integrato con le imprese..." (La Nazione)

Ancona:

- "...2,4 mln per l'intermodalità..." (Gazzetta Marittima)

Napoli:

- "...De Caro, in tempi celerissimi nuovo presidente..." (Ansa)

Cagliari:

- "...Porto canale +5% nel 2015..." (Ansa)

Messina:

- "...Crociere: AP, trend positivo..." (Ansa)

Notizie da altri porti italiani

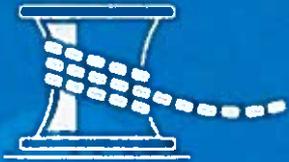
Focus:

- **Concessioni** (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)
- **Speciale container** (The Medi Telegraph)
- **Maxiagenzia del lavoro in porto** (Il Piccolo)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 20/1/2016



ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Altre notizie di Shipping e Logistica

Avvisatore Marittimo

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter – Release

Lloyd's List

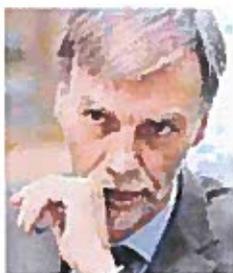
➤ E IL 26 LA CONFERENZA DOPO LO CHOC CONSULTA

Annunciata per stasera la riforma Delrio

Per la seduta del consiglio dei ministri di stasera è annunciato l'esame di quella parte della riforma dei porti che è all'interno di un decreto attuativo della riforma della pubblica amministrazione. È già da luglio che la riforma viene data per imminente: ma in quel momento il ministro delle infrastrutture Graziano Delrio (foto) è riuscito a far passare solo un documento che ha dato la cornice strategica (sfilando in extremis il capoverso dedicato alla nuova mappa della portualità).

Lo scontro sulle fusioni ha preso man mano corpo. Nei nuovi equilibri fra governo e territorio si è badato, da un lato, a centralizzare a Roma molte decisioni soprattutto sugli investimenti (dato che finora ogni porto aveva pensato solo a sé stesso) e, dall'altro, si è pensato di azzerare l'autonomia di ogni porto salvo quello che accorpa le altre Autorità Portuali. Inutile dire che chiunque cerchi di respingere anche la sola idea di essere accorpato.

C'è stato in autunno un lungo valzer sul numero delle Autorità Portuali: dietro le quinte lo scontro fra l'entourage del premier (che spingeva per una forte centralizzazione) e il ministro Delrio (che mediava con una soluzione intermedia rispetto alle 24 istituzioni esistenti). Alla fine, le indiscrezioni dicono che le nuove



di Sistema non saranno 14, numero massimo fissato nel piano di luglio, bensì 15: i porti selezionati dall'Europa più, a meno di sorprese in extremis, Civitavecchia (tutelatissimo dalla politica romana di qualsiasi colore, come abbiamo sempre sottolineato mettendo in guardia Livorno dal rischio di accorpamento con lo scalo laziale inizialmente immaginato).

Ma non bolle in pentola solo questo. C'è da capire l'effetto - minimizzato dal governo - che la sentenza della Corte Costituzionale avrà sulla riforma: la Consulta aveva impallinato il governo ricordando che i porti sono "materia concorrente" e Roma non può decidere senza coinvolgere le Regioni. Proprio su quest'argomento è convocata il 26 gennaio la Conferenza Stato-Regioni: quale sarà il punto di equilibrio, ad esempio sull'iter di nomina del presidente? Non dimentichiamo che due Regioni-chiave come il Veneto e soprattutto la Liguria sono in mano al centrodestra, che non ha occasione migliore per farsi sentire di fronte a Renzi.



Porti, oggi la riforma Delrio

La riforma delle Autorità portuali elaborata dal ministro Graziano Delrio (foto) va oggi in Consiglio dei ministri: nuova governance e riduzione da 25 Autorità a 15 (di sistema).

L'ULTIMA SEDUTA A FEBBRAIO DOPO VENTUN'ANNI DI ACCORDI E SCONTRI

La riforma in dirittura d'arrivo E il Comitato prepara l'addio

Un parlamentino affollato che in 21 anni in mezzo a molte decisioni prese all'unanimità ha ospitato scontri tecnico-politici molto accesi e che in particolare tra il 2013 e fine 2014 ha mandato in scena un'autentica guerra con l'allora presidente

Marina Monassi da una parte e i rappresentanti delle istituzioni: la governatrice Debora Serracchiani, il sindaco Roberto Cosolini e la presidente della Provincia Maria Teresa Bassa Poropat dall'altra. È il Comitato portuale al cui interno siedono la "bellezza" di ventidue componenti, residuo forse di una visione ancora assemblearistica della gestione della cosa pubblica.

«Convocheremo una seduta attorno al 10 febbraio - ha annunciato ieri il segretario generale Mario Sommariva - ed è evidentemente possibile che sia l'ultima». I suoi quattro anni di validità scadono a marzo (con 45 giorni di possibile proroga tecnica), ma se anche così non fosse, a spazzarlo via sarà la nuova legge sui porti, il decreto Del Rio che secondo

voci, che però si affacciano periodicamente, dovrebbe essere licenziata questa settimana dal Consiglio dei ministri, secondo il sito specializzato The Medi Telegraph già oggi, secondo altre versioni venerdì. Sarà da vedere in realtà se vi saranno delle clausole transitorie. Sicuramente però il 24 febbraio scade la proroga di sei mesi del commissario Zeno D'Agostino per cui il ministero dovrà provvedere a breve anche in questo senso.

Secondo la nuova legge, saranno 15 le Autorità di sistema portuale cioè i 14 porti con (che avranno la sede dell'ente) più Civitavecchia. È ormai assodato che Trieste non verrà accorpata a Venezia, né tantomeno a Ravenna e Ancona. Sarà da vedere se quella di Trieste verrà definita l'Autorità di sistema portuale del Friuli Venezia Giulia creando così le premesse per un rapido inglobamento anche di Montefalcone e Porto Nogaro. Per l'elezione del presidente cambiano le regole, spariscono le terme e la nomina spetterà al ministero d'Intesa con la Regione (sembra cresciuta nell'ultima bozza (la

precedente era "sentita la Regione") l'importanza che viene assegnata all'amministrazione territoriale. Sparisce come detto il Comitato portuale sostituito da un Comitato di gestione che dovrebbe avere al massimo cinque componenti. Rappresentanti delle imprese e del lavoro costituiranno invece il "Tavolo di partenariato della risorsa mare" con funzioni consultive.

Il Comitato portuale di Trieste è oggi così costituito: presidente Zeno D'Agostino commissario [redacted] vice presidente Goffredo Boni comandante della Capitaneria di Porto, componenti: Giorgio Lillini (ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), Nicola Altamura (ministero dell'Economia e delle finanze), Debora Serracchiani presidente della Regione, Maria Teresa Bassa Poropat presidente della Provincia, Roberto Cosolini sindaco di Trieste, Nerio Nesladek sindaco di Muggia, Antonio Paolletti presidente della Camera di commercio, Franco Napp (armatori), Paolo Battilana (industriali), Ampelio Zanzottera (imprenditori), Stefano Vi-

sintin (spedizionieri), Pietro Busan (agenti marittimi), Domenico Miceli (imprese ferroviarie), Franco Bosio (autotrasportatori), Gianpiero Fanigliulo (recentemente sostituito), Dean Novel, Giulio Germani, Lelio Duria e Giovanni Russo (lavoratori imprese portuali), Bruno Fioretti (dipendenti [redacted] [redacted])

In questa stessa composizione il Comitato aveva mandato in scena le battaglie più furiose tra Monassi e le istituzioni elettive triestine alcune delle quali con i media spettatori dal momento che in alcune sedute le porte erano state aperte. Anche nei quattro anni precedenti, seppure a porte chiuse, si erano misurate due visioni piuttosto diverse della realtà economica locale: da un lato l'ex presidente Claudio Bonicioli dall'altro l'assessore di Forza Italia Riccardo Riccardi. Non va dimenticato però come il Comitato abbia anche contribuito a creare quello che è oggi il porto di Trieste, ai vertici per i traffici nave-ferrovia, per le linee con la Turchia, per il petrolio.

(s.m.)



Una delle ultime sedute del Comitato portuale



Zeno D'Agostino

LA SCADENZA DI D'AGOSTINO

La proroga a commissario valida fino al 24 febbraio



Venezia, traffico record nel 2015

Venezia - Le merci crescono del 15% sul 2014. Container +21%. Segnali negativi invece per passeggeri e rinfuse agroalimentari.

Venezia - **Un anno da record per lo scalo lagunare che nel 2015 ritorna sopra i 25 milioni di tonnellate di traffico.** Il bisogno di export delle imprese italiane, la centralità geografica di Venezia rispetto alle rotte mondiali (lato mare) ed europee (lato terra), il completamento della riconversione "verde" del comparto petrolifero e di nuove iniziative industriali a Marghera, e gli oltre 500 milioni di euro di investimenti anticiclici negli ultimi otto anni che hanno consentito, tra l'altro, l'avvio di un traffico regolare lungo i canali di navigazione interna fino a Mantova e la messa in esercizio del nuovo terminale per le autostrade del mare di Fusina: sono queste, secondo l'Autorità portuale, le leve che hanno consentito la crescita dello scalo lagunare negli ultimi anni.

Significativo il balzo nel traffico container che raggiunge il record di sempre di 554 mila teu movimentati, che ha portato lo scalo al primo posto tra i porti italiani dell'Adriatico. **Una crescita del 21% rispetto al 2014**, ma che è ancora più significativa se rapportata al 2008 (anno di inizio della crisi) quando a Venezia si movimentavano poco più di 370mila container all'anno. Da notare in più nel settore il riavvio del traffico container per via fluviale con servizi settimanali di linea con il porto di Mantova (+14.5% a dicembre 2015 sullo stesso mese 2014 per un totale di 60mila container movimentati via fiume nel 2015).

Segnali positivi per tutti i comparti portuali: +8% il settore commerciale, +3.5% l'industriale e +40% il settore petrolifero; complessivamente sono passate per Venezia 25 milioni di tonnellate di merci (+15% rispetto al 2014). Nel dettaglio crescono le rinfuse liquide (+30%) che hanno visto la trasformazione del porto petrolifero a servizio delle raffinerie oggi scomparse, in un centro di eccellenza per la trasformazione e la logistica di carburanti green; e crescono le rinfuse solide (+4.7%) in particolare carbone e fertilizzanti e le merci varie in colli (+11%).

- segue

Buoni risultati, a partire dagli ultimi 4 mesi dell'anno, per il settore traghetti (ro-ro) grazie alle linee con la Grecia e alla creazione del servizio totalmente intermodale tra Patrasso - Venezia e Francoforte con una modalità mista nave+treno; il nuovo terminal di Fusina fa segnare +27% (in tonnellate) rispetto al precedente quadrimestre.

Unici segni negativi rispetto alla stagione 2014 sono legati al settore passeggeri (1.7milioni -11%, di cui 1.5milioni sono i crocieristi -10%) a seguito delle limitazioni al traffico disposte in attesa dell'individuazione di una via alternativa per ovviare il passaggio davanti S.Marco; **e al settore delle rinfuse agroalimentari**, dato legato ai buoni andamenti dei raccolti in Francia e in Europa centrale che hanno richiesto minori forniture in import.

Porti: Venezia; 2015 anno record, oltre 25 mln tn. traffico

Balzo container, 554mila Teu movimentati

19 gennaio, 15:09



(ANSA) - VENEZIA, 19 GEN - Un anno da record per il Porto di Venezia che nel 2015 ritorna sopra i 25 milioni di tonnellate di traffico. Il bisogno di export delle imprese italiane, la centralità geografica di Venezia rispetto alle rotte mondiali (lato mare) ed europee (lato terra), il completamento della riconversione "verde" del comparto petrolifero e di nuove iniziative industriali a Marghera, e gli oltre 500milioni di euro di investimenti anticiclici negli ultimi 8 anni che hanno consentito, tra l'altro, l'avvio di un traffico regolare lungo i canali di navigazione interna fino a Mantova e la messa in esercizio del nuovo terminale per le autostrade del mare di Fusina: sono queste le leve che hanno consentito la crescita dello scalo lagunare negli ultimi anni. Significativo - informa una nota - il balzo nel traffico container che raggiunge il record di 554mila Teu (unità di misura dei container) movimentati, che lo ha portato al primo posto tra i porti italiani dell'Adriatico. Una crescita del 21% rispetto al 2014, ma che è ancora più significativa se rapportata al 2008 (anno di inizio della crisi) quando a Venezia si movimentavano poco più di 370mila container all'anno. Da notare in più nel settore il riavvio del traffico container per via fluviale con servizi settimanali di linea con il porto di Mantova (+14.5% a dicembre 2015 sullo stesso mese 2014 per un totale di 60mila container movimentati via fiume nel 2015).

Segnali positivi per tutti i comparti portuali: +8% il settore commerciale, +3.5% l'industriale e +40% il settore petrolifero; complessivamente sono passate per Venezia 25milioni di tonnellate di merci (+15% rispetto al 2014).

Nel dettaglio crescono le rinfuse liquide (+30%) che hanno visto la trasformazione del porto petrolifero a servizio delle raffinerie oggi scomparse, in un centro di eccellenza per la trasformazione e la logistica di carburanti green; e crescono le rinfuse solide (+4.7%) in particolare carbone e fertilizzanti e le merci varie in colli (+11%). Buoni risultati, a partire dagli ultimi 4 mesi dell'anno, per il settore traghetti (ro-ro) grazie alle linee con la Grecia e alla creazione del servizio totalmente intermodale tra Patrasso - Venezia e Francoforte con una modalità mista nave+treno; il nuovo terminal di Fusina fa segnare +27% (in tonnellate) rispetto al precedente quadrimestre.

Porto Venezia: continua il trend positivo del terminal Vecon sul fronte della sicurezza sul lavoro

Author : com

Date : 19 gennaio 2016



(FERPRESS) – Venezia, 19 GEN – “Con il motto “Promote Safety Always” continua il trend positivo del terminal Vecon Spa di Venezia sul fronte della sicurezza sul lavoro e prevenzione degli infortuni.

Il raggiungimento di questo traguardo, infatti, deriva dall’applicazione costante e sistematica di una campagna di comunicazione, coinvolgimento e sensibilizzazione non solo di tutti i lavoratori che operano in VECON, ma di tutti coloro che entrano a contatto con il terminal”. Lo riferisce una nota dell’Autorità portuale.

“Il percorso che punta a un continuo miglioramento degli standard di sicurezza, e alla diffusione di una cultura comportamentale basata sulla sicurezza, è promosso dal Gruppo PSA in tutti i suoi terminal presenti nel mondo e condiviso in Italia da PSA Venice e PSA Voltri-Pra di Genova che lavorano sempre in sinergia.

Per valutare questi risultati, fare il punto sulla cultura della “Safety” nel porto di Venezia e progettare congiuntamente i prossimi passi, si sono incontrati i rappresentanti dei due terminal italiani, della Capitaneria di Porto, dell’Autorità Portuale e dello SPISAL.

Con l’occasione è stato presentato il portale www.sicurezzainporto.it l’unico in Italia dedicato alla “Safety” in ambito portuale, realizzato dall’ente di formazione dell’Autorità Portuale – CFLI – in collaborazione con la comunità portuale”.

E l’Autorità Portuale non poteva perdere l’occasione per diffondere i dati relativi a ispezioni, campagne e risultati: “il 2015 è stato un anno di lavoro molto intenso in campo “Safety” - ha sottolineato Claudia Marcolin, Segretario Generale APV - basti pensare che anche quest’anno abbiamo superato i 600 sopralluoghi e dal 2016 stiamo procedendo con un impegno ancor più convinto avendo integrato il servizio infermieristico di pronto intervento con nuovo personale e nuove attrezzature”.

ECONOMIA Baricentrico nei commerci con l'Est Europa, buoni anche i risultati complessivi

Il porto supera Trieste nel traffico container

INVESTIMENTI



Col presidente Apv Paolo Costa e i suoi predecessori investiti oltre 500 milioni per migliorare il porto

Elisio Trevisan

MESTRE

Il porto di Venezia si riprende da Trieste il primato dei container. Nel 2015, infatti, Marghera ha registrato 554 mila Teu (l'unità di misura del container tipo) contro i 490 mila della città giuliana, segnando una crescita del 21% sul 2014. È il primo porto italiano dell'Adriatico, mentre se si considerano anche gli scali d'oltreconfine Capodistria supera tutti con 790 mila Teu.

La società veneziana (Apv) ha comparato il risultato 2014 anche con quello del 2008 e i dati sono ancora più significativi perché quello fu l'anno dell'inizio della crisi economica globale, e a Venezia all'epoca si movimentavano poco più di 370 mila container l'anno. Anche per questo settore, come avviene sempre per i porti in genere, le prime avvisaglie di uscita dai periodi difficili si percepiscono nelle banchine. E, tra l'altro, per Venezia le banchine non sono solo quelle rag-

giunte via mare ma anche via fiume dato che nel 2015 il riavvio del traffico lungo il Po ha portato 60 mila container a viaggiare tra la laguna e Mantova (il cui porto ha registrato un più 14,5%).

Al di là dei container i risultati 2015, per il porto di Venezia, sono stati complessivamente positivi, a parte due settori: quello passeggeri (-11%) sul quale hanno pesato le limitazioni alla stazza delle navi da crociera, e quello delle rinfuse agroalimentari dove, a causa dei buoni andamenti dei raccolti in Francia e in Europa centrale, sono state richieste minori importazioni di forniture.

Nel complesso il nostro porto è tornato sopra i 25 milioni di tonnellate di traffico (+15% rispetto al 2014) e questo, secondo l'Apv, «giustifica gli investimenti effettuati nel settore (oltre 500 milioni di euro) perché mercati della parte est della Lombardia, del Nordest e dell'Est Europa stanno crescendo grazie al fatto che le manifatture si stanno spo-

stando sempre più nell'Est Europa. Diventa sempre più conveniente, quando possibile, utilizzare i porti dell'Alto Adriatico e Venezia in particolare è baricentrica».

Questi 25 milioni di tonnellate hanno portato un aumento dell'8% nel settore commerciale, del 3,5% in quello industriale e del 40% in quello petrolifero. Nel dettaglio le rinfuse liquide sono cresciute del +30%, e da questo punto di vista l'aspetto più notevole è che il porto petrolifero (a servizio delle raffinerie oggi scomparse) si è reinventato come centro di eccellenza per la trasformazione e la logistica di carburanti green, e sono cresciute anche le rinfuse solide (+4,7%) in particolare carbone e fertilizzanti, e le merci varie in colli (+11%). Infine anche i traghetti, a partire dagli ultimi 4 mesi dell'anno, hanno un segno più: il terminal di Fusina è aumentato infatti del 27% rispetto al quadrimestre precedente.

© riproduzione riservata

LA TENDENZA

Prodotti petroliferi sostituiti dai carburanti "green"



MARGHERA Una nave porta container in banchina

Roberto Ferrari con Messina al Terminal Genova

GENOVA – Nel quadro di una crescita armonica delle sue attività, il Gruppo Messina S.p.A. di Genova ha definito l'intesa con Roberto Ferrari, già amministratore delegato e direttore generale del Trieste Marine Terminal, che dal marzo prossimo assumerà la carica di direttore generale del Terminal di Genova del Gruppo. Ferrari ha iniziato la sua carriera professionale nel La Spezia Container Terminal, per poi lavorare ai progetti di sviluppo dei terminal di Ravenna e di Gioia Tauro. Ferrari avrà il compito di sviluppare importanti programmi di crescita e sviluppo del terminal genovese del Gruppo Messina, in particolare sviluppando nuovi mercati.

Zampini: "La ripresa è già in atto sul porto il turismo e l'hi-tech"

Il presidente di Confindustria conferma i dati positivi
"Adesso servono norme più semplici e infrastrutture"

«TURISMO, porto, hi-tech: per il secondo semestre consecutivo abbiamo dati positivi, la ripresa di Genova parte da qui»: Giuseppe Zampini, presidente Confindustria Liguria e Confindustria Genova conferma i dati positivi. I suoi uffici stanno elaborando gli indicatori forniti dalle aziende sul secondo semestre 2015, ma la tendenza ormai è ben definita. «Adesso serve una semplificazione normativa, per le aziende, e poi, ovviamente, servono infrastrutture», rilancia Zampini. Conferma i da-

ti Findomestic che segnano per la Liguria e Genova un risveglio economico che va accudito con grande cura.

Presidente Zampini, davvero è ripresa?

«Guardi, i nostri dati, ancora tendenziali perché non compiutamente elaborati, vanno nella stessa direzione dello studio Findomestic. E ci sono settori per cui i numeri positivi, anche a due cifre, per due semestri consecutivi sanciscono una vera ripresa».

Quelli sono i settori trainanti?

«Il porto innanzitutto, che ha già consolidato nel primo semestre 2015 dati positivi, ampiamente confermati dal secondo. Così come l'hi-tech, che a nostro avviso può trainare ancora di più. L'aumento tra primo e secondo semestre 2015 è davvero interessante. Ultimo arrivato, il turismo, si dimostra un settore di grande rilancio del territorio e della sua economia. Per il Ponente, in

Liguria, poi c'è un aumento netto del settore agroalimentare. L'export ha qualche chiaroscuro, legato soprattutto alle problematiche geopolitiche di alcuni mercati Mediterranei. Gli accordi, che saranno stretti la prossima settimana dall'Italia con l'Iran, apriranno importanti prospettive. Ed è fondamentale, per la nostra economia, il mercato russo».

E indietro chi rimane?

«La manifattura. Deve essere spinta. Abbiamo realtà sul territorio che potrebbero avere profilo internazionale».

Il Centro studi Confindustria Genova sta ancora elaborando i numeri forniti dalle imprese sul secondo semestre 2015: cosa state scoprendo?

«Confermano una ripresa dei consumi in-

terni, in percentuale significativa rispetto al recente passato. Mi sembra di poter già fornire un dato molto prezioso, dei nostri associati, l'aumento della fiducia rispetto al primo semestre 2015».

La fiducia?

«È un elemento fondamentale per stabilire la ripresa. Il Jobs act ha avuto un effetto benefico stabilizzando lavoratori porta le persone ad investire, avendo la certezza di un reddito. Il ritorno ad acquistare auto, moto, mobilio, ma anche un'ormai netta, ancorché lieve, inversione di tendenza nel campo immobiliare, per cui in alcune zone della città possiamo parlare di ripartenza del mercato immobiliare, sono tutti indicatori del ritorno di fiducia delle persone».

Conferma una ripresa anche dell'occupazione?

«Per quanto limitato, il dato del primo semestre 2015, che segnava un incremento dell'1,7% in Liguria, mi pare che sia confermato e dunque sancisca un incremento vero, sostanziale, dell'occupazione».

Adesso è il momento di serrare le fila: cosa può fare la politica per le aziende genovesi e liguri?

«Serve innanzitutto una semplificazione normativa. Chi può e vuole investire deve essere accolta e agevolata. Avendo la certezza del risultato. Qui si cominciano iter lunghissimi e poi alla fine non si è certi di ottenere le autorizzazioni. Sarebbe meglio ricevere subito del "no", allora. Il mio sogno è aprire un'azienda in tre giorni, ottenere le autorizzazioni in qualche mese e soprattutto avere la certezza di ottenerle».

La Regione sta per varare la legge sulla crescita, il "Growth Act": sarà efficace?

«Si se semplificherà le norme. L'accesso al credito, invece, non è più un problema cruciale, come lo era alcuni anni fa».

(michela bompani)

09/06/2016 09:04:11

«Resta indietro la manifattura che deve essere spinta perché abbiamo realtà che potrebbero essere di rilievo internazionale

Così le specifiche della Piattaforma Europa

LIVORNO – Breve descrizione dell'appalto:

Contratto di concessione avente ad oggetto:

a) la progettazione definitiva ed esecutiva, comprese le indagini ed i rilievi di campo (geognostici e ambientali) necessari, il coordinamento in fase di progettazione, lo Studio di impatto ambientale, lo Studio di incidenza e la relazione paesaggistica della Prima fase della Piattaforma Europa, in grado di ospitare navi di progetto di ultima generazione, articolata nelle opere sotto descritte:

1. Infrastrutture marittime

- Banchine del Terminal (banchina nord e banchina ovest) compresi tratti di raccordo a scogliera;

2. Opere di difesa

- Diga a scogliera Nord tratto a scogliera;

- Diga a scogliera Nord tratto a cassoni;

- Nuova diga della Meloria;

- Diga distaccata Nord;

3. Dragaggi, demolizioni e salpamenti

- Dragaggio a quota -16.00 m s.l.m.m. del canale prospiciente la banchina nord;

- Dragaggio a quota -13.00 m s.l.m.m. dell'area prospiciente la banchina ovest;

- Salpamento del tratto di testata della diga del Marzocco;

- Dragaggio a quota -17.00 m s.l.m.m. del canale di accesso;

- Dragaggio a quota -16.00 m s.l.m.m. dell'area di evoluzione prevista in corrispondenza dell'ingresso nella Darsena Europa;

- Salpamento della diga della Meloria;

4. Colmate e Piazzali

- Rilevato molo Sud con materiali di risulta dei dragaggi fino a quota +2.00 m s.m. e con tout venant di cava fino a quota +3.00 m s.m., compresa l'esecuzione degli interventi di consolidazione della porzione di terrapieno realizzata con i materiali di risulta dei dragaggi;

- Conferimento e sistemazione del volume di materiali di risulta dei dragaggi eccedente il quantitativo necessario per la realizzazione del molo Sud nella colmata Nord;

- Opera a scogliera di delimitazione della colmata Nord;

- Conferimento e sistemazione dei materiali di risulta dei dragaggi nella colmata Nord;

- Consolidamento dei rilevati delle due vasche impermeabili esistenti;

- Realizzazione dello strato di sottofondazione del pacchetto di pavimentazione del piazzale dello scalo ferroviario costituito da 1 m di materiali misto di cava;

5. Pavimentazioni, strade e ferrovie

- Pavimentazione piazzale del terminal;

- Scalo ferroviario;

- Fasci binari del terminal;

- Viadotto di accesso e viabilità di accesso alle aree della Piattaforma Europa;

- Pavimentazione del piazzale dello scalo ferroviario;

6. Impianti

- Impianti idrico ed antincendio del terminal;

- Impianto di raccolta delle acque meteoriche e di trattamento delle acque di prima pioggia del terminal;

- Impianto elettrico di alimentazione delle gru di banchina e di piazzale e impianto di illuminazione del terminal;

- Impianti idrico ed antincendio del piazzale dello scalo ferroviario;

- Impianto di raccolta delle acque meteoriche e di trattamento delle acque di prima pioggia del piazzale dello scalo ferroviario;

- Impianto elettrico e di illuminazione del piazzale dello scalo ferroviario;

b) l'esecuzione dei lavori di costruzione del Terminal e delle seguenti opere, quali:

1. Infrastrutture marittime

- Banchine del Terminal (banchina nord e banchina ovest) compresi tratti di raccordo a scogliera;

2. Dragaggi, demolizioni e salpamenti

- Dragaggio a quota -16.00 m s.l.m.m. del canale prospiciente la banchina nord;

- Dragaggio a quota -13.00 m s.l.m.m. dell'area prospiciente la banchina ovest;

- Salpamento del tratto di testata della diga del Marzocco;

- segue

3. Colmate e Piazzali

- Rilevato molo Sud con materiali di risulta dei dragaggi fino a quota +2.00 m s.m. e con tout venant di cava fino a quota +3.00 m s.m., compresa l'esecuzione degli interventi di consolidazione della porzione di terrapieno realizzata con i materiali di risulta dei dragaggi;
- Conferimento e sistemazione del volume di materiali di risulta dei dragaggi eccedente il quantitativo necessario per la realizzazione del molo Sud nella colmata Nord;

4. Pavimentazioni, strade e ferrovie

- Pavimentazione piazzale del terminal;
- Scalo ferroviario;
- Fasci binari del terminal;

5. Impianti

- Impianti idrico ed antincendio del terminal;
- Impianto di raccolta delle acque meteoriche e di trattamento delle acque di prima pioggia del terminal;
- Impianto elettrico di alimentazione delle gru di banchina e di piazzale e impianto di illuminazione del terminal;

c) l'allestimento del Terminal con l'acquisizione delle attrezzature di piazzale e di banchina da parte del concessionario, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- Gru da banchina;
- Gru da piazzale;
- Mezzi di movimentazione a terra
- Sistema operativo informatico;

d) la gestione del Terminal per lo svolgimento delle operazioni portuali di cui all'art. 16 della legge n. 84/1994, previo ottenimento della concessione demaniale marittima ex art. 18 della legge n. 84/1994, nonché la manutenzione ordinaria e straordinaria del Terminal.

Premesso che l'opera pubblica di cui trattasi è inserita nel Piano Regolatore Portuale adottato dal Comitato dell'Autorità portuale di Livorno con Delibera n.34 in data 19.12.2013, ed approvato dal Consiglio della Regione Toscana con Delibera n. 36 in data 25.3.2015, con riferimento alle opere da progettare di cui al precedente paragrafo a), si precisa che la progettazione definitiva ed esecutiva hanno ad oggetto tutte le opere della Prima Fase della Piattaforma Europa nel loro complesso, mentre la relativa realizzazione è stata suddivisa in due parti delle quali quella di cui al precedente paragrafo lett. b) è oggetto della presente procedura, mentre l'altra, relativa alle opere non indicate al predetto paragrafo lett. b), verrà affidata mediante una distinta ed apposita procedura di appalto pubblico, come meglio specificato nella «Relazione tecnico-illustrativa dei contenuti dello Studio di fattibilità», quale documento di sintesi dello Studio di fattibilità, allegata al Disciplinare di gara.

Gazzetta Marittima

Ecco il bando per la “piattaforma” di Livorno

BRUXELLES – La Gazzetta Ufficiale europea ha pubblicato il bando di gara per la Darsena Europa, che delinea gli elementi indispensabili per concorrere all’assegnazione della concessione sul project financing della grande opera di ribaltamento a mare del terminal contenitori di Livorno. Una pubblicazione, questa sulla Gazzetta Europea, che è necessaria ma non sufficiente per partire con la gara. Spetta infatti alla Gazzetta Ufficiale italiana il compito di rendere il bando operativo: tanto che l’Authority labronica ne aspetta l’uscita, con la copia del bando già apparsa a Bruxelles, entro le prossime ore.

Nel testo che sta per essere pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale italiana l’oggetto della concessione è così indicato: procedura ristretta per l’affidamento del contratto di concessione di costruzione e gestione ai sensi dell’art. 153 commi 1-14 del D. Legs. 12.4.2006 n.163 (finanza di progetto) avente per oggetto la progettazione definitiva ed esecutiva della prima fase della piattaforma Europa del porto di Livorno, comprensiva del terminal per contenitori (in seguito anche “terminal”) e di tutte le opere ad esso connesse, nonché l’esecuzione dei lavori di realizzazione, l’allestimento e la gestione del terminal per lo svolgimento delle operazioni portuali ex art. 16 della legge 84/94. Il costo previsto dell’opera, secondo le specifiche è pari a 504 milioni e 460 mila euro mentre l’importo complessivo per la progettazione definitiva ed esecutiva è stimato in 13 milioni e 500 mila euro. I concorrenti dovranno dimostrare un fatturato annuo medio nei 5 anni antecedenti non inferiore a 50 milioni e 445 mila euro pari al 10% del valore dell’investimento e devono dimostrare la capacità di eseguire direttamente i lavori con la propria organizzazione. Il che lascia intendere che a partecipare possano essere RTI (raggruppamenti temporanei d’impresa). Qui sotto la descrizione dell’appalto secondo il bando che sta per uscire sulla Gazzetta Ufficiale italiana.

Livorno:Piattaforma Europa,da domani il bando sarà sulla Gazzetta Italiana.Gallanti:"Siamo contenti:raggiunto un traguardo importante"

L'opera prevede banchine dimensionate a meno 20 metri

Livorno, 19 gennaio 2016 - Verrà pubblicato domani sulla Gazzetta Ufficiale Italiana il bando di gara per la realizzazione della Piattaforma Europa. L'appalto ha ad oggetto la progettazione definitiva ed esecutiva della prima fase dell'opera di ampliamento a mare dello scalo labronico, e la costruzione e gestione del terminal contenitori.

Si tratta di uno dei più grandi appalti in project financing della storia recente: l'importo complessivo stimato della concessione è di 504 milioni di euro, di cui 326 milioni a carico del promotore privato, che provvederà anche alla progettazione definitiva ed esecutiva dell'intera opera.

L'infrastruttura sarà realizzata, in parte con la procedura di finanza di progetto e in parte, per l'ammontare di circa 360 milioni di Euro (destinati a finanziare opere di difesa e relativi dragaggi), direttamente dall'Autorità Portuale, mediante un appalto pubblico di lavori.

Lo studio di fattibilità, approvato dall'Autorità Portuale, prevede che le banchine per il nuovo terminal siano di una lunghezza di circa 1.500 m, dimensionate sin da subito per una quota di fondale pari a -20 mt, al fine di garantire l'accesso alle navi di progetto di ultima generazione.

Il collegamento ferroviario elettrificato con le attuali banchine, di prossima operatività, sarà prolungato per raccordare anche questa nuova infrastruttura, col fine di immettere direttamente sulla linea tirrenica i treni blocco di ultima generazione (750 mt) in partenza dalla darsena. Il potenziamento del collegamento ferroviario avverrà anche attraverso l'adeguamento della linea Collesalveti - Vada: ciò permetterà il by pass delle gallerie costiere, non adeguate al traffico merci, il collegamento con il porto di Piombino e il superamento del nodo pisano oramai congestionato dal traffico realizzando così il sistema logistico integrato toscano.

Il Bando di gara ed i relativi allegati, nei quali saranno reperibili i dettagli tecnici del progetto, saranno disponibili sulla Gazzetta Ufficiale Italiana e sul sito internet dell'Autorità Portuale a partire da Giovedì 21 gennaio.

«Siamo particolarmente contenti del traguardo raggiunto - ha detto il commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti - la Piattaforma Europa è un'opera strategica per il futuro dello scalo labronico».

Darsena Europa, bando in Gazzetta

L'opera prevede banchine dimensionate a meno 20 metri. Gallanti: "Siamo contenti: raggiunto un traguardo importante"

mercoledì 20 gennaio 2016 06:58

Verrà pubblicato il 20 gennaio sulla **Gazzetta Ufficiale Italiana** il bando di gara per la realizzazione della **Piattaforma Europa**. L'appalto ha ad oggetto la progettazione definitiva ed esecutiva della prima fase dell'opera di ampliamento a mare dello scalo labronico e la costruzione e gestione del terminal contenitori. Si tratta di uno dei più grandi appalti in project financing della storia recente: l'importo complessivo stimato della concessione è di 504 milioni di euro, di cui 326 milioni a carico del promotore privato, che provvederà anche alla progettazione definitiva ed esecutiva dell'intera opera.



L'**infrastruttura** sarà realizzata, in parte con la procedura di finanzia di progetto e in parte, per l'ammontare di circa 360 milioni di Euro (destinati a finanziare opere di difesa e relativi dragaggi), direttamente [redacted] mediante un appalto pubblico di lavori.

Lo studio di fattibilità, approvato [redacted] prevede che le banchine per il nuovo terminal siano di una lunghezza di circa 1.500 m, dimensionate sin da subito per una quota di fondale pari a -20 mt, al fine di garantire l'accesso alle navi di progetto di ultima generazione. Il **collegamento ferroviario elettrificato** con le attuali banchine, di prossima operatività, sarà prolungato per raccordare anche questa nuova infrastruttura, col fine di immettere direttamente sulla linea tirrenica i treni blocco di ultima generazione (750 mt) in partenza dalla darsena. Il potenziamento del collegamento ferroviario avverrà anche attraverso l'adeguamento della linea Collesalveti – Vada: ciò permetterà il by pass delle gallerie costiere, non adeguate al traffico merci, il collegamento con il porto di Piombino e il superamento del nodo pisano oramai congestionato dal traffico realizzando così il sistema logistico integrato toscano.

Il **Bando di gara** ed i relativi allegati, nei quali saranno reperibili i dettagli tecnici del progetto, saranno disponibili sulla Gazzetta Ufficiale Italiana e sul sito internet [redacted] a partire da Giovedì 21 gennaio. "Siamo particolarmente contenti del traguardo raggiunto – ha detto il **commissario straordinario** [redacted] di Livorno, [redacted] – la Piattaforma Europa è un'opera strategica per il futuro dello scalo labronico".

Piattaforma Europa: oggi il bando sulla Gazzetta

Gara internazionale

PIATTAFORMA Europa: da oggi il bando di gara sarà sulla Gazzetta Italiana Gallanti: «Siamo contenti: raggiunto un traguardo importante». L'appalto ha ad oggetto la progettazione della prima fase dell'opera di ampliamento a mare, e la costruzione e gestione del terminal contenitori. L'infrastruttura sarà realizzata, in parte con la procedura di finanza di progetto e in parte [redacted] [redacted] mediante un appalto pubblico di lavori.

PORTO » I "RIVALI" DELLA DARSENA EUROPA

Anche Civitavecchia vuole il maxi-terminal come noi

In ballo un progetto del gigante autostradale Gavio in uno scalo quasi senza container

di **Mauro Zucchelli**
di LIVORNO

A distanza di pochi giorni dalla pubblicazione a Bruxelles, [] fa il bis con il maxi-bando della Darsena Europa e lo mette nero su bianco sulla Gazzetta Ufficiale di oggi. Proprio mentre Civitavecchia tenta l'operazione sorpasso lanciando anch'essa il progetto di un grande polo contenitori, ma con modalità opposte a quelle livornesi.

Qui da noi è [] ad andare in cerca di investitori tramite bando: Livorno invita a farsi avanti i privati che garantiscano un certo standard di solidità (negli ultimi cinque anni una media annua che per i traffici container sia di almeno un milione di teu, per il fatturato sia sopra i 50,4 milioni di euro e per il capitale sociale sopra i 25,2 milioni).

Invece nello scalo laziale no: al contrario, è un big dei grandi appalti come Gavio a presentare la proposta tramite la propria controllata Compagnia Porto (in cui ha il 65% mentre con l'Enel al 25% e un gruppo napoletano di commercio petrolifero al 10%).

» In concorrenza con Livorno anche Savona-Vado, Calata Bettollo a Genova e i soldi di Contship a La Spezia

Giovedì scorso i vertici dell'istituzione portuale hanno annunciato la pubblicazione «a breve» del piano economico finanziario della società privata proponente con il bando di gara relativo alla nuova concessione (e che, pur dichiarandosi «non in concorrenza con altri scali», ce la mette tutta per fare la ruota del pavone segnalando che «è risultato tra i pochi, cinque in totale, ad avere i requisiti di eleggibilità per ottenere i finanziamenti previsti dal Piano Juncker»).

Sia di fatto che non risulta finora si è concretizzata l'erogazione dei 50 milioni di euro che il governo aveva indicato come la propria quota nell'operazione Darsena Europa, senza dimenticare che il premier Renzi ci aveva messo la faccia con la propria firma in pompa magna nell'autunno scorso. Intanto, sono stati oltre 200 milioni di euro pubblici nel porto di Taranto che resta sostanzialmente vuoto e una cifra del genere viene richiesta alle istituzioni pubbliche anche per Civitavecchia (mentre l'investimento privato ammonterebbe a 308,6 milioni di euro).

» il nostro porto ha dalla sua la nuova direttissima Fs che porta la merce subito sulla rete ferroviaria

La minaccia concorrenziale che arriva da sud rappresenta solo una parte del problema: il progetto livornese va a infilarsi dentro uno scenario in cui: 1) a Savona-Vado Maersk conta di rendere operativo nel 2017 il proprio nuovo terminal per le navi oltre i 14 mila teu (con una potenzialità da 720 mila teu annui); 2) a Genova è in dirittura d'arrivo il nuovo piazzale di Calata Bettollo la cui banchina (da 400 mila teu) raccoglierà portacontainer lunghe più di 330 metri con pescaggi di oltre 14 metri e mezzo; 3) a La Spezia Contship può contare sulla proroga di mezzo secolo della concessione in cambio di quasi 200 milioni di investimenti, peraltro attesi da quattro anni.

C'è però da osservare che, per quanto gli esperti stimino che la domanda di mercato di Roma valga 500 mila teu annui, in realtà l'idea di Civitavecchia nasce dal business delle costruzioni (e dalla sterzata verso le grandi opere marittime da parte del gruppo Gavio che invece è specializzato in infrastrutture stradali). Il traffico contenitori però è talmente ridotto da non arrivare a un decimo di quello livornese, sem-

pre al di sotto dei 70 mila teu e nel decennio scorso a malapena la metà: e si sa che non basta costruire una banchina per far arrivare i container perché è la merce che decide dove andare (e per raggiungere il mercato-chiave a nord di Bologna un camion da Civitavecchia deve fare 244 chilometri in più rispetto a Livorno).

Ma sono soprattutto altri due gli aspetti che possono giocare a vantaggio di Livorno.

L'uno riguarda la composizione del pacchetto di finanziamenti pubblici: in arrivo dallo Stato "solo" 50 milioni, è otto volte superiore la spesa in mano a [] e Regione.

L'altro ha a che vedere con l'infrastrutturazione ferroviaria: prima dell'inizio dell'estate, perfino con un qualche anticipo rispetto alla tabella di marcia, il porto di Livorno avrà la direttissima che dalle banchine mette i contenitori sulla linea tirrenica senza altre movimentazioni e soprattutto senza intoppi alla stazione del Calambrone. Sembra ovvio ma in porto - in qualsiasi porto - è una rivoluzione: basti pensare alla beffa del binario inutile che arriva all'interporto da dieci anni. Ma inudimen-



Un accesso del porto di Civitavecchia

Propeller Livorno: nuovi assetti per il porto

LIVORNO – Il Propeller Club di Livorno, presieduto da Gloria Giani Pollastrini, ha organizzato per lunedì 25 gennaio alle 19,15 un convegno presso la sede dello Yacht Club (g.c.) sulla Spianata del Molo Mediceo, 21 sul tema dei nuovi assetti operativi. Sono stati invitati a partecipare alla tavola rotonda il capitano di vascello (CP) V. Di Marco, direttore marittimo della Toscana, l'avvocato G. Gallanti, commissario Port Authority Livorno; il dottor M. Provinciali, presidente Porto di Livorno 2000; il signor E. Lorenzini, presidente Terminal Lorenzini; il dottor L. Becce, AD Terminal Darsena Toscana; il dottor F. Baudone, direttore Terminal Sintermar; il dottor R. Alberti, presidente Terminal Calata Orlando; il signor R. Piccini, presidente Terminal Lucarelli; il signor F. Barbera, presidente Assimprese; il comandante Massimiliano Lupi, capo pilota Porto di Livorno. Modera il dibattito il giornalista del Tirreno di Livorno Mauro Zucchelli.

PIOMBINO LA PROPOSTA LANCIATA AL CONVEGNO DI FOLLONICA PER IL NOSTRO PORTO

Polo logistico integrato con le imprese grossetane

- PIOMBINO -
DAL PUNTO di vista geografico Piombino è in provincia di Livorno, ma dal punto di vista economico guarda anche a sud, alla provincia di Grosseto. Il porto di Piombino e l'area industriale sono già integrate da tempo con le imprese del polo chimico di Scarlino e con la Maremma. A rilanciare la collaborazione è stato al convegno «Circolo virtuoso - opportunità e sviluppo possibile nel sud della Toscana» che si è svolto lunedì al Teatro Fonderia Leopolda (area ex Ilva) a Follonica, è stato Luigi Mansi, presidente di Nuova Solmine, che partendo dal dato dei quattromila giovani che stanno aspettando lavoro, ha lan-

ciato la proposta di creare un centro di raccolta e smistamento merci che abbia come punti fermi il porto di Piombino, l'area industriale di Scarlino e l'aeroporto di Grosseto: «Piombino può essere un punto di riferimento per il Mediterraneo - ha sottolineato - Non dobbiamo vedere questo mare solo come traffico di migranti, ma con le opportunità che può offrire».

E DEL RESTO il nuovo porto di Piombino prevede anche una zona delle banchine dedicate alle industrie della provincia di Grosseto. Fausto Azzi, invece, ad Aferpi ha illustrato il grande lavoro compiuto a Piombino, con il polo

siderurgico in fase di rilancio, sottolineando come l'azienda stia operando per mettere le basi di una solida ripresa. Oltre a Fausto Azzi (Aferpi) e Luigi Mansi (Nuova Solmine) sono intervenuti ai Augusto Orsini del Golf Club Argentario, Francesco Pacini della Huntsman Tioxide, Enzo Rossi di Conserve Italia, Federico Vecchioni di Bonifiche Ferraresi. Il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi infine ha puntato l'attenzione sulla necessità di portare a termine alcune infrastrutture: il completamento della 398-porto per Piombino, la Grosseto-Fano e la messa in sicurezza dell'Aurelia con quattro corsie anche nell'area grossetana sud.



A FERPI
L'Ad Fausto Azzi

Piombino

Ad Ancona 2,4 milioni per l'intermodalità

ANCONA – Durante l'incontro presso il ministero Infrastrutture e Trasporti, il presidente Rodolfo Giampieri e il segretario generale Matteo Paroli dell'Autorità portuale hanno avuto conferma che sta per essere varato il provvedimento di ripartizione del gettito IVA generato dalla portualità nazionale. In tale provvedimento è stata accolta la proposta del porto di Ancona, insieme a quelle di altri 3 porti italiani, per interventi per migliorare ed efficientare l'intermodalità e l'integrazione del trasporto marittimo e ferroviario. L'Autorità portuale di Ancona beneficerà pertanto di un finanziamento di 2,4 milioni di euro. Il presidente Rodolfo Giampieri ha espresso grande soddisfazione: "Si tratta di un importante risultato del lavoro di squadra dell'Autorità Portuale, che ancora una volta ha dimostrato notevole capacità progettuale e propositiva, in stretta collaborazione con il Comune di Ancona e la Regione Marche, che ha sostenuto il progetto nella riunione di mercoledì della Conferenza Stato-Regioni. Si tratta concretamente di proseguire in maniera coerente e decisa con la nostra visione strategica di disporre di infrastrutture che consentano efficacemente di spostare sempre più le merci dalla strada alla ferrovia, soluzione indispensabile per accompagnare l'auspicata crescita commerciale del porto nel rispetto della sostenibilità ambientale".

Come previsto, le risorse saranno destinate prioritariamente al progetto di prolungamento del fascio di binari a servizio delle merci in nuova darsena, consentendo l'ingresso di treni completi grazie ai lavori che attualmente Rfi sta implementando alla stazione di Ancona. Parte delle risorse sarà destinata anche al potenziamento dello Scalo Marotti.

Porti: Napoli; De Caro, in tempi celerissimi nuovo presidente

Bassolino, bloccato e commissariato per conflitti tra istituzioni

19 gennaio, 18:56



(ANSA) - NAPOLI, 19 GEN - Potrebbe arrivare in tempi brevi, "celerissimi", il nome del nuovo presidente dell'Autorità portuale di Napoli. O, almeno, è questo l'auspicio di Umberto Del Basso De Caro, sottosegretario alle Infrastrutture e ai trasporti, in città per un incontro sulle potenzialità del porto di Napoli.

"Non avremmo fatto la riforma dei porti, nella quale un pezzo è dedicato proprio alla nomina dei presidenti dell'autorità portuale se non fosse così", assicura Del Basso De Caro.

"E' evidente che, approvata la riforma, domani sera in Consiglio dei ministri - dice - in tempi celerissimi si arriverà alla definizione del nuovo assetto organizzativo".

"Quello che viene liquidato come 'riforma' è in realtà il Piano nazionale della Logistica - sottolinea De Caro - Un piano importantissimo anche perché non ha senso un porto senza un retroporto, una piattaforma logistica di riferimento". Nella riforma "è prevista la riduzione delle attuali 24 Autorità a 15, con l'accorpamento dei porti di Napoli e Salerno".

"Il porto di Napoli ha una doppia vocazione, delle merci e crocieristico - aggiunge - Credo che debba essere valorizzata questa vocazione e penso che l'identità di una città come Napoli si ricostruisca proprio a partire dal porto".

L'Autorità portuale di Napoli è senza presidente da tre anni, un periodo durante il quale si sono succeduti dei commissari alla sua guida. Questo, per Antonio Bassolino, candidato alle primarie del centrosinistra per la carica di sindaco di Napoli e presidente della Fondazione Sudd, è "l'esempio più clamoroso di come la mancata collaborazione tra istituzioni possa provocare danni anche molto seri e gravi". "Il porto di Napoli si presenta con due facce della stessa medaglia - afferma - È una grandissima opportunità, la più grande azienda nella nostra area, per le persone impegnate, per il fatturato e tanti lavoratori e imprese dirette e indirette". "La collaborazione istituzionale è sempre doverosa - sottolinea - anche tra Governi e istituzioni profondamente diversi". C'è in ballo la "programmazione europea 2014-2020 e sarebbe un delitto se non riuscissimo a mettere insieme tutte le energie per lo sviluppo dell'area".

- segue

"Il porto è bloccato e commissariato da tre anni per conflitti tra le istituzioni - prosegue - Si tratta di cominciare proprio un'altra pagina ora c'è l'opportunità anche con il piano nazionale per i porti e conta anche molto lo spirito di collaborazione tra Comune, Regione e Governo centrale".

"Investire sul porto significa investire sul nostro futuro, parlo delle merci, ma anche delle crociere, Del rapporto della città con il nostro mare - conclude Bassolino - Il porto è davvero l'emblema di quello che Napoli può essere, di un futuro di grande capitale". (ANSA).



Porto canale Cagliari +5% nel 2015

Cict, volumi in aumento con 686mila Teu trasportati

20 gennaio, 09:33

(ANSA) - CAGLIARI, 20 GEN - Traffici in aumento nel porto canale di Cagliari: trasportati nel 2015 686mila Teu contro i 656mila dell'anno precedente. Sono gli ultimi dati della Cict, gruppo Contship, estrapolati dal report nazionale sugli scali industriali. Cagliari International Container Terminal (Cict), continua il suo trend di crescita (totale dei volumi in aumento del 5% rispetto al 2014) con un peso significativo della quota di merci originate o destinate al mercato locale sardo.

I terminal Container Marittimi del Gruppo Contship Italia hanno movimentato un totale di 6,3 milioni di Teu, con una leggera diminuzione rispetto al 2014 (6.6 milioni di Teu) dovuta - è stato spiegato - principalmente agli aggiustamenti effettuati dalle compagnie di navigazione sui network che coinvolgono gli hub nel Mediterraneo. Ciononostante, quattro dei cinque terminal italiani del Gruppo hanno registrato un aumento dei volumi. Per i clienti del Gruppo Contship - ha detto la presidente Cecilia Eckelmann-Battistello - le compagnie di navigazione globali, continuano le sfide legate allo sviluppo sostenibile dei traffici, al volume di affari, allo sbilanciamento tra capacità offerta e domanda di trasporto e ai relativi effetti sull'ambiente. Permane l'incertezza sui mercati internazionali che manifestano dubbi rispetto all'andamento dell'economia a livello globale. In questo contesto, la leadership di settore continua ad essere legata al contenimento dei costi ed alla capacità di generare efficienze attraverso economie di scala". (ANSA).



Crociere: autorità portuale Messina, trend positivo

Arrivata la Viking star

19 gennaio, 18:32

(ANSA) - MESSINA, 19 GEN - Dopo lo scalo dell'imbarcazione La Belle de l'Adriatique, piccola nave della compagnia Croisi de France che ha inserito sia Messina che Milazzo nei suoi itinerari invernali, oggi è approdata anche la Viking Star, new entry della compagnia Viking Ocean Cruises. "I mille passeggeri odierni - dice l'autorità portuale di Messina - aprono così un anno molto interessante in cui l'Autorità portuale prevede 191 scali (+20%) e 365.000 passeggeri (+ 11,6%) con un trend di crescita considerevole che può certamente rassicurare chi in questi ultimi giorni ha espresso sulla stampa locale timori in merito alla perdita di competitività del nostro porto rispetto a quello di Catania.

D'altronde i numeri definitivi relativi al 2015 attestano a Messina 327.702 crocieristi mentre Catania ne ha registrati 81.761 con una previsione per il 2016 di circa 120.000 passeggeri". (ANSA).

La Gazzetta Marittima

L'Interporto di Bologna potenzia con Prologis

Cresce ancora l'area destinata alla distribuzione merci anche con specifiche per i medicinali nel bolognese

MILANO – Prologis, Inc., leader mondiale nel settore immobiliare logistico, ha annunciato di aver siglato un accordo per l'acquisizione da Sifte Berti di un immobile di 8.000 metri quadrati presso l'Interporto di Bologna, una delle piattaforme logistiche e intermodali più grandi in Europa. Sifte Berti, importante azienda italiana operante nell'ambito della logistica, del trasporto internazionale e della distribuzione nazionale, rimarrà il conduttore dell'immobile, insieme a Pall-Ex Italia, network internazionale di logistica e trasporti espressi su pallet in tutta Italia ed Europa. L'acquisizione è stata realizzata attraverso il Prologis European Property Fund II (PEPF II). L'immobile va ad aggiungersi alle 11 strutture acquisite in febbraio 2015 e alla struttura già in portfolio, portando a 13 gli immobili detenuti da Prologis presso il polo logistico bolognese. La struttura, realizzata nel 2005 e ottimizzata per operazioni di distribuzione merci, dispone anche di una cella a temperatura controllata, che consente lo stoccaggio di farmaci per la distribuzione alle farmacie dell'area metropolitana bolognese.

"Questa operazione rafforza ulteriormente la nostra presenza presso l'Interporto di Bologna, che rappresenta un sito di primaria importanza per la logistica e i trasporti in Italia e si inserisce nella strategia di espansione di Prologis. Prologis detiene infatti l'opzione per realizzare 100.000 metri quadrati di nuovi spazi nei terreni del terzo piano particolareggiato" ha dichiarato Sandro Innocenti, Senior Vice President, Country Manager di Prologis Italia.

L'Interporto di Bologna è una delle piattaforme logistiche e intermodali (su gomma e su rotaia) più grandi in Europa e si trova a nord di Bologna nei comuni di Bentivoglio e San Giorgio in Piano, a circa 2 chilometri dall'Autostrada A13 che collega Bologna e Padova, vantando una posizione baricentrica lungo le direttrici del traffico merci nazionale ed europeo. Al 30 settembre 2015 in Italia Prologis era proprietaria e gestiva circa 957.000 metri quadrati di strutture di distribuzione. I parchi logistici si trovano nell'area di Milano (Paullo, Lodi, Novara, Piacenza, Castel San Giovanni, Cornaredo, Area Po, Cortemaggiore), di Pavia (Siziano), di Torino (Trofarello, Settimo Torinese), di Bologna (Interporto, Castel San Pietro), di Padova e di Roma.

UN DECRETO AGGIUNTIVO PER I TERMINAL PORTUALI

Concessioni, arrivano le regole: sopra i 20 anni decide il governo

Oggi l'approvazione a Roma con la riforma Traffici: Venezia boom, soffre Gioia Tauro

ALBERTO QUARATI
MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Oggi sarà il giorno della verità per i porti italiani, salvo colpi di scena o ripensamenti dell'ultima ora. In consiglio dei ministri infatti, fissato per questa sera alle ore 21 a Palazzo Chigi, a Roma, dovrebbe approdare la riforma portuale studiata dall'attuale numero uno del dicastero dei Trasporti, Graziano Delrio. Come già anticipato dal *Secolo XIX/The Medi Telegraph*, le Autorità portuali saranno 15, le rimanenti nove saranno trasformate in Direzioni.

C'è di più, e riguarda il rilascio delle concessioni dei terminal negli scali italiani. L'argomento dovrebbe infatti trovare spazio dentro a un decreto aggiuntivo alla riforma dei porti. Un documento nel quale la materia, per la prima volta, dovrebbe essere regolamentata in maniera uniforme su tutto il territorio nazionale, con le Autorità portuali che dovranno sottostare a nuove direttive, che d'ora in poi, saranno le stesse per tutti gli scali. Secondo fonti vicine al dossier, il procedimento di base per avere la concessione di un terminal,

almeno quello iniziale, sarà molto simile all'attuale, con l'obbligo, da parte di un operatore, di presentare manifestazione di interesse prima, e partecipare al bando di gara pubblicato [redacted] di competenza appena dopo. Le novità riguardano però alcune voci fisse: investimenti e livelli occupazionali ad esempio, che dovranno essere specificati, in maniera dettagliata, in tutte le gare, e poi garantiti dal terminalista. Ma nonostante le anticipazioni al nuovo regolamento, considerato nel settore più forma che sostanza, abbiamo già creato diversi malumori, la novità più importante dovrebbe interessare le concessioni oltre i 20 anni. In quest'ultimo caso infatti, non sarà [redacted] a decidere l'affidamento del terminal: spetterà infatti al ministero dei Trasporti un parere vincolante, con il quale il governo si riserva il diritto di dare l'ok all'avvio della concessione.

In banchina intanto cominciano a uscire i primi dati completi dei traffici 2015, con qualche sorpresa: Venezia cresce del 19% con 555 mila teu movimentati nei 12 mesi, secondo porto dell'Adriatico dopo Capodistria (790 mila teu, +17%) crescita

quest'ultima a scapito di Trieste, che rimane stazionaria (-0,9%, 501 mila teu). Cresce anche Ravenna, +11%, 246 mila teu, di cui 212 mila movimentati da Contship: proprio ieri il colosso della logistica ha reso noto l'andamento annuale delle sue strutture in Italia. Oltre allo scalo ro-

magnolo, si segnala la discesa di Gioia Tauro (2,5 milioni di teu, -14%: la forbice con Genova, che si avvia a chiudere sui 2,1-2,2 milioni di teu non è mai stata così stretta) e di Tanger Med (1,2 milioni, -9,3%); la crescita della Spezia (1,1 milioni, +7,8%), Cagliari (698 mila, +4,5%) e Salerno (341 mila, +6,5%).

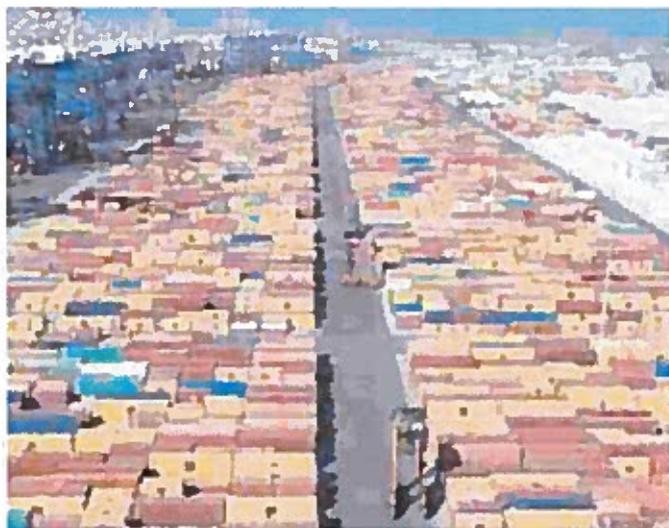
Due i fenomeni, segnalati dal presidente [redacted] di Venezia, Paolo Costa: «Il primo, lo spostamento dell'asse dei traffici verso Est, man mano che il baricentro industriale dell'Europa si sposta verso Oriente: non è un caso che i porti di Istanbul, Costanza e il Pireo abbiano chiuso un anno record, e lo stesso Alto Adriatico, considerato nel suo insieme, è passato da 1,9 a 2,5 milioni di teu tra 2008 e oggi. Venezia e Ravenna intanto stanno recuperando i loro bacini storici, cioè l'Italia Nord-Orientale e la Germania, sot-

- segue

traendo quote alla Spezia, e pure ai porti del Nord Europa. Due: sulla rotta Asia-Europa, il *Mare Nostrum* riesce a trattenere più merce che prima andava verso i porti del Nord, ma i trasbordi si sono spostati sul Mediterraneo Orientale, crescendo soprattutto i traffici di Est Europa, Turchia e Israele. L'Adriatico deve riuscire a sfruttare questa occasione».

TRANSHIPMENT IN CRISI

Mai così stretta
la forbice
fra i traffici
dell'hub calabrese
e Genova



Il terminal contenitori del porto di Gioia Tauro



Concessioni, arriva il regolamento: sopra 20 anni decide il governo

Genova - Nuove regole per i terminal portuali. Oggi l'approvazione a Roma con la riforma. Traffici: Venezia boom, soffre Gioia Tauro.

Genova - **Oggi sarà il giorno della verità per i porti italiani, salvo colpi di scena o ripensamenti dell'ultima ora.** In consiglio dei ministri infatti, fissato per questa sera alle ore 21 a Palazzo Chigi, a Roma, dovrebbe approdare la riforma portuale studiata dall'attuale numero uno del dicastero dei Trasporti, **Graziano Delrio**. Come già anticipato dal *Secolo XIX/The Medi Telegraph*, le Autorità portuali saranno 15, le rimanenti nove saranno trasformate in Direzioni. **C'è di più, e riguarda il rilascio delle concessioni dei terminal negli scali italiani.** L'argomento dovrebbe infatti trovare spazio dentro a un decreto aggiuntivo alla riforma dei porti. Un documento nel quale la materia, per la prima volta, dovrebbe essere regolamentata in maniera uniforme su tutto il territorio nazionale, con le Autorità portuali che dovranno sottostare a nuove direttive, che d'ora in poi, saranno le stesse per tutti gli scali.

Secondo fonti vicine al dossier, il procedimento di base per avere la concessione di un terminal, almeno quello iniziale, sarà molto simile all'attuale, con l'obbligo, da parte di un operatore, di presentare manifestazione di interesse prima, e partecipare al bando di gara pubblicato dall'Authority di competenza appena dopo. Le novità riguardano però alcune voci fisse: investimenti e livelli occupazionali ad esempio, che dovranno essere specificati, in maniera dettagliata, in tutte le gare, e poi garantiti dal terminalista. Ma nonostante le anticipazioni al nuovo regolamento, considerato nel settore più forma che sostanza, abbiano già creato diversi malumori, la novità più importante dovrebbe interessare le concessioni oltre i 20 anni. In quest'ultimo caso infatti, non sarà l'Authority a decidere l'affidamento del terminal: **spetterà infatti al ministero dei Trasporti un parere vincolante, con il quale il governo si riserva il diritto di dare l'ok all'avvio della concessione.**

- segue

In banchina intanto cominciano a uscire i primi dati completi dei traffici 2015, con qualche sorpresa: **Venezia cresce del 19% con 555 mila teu movimentati nei 12 mesi, secondo porto dell'Adriatico dopo Capodistria (790 mila teu, +17%) crescita quest'ultima a scapito di Trieste, che rimane stazionaria (-0,9%, 501 mila teu)**. Cresce anche Ravenna, +11%, 246 mila teu, di cui 212 mila movimentati da Contship: proprio ieri il colosso della logistica ha reso noto l'andamento annuale delle sue strutture in Italia. Oltre allo scalo romagnolo, si segnala la discesa di Gioia Tauro (2,5 milioni di teu, -14%: la forbice con Genova, che si avvia a chiudere sui 2,1-2,2 milioni di teu non è mai stata così stretta) e di Tanger Med (1,2 milioni, -9,3%); la crescita della Spezia (1,1 milioni, +7,8%), Cagliari (698 mila, +4,5%) e Salerno (341 mila, +6,5%).

Due i fenomeni, segnalati dal presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa: «Il primo, lo spostamento dell'asse dei traffici verso Est, man mano che il baricentro industriale dell'Europa si sposta verso Oriente: non è un caso che i porti di Istanbul, Costanza e Il Pireo abbiano chiuso un anno record, e lo stesso Alto Adriatico, considerato nel suo insieme, è passato da 1,9 a 2,5 milioni di teu tra 2008 e oggi. Venezia e Ravenna intanto stanno recuperando i loro bacini storici, cioè l'Italia Nord-Orientale e la Germania, sottraendo quote alla Spezia, e pure ai porti del Nord Europa. Due: sulla rotta Asia-Europa, il *Mare Nostrum riesce a trattenere più merce che prima andava verso i porti del Nord, ma i trasbordi si sono spostati sul Mediterraneo Orientale, crescendo soprattutto i traffici di Est Europa, Turchia e Israele. L'Adriatico deve riuscire a sfruttare questa occasione*».



Concessioni, il caso-Anversa spaventa l'Italia

Genova - L'indagine dell'Antitrust Ue su presunti aiuti di Stato mette a nudo le lacune normative. Bruxelles: «Il terminalista che non rispetta il piano industriale va sanzionato».

Genova - **L'Antitrust europea ha aperto un'indagine sui due maggiori terminalisti container del porto di Anversa, Psa Antwerp e Antwerp Gateway (società controllata a maggioranza dal gruppo emiratino Dp World).** Le due aziende sono sospettate di avere ricevuto aiuti di Stato tra il 2009 e il 2012. Il motivo: non hanno rispettato i piani industriali sulla base dei quali poter mantenere la concessione sulle banchine dello scalo belga, il secondo più grande in Europa. I due terminal infatti, anni negli presi in esame dalla Commissione europea, non hanno raggiunto gli obiettivi di traffico prefissati nel piano industriale. A norma di legge, l'Autorità portuale di Anversa avrebbe dovuto multare le aziende, invece a marzo 2013 ha rivisto retroattivamente gli obiettivi minimi di traffico richiesti ai due terminalisti, riducendo di circa l'80% la multa nei confronti di Psa e Dp World.

Un'azione che evidentemente non è piaciuta a qualche concorrente dei due terminal, e che ha fatto scattare il ricorso presso l'Antitrust. «Questa è la prima volta - osserva Davide Maresca, esperto di Diritto comunitario presso lo Studio legale Maresca & Partners - che la Commissione interviene paragonando un inadempimento di un concessionario a un aiuto di Stato». **Infatti, con lo sconto applicato ai due terminalisti, l'Autorità portuale di Anversa ha mitigato arbitrariamente una sanzione nei confronti di due operatori su cui esercita il controllo.** Così queste aziende non solo hanno risparmiato i soldi della multa, ma hanno anche beneficiato, a parere della Commissione indebitamente, delle entrate derivate dall'esercizio di concessionario all'interno del porto: tutto questo a Bruxelles potrebbe configurarsi come aiuto di Stato.

- segue

Se a fine indagine l'Antritrust trovasse effettivamente colpevoli i due terminalisti, con ogni probabilità la questione si risolverà con il pagamento di una multa, magari anche consistente e in solido con l'Autorità portuale di Anversa. Ma, come segnala Maresca, l'ingresso a gamba tesa dell'Europa sulle concessioni potrebbe avere tecnicamente effetti dirompenti anche in Italia, non solo sul mondo dei porti (si pensi ad esempio alle concessioni autostradali), ma sicuramente a partire da questo, visto che si è appena concluso il rinnovo tramite proroga delle concessioni demaniali per i maggiori terminalisti della Penisola. Tra l'altro in Italia, in base al codice della Navigazione, l'amministrazione può dichiarare la decadenza dalla concessione per mancata esecuzione delle opere prescritte o anche per non uso continuato o per cattivo uso: uno strumento spesso minacciato dalle Autorità portuali, ma mai applicato nel concreto.

Nel solo caso di Genova, si può ricordare il lontano episodio del 2009, quando l'Autorità portuale avvisò il Vte (anche questa una società il cui azionista di maggioranza è il gruppo Psa di Singapore) l'intenzione di revocare la concessione per obiettivi industriali non rispettati, a seguito del lungo blocco operativo collegato a problemi informatici. Rispetto alla semplice sanzione vigente in Belgio, la misura sarebbe dunque più dolorosa. Ora, il fatto che l'Antitrust europea possa considerare la non applicazione della decadenza un aiuto di Stato, mettendo nel mirino sia il concessionario che l'Autorità portuale, potrebbe sia rendere gli enti portuali più severi nei confronti dei concessionari che tradiscono le promesse del piano industriale, sia fornire un'arma pesante nelle frequenti diatribe fra terminalisti, ma anche in caso di eventuali conflitti sociali, considerato che il piano industriale non riguarda solo i traffici, ma anche ad esempio i livelli di occupazione.



«Container, regole chiare sulla pesatura» / IL CASO

Genova - Nuova normativa in vigore da luglio 2016. L'allarme di Feport: gli scali rischiano la congestione.

Genova - «Una mancanza di linee guida nazionali» sulla pesatura dei container nei porti «porterà a confusione nella messa in pratica e avrà un impatto negativo sulle operazioni e condurre a una possibile distorsione competitiva»: **Jasper Nagtegaal, presidente della commissione dogane e logistica di Feport (associazione europea dei terminalisti portuali privati), lancia l'allarme sulla prossima entrata in vigore, il prossimo primo luglio 2016, delle norme Solas sulla pesatura di tutti i container in partenza dai porti.** Il rischio paventato da Feport è che per quella data molti paesi europei non siano ancora pronti. Senza chiarezza sulle regole, la merce su molte banchine andrà incontro alla congestione del traffico. In Europa la realtà più avanzata è il Regno Unito, il cui governo ha già emanato linee guida nazionali.

In buona posizione anche i Paesi Bassi. L'Italia è fra i paesi a cui si rivolge Feport perché accelerino i tempi. A occuparsi dell'elaborazione delle linee guida è il Comando generale delle Capitanerie di porto. Gli operatori aspettavano un testo già a dicembre, ma i tempi sono slittati e la presentazione del testo è adesso prevista per metà febbraio. Il Comando generale sta lavorando in stretto contatto con le categorie interessate per formulare linee guida efficaci. **Quella di febbraio è una scadenza che, se rispettata, permetterà agli operatori di adeguarsi entro l'entrata in vigore della nuova norma, a luglio. Il tempo comunque stringe, anche perché in Europa sono in molti i paesi che hanno aspettato l'ultimo momento per adeguarsi.** La normativa Solas è generica e lascia ampio spazio d'azione ai diversi paesi per decidere come comportarsi.

- segue

Per questo Feport ha deciso ieri di lanciare l'allarme e chiedere chiarezza. «C'è una mancanza di informazione e armonizzazione a livello nazionale - spiega un comunicato dell'associazione - riguardo alla messa in pratica» della norma. Feport quindi chiede alle «amministrazioni nazionali di sviluppare linee guida che proteggano l'efficienza della catena logistica e non creino distorsioni competitive fra gli stati membri». Le linee guida dovranno specificare ad esempio quali strumenti certificati utilizzare e quali metodi di certificazione. **L'obiettivo è evitare che i porti si congestionino. Dovranno essere pesati tutti i container in esportazione, prima che terminal e compagnie marittime li carichino sulla nave.** Soltanto per l'Italia, si tratta di circa cinque milioni di contenitori all'anno. E' un'operazione che va ad aggiungersi al normale ciclo di movimentazione della merce e che dovrà inserirsi nel flusso creando meno rallentamenti possibile. La responsabilità di fornire il dato del peso del container è assegnato dalla Solas allo "shipper", termine generico che indica il soggetto responsabile della spedizione. Non sempre però è questo a effettuare fisicamente la pesatura. Lo scambio dei dati vedrà quindi il coordinamento di anelli differenti della catena.

«Dal primo luglio 2016 - afferma Jasper Nagtegaal - tutti i container da caricare su una nave dovranno essere accompagnati da un Vgm (verified gross mass, verifica di massa lorda). Attualmente, gli attori industriali hanno realizzato linee guida sulla messa in pratica degli obblighi Solas, ma indicazioni dalle amministrazioni nazionali in molti casi sono ancora assenti». Feport invita gli Stati a definire, se non lo hanno già fatto, linee guida che adottino un approccio pragmatico e che non portino a una distorsione della concorrenza fra i paesi dell'Unione europea. L'approvazione delle norme Solas sulla pesatura obbligatoria dei container è arrivata al principio del 2015 dopo un dibattito molto acceso. Le associazioni di categoria dello shipping hanno preso posizioni molto critiche nei confronti di questa nuova incombenza. L'esigenza di pesare i container è emersa perché in molti casi il valore dichiarato nei documenti non è quello effettivo. Quando una nave viene caricata, i container vengono distribuiti in base al peso nominale per metterli in maniera equilibrata senza che sbilancino l'unità durante la navigazione. Di fatto, in alcuni incidenti marittimi è stato verificato che i pesi dichiarati non erano quelli effettivi e per questo la nave aveva subito squilibri che hanno portato alla perdita del carico o, nei casi più gravi, della stessa nave.



Contship Italia, nel 2015 stabili i risultati del gruppo

Milano - I terminal hanno movimentato un totale di 6.3 milioni di teu, con una leggera diminuzione rispetto al 2014. I servizi di intermodalità e logistica hanno invece fatto registrare un aumento nel totale dei volumi trasportati .

Milano - **Il gruppo Contship Italia, tra i leader per quote di mercato in Italia nel settore dei terminal container marittimi e nel trasporto intermodale, ha registrato una sostanziale stabilità nei risultati nell'anno 2015.** I terminal del gruppo hanno movimentato un totale di 6.3 milioni di teu, con una leggera diminuzione rispetto al 2014 (6.6 milioni di teu), dovuta principalmente agli aggiustamenti effettuati dalle compagnie di navigazione sui network che coinvolgono gli hub nel Mediterraneo. I servizi di intermodalità e logistica hanno fatto registrare un aumento nel totale dei volumi trasportati, a cui ha contribuito l'offerta di Rail Hub Milano, la nuova società lanciata a gennaio 2015 per gestire il terminal ferroviario di Melzo (Milano), la cui capacità è cresciuta ulteriormente nel secondo trimestre del 2015.

Cecilia Eckelmann-Battistello, presidente del gruppo Contship Italia, ha dichiarato che «per i clienti del gruppo Contship e le compagnie di navigazione globali, continuano le sfide legate allo sviluppo sostenibile dei traffici, al volume di affari, allo sbilanciamento tra capacità offerta e domanda di trasporto e ai relativi effetti sull'ambiente. **Permane l'incertezza sui mercati internazionali** che manifestano dubbi ed incertezza rispetto all'andamento dell'economia a livello globale. In questo contesto, la leadership di settore continua ad essere legata al contenimento dei costi ed alla capacità di generare efficienze attraverso economie di scala. La risposta di Contship Italia, a supporto dei propri clienti, prevede un continuo impegno sui piani di investimento, in linea con il trend di crescita della dimensione delle navi utilizzate».

LO SCALO » LE NOVITÀ

Nasce la maxiagenzia del lavoro in Porto

Imprese e [] costituiranno domani il nuovo strumento che partirà con 110 lavoratori e garantirà regole più sicure

di Silvio Maranzana

È una delle rivoluzioni che sta per squassare l'universo portuale, ma è quella che interessa più da vicino gli stessi lavoratori. Nasce infatti all'interno dello scalo triestino l'Agenzia del lavoro portuale, nuovo strumento flessibile che interverrà per la fornitura di lavoro temporaneo. La sua costituzione è regolata dal comma 5 dell'articolo 17 della legge 84 del 1994 e prevede che questa funzione venga svolta «da agenzie promosse dalle Autorità portuali o, laddove non istituite, dalle Autorità marittime, e soggette al controllo delle stesse e la cui gestione è affidata ad un organo direttivo composto da rappresentanti delle imprese». [] sta per pubblicare l'avviso che intende raccogliere l'adesione dei terminalisti e delle aziende che svolgono operazioni e servizi portuali e che sarà illustrato alle stesse oltre che logicamente ai rappresentanti sindacali nella riunione che si terrà domani alle 12.30 alla Torre del Lloyd. A farlo sarà il segre-

tario generale [] Mario Sommariva.

L'Agenzia, che finora è stata costituita unicamente nel porto di Livorno e, se la si vuol vedere da questo punto di vista, l'ultima evoluzione della vecchia Compagnia portuale. Assorbirà infatti i lavoratori della Minerva (favorendo sembra anzi anche un loro incremento) che alcuni anni fa aveva preso in affitto il contratto della Compagnia portuale di Trieste finita in liquidazione, assumendone anche i soci-dipendenti, ma integrerà nei propri ranghi anche quasi tutti i lavoratori dell'impresa Deltauno che a propria volta li aveva rilevati dal fallimento di quella che era la più grossa tra le cooperative che operavano in porto, la Primavera. Complessivamente i dipendenti dovrebbero essere oltre 110, ma anche il numero preciso potrebbe essere domani oggetto di discussione. La conseguenza di tutto questo sarà che il Pool flessibile si ingrosserà, mentre si alleggeriranno le cooperative che per lunghi anni erano cresciute, si erano moltiplicate e in

parte sono fallite creando all'interno dello scalo quello che alcuni sindacalisti avevano definito una sorta di Far-West caratterizzato da offerte al ribasso e retribuzioni non adeguate o comunque fuori controllo.

L'operazione Agenzia del lavoro, che ha già avuto il via libera anche da parte del ministero, viene vista con favore, come hanno ribadito ieri, da Giulio Germani (Fli-Cisl) e da Renato Kneipp (Filt-Cgil) ed è anche la conseguenza di anni di battaglie sindacali da parte delle sigle tradizionali, ma conseguenza anche dello sciopero indetto dal Comitato lavoratori portuali di Trieste (Cpt-Usl) che il 26 agosto aveva pressoché paralizzato lo scalo aprendo poi una trattativa con [] che in virtù anche della svolta impressa alla Torre del Lloyd dal commissario Zeno D'Agostino, oltre che dallo stesso Sommariva, aveva subito preso un indirizzo collaborativo.

«Puntiamo al fatto che l'Agenzia che nasce ora a Trieste - spiega Kneipp - si discosti

un po' da quella di Livorno e preveda un coinvolgimento più diretto da parte della stessa [] chiamata a entrare direttamente nella gestione accanto ai rappresentanti delle imprese. L'esempio al quale ci vorremmo perlopiù avvicinare è quello che regola il lavoro portuale nei grandi scali del Nord come ad esempio in Olanda e in Germania».

Si tratta però comunque di una scommessa dato che viene a formarsi un organismo con un numero cospicuo di dipendenti che se non vengono fatti lavorare ricevono sì un'indennità di mancato avviamento al lavoro, ma che non può essere nemmeno lontanamente paragonata a uno stipendio. «L'appello - conclude Kneipp - è dunque ai terminalisti e agli imprenditori affinché aderiscano all'Agenzia e in qualunque caso di aumento di lavoro, che è una caratteristica costante in molti terminal, non esitino a chiamare in rinforzo ai propri dipendenti i lavoratori dell'Agenzia».

di []



Lavoro sul Molo Settime: la nuova Agenzia sarà gestita [] dalle imprese