Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 22/12/2015

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

- **Riforma dei porti** (La Repubblica, Il Resto del Carlino, Giornale di Sicilia, Il Secolo XIX)

Dai Porti:

Venezia:

"...Pubblicato il bando..." (Il Gazzettino)

Genova:

"...porti, l'Antitrust: "Concessioni? Non devono superare i 15 anni..." (Primocanale.it, Il Secolo XIX,)

Livorno:

"...Concluso lo scarico di GNL..." (The Medi Telegraph)

"..."Fate Darsena Europa"..." (La Nazione)

Piombino:

"..."Non facciamo concessioni sulle concessioni"..." (La Nazione)

Napoli:

"...Allarme degli operatori..." (Il Sole 24 Ore)

"..."Una ZES per i porti di Napoli e Salerno..." (Informazioni Marittime)

Olbia:

"...In Nord sardegna più passeggeri e investimenti..." (Il Sole 24 Ore)

Augusta:

"...Accordo con la Romania..." (Giornaledisicilia.it)

Da altri porti

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 22/12/2015

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Focus:

- **UE** (Porti & Servizi Tecnico Nautici)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Allegato: "Moore Stephens - Shipping confidence survey"

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter – Realise

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

DI TASCA NOSTRA
ALDO LAMPANI

L'autonomia finanziaria scelta obbligata per i porti

GENERALMENTE chi chiede maggior autonomia o autonomia tout court chiede contestualmente di assumersi maggiori responsabilità o responsabilità tout court. La presa di responsabilità nell'interesse di porto e popolazione locale ad Anversa è addirittura un dogma. I dati dello scalo diventano un patrimonio da difendere, sostenere e rafforzare per ogni cittadino della capitale belga dello shipping. Il legame stretto tra la città ed il proprio porto, lassù, è indissolubile. Le crisi vengono affrontate utilizzando di volta in volta lo scalo, o le altre attività economiche di territorio che lo circondano, per supportare l'istituzione che sta soffrendo. Genova non è legata al suo scalo come avviene nelle grandi città coni grandi porti del nord Europa. Da anni si dice che l'obiettivo di Genova sia proprio quello di essere una città portuale, dove esista una sostanziale identità di vedute tra il potere comunale e [redacted] Ma le distanze che separano le normative che regolano gli scali del nord e quelle che muovono il nostro sono siderali. E forse anche la volontà di metterci la faccia, a tutti i livelli. In Italia facciamo fatica a rileggere le aree in faccia al mare. Le città portuali settentrionali hanno sempre localizzato i propri scali in posizioni periferiche rispetto al "cuore" delle città. E quindi il recupero delle aree portuali dismesse, a quelle latitudini, ha avuto una storia diversa. Si tratta innanzitutto di spazi molto più grandi, dove al lavoro ristrutturazione o rivisitazione di siti ex portuali o ex industriali diventati parte integrante della città (obbligatori qui al sud), si preferisce dare lavoro alle pale meccaniche ed ai bulldozer per spianare ed alla nuova edilizia per ricominciare da capo. E' il caso dell'opera sui docklands di Londra, negli anni '80. Quindi le banchine ed il mondo che le circonda, potrebbero risolvere così tanti problemi per Genova, che forse non li si vuole nemmeno prendere in considerazione. Eppure il nord Europa si basa esclusivamente sullo sfruttamento intelligente delle aree portuali e limitrofe all'acqua. Il Northern Range presenta porti molto piccoli o molto grandi, con una forte autonomia operativa, mentre nel Mediterraneo ci sono praticamente e solamente scali di media pezzatura e quasi sempre dipendenti dall'amministrazione centrale dello Stato. Uno stato che in momenti così complessi, non solo non sa aiutare strutture come i porti in grado di rappresentare un volano economico per il territorio di appartenenza, ma lascia cadere nel dimenticatoio anche tutte le proposte più che concrete che dai porti arrivano per creare ricchezza comune e lavoro continuativo. Cioè ciò che rende più che benestanti ed autonome le zone europee dove insistono gli scali marittimi. Il Porto di Genova (come quelli di La Spezia e Savona) sarebbero in grado di cambiare volto alle città di appartenenza, solo facendo, in sedicesimo, quello che (possono) fare i grandi porti del nord Europa. Ma sull'Atlantico parliamo del successo di un mondo al servizio dei porti (in Germania), così come parliamo (in Italia) di crisi di un mondo che al contrario le banchine le sfrutta per drenarne anche le briciole finanziarie.

IL TERRITORIO
L'operazione condotta sui docklands di Londra resta sempre un esempio virtuoso

ANVERSA
Un'immagine del porto belga di Anversa, ai vertici mondiali

IN BREVE

CARIGE-NORGES BANK
Norges Bank ha acquistato il 2,171% del capitale di Banca Carige. L'operazione, rileva la Consob nelle sue comunicazioni, risale allo scorso 28 settembre

ITAS
Itas Mutua acquista i rami italiani di Sun Insurance (Sio) e Royal & Sun Alliance Insurance (Rsai) di Rsa. Alla sede di Trento, si affiancano ora le due sedi di Milano e Genova

D'AMICO
d'Amico Tankers Limited, (d'Amico International Shipping) che opera nel mercato delle navi cisterna, ha venduto per 13 milioni di dollari la Cielo di Salemo

Il Resto del Carlino

«Strade, porti, ferrovie e aeroporti Il piano per superare i gap dell' Italia»

Il ministro per le infrastrutture Delrio: «Il Paese era senza strategia»

PRIMO PIANO

«Strade, porti, ferrovie e aeroporti Il piano per superare i gap dell' Italia»

ROMA MINISTRO Delrio, quali obiettivi si è posto al suo arrivo al ministero delle Infrastrutture? «L' obiettivo principale, condiviso con il presidente Renzi, è di dare, con le infrastrutture e i trasporti, un contributo importante alla crescita e agli investimenti. Lo faremo attraverso una visione strategica, con la trasparenza e la correttezza delle procedure in stretto rapporto con Anac. E potenziando il ruolo dell' Italia come hub che collega Europa e Mediterraneo».

Un progetto ambizioso... «Si può raggiungere solo mettendo in chiaro i collegamenti con i corridoi europei, rafforzando l' interconnessione e l' intermodalità, puntando molto su ferrovie e porti, selezionando le opere utili in base al rapporto costi-benefici».

Come è cambiato il ministero col suo arrivo? «Il ministero ha sofferto di una mancanza di obiettivi comuni e della presenza di una struttura tecnica di missione che aveva avocato a sè compiti che ora sono stati restituiti alle direzioni generali e alle divisioni, mentre la nuova struttura tecnica ha un compito strategico, di contributo nella revisione dei progetti e di monitoraggio».

Fra i dossier c' è quello Anas... «Anas ha finora avuto stanziamenti annuali, cosa che non consente di ragionare sul lungo periodo, necessario per costruire opere pubbliche.

Ha invece la necessità di poter contare su una programmazione pluriennale. Stiamo continuando a lavorare alla riforma che prevede il passaggio diretto delle accise sul carburante. Questo obiettivo è intanto già garantito con la Stabilità 2016, che prevede 20 miliardi nel quinquennio, di cui 11 già finanziati».

Che cosa si aspetta da Anas per i prossimi mesi? «Anas ha messo in atto un forte cambiamento. Già nel contratto 2015 abbiamo spostato l' attenzione sulle manutenzioni e sul completamento delle opere. Dobbiamo recuperare ritardi ventennali. Il presidente Armani sta facendo un buon lavoro e riorganizzando la struttura, che non può permettersi di non avere la piena fiducia delle istituzioni e dei cittadini».

Quali sono le tratte stradali su cui investirete? «Il Sud ha un ruolo di primo piano, rappresenta davvero una potenzialità di svolta per il Paese. Quindi manutenzioni straordinarie in Calabria come la statale Jonica, la Palermo-Catania. Ma anche i collegamenti con Malpensa, la via Emilia, la Orte-Mestre, la Adriatica, il Gra, la Grosseto-Siena, la Tosco Romagnola e altre».

Nel sistema trasporti integrato si inserisce la privatizzazione di Ferrovie: conferma il tema delle reti sotto controllo statale? «Certo. Mantenere la rete pubblica significa mantenere la garanzia di pari opportunità per i gestori dei servizi, oltre alla possibilità di una copertura davvero nazionale della rete. Abbiamo aggiornato il contratto di programma per 8 miliardi con la rete ferroviaria italiana (Rfi) e abbiamo messo 9 miliardi in stabilità per i prossimi anni sempre per investimenti sui grandi corridoi ma anche sulle linee locali regionali».

Ma quali miglioramenti si aspetta dalla privatizzazione? «Il Gruppo Fs ha prodotto ottimi risultati e la sfida dell' Alta velocità è stata sostanzialmente vinta. Ora ci aspettiamo un vero salto di qualità nel trasporto pubblico locale: nonostante le risorse assegnate alle Regioni, siamo troppo distanti dallo standard europeo. È un atto dovuto verso i cittadini e verso i turisti. Consideri che una linea come la Roma-Lido fa quasi gli stessi passeggeri giornalieri dell' intera rete delle Frecce».

Ci vorranno anni a cambiare i vecchi treni dei pendolari... «In realtà le cose stanno già cambiando. Come avverrà in Emilia-Romagna dove la Regione ha messo a gara il servizio e Fs, che ha vinto, darà ora il suo apporto al miglioramento. Inoltre, per il parco rotabile, abbiamo previsto in Stabilità la possibilità di acquisto da una centrale pubblica di mezzi nuovi che le Agenzie di mobilità possono prendere in leasing. Si garantisce evidenza pubblica, si abbattono i tempi, si abbattono i costi per gli enti locali.

Cosi si potranno a breve cambiare i vecchi trenini dei pendolari».

E gli aeroporti? Si parla di fusioni, sinergie, investimenti... «Il Piano areoporti ha stabilito la gerarchia degli aeroporti italiani e i nostri scali stanno funzionando bene, con un aumento notevolissimo di passeggeri. Ma non dimentichiamo che gli aeroporti sono in concessione a privati, ai quali spetta il compito di investire secondo le convenzioni stipulate e di garantire buoni servizi. Stiamo comunque lavorando per stimolare aggregazioni e cultura industriale, portare investimenti nelle infrastrutture per i trasporti».

Nel sistema nazionale un capitolo importante è rappresnetato dai porti: si attende il varo del decreto. Il piano strategico nazionale unisce il tema dei porti e della logistica. Le imprese italiane perdono in un anno 40/50 miliardi in inefficienza logistica. Il Governo è in assoluta sintonia per condurre i porti a 'fare sistema' tra aree contigue e comunque dentro il disegno che va dai corridoi europei al Mediterraneo, lavorando insieme. Ci sono, come ovvio, resistenze di campanile, ma diverse autorità portuali hanno aperto con maturità una fase di collaborazione. La vera competizione non è fra porti a dieci chilometri di distanza, ma con i sistemi del nord Europa e del sud Mediterraneo».

I cinesi puntano al Pireo: interessamenti stranieri su porti italiani se ne vedono? «Ci sono. Abbiamo perso occasioni, come è successo a Taranto, per lentezze burocratiche e inerzia. L' Italia deve permettersi di ragionare nell' ottica di investimenti che portano valore, lavoro e servizi, non di svendite e di disimpegno».

DAVIDE NITROSI

Giornale di Sicilia

DECRETI ATTUATIVI IN CDM. Stretta sugli stipendi dei manager, addio alla Forestale

Pubblica amministrazione La riforma parte dai tagli

Una sfilza di una decina di decreti potrebbe arrivare sul tavolo del prossimo Consiglio dei ministri prima di Natale: si tratta del primo pacchetto attuativo della riforma della Pubblica amministrazione, targata Marianna Madia. Si va dai nuovi tetti, ai compensi dei manager pubblici, al trasferimento di 7.000 forestali all' Arma dei carabinieri.

Tra le novità che dovrebbero essere contenute nei decreti, stando alle ultime bozze, l' obbligo per le amministrazioni di fare una ricognizione di tutte le partecipazioni che hanno in pancia e, passati 12 mesi, di eliminare quelle inutili. In generale ogni anno dovrà essere fatto un piano di razionalizzazione. Le cessioni devono riguardare le partecipazioni inferiori al 10%, società con più amministratori che dipendenti e quelle che rappresentano un «doppione». Ne dovrebbero così sparire oltre 3 mila.

Decisa la stretta sui manager: un norma ad hoc fisserà nuovi massimi, proporzionali alla qualifica e all' impresa guidata. Niente buone usci tee, laddove i risultati economici siano negativi a causa della cattiva gestione, stop ai premi. Confermato anche lo scioglimento del Corpo forestale, che verrebbe assorbito nell' Arma dei carabinieri.

Il passaggio riguarda funzioni e personale, ad eccezione delle competenze anti -incendio, da attribuire al Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Si darebbe così vita a una nuova organizzazione, all' interno dell' Arma dei carabinieri, per la tutela forestale, ambientale e agroalimentare. I forestali che diventeranno carabinieri sono circa 7 mila.

Il pacchetto Madia include anche un decreto sul riordino delle autorità portuali. E poi arriva il restyling della Conferenza dei servizi: le riunioni diventano telematiche, scatta il silenzio -assenso, massimo 60 giorni per le decisioni, ci sarà un rappresentante unico per ogni livello di governo e l' amministrazione proponente potrà anche decidere in difformità rispetto agli altri enti coinvolti, con la possibilità in questi casi di adire la presidenza del Consiglio, che dovrà sbrogliare la matassa entro cinque mesi. Contro la burocrazia c' è anche il regolamento che taglia i tempi delle procedure amministrative: 50% in meno per opere pubbliche, insediamenti produttivi e attività imprenditoriali rilevanti. Il dimezzamento riguarda diverse pratiche che oggi hanno termini fissati tra i 30 e i 180 giorni (si dovrebbe quindi passare a 15-90). Infine, ogni cittadino avrà il proprio «domicilio digitale», ovvero un recapito elettronico, come la mail, avviando una nuova fase di comunicazione e servizi della PA a cittadini e imprese: è una delle principali novità del nuovo Codice dell' amministrazione digitale.

Il Secolo XIX

PILOTINA BLOG

L' ITALIA DEI PORTI MINACCIATA DAL MODELLO -NAPOLI

Msc Crociere punta sul Golfo Persico Sognando l'Alaska

L'ITALIA DEI PORTI MINACCIATA DAL MODELLO NAPOLI

Il marchio di fabbrica impresso dallo Stato sul primo porto d' Italia è il modello -Napoli: ammiragli che vanno e vengono, nessuna guida in grado di pianificare traffici e lavoro, imprenditori avvoltoi pronti a spartirsi il bottino, far west sociale e poche certezze. Il brand è invece la riproposizione della mitica "Genova da bere" di trent' anni fa, quando si scambiavano co me figurine giornali e antiche società di calcio, segreterie di partito, poltrone e appannaggi nelle aziende Iri. Tutti con i piedi nel piatto...

Adesso il ruolo di mediatore d' affari se l' è ritagliato il governatore Toti.

Nel format con cui i governi di Berlusconi e Renzi hanno affossato i porti e inchiodato Genova, c' è anche un ministro dei Tra sporti, Graziano Delrio, che continua a pedalare, incitato da politici e consulenti di modesta cultura e mastodontiche ambizioni. Gli hanno scritto una riforma inconcludente che non taglia il numero delle Authority, non risolve i problemi di competitività ed efficienza e moltiplica solo le spese della governance per sistemare gente di partito che altrimenti resterebbe senza lavoro. Bocciata dalla Consulta, la proposta di legge viene impallinata da chi la esaltava fino a un minuto prima. A cominciare da Pasqualino Monti, il presidente di Assoporti che dopo le pesanti accuse della Corte dei Conti alla sua gestione del porto di Civitavecchia, in qualsiasi parte del mondo sarebbe già stato dimissionato. Non in Italia, dove anche gli ammiragli si adeguano alla straripante confusione.

Perché Delrio non chiarisce e non molla, ne fa una questione di prestigio, concentra la sua personalissima campagna promozionale nel Sud dove investe su porti falliti e sproloquia di improbabili concentrazioni armatoriali su Gioia Tauro. Renzi tace, visibilmente contrariato ma distaccato. Premono invece le imprese, sostenendo la riforma che hanno in grande parte scritto loro con la collaborazione di un rampante collaboratore del ministro, Ivano Russo.

E si capisce: incasserebbero concessioni senza gara e norme che impediscono la concorrenza alle grandi multinazionali del mare.

Sotto l' albero di Natale, la Regione manifesta la sua impotenza: Toti conta poco e non è pronto a giocare nessuna partita se non a parole. L' assessore Rixi insegue intese con piccole imprese locali coltivando il sogno di scalare Tursi. E il sindaco in carica conferma la sua inconsistenza, fingendo di

sostenere il Blue Print per poi boicot tare sistematicamente il porto, fino al punto di sottrarre ai camion l' area di sosta di Campi. Nel presepe 2015, l' Italia e Genova esprimono una vocazione alla conservazione, al consociativismo, agli accordi sottobanco e al compromesso al di là dell' accettabile, che le generazioni precedenti non hanno saputo impedire.
La vita è altrove. La Trans Pacific Partnership, l' accordo commerciale formalizzato lo scorso ottobre tra Stati Uniti e undici fra i principali Paesi affacciati sull' Oceano Pacifico, è destinato a spostare ancora di più il baricentro del mondo verso l' Asia. In un periodo in cui il volume degli scambi soffre il rallentamento dell' economia cinese, il nuovo agreement favorirà lo sviluppo di un' immensa zona di libero scambio, con effetti a ca scata su tutto il trade internazionale. Lo stendardo non sono dunque il regionalismo italiano o il protezionismo europeo o lo spreco di denaro pubblico per opere che non porteranno sviluppo. Oggi i tempi della crescita sono dettati dai grandi accordi di libero scambio e di libera circolazione delle merci e delle per sone che (altrove) stanno cambiando il mondo.
Un riordino delle Autorità portuali in questa stagione di crisi devastante significherebbe almeno cominciare a incidere sulla società intermedia, in un segmento fra i più corporativi. Ma la politica, i burocrati, le imprese a caccia di concessioni e le organizzazioni sociali hanno un altro obiettivo: congelare traffici, organici e rendite. Perché tutto resti com' è.
Con gioiosa, infinita riconoscenza, desidero ringraziare pubblicamente il Dott. Mattia Bruzzo, coadiuvato dal Dott. Francesco Lupidi dell' équipe medica del reparto di Neurochirurgia dell' Ospedale Galliera di Genova, per aver salvato la vita di mio figlio Marzio Narcisi. Grazie, Dio vi benedica! La mamma Un grazie di cuore al Nucleo Operativo Carabinieri di via Gobetti 5, maresciallo Denaro, appuntato Viacava, tenente Verde, sia per il conforto ricevuto sia per l' impegno dimostrato per scoprire la verità sulle gravi violenze subite da mio figlio Marzio Narcisi. Siete stati grandi! Grazie, la mamma.

PORTO CROCIERE

Pubblicato il bando [redacted] per vendere il 35% della Marittima

Come previsto ieri [redacted] di Venezia ha pubblicato nel sito internet www.apvinvestimenti.it il bando per cedere il suo 35% di Venezia Terminal Passeggeri (Vtp). Il 35% del Porto si trova all'interno di Apvs Srl, la società costituita assieme alla Regione (che possiede il 18% di Vtp) per assicurare il controllo pubblico della società del porto crociere: la quota di Apv corrisponde al 65,98% di Apvs che, a sua volta, possiede il 53% di Vtp. Se ora, però, il 35% finirà in mani private e non venete, il territorio perderà anche questa realtà. La vendita, assicura il Porto, avverrà rispettando i diritti di prelazione a favore di Veneto Sviluppo, la società della Regione, e in seconda battuta degli altri soci privati, Save aeroporto e Finpax. Il prezzo a base d'asta è 24 milioni di euro e le offerte dovranno pervenire entro le 13 del primo marzo 2016.

Primocanale.it

Lo scrive l'Autorità per la concorrenza in un parere sui bacini di carenaggio

Porti, l'Antitrust: “Concessioni? Non devono superare i 15 anni”

GENOVA - Ok alla procedura, ma i tempi siano più brevi. L'Antitrust promuove con riserva le condizioni previste dall'Autorità Portuale genovese per l'affidamento in concessione del servizio dei bacini di carenaggio. Il parere, pubblicato in un bollettino pochi giorni fa, sottolinea come il modello “misto” prescelto da Palazzo San Giorgio appaia “idoneo a preservare (anzi, vista la situazione precedente la procedura, ad ampliare) le possibilità di accesso all'infrastruttura di riparazione a beneficio dei piccoli riparatori e al tempo stesso a consentire ai grandi player, che devono fronteggiare una concorrenza internazionale, di organizzare la propria attività in modo integrato ed efficiente”. Il sistema consente al soggetto aggiudicatario l'uso esclusivo di non più di 3 bacini, imponendogli di riservare gli altri 2 a servizi di interesse generale.

La parte più interessante del parere riguarda però il richiamo fatto dall'Antitrust all'Autorità Portuale sui tempi degli affidamenti. Si legge infatti nel parere: “si invita a considerare con estrema cautela richieste di durata superiori a 10-15 anni a meno che non siano giustificate da investimenti immediatamente verificabili e di notevole entità”. 10-15 anni, non di più. È, dunque, questa la durata consigliata dall'Antitrust per la concessione dei bacini genovesi.

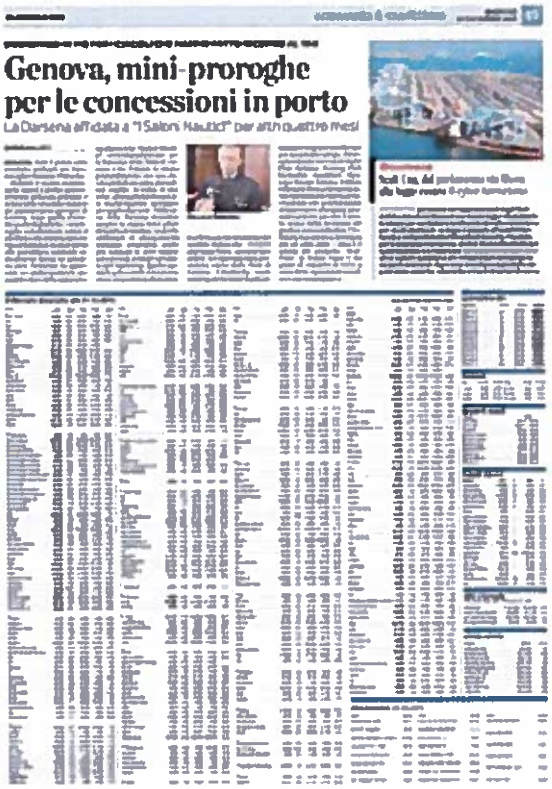
Palazzo San Giorgio aveva previsto la possibilità di prolungare da un minimo di 5 anni ad un massimo di 25 anni la durata della concessione. Ed è proprio su questo punto che arriva il richiamo dell'Autorità garante della concorrenza, che sottolinea come sia necessario bilanciare adeguatamente “l'esigenza di poter contare su capitali privati ai fini dello sviluppo dell'attività di riparazione e l'apertura alla concorrenza del mercato in questione”.

In ultima analisi, l'Antitrust auspica che l'Autorità Portuale genovese “prenda in considerazione le osservazioni sopra formulate, al fine di garantire un efficace sviluppo delle condizioni concorrenziali, sia con riferimento alle possibilità di accesso ai bacini riservati ai servizi di interesse generale che con riguardo alle procedure per l'affidamento in esclusiva dei bacini di carenaggio”, scrive l'Antitrust che consiglia infine di mantenere l'uso pubblico del bacino 2, in quanto è quello dove confluisce la maggior parte dei natanti del segmento yacht/imbarcazioni.

Il Secolo XIX

Genova, mini -proroghe perle concessioni in porto

La Darsena affidata a "I Saloni Nautici" per altri quattro mesi


Genova, mini-proroghe per le concessioni in porto

La Darsena affidata a "I Saloni Nautici" per altri quattro mesi

GENOVA. Sarà il primo vero comitato portuale per l' ammiraglio Giovanni Pettorino.
Domani il nuovo commissario varerà il primo provvedimento della sua gestione e lo farà nella seconda riunione del parlamentino portuale di Genova, dopo quella d' esordio pochi di giorni fa. L' ammiraglio sarà chiamato a dare il via libera alle concessioni che riguardano due pezzi di porto che potrebbero cambiare radicalmente faccia nei prossimi anni. Pettorino ha approvato un prolungamento per quattro mesi della concessio ne alla società "I Saloni Nautici" - controllata da Ucina- per la Darsena della Fiera di Genova e ha firmato lo stesso provvedimento con una durata però di un anno, per i circoli nautici. Si tratta di due mini - allungamenti dovuti alle trasformazioni ipotizzate per quelle due aree. Nella zona della Darsena dovrebbe sorgere la nuova torre piloti del porto di Genova. Le poche settimane di allungamento concesse serviranno anche per valutare le altre istanze concorrenti arrivate sul tavolo dell' Authority. Quello spazio fa gola a molti e la concessione, in scadenza a fine anno, era finita anche nel mirino dei cantieri Amico che - insieme al gruppo Pesto- si erano fatti avanti. Un' istanza è stata presentata anche dalla Fiera di Genova. L' Authority vuole avere qualche mese in più per studiare meglio le tre offerte e per ora prende tempo. Diversa la vicenda dei circoli Yacht Club Italiano, Rowing Club Genovese, Canottieri Elpis, Lega Navale Italiana, Unione Dilettanti Pesca che hanno invece presentato ricorso al Tar, ritenendo che la concessione debba essere allungata automaticamente per altri 5 anni.
In attesa della decisione del giudice amministrativo, l' Authority ha concesso il rinnovo per un altro anno. L' area è al centro del progetto "Blue Print" di Renzo Piano e del piano di riassetto di tutta la zona delle riparazioni navali.
www.themeditelegraph.it.

The Medi Telegraph

Concluso lo scarico di GNL presso il Terminale OLT per il servizio di Peak Shaving

Livorno - **L'operazione fa seguito alla gara indetta dalla OLT, nell'ambito della procedura per il servizio di Peak Shaving aggiudicata lo scorso 20 novembre**.

Livorno - La società OLT offshore LNG Toscana comunica che in data 13 dicembre 2015 si sono concluse le operazioni di scarico di gas naturale liquefatto (GNL) presso l'impianto di rigassificazione "FSRU Toscana" . Il GNL è stato scaricato dalla nave Gaslog Saratoga, nave con capacità pari a 155.000 metri cubi, una delle più grandi metaniere sinora scaricate in Italia. **L'operazione fa seguito alla gara indetta dalla OLT, nell'ambito della procedura per il servizio di Peak Shaving aggiudicata lo scorso 20 novembre**. Il gas, stoccato presso i serbatoi del Terminale FSRU Toscana, resterà a disposizione fino al 31 marzo 2016. L'offerta di capacità di rigassificazione è comunque garantita (come risulta dalle pubblicazioni sul sito web di OLT) anche in concomitanza con il servizio di Peak Shaving. **La società OLT Offshore LNG Toscana ha offerto il servizio di Peak Shaving per il terzo anno consecutivo**. Il Peak Shaving è una delle misure di emergenza stabilite con decreto del Ministero dello Sviluppo Economico, nell'ambito del "Piano di Emergenza" per fronteggiare particolari situazioni sfavorevoli per il sistema nazionale del gas, che potranno verificarsi nel periodo invernale dell'Anno Termico 2015/2016, e garantire la sicurezza del Sistema Gas Italia. **In caso di emergenza, tale servizio permetterebbe, a partire dal 1 gennaio 2016 al 31 marzo 2016**, di immettere gas in rete - precedentemente scaricato e stoccato nei serbatoi del Terminale - con breve preavviso per far fronte a esigenze di richiesta di punta del sistema gas per un periodo limitato di tempo.

OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. è una società partecipata da Gruppo Iren (49,07%), E.ON (48,24%) e Golar LNG (2,69%). OLT detiene la proprietà e la gestione commerciale del Terminale galleggiante di rigassificazione "FSRU Toscana", ormeggiato a circa 22 chilometri al largo delle coste tra Livorno e Pisa. L'impianto è connesso alla rete nazionale attraverso un gasdotto di 36.5 km realizzato e gestito da Snam Rete Gas, di cui: 29.5 km circa in mare, 5 km nel Canale Scolmatore e i restanti 2 km sulla terraferma. A regime, il Terminale ha una capacità di rigassificazione di 3,75 miliardi di metri cubi annui, equivalente a circa il 4% del fabbisogno nazionale.

LA STOCCATA DI MONSIGNOR GIUSTI

«Fate Darsena Europa»

- LIVORNO - «LA CITTADELLA della Carità - ha spiegato il vescovo monsignor Giusti - è l'opera che nasce nel segno del Giubileo voluto da Papa Francesco della Misericordia. E' un sogno che deve essere il sogno di tutta la collettività. Deve ripartire l'economia del territorio, deve ripartire l'industria livornese. In questa ottica il progetto della Darsena Europa è fondamentale come lo sono anche le altre opere». Il vescovo come è suo solito è entrato nel concreto del progetto e ha sottolineato «Una partita si gioca sempre con l'apporto di tutta la squadra. Il difensore e l'attaccante sono importanti. Ma la squadra deve essere al completo». Così dal villaggio scolastico di Corea che nei prossimi mesi cambierà il volto per trasformarsi nella Cittadella della Carità il vescovo ha voluto suonare la sveglia a chi di dovere». Deve ripartire l'economia, deve ripartire la città».

CONCRETEZZA

«Se non ripartono economia e lavoro la città non si risolleva»

La Nazione

«Non facciamo confusione sulle concessioni»

Piombino, il consigliere Pd Valerio Pietrini replica ai 5 Stelle sulla questione porto

– PIOMBINO –

CONCESSIONI demaniali, aree libere, zone portuali. Da giorni si sta dibattendo di questi argomenti, il Movimento Cinque Stelle di Piombino aveva chiesto di «vincolare» le concessioni ad Aferpi in base ai lavori eseguiti e agli impegni realizzati. Valerio Pietrini consigliere comunale Pd, sezione industria del Partito democratico di Piombino, interviene per far chiarezza. «Usare la parola concessioni così genericamente lascia abbastanza perplessi – spiega Pietrini – e rischia di creare confusione in una cittadinanza già provata da una situazione molto difficile». «Basti pensare – prosegue – che il pacchetto dei vecchi impianti marittimi (pontile, area banchina) è in via provvisoria già passato a Cevital/Aferpi da marzo 2015 e verrà assegnato soltanto in base alla presentazione di un piano industriale aggiornato e di un cronoprogramma conseguente al piano di impresa, visto che è stato effettuato il passaggio diretto dalla Lucchini, mentre la zona darsena e i carbonili sono in via di restituzione all'Autorità Portuale - dato che sono aree di interesse pubblico e destinate alla diversificazione dei traffici portuali».

BANCHINE E INDUSTRIA Valerio Pietrini: «Non si può usare così genericamente la parola concessioni, ci sono casi diversi»

«POI – rileva Pietrini – ci sono altre concessioni riguardanti aree su cui ancora non ci sono stati investimenti e di cui ancora non si conoscono le destinazioni. C'è quindi da capire di quali concessioni si sta parlando: le concessioni per gli impianti di Ima (impianti marittimi ex-Lucchini) sono già state acquisite da Cevital al momento del passaggio; le concessioni che verranno poi rilasciate alla termine della realizzazione delle infrastrutture da edificare ex novo in regime di project financing da parte di Cevital, con investimenti nell'ordine di parecchie decine di milioni di euro ed almeno due anni e mezzo di lavoro. Strutture che a oggi, ripetiamo, non esistono. Queste concessioni cinquantennali saranno frutto di investimenti».

«Cevital, ad oggi – sottolinea Pietrini – su queste aree ha solamente un'opzione di massima, tanto che esse sono ancora sul mercato. Tutti questi complessi passaggi tecnici e amministrativi vengono seguiti [redacted] nella quale riponiamo grande fiducia, anche alla luce dello straordinario lavoro svolto fino a oggi nel potenziamento e sviluppo del nostro porto. Crediamo che sarebbe invece più opportuno focalizzare le forze su punti che ci trovano tutti d'accordo, tipo l'infrastrutturazione e la viabilità e usare tutti i mezzi a nostra disposizione, specialmente quelli politici, per fare la voce grossa dove è necessario farla, così da aiutare operai, aziende e cittadini affinché finalmente si possa avere un territorio in grado di affrontare tutte le sfide che si presenteranno da oggi in poi».

Porti. L' ad di Conateco denuncia i ritardi che hanno fatto perdere 100mila container al terminal

Napoli, allarme degli operatori

Legora De Feo: «Lo scalo è bloccato da continui rinvii. È una follia»

Qualità della vita, l'Italia resta divisa

Napoli, allarme degli operatori

NAPOLI «In un anno e mezzo il porto di Napoli ha perso 100mila contenitori, per lo più per problemi di dragaggio. Mentre avremmo dovuto realizzare e gestire il Terminal di Levante che consentirebbe di attrarre almeno 1,5 milioni di container in più». È un forte allarme, quasi disperato, quello lanciato da Pasquale Legora De Feo, ad di Conateco, società partecipata da Cosco ed Msc che rappresenta il principale operatore dello scalo partenopeo. Proprio oggi, peraltro, l' Unione industriali e la Confcommercio di Napoli presentano le loro proposte per rilanciare lo scalo.

«Il terminal - aggiunge Legora De Feo- doveva essere completato nel 2007 e, invece, siamo ancora fermi. Dopo molti rinvii ci aspettavamo l' avvio dei lavori per marzo 2016.

Ora sentiamo parlare di giugno. E siamo preoccupati che le analisi richieste quest' anno sui materiali, quelli da dragare e poi riversare nella cassa di colmata su cui andrà costruito il terminal, facciamo perdere altri anni. Ma bloccare il porto di Napoli così è pura follia».

Conateco, società con 380 dipendenti (due anni fa ne erano 400) e con un fatturato 2015 di 35 milioni (46 milioni nel 2013) e i suoi soci hanno più volte espresso la propria volontà di resistere e di investire a Napoli. Ma Cosco ed Msc affermano di voler poter lavorare con navi grandi che oggi hanno difficoltà a entrare nello scalo. Intanto, dragaggio e costruzione del terminal languono. Il progetto infatti parte nel 2002 e nel 2007 la gestione del terminal viene assegnata a Conateco. Si tratta di un' opera che richiede investimenti pubblici per 145 milioni a cui si aggiungeranno investimenti privati per altri 200 milioni. La parte pubblica è stata solo avviata: è stata costruita la cassa di colmata. Adesso andrebbe riempita. Successivamente andrà realizzato il terminal con attrezzature, piazzali, uffici, servizi informativi, sicurezza, sotto servizi. Produrrà 490 posti di lavoro. Potrà accogliere 1,5 milioni di contenitori per 50 anni, che per il 50% dovranno essere movimentati su rotaia. «Il nuovo terminal contenitori a Levante dovrà essere la leva attraverso cui si potrà rilanciare il ruolo del Porto di Napoli come gateway per le merci - precisa Legora De Feo - cioè porta d' ingresso per i traffici che insistono nel bacino retrostante il nostro porto ma anche in aree geografiche limitrofe quali il Lazio e le regioni del basso Adriatico, un bacino da 9 milioni di consumatori, e consentire finalmente la messa a sistema delle strutture portuali con gli interporti».

Altro tema importante ma con decenni di ritardo sulle tabelle di marcia, il collegamento ferroviario con i

due interporti campani (di Nola e di Marcianise) è necessario per consentire alle strutture esistenti di realizzare la loro missione. Legora De Feo aggiunge: «Purtroppo il porto di Napoli è rimasto al palo e ciò è avvenuto soprattutto per problemi legati alla carenza dell' azione amministrativa, meglio, all' assenza di un' autorevole governance. L' effetto è stato l' abbandono dello scalo da parte di importanti armatori o comunque il dirottamento verso altri scali dei loro servizi principali».
Legora De Feo parla di «un lunghissimo commissariamento dell' Autorità portuale da parte della Regione guidata Stefano Caldoro e della successiva esperienza dei commissari straordinari che hanno favorito il gioco del tutti contro tutti».
Che fare? Adesso si spera nell' impegno preso dal governatore Vincenzo De Luca di accelerare sulla nomina del presidente. «Che sia un tecnico - chiede Legora De Feo - un manager che conosca il mercato e non un politico». E si spera nella riforma del Governo orientata ad assumere una regia unica centrale sui porti italiani, accorpare alcune Autorità e riservare al ministro la scelta dei presidenti. «Ma si faccia presto», implora Legora De Feo.
Intanto Conateco prova a chiudere anche l' annosa vertenza con l' Autorità portuale. «Conateco - ammette l' ad - deve 3,45 milioni di partite relative a 2012 e 2013 oltre a 416mila euro di interessi al 7%: un tasso troppo alto. Abbiamo fatto una proposta: pagheremo in unica soluzione ma chiediamo che gli interessi vengano portati al 4%. Oppure pagheremo il capitale subito e per gli interessi andremo in tribunale. Dal 15 novembre non abbiamo ancora ricevuto risposta».
A Napoli, precisa, «paghiamo i canoni più alti d' Italia».
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

VERA VIOLA

"Una ZES per i porti di Napoli e Salerno"

di **Paolo Bosso**

Un'intesa tra Regione Campania e governo per studiare la possibilità di creare una zona economica speciale unica per i porti di Napoli e Salerno. Lo ha annunciato l'assessore alle Attività Produttive della Campania Amedeo Lepore (secondo da sinistra nella foto) nel corso del brindisi di Natale e di fine anno di Assoagenti, tenutosi stamattina alla stazione marittima di Napoli. «La presidenza del Consiglio – spiega l'assessore – ci ha dato l'impegno a studiare la possibilità di creare una zona economica speciale unica per Napoli e Salerno».

Difficile capire se l'annuncio costituisce un'idea, una proposta, o qualcosa di più. Dalla platea più che un progetto concretizzabile è sembrata una risposta su due fronti: da un lato ristabilire l'autorevolezza di un ente, quello regionale, **messo da parte dal governo** nel suo progetto di riforma della portualità e della logistica nazionale, dall'altro è una risposta alle proteste delll'imprenditoria portuale salernitana **che insieme a Savona** è critica verso la possibilità di un accorpamento con le autorità portuali capoluoghi regionali.

Per lo scalo campano il 2015 è stato un anno non troppo complicato, considerando uno scenario internazionale di crisi. «Per l'economia il 2015 è stato un anno peggiore del 2014» taglia corto il presidente Assoagenti Andrea Mastellone. «C'è stato il crollo delle materie prime, soprattutto del petrolio. Infine la corsa al gigantismo si è mostrata un fenomeno inevitabile con cui faremo prima o poi i conti. Ma nonostante tutto questo, Napoli ha retto in tutti i settori merceologici, che segnano una crescita generalizzata, anche nei container che dovrebbero segnare un rialzo tra il 3e il 5 per cento. La cura di cui questo porto ha bisogno è piuttosto quella dell'efficienza, a cominciare dal presidente dell'Autorità portuale. È necessario ripristinare la competitività. Ci accusano di anarchia, ma ultimamente la legittimità è stata ripristinata», anche se l'ultima riunione del Comitato portuale, che avrebbe dovuto approvare il bilancio di fine anno, è saltata per mancanza del numero legale. Il commissario dell'Autorità portuale Antonio Basile ne ha convocata un'altra per il 28 dicembre. «Porteremo tutti documenti necessari e chiuderemo la partita in tempo, il bilancio è al sicuro» afferma l'assessore alle Attività produttive del Comune Enrico Panini.

Infrastrutture. Previste opere per 44 milioni di euro

In Nord Sardegna più passeggeri e investimenti

Inversione di rotta per gli scali che fanno capo alla port [redacted] del Nord Sardegna (Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres), i quali, dopo un quadriennio negativo, segnano una complessiva crescita e hanno in cantiere opere per circa 44 milioni, oltre 41 dei quali concentrati su Porto Torres. I numeri sono trainati dall'aumento dei passeggeri dei traghetti. Al 30 novembre, spiegano alla port [redacted] sono 3,7 milioni quelli imbarcati e sbarcati nei tre scali, circa 200mila in più rispetto al 2014. Crescita che riguarda principalmente Olbia-Isola Bianca che, da solo, si attesta a quasi 2,5 milioni di passeggeri, 165mila in più dell'anno precedente (ed è di ieri la notizia che il gruppo Grimaldi da gennaio avvierà un nuovo servizio merci e passeggeri tra Livorno e Olbia). Positivo anche il risultato di Golfo Aranci che, con poco più di 513mila passeggeri, cresce del 17,3% (35mila transiti in più del 2014), mentre Porto Torres, con 676mila passeggeri, accusa un leggero calo del 3% (18mila in meno). In flessione anche il computo delle tonnellate di merci spostate nei tre porti che al 30 novembre si ferma a 5,15 milioni (contro i 5,84 del 2014). A questi si aggiungono 893mila tonnellate di rinfuse solide (1,6 milioni l'anno scorso) e 879mila di liquide (più che raddoppiate rispetto alle 433mila del 2014).

Le crociere contano complessivamente 149 scali nei tre porti (contro i 197 del 2014): 123 a Olbia, 12 a Golfo Aranci e 14 a Porto Torres. La più grossa fetta di mercato va al gruppo Carnival che raggiunge i 61 scali; seguono Royal Caribbean, con 34 scali, Msc con 14, Thomson con 13, Silversea

I tre porti sardi, guidati dal commissario straordinario Pietro Prezioni, hanno inoltre programmato diverse opere infrastrutturali. Torres sta lavorando alla realizzazione di un antemurale per proteggere le banchine, con un investimento di 34 milioni (sono in fase di acquisizione i nulla osta l'esenzione della Via sul progetto definitivo). Ai quali si aggiungono 3 milioni per la risistemazione della banchina alti fondali (il cantiere è appena partito), altri 3 milioni per l'accessibilità del porto dalla città e 1,3 milioni per

I TRAFFICI
Crescono i passeggeri dei traghetti negli scali di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres. Nel 2015 sono saliti a 3,7 milioni (+200mila)

trasferire il naviglio da pesca in un'area attrezzata dello scalo e destinare la darsena di Levante alla nautica da diporto.

Olbia, invece, avvierà a gennaio i lavori di livellamento dei fondali nella canaletta di ingresso al porto, per portarli a 10,5 metri: un'opera dai costi contenuti (60mila euro) ma che sarà utile ad agevolare l'ingresso in sicurezza delle navi da crociera. Il porto, inoltre, investe 1,27 milioni per lavori a Isola Bianca (dove si trovano le banchine crocieristiche). Infine Golfo Aranci ha investito 1,1 milioni della port [redacted] per ristrutturare la stazione marittima degli anni '60. Altri 340mila euro andranno al potenziamento dell'impianto d'illuminazione portuale.

R.d.F.

Augusta, accordo con la Romania: "Porto punto strategico"

AUGUSTA. 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.

CETTINA SARACENO

Economia

Augusta, accordo con la Romania: "Porto punto strategico"

FVG: Aussa Corno, fine dragaggi entro maggio 2016. Santoro, rinnovata competitività porto

Author : com

Date : 21 dicembre 2015

(FERPRESS) - San Giorgio di Nogaro (Ud), 21 DIC - Saranno completati nei tempi previsti, ovvero entro la fine di maggio del 2016, i lavori di dragaggio del canale navigabile che collega con il mare aperto lo scalo commerciale di Porto Magreth, nella zona industriale dell'Aussa Corno, in comune di San Giorgio di Nogaro (Ud).
La conferma è giunta Sabato scorso nel corso di un sopralluogo che l'assessore regionale alle Infrastrutture, Mariagrazia Santoro, ha effettuato nell'area in cui tre imprese sono impegnate dallo scorso primo aprile, dopo che i lavori, attesi e necessari, avevano subito una lunga sospensione.

Accanto ai responsabili delle ditte esecutrici (Vidoni, Taverna, Innotec) e della Capitaneria di porto, erano presenti, tra gli altri, il sindaco di San Giorgio, Pietro Del Frate, e il consigliere regionale Paride Cargnelutti.

"Credo che ci siano tutti i presupposti per finire quest'opera, fondamentale per ridare appetibilità alle imprese che sono insediate in questa zona industriale e alle attività portuali, frenate dai limiti dei fondali. Questo 'sistema' produttivo può contare sull'amministrazione regionale per una rinnovata competitività", ha affermato Santoro, esprimendo la propria soddisfazione "perché i lavori stanno andando avanti", non senza "rammarico perché abbiamo atteso troppo tempo per poterli avviare".

Con un impegno complessivo di oltre 11 milioni di euro, l'opera prevede l'escavo di 236 mila metri quadri

di sedimenti del canale (sia nel tratto fluviale del Corno che in quello lagunare e in mare aperto), per riportarlo ad una profondità di 7,5 metri, indispensabile al passaggio delle navi dirette al porto.

Il materiale raccolto viene utilizzato - assieme a pali in legno (in tutto ne saranno posizionati 40 mila da 3, 5, 8 e 11 metri) e diverse tonnellate di massi calcarei - per ripristinare in modo del tutto naturale gli argini, che negli anni hanno subito forti erosioni.

Attualmente, come ha illustrato il direttore dei lavori, Nicola Stefanello, sono stati completati circa la metà degli interventi programmati, per un importo di circa cinque milioni. Sul posto vengono impiegati due navi e quattro pontoni, ciascuno dotato di escavatori attrezzati per permettere la movimentazione e la posa in opera della scogliera e dei pali in legno. Operativa anche una draga per asportare il sedimento in eccesso.

Al termine del sopralluogo l'assessore Santoro ha ricordato come già a febbraio partiranno i lavori di potenziamento dei collegamenti ferroviari, individuati dal Patto territoriale della Bassa friulana finalizzato al potenziamento anche logistico della Zona industriale dell'Aussa Corno.

Porti: aggiudicati lavori per illuminazione approdo Marsala

Cantiere dovrebbe chiudersi entro novanta giorni

21 dicembre, 18:30

(ANSA) - TRAPANI, 21 DIC - Sono stati aggiudicati i lavori di "somma urgenza" per l'illuminazione del porto di Marsala (Trapani), secondo il progetto della sezione infrastrutture marittime e portuali del Genio Civile alle Opere Marittime di Palermo Tornerà presto ad illuminarsi il Porto di Marsala. Secondo il capitolato d'appalto del progetto i lavori dovranno essere completati entro novanta giorni dalla loro consegna già avvenuta. (ANSA).

RIPRENDONO I LAVORI DEL PARLAMENTO EUROPEO SUI PORTI E I SERVIZI PORTUALI

Ipotesi Regolamento per Fleckenstein

Cancellato l'Articolo 3 sulla libera prestazione

Modelli organizzativi più flessibili e discrezionalità degli Stati membri

Il palazzo della Commissione europea

di Marco Sonsini

Si temeva che le elezioni europee di maggio 2014 potessero essere la pietra tombale della proposta di Regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti.

Le difficoltà nel raggiungere un accordo su un testo di compromesso tra i gruppi politici del Parlamento europeo avevano indotto il Relatore Knut Fleckenstein a chiedere e ottenere - con l'approssimarsi della scadenza elettorale - il rinvio del voto in Commissione Trasporti sul suo progetto di relazione sul Regolamento.

Rieletto nelle fila dei Socialisti e Democratici (S&D), Fleckenstein ha presentato in Commissione lo scorso mese di maggio la sua nuova bozza di relazione.

> La speranza è di definire un testo finalmente condiviso da sottoporre al voto

C'è voluto un anno esatto ma la nuova posizione del Relatore ha, di fatto, riaperto i lavori sul dossier porti in Parlamento.

La novità più significativa della relazione Fleckenstein è senza dubbio la soppressione delle disposizioni relative all'accesso al mercato dei servizi portuali, a favore di modelli organizzativi più flessibili e di una maggiore discrezionalità per gli Stati membri.

Uno dei passaggi più controversi del Regolamento, quell'Articolo 3 sulla libera prestazione dei servizi portuali, viene quindi cancellato.

Per il resto - a onor del vero - la nuova posizione del Relatore non si allontana molto da quella sulla quale i deputati si erano confrontati nel corso della precedente legislatura. La speranza è che i nuovi rapporti di forza tra i gruppi politici in Parlamento consenta-

no finalmente la definizione di un testo condiviso da sottoporre al voto della seduta plenaria.
Gli elementi più interessanti sembrano essere, ancora una volta, la richiesta di una maggiore autonomia dei porti (nella definizione delle tariffe, nell'eventuale limitazione dei prestatori di servizi, nello sviluppo del profilo commerciale e dei rapporti con l'economia regionale) e di una migliore trasparenza dei loro bilanci, soprattutto per quanto riguarda i finanziamenti pubblici.

Violeta Bulc commissario ai Trasporti della Commissione europea

Il 12 ottobre la Commissione Trasporti ha esaminato gli oltre 600 emendamenti al progetto di Relazione presentati dagli europarlamentari. Il voto in Commissione è attualmente previsto per prossimo 10 novembre, mentre la seduta plenaria dovrebbe votare il mese successivo. Esiste però una stretta connessione tra il Regolamento e le nuove norme sugli aiuti di Stato sulle quali la Commissione europea sta contestualmente lavorando e, come ha ammesso lo stesso Fleckenstein, la data effettiva del voto in Parlamento dipenderà dai progressi compiuti su questo dossier.
Nonostante l'esclusione delle regole sull'accesso al mercato dall'ambito di applicazione del Regolamento sembri rendere più agevole la definizione di un accordo, il dibattito in Parlamento si preannuncia teso: impostazioni organizzative differenti nei porti dei diversi Stati membri hanno già fatto cadere nel vuoto due precedenti tentativi di imporre regole di livello comunitario negli anni passati e non è da escludere che la portata innovativa della legislazione che verrà infine adottata possa essere alla fine dei giochi piuttosto modesta. Emendamenti presentati da numerosi europarlamentari propongono di respingere in toto il Regolamento, altri di trasformarlo in una Direttiva, che non sarebbe direttamente applicabile e lascerebbe un certo margine di discrezionalità agli Stati membri in fase di recepimento.
A ogni modo, nell'attesa che la situazione in Parlamento finalmente si sbloccasse, gli Stati membri non sono rimasti a guardare. Il Consiglio dell'Unione europea ha continuato a lavorare sulla proposta di Regolamento e l'8 ottobre 2014 ha adottato un testo di compromesso. Una volta che anche il Parlamento avrà adottato la sua posizione, si apriranno le negoziazioni fra le due istituzioni per addivenire a un testo finale condiviso. Anche la posizione del Consiglio rivede le regole per l'accesso al mercato dei servizi portuali inizialmente proposte dalla Commissione europea: queste non si applicheranno ai servizi passeggeri e di movimentazione merci mentre, per quanto riguarda il servizio di pilotaggio, gli Stati membri potranno decidere se applicarle o meno.

> Il Consiglio UE ha adottato a ottobre 2014 un testo di compromesso sulla proposta di Regolamento

Per il resto, la posizione del Consiglio propone di rendere altre disposizioni più flessibili alla luce delle differenze tra i modelli portuali nei vari Stati membri e per evitare oneri amministrativi sproporzionati per i porti più piccoli. Per esempio, il Consiglio propone di includere, tra le ragioni per le quali un ente di gestione del porto è autorizzato a limitare il numero di prestatori di servizi, i casi in cui il livello di traffico è ridotto al punto da non rendere economicamente conveniente avere una pluralità di fornitori.
Il Commissario per i Trasporti, la slovena Violeta Bulc, si è più volte soffermata sulla necessità di definire un quadro normativo che faciliti l'attrazione degli investimenti e rafforzi la competitività dei porti europei, chiarendo come *"il Regolamento sui porti e i servizi portuali garantirà un clima più favorevole per gli investimenti grazie a regole più certe, una concorrenza più leale e profitti maggiori per gli investitori"*. Soltanto qualche mese fa, la Bulc auspicava l'adozione definitiva del Regolamento entro la fine del 2015. La strada da fare per l'adozione finale del Regolamento sembra invece essere ancora molta, nonostante la ripresa dei lavori in Parlamento dopo la lunga sosta. E, soprattutto, l'ambizione della Commissione europea di definire regole comuni per l'accesso al mercato di tutti i servizi portuali sembra destinata a rimanere tale.