



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (The Medi Telegraph, Il Tirreno, Il Secolo XIX, Gazzetta del Mezzogiorno, La Nazione, L'Informatore Navale, Ansa)

Dai Porti:

Trieste:

"...Terminal passeggeri Spa: CdA approva bozza di bilancio relativa al 2016..." (Ferpress)

Venezia:

"...Franceschini, basta passaggi grandi navi a S.Marco..."
(Ansa)

Genova:

"...In arrivo al Vte 4 megagru..." (Il Sole 24 Ore)

Civitavecchia:

"...L'Interporto affittato a 24mila Euro l'anno..." (Civonline)

"...L'export di auto Fca fa volare Civitavecchia..."
(The Medi Telegraph)

Napoli:

"...Scontro al porto, bilancio al bivio ..." (Il Mattino)

Taranto:

"...Porto, via al bando..." (La Nazione)

Catania:

"...Al porto impossibile fare rifornimento di carburante..." (La Sicilia)

Notizie da altri porti stranieri



INDICE



Altre notizie di Shipping e Logistica

Maritime Transport Daily Newsletter — Release

Informare

Lloyd's List

In allegato: Confetra—Nota strutturale 2015



Porti, riforma all'esame del Consiglio di Stato

Genova - Grandi manovre in vista degli accorpamenti. Domani a Savona e Vado Ligure l'inviato del ministro. Le Regioni protestano, il governo accelera. Giovedì vertice Toti-Delrio sul nome di Biasotti.

Genova - **L'appuntamento è stato fissato da giorni, come raccontano i bene informati. Perché Delrio non avrà ancora pensato ai nomi per i prossimi presidenti dei porti, ma Giovanni Toti sì.** E così il governatore ligure e il ministro delle Infrastrutture e trasporti avranno un primo contatto giovedì: i due parleranno anche degli stati generali della logistica del Nord Ovest in programma a metà marzo a Novara, ma l'incontro romano servirà soprattutto a sondare la disponibilità del ministero ad accettare lo schema che Toti ha in mente. **Niente di così segreto: il governatore vuole andare avanti con la candidatura di Sandro Biasotti,** attualmente parlamentare del Pdl. Anche perché persino il Pd locale non sarebbe ostile alla nomina dell'ex presidente della Regione.

I democratici partono dalla considerazione che vada in porto lo schema di spartizione nazionale delle nuove Autorità portuali. Su un totale di 15 nuovi enti, non tutti i presidenti potranno essere di centrosinistra: alla Liguria, governata da Forza Italia e alleati, dovrebbe toccare la scelta del presidente di Genova. Se proprio deve essere uno di centrodestra, ragionano i democratici locali, e in attesa di trovare un nome targato Pd, su Biasotti non c'è ostilità preconcepita. **Non tutti però la pensano così e Luigi Merlo, ex presidente del porto da poco nominato consulente da Delrio, sarebbe fortemente contrario.** Toti probabilmente giovedì proverà a legare il destino di Lorenzo Forcieri a quello di Biasotti. **Il presidente del porto di Spezia, iscritto al Pd, potrebbe essere così certo delle riconferme grazie ad un accordo politico e così in Liguria, tra centrodestra e centrosinistra finirebbe uno a uno.**

- segue

Su tempi e contenuto del decreto, il ministero tira dritto e ieri Delrio in Campania ha ribadito che l'accorpamento tra i porti di Salerno e Napoli ci sarà: «Saranno garantiti pari equilibri e pari dignità» ai due scali, ma è previsto «un unico coordinamento». Il ministero va avanti e la visita di Ivano Russo, plenipotenziario di Delrio in materia portuale, domani a Savona, rientra in quest'ottica. **A trascinare il consigliere di Delrio nell'roccaforte dei contrari alla riforma, è il sindaco Berruti.** Prima il sopralluogo a Vado per la piattaforma container, poi la processione di sindacati, cluster marittimo e dipendenti dell'Authority per ascoltare le rimostranze. Il decreto intanto non si ferma: il ministero avrebbe già inviato le carte al Consiglio di Stato. Ad esaminare le carte sarà la sezione di cui fa parte Gerardo Mastrandrea, alto magistrato che conosce bene la materia, visto il ruolo di capo dell'ufficio legislativo ricoperto con i ministri Matteoli, Passera e Lupi

AUTHORITY

Porti, ai raggi x la riforma nel seminario in Fortezza

LIVORNO Domani l' Authority torna nella Fortezza Vecchia, a pochi giorni di distanza dal conclave organizzato per presentare ufficialmente il maxi-bando per la realizzazione della Darsena Europa. Questo nuovo appuntamento - stavolta nella sala Canaviglia, a partire dalle 15.30 - rientra nel cartellone di eventi promossi dal Livorno Port Center: si tratta di un seminario dedicato al decreto di "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali", presentato dal ministro Marianna Madia, in applicazione della delega conferita dal disegno di legge sulla riforma della pubblica amministrazione approvato la scorsa estate. «In attesa del passaggio in Conferenza delle Regioni, in Consiglio di Stato e presso le commissioni competenti delle due Camere, per un parere non vincolante, - viene sottolineato da Palazzo Rosciani, sede dell' istituzione portuale - la riforma, che andrà a modificare numerosi articoli della legge 84/94, sarà al centro di un ampio dibattito».

Al tavolo saranno presenti: il presidente dell' Associazione dei terminalisti portuali Italiani (Assiterminal), Marco Conforti; il senatore Marco Filippi, della Commissione di Palazzo Madama settore lavori pubblici; il deputato Mario Tullo, esponente della commissione trasporti; il presidente di Assoport, Pasqualino Monti; il direttore generale del ministero Enrico Maria Pujia, il prof emerito dell' ateneo di Genova Pier Paolo Puliafito e l' avvocato marittimista Maurizio Maresca, considerato uno degli esperti di rango nell' entourage di Palazzo Chigi. Coordina i lavori il segretario generale dell' Autorità Portuale, Massimo Provinciali.

GRANDI MANOVRE IN VISTA DEGLI ACCORPAMENTI. DOMANI A SAVONA E VADO LIGURE L'INVIATO DEL MINISTRO

Porti, riforma all'esame del Consiglio di Stato

Le Regioni protestano, il governo accelera. Giovedì vertice Toti-Delrio sul nome di Biasotti

IL RETROSCENA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. L'appuntamento è stato fissato da giorni, come raccontano i bene informati.

Perché Delrio non avrà ancora pensato ai nomi per i prossimi presidenti dei porti, ma Giovanni Toti sì. E così il governatore ligure e il ministro delle Infrastrutture e trasporti avranno un primo contatto giovedì: i due parleranno anche degli statuti generali della logistica del Nord Ovest in programma a metà marzo a Novara, ma l'incontro romano servirà soprattutto a sondare la disponibilità del ministero ad accettare lo schema che Toti ha in mente. Niente di così segreto: il governatore vuole andare avanti con la candidatura di Sandro Biasotti, attualmente parlamentare del Pdl. Anche perché persino il Pd locale non sarebbe ostile alla nomina dell'ex presidente della Regione. I

democratici partono dalla considerazione che vada in porto lo schema di spartizione nazionale della nuove Autorità portuali. Su un totale di 15 nuovi enti, non tutti i presidenti potranno essere di centrosinistra: alla Liguria, governata da Forza Italia e alleati, dovrebbe toccare la scelta del presidente di Genova. Se proprio deve essere uno di centrodestra, ragionano i democratici locali, e in attesa di trovare un nome targato Pd, su Biasotti non c'è ostilità preconcepita. Non tutti però la pensano così e Luigi Merlo, ex presidente del porto da poco nominato consulente da Delrio, sarebbe fortemente contrario. Toti probabilmente giovedì proverà a legare il destino di Lorenzo Forcieri a quello di Biasotti. Il presidente del porto di Spezia, iscritto al Pd, potrebbe essere così certo delle riconferme grazie ad un accordo politico e così in Liguria, tra centrodestra e centrosinistra finirebbe uno a uno.

Su tempi e contenuto del decreto, il ministero tira dritto e

ieri Delrio in Campania ha ribadito che l'accorpamento tra i porti di Salerno e Napoli sarà: «Saranno garantiti pari equilibri e pari dignità» ai due scali, ma è previsto «un unico coordinamento». Il ministero va avanti e la visita di Ivano Russo, plenipotenziario di Delrio in materia portuale, domani a Savona, rientra in quest'ottica. A trascinare il consigliere di Delrio nell'roccaforte dei contrari alla riforma, è il sindaco Berruti. Prima il sopralluogo a Vado per la piattaforma container, poi la processione di sindacati, cluster marittimo e dipendenti per ascoltare le rimostranze. Il decreto intanto non si ferma: il ministero avrebbe già inviato le carte al Consiglio di Stato. Ad esaminare le carte sarà la sezione di cui fa parte Gerardo Mastrandrea, alto magistrato che conosce bene la materia, visto il ruolo di capo dell'ufficio legislativo ricoperto con i ministri Matteoli, Passera e Lupi.

www.themediterranean.it

© BY NC ND AL CL P D DB 11 RISERVA 1



Il ministro Graziano Delrio con il consulente Luigi Merlo

ECONOMIA IN PUGLIA

IL TRAFFICO DELLE MERCI

IL PORTO IONICO

Lo scorso anno ha chiuso, seppur in perdita, con 22,5 milioni di merci in arrivo e in partenza: fra gli scali maggiori del Paese

LE INFRASTRUTTURE BARESÌ

Un contratto di filiera tra Ferrovie e Interporto consente l'incremento di coppie di treni che stanno raggiungendo le 40 unità alla settimana

Portualità, l'ora della svolta

I grandi operatori su Taranto, ma per Bari una sconfitta l'addio all'Autorità regionale

di FEDERICO PIRRO*

Con la pubblicazione del bando per l'attrazione di operatori italiani ed esteri sul molo polisettoriale di Taranto - testo inviato anche a Bruxelles per l'inserimento sulla Guce (Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea) - si avvia una nuova fase per il rilancio di una vasta area dello scalo portuale ionico sulla quale potrebbero giungere anche operatori dall'Iran, secondo quanto proposto dal Ministro Delrio nel suo recentissimo viaggio in quel Paese. Il Governo dunque sta mantenendo uno dei suoi impegni più significativi per la città, anche per ridurre l'occupazione: ai 539 addetti in cigs della TCT, dopo la sua partenza,

TARANTO L'auspicabile rilancio delle movimentazioni dal molo polisettoriale restituirà ulteriore forza competitiva al porto del capoluogo che lo scorso anno ha chiuso con 22,5 milioni di merci in arrivo e in partenza che, pur in flessione del 19% rispetto al 2014, hanno consentito allo scalo cittadino di collocarsi al primo posto fra gli scali pugliesi, ed ancora fra i maggiori del Paese.

Dopo l'inaugurazione della sua piattaforma logistica avvenuta il 2 dicembre del 2015 e con l'avvio delle procedure per la riassegnazione della concessione sul molo polisettoriale assume ulteriore consistenza il processo di costruzione dell'area logistica integrata della nostra regione, previsto dal PON Infrastrutture e reti 2014-2020 e dal Piano regionale dei trasporti 2015-2019 con il suo Piano attuativo: un'area integrata, chiamata a collegare funzionalmente scali portuali, piattaforme logistiche e Interporto della Puglia, raccordandoli ovunque possibile con le grandi aree industriali.

In proposito bisogna sottolineare che non si parte da zero e che, anzi, i numerosi presidi logistici presenti nel nostro territorio - anche se a volte non ancora pienamente utilizzati, come ad esempio lo scalo intermodale di Brindisi delle Ferrovie - in qualche caso però hanno già avviato un forte rilancio non solo grazie ad amministratori di Enti e società che ne presidiano la filiera, ma

anche alle iniziative di operatori privati del trasporto ferroviario. Sono temi questi dei quali discutono solo gli addetti ai lavori, ma che in realtà dovrebbero interessare categorie economiche ben più vaste, dal momento che un sempre più efficiente ed economico trasporto merci incide significativamente sui livelli di competitività complessiva del Paese e, in esso, del nostro sistema economico regionale.

IL CROCEVIA DI BARI - Quali sono, oltre a quelli prima richiamati, i fatti nuovi sullo scacchiere logistico regionale che meritano di essere segnalati? In primo luogo la sottoscrizione di un contratto di filiera fra le Ferrovie e l'Interporto della Puglia che a Bari consente allo scalo Ferruccio e all'antica struttura interportuale di operare in piena sinergia, a beneficio degli operatori interessati ai trasporti intermodali e con risultati tangibili in termini di incremento di coppie di treni che stanno raggiungendo le 40 unità alla settimana. Sono in corso inoltre, e sono già previsti a breve, altri lavori che consentiranno di migliorare ulteriormente la funzionalità delle due strutture ormai integrate e di rafforzare così - proprio al centro della regione - un presidio intermodale di assoluto rilievo anche internazionale.

Se questo è ormai un punto di forza della filiera trasportistica pugliese, rimane il problema dello scalo marittimo barese che sarebbe stato valorizzato di più in un'unica Autorità di sistema portuale regionale. Il porto di Bari e gli scali di Darsella e di Monopoli gestiti dall'Autorità locale, com'è noto, non hanno collegamenti ferroviari, dispongono di poche banchine e nonostante sinora - grazie all'impegno e alla competenza dei vertici dell'Ente portuale - hanno fatto miracoli nella movimentazione di merci in arrivo e in partenza via mare. Peraltro, è necessario ricordare che le potenzialità esportative dell'entroterra produttivo sono in ogni caso rilevantissime e bisogna fare in modo che i tre porti, pur con i deficit strutturali prima richiamati, possano assolvere al meglio la loro funzione. In tale direzione si impongono alcuni interventi ormai non

più dilazionabili: 1) devono essere completati i lavori dell'ansa di Marisabella. Chi di competenza dovrebbe compiere ogni sforzo perché essi si completino perché lo scalo barese ha un bisogno quasi disperato di spazi di movimentazione; 2) è necessario che la strada camionale che dovrebbe collegare il porto e la zona industriale abbia precedenza assoluta nel finanziamento delle opere pubbliche nel capoluogo regionale. Al momento siamo - se le nostre informazioni sono corrette - ancora ad un progetto di fattibilità, realizzato con un finanziamento di 1,3 milioni di euro che ha evidenziato l'utilità dell'opera; 3) bisognerebbe inserire il porto di Molfetta - ove persistono ancora le varie criticità a tutti note e bisognose di essere sbloccate quanto prima - nell'ambito di Bari.

Se proprio gli scali portuali della Città metropolitana devono restare al di fuori di un'unica ed auspicabile Autorità di sistema regionale, almeno se ne aumentino le aree (disponibili) e se ne migliorino i collegamenti con i retroporti industriali e le vie di comunicazione. Non si perda più un attimo in tale direzione. In altri porti italiani (Livorno, Trieste, Savona, Napoli) sono partite grandi opere per il loro potenziamento e sono stati attivati o rafforzati i collegamenti ferroviari che ne aumenteranno la competitività. Lo scalo di Bari, purtroppo, al momento è molto indietro e bisognerebbe accelerare al massimo il miglioramento della sua funzionalità.

A Bari ha sede la società GTS che è divenuta negli ultimi anni uno dei più qualificati operatori del trasporto ferroviario del Mezzogiorno, con un proprio equipaggiamento di 11 locomotive, 280 carri ferroviari e 1.900 casse mobili. Nell'area di Bari nel trasporto merci su rotaia è presente anche la Ferrottramviaria S.p.A. che opera lungo la linea Milano

- segue

Lecco e che ha acquistato di recente altri due locomotori.

NEL FOGGIANO. Nell'area di Foggia, lo scalo intermodale dell'Incoronata di proprietà delle Ferrovie ha già trovato da tempo nella società Lotras un operatore privato locale che lo ha rilanciato con il trasporto di liquidi e di altre merci, puntando anche alla valorizzazione dello scalo di Villa Selva in provincia di Forlì, grazie ad un accordo di 5 anni con RFI, che è il primo fra questa società e un imprenditore logistico, dedicato specificamente al traffico merci lungo la di-

rettrice adriatica.

MERCI IN VIAGGIO. Insomma, a ben vedere le infrastrutture logistiche pugliesi ed in particolare quelle per il trasporto via mare, via terra e via ferrovia di materie prime, semilavorati e beni finiti, rappresentano già una maglia robusta, diffusa sui territori regionali da Sud a Nord e sulla quale si muovono operatori che hanno puntato - a volte anche con intenti pionieristici - a potenziare i trasporti intermodali, senza nulla togliere all'importanza di quelli su gomma che però sono meno competitivi

sulle medie e lunghe distanze. Certo, bisognerà migliorarla ancora di più la filiera per il trasporto intermodale, ma se la Puglia riuscirà anche con il pieno impegno del Governo e della Regione, operanti in piena sinergia, a realizzare sino al 2020 una vera, grande area logistica integrata sarà elevato la competitività complessiva dell'apparato produttivo regionale e quella del sistema di transito delle merci in arrivo e in partenze per e dai nostri territori, con beneficio non solo per l'intero sistema socioeconomico regionale, ma anche per quello nazionale.

** Intervista a San*



LE SFIDE DELL'ECONOMIA

L'ATTACCO

DALLA RIFORMA DEI PORTI GLI ADDETTI AI LAVORI SI ASPETTAVANO UNA VERA PIANIFICAZIONE MENTRE SONO STATE DISATTESE TUTTE LE ASPETTATIVE E SI PARLA DI RIFORMA DA RIFORMARE

La riforma dei porti non piace Pioggia di critiche dagli esperti

Acceso dibattito al convegno organizzato dal presidente Gallanti

SE UNA SINTESI ideografica può uscire, da quello che è stato ieri il primo dibattito in tutto il paese sulla riforma dei porti varata dal decreto Madia, potrebbe essere che la riforma va riformata prima ancora che diventi effettiva. I perchè richiederebbero dieci pagine di giornale. Ancora in un nostro tentativo di stretta sintesi: perchè più che una riforma è un riordino della materia (Maurizio Maresca, già presidente di [] e avvocato marittimista); perchè va contro tutte le indicazioni, le scelte e anche le norme a livello europeo [] commissario [] labronica, che a un certo punto pur sedendo tra il pubblico non ce l'ha fatta più ed è sbottato); perchè nella "governance" non c'è più una compartecipazione tra pubblico e privato ma gli imprenditori e gli operatori sembrano tagliati fuori (Marco Conforti, presidente di Assiterminal); perchè i criteri di classificazione dei porti sembrano da una parte accogliere quelli europei degli scali "core" nelle reti TEN-T mentre poi si vanno a

privilegiare i tonnellaggi delle merci e altri elementi (Paolo Ferrandino, segretario generale Assoport); perchè non si inquadra una natura giuridica adeguata delle Autorità di sistema e perchè non ci si riferisce ad una vera pianificazione, che peraltro "in Italia è sempre stata una bufala" (professore emerito Pierpaolo Puriasito). E ancora, di intervento in intervento: perchè non riesce a dare finalmente quella certezza del diritto che manca, non chiarisce i metodi di contrattazione sul lavoro portuale (e non riesce a riportare il lavoro portuale nell'ambito dei diritti/doveri di tutte le altre categorie di lavoro). Ed ancora perchè rende i sindacati determinanti nelle scelte delle infrastrutture, anche se non sono adeguatamente preparati; perchè si parla di sistemi portuali, ma non si capisce bene come integrarli con i sistemi logistici, la cui legge ancora non c'è; perchè il tavolo di coordinamento nazionale che dovrebbe essere il vero organo di verifica al di sopra delle parti nasce sbilanciato, senza Assoport che è sempre stato consigliere tecnico del ministero; perchè...

FERMIAMOCI QUI. La premessa di [] che il dibattito non voleva essere né un convegno né un forum, ma semmai un "brain storm" per capire e capirsi, è stata molto ben gestita da Massimo Provinciali, segretario generale [] che ha lasciato ai vari interlocutori la libertà di esprimere problematiche e dubbi tenendosi formalmente sul neutrale, salvo stimolare con le domande più acute gli approfondimenti critici. In posizione di difficile - e forse nemmeno troppo convinta difesa - della riforma il direttore generale del ministero per la navigazione Enrico Maria Pujia e il senatore Marco Filippi, che nei lavori per la riforma è stato a lungo impegnato salvo vederse la poi approvata tutta diversa. Entrambi hanno sostenuto che l'attuale testo va preso come un primo passo, un avvio di dibattito con luci ed ombre: sulle quali intervenire poi con approfondimenti, modifiche e integrazioni, contando sul parlamento e sul confronto tato-Regioni. Della serie: chi si accontenta gode.

A.F.



Sindaci decisivi

LA riforma rende i sindaci determinanti nelle scelte delle infrastrutture anche se non sono preparati



Indicazioni disattese

LA riforma va contro tutte le indicazioni, le scelte e anche le norme a livello europeo

- segue



IL PROFILO
Il presidente
del
di
Livorno



Porto, le spine della riforma «Attenti, si rischia l'autogol»

Nel conclave degli esponenti del settore salta fuori quel che non va (o non c'è)
Gallanti: più centralismo e meno autonomia, l'opposto di quanto si fa in Europa

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

«Mancano 3-4 mesi al varo definitivo» della riforma portuale firmata Delrio che è salita sul «bus» dei decreti Madia sulla pubblica amministrazione. Lo dice - forse con un po' di ottimismo - il senatore Marco Filippi al confronto a più voci organizzato a Livorno in Fortezza Vecchia.

Incredibile a dirsi, è stata questa la prima occasione di dibattito che abbia avuto il coraggio di mettere i piedi nel piatto con esponenti di rango nazionale. Eppure di questioni da affrontare ce ne sono: basti dire che lo stesso Filippi ha ammesso che ci sono «molte cose da aggiustare» (anche se, dopo una lunghissima paralisi, è «meglio fare il primo passo» con una qualsiasi «riformina» piuttosto che stare ancora fermi).

E soprattutto il prof. Maurizio Maresca, uno dei consiglieri più ascoltati dal premier, a dare fuoco alle polveri: i provvedimenti

presentati in consiglio dei ministri sono stati denubricati a «limitate modifiche» perché «chiamerei riforma un'altra cosa». Del resto, è noto che nella sua visione il sistema dovrebbe puntare su quattro-cinque porti anziché su 15 e avere l'ambizione di strutturare un modello tipo Nord Europa in forma di società per azioni.

Su questo tasto insiste anche il commissario europeo. «Altra che primo passo, io temo che presto tutto si fermerà e perderemo l'occasione di agganciarci al resto d'Europa. Anzi, stiamo andando in direzione opposta: centralizzazione e modello tutto pubblicistico, l'esatto contrario di quel che sta facendo l'Europa dando alle istituzioni portuali più autonomia e più capacità di muoversi sui mercati».

Del resto, le dinamiche dell'economia corrono: lo ripete anche Enrico Fujia, direttore generale del ministero settore porti, mentre guarda allo sviluppo di TangerMed, al raddoppio

di Suez, al tunnel del Gottardo. Riguardo a quest'ultimo è Gallanti a tornare alla carica con un interrogativo che pesa come un macigno: siamo sicuri che il Gottardo servirà ai porti italiani per servire l'Europa e non sarà invece che il Nord Italia sarà meglio raggiungibile dall'assalto dei porti nordeuropei?

Proprio al Gottardo è dedicato l'aneddoto-simbolo segnalato da Marco Conforti, presidente Assiterminal: una ventina d'anni fa si sentì rispondere dalle autorità svizzere che il tunnel sarebbe stato aperto nel 2017, rammaricandosi però di non poter indicare il mese. «I terminalisti investono - afferma - ma hanno bisogno di certezze nella pianificazione, altrimenti come si fa a fare investimenti ingenti sapendo che fra un po' potrebbe nascere un'altra infrastruttura a 20-30 miglia di distanza?».

Come si vede, non è esattamente una carrellata di pareri entusiasti sulla «cosiddetta riforma»: ciascuno dei relatori aggiunge un «sassolino» per dire quel che non c'è o sottolineare

quel che non va. Ad esempio, il prof. Pierpaolo Puliafito se la prende con il fatto che la nuova normativa fa la «mossa» di occuparsi di interporti e retroporti ma poi non se ne cura. Non solo: Paolo Ferrandino, segretario generale di Assoport, rileva che la gerarchia della portualità è di fatto importata dall'Europa eppure si mantiene «una classificazione che non si capisce come si intrecci all'altra».

Utile comunque far qualcosa pur di smuovere l'impasse? Per Gianluca Vianello (Ultrasporti) no, anzi c'è il rischio di fare autogol. E Luigi Bobba rincara, fuori imprese e sindacati, nel «parlamentino» restano solo rappresentanti istituzionali eppure «tanti sindaci sono contro lo sviluppo dei porti». Ma di problemi da risolvere prima che la crisi diventi legge ce ne sono anche altri, come segnala Massimo Provinciali, numero due dell'Authority, raccogliendo un consenso diffuso: la cabina di regia al ministero prevede un tavolo senza ministero. Un paradosso? Sì, e Filippi annuncia: «A guidarlo dev'essere il ministro».



Da sinistra: Filippi, Maresca, Fujia, Provinciali, Conforti, Ferrandino, Puliafito (Marzi Pontafoto)

A Livorno si parla della riforma della 84/94

Livorno, 22 febbraio 2016 - La riforma del sistema portuale è ormai definita nel dettaglio. Mancano alcuni passaggi in Conferenza delle Regioni, in Consiglio di Stato e presso le Commissioni parlamentari competenti, e la legge che nel '94 ha istituito le Autorità Portuali cambierà per sempre volto.

Il tema è stato al centro di una approfondita discussione in occasione di un seminario tenutosi oggi pomeriggio a Livorno, nella suggestiva Sala Canaviglia della Fortezza Vecchia.

Ad accendere un faro sul decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali", presentato dal Ministro per la Semplificazione e la Pubblica Amministrazione, Marianna Madia, in applicazione della delega conferita dal DDL sulla riforma della pubblica amministrazione, è stato il commissario Gallanti, che ha chiamato a raccolta illustri relatori e oltre 200 tra operatori e rappresentanti delle istituzioni.

Si tratta della prima occasione in cui si ha la possibilità di parlare veramente della riforma da quando è stata presentata nel Consiglio dei Ministri.

15 Autorità Portuali di Sistema (AdSP) al posto delle 24 Port Authorities oggi esistenti; un comitato di gestione snello in sostituzione dei pletorici comitati portuali; un presidente con mandato quadriennale, e con maggiori poteri rispetto al passato, nominato dal Ministro d'intesa con il Presidente o i Presidenti delle Regioni interessate; un "Tavolo di partenariato della risorsa mare", che va a sostituire le attuali commissioni consultive; gli Uffici territoriali al posto delle Autorità Portuali nei porti non sede di Adsp e un tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP", chiamato a coordinare e armonizzare le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali e quelle di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo nonché le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali. Queste, a grandissime linee, le novità di una riforma che, a detta del segretario generale della Port Authority di Livorno Massimo Provinciali, ha fatto una inversione a 180° rispetto al modello di governance propugnato con la legge 84/94, andando nella direzione di una maggiore centralizzazione dei poteri di coordinamento delle Autorità Portuali in capo a Roma, e

- segue

verso una sostanziale riassorbimento delle Adsp dentro un sistema pubblicistico dove i comitati di gestione sono di fatto composti esclusivamente da rappresentanti delle istituzioni

Per i relatori presenti al seminario il decreto legislativo viene considerato solo il primissimo step di un processo di riforma dell'ordinamento portuale che il cluster marittimo aspetta da molto, troppo tempo e che in diversi avrebbero voluto vedere inserito all'interno di un quadro normativo organico nell'ambito del quale includere, tra gli altri, temi ad oggi non ancora toccati, come il lavoro.

Il fatto è che - a sottolinearlo è stato anche il direttore generale al Mit dei Porti, Enrico Pujia - fuori dall'Italia c'è chi corre, e parecchio anche: in un anno Tanger Med è diventato un competitor temibile, il Canale di Suez è stato raddoppiato, e una volta che sarà terminato, il tunnel del Gottardo permetterà di raggiungere Milano da Zurigo in appena tre ore, tagliando fuori dalla mappa quei porti italiani, che a cominciare dal 2002, da quando cioè sono venute a mancare le leggi nazionali di settore con le quali sono stati finanziati gli investimenti infrastrutturali, hanno smesso di crescere.

«Non c'è dubbio che quella che abbiamo oggi non è una revisione organica della legge 84/94, ma un tentativo di riordino in cui si mettono insieme Autorità Portuali grandi con Autorità Portuali più piccole - ammette il professor Maurizio Maresca, esperto di diritto comunitario - molte cose sono cambiate dal '94 ad oggi, in questi anni sono cresciuti di più i porti gestiti come spa (vedi Rotterdam). Va sicuramente detto che i mercati attuali, per come sono composti, non possono più interfacciarsi più con delle singole Autorità Portuali, ma hanno bisogno di rapportarsi con dei veri e propri sistemi portuali».

Per Maresca non è detto che il modello di governance simil Rotterdam sia il migliore, ma all'alba del nuovo millennio non è poi così «trasgressivo pensare di adottare un modello societario». Invece, in Italia il governo sta andando verso un'altra direzione: «L'adesione ad un modello di governo più indipendente è un trend in via di sviluppo che sta interessando un numero sempre maggiore di porti europei - afferma Gallanti - in Italia stiamo propendendo, invece, per un modello di governance pubblicistico. Non potremo mai fare concorrenza ai porti nord-europei se riduciamo le nostre autorità portuali al ruolo di house keeper, di semplici amministratori di condominio. Le Autorità Portuali devono essere, invece, dei cluster manager, e muoversi come veri e propri sistemi logistici».

Sistemi, che per il prof. emerito dell'Università di Genova Pier Paolo Puliafito, dovrebbero poter includere anche gli interporti e i retroporti, mentre, da quel che è dato leggere nello schema di decreto, non c'è infatti alcun riferimento alla possibilità, prevista dalla legge 84/94, per le Autorità Portuali di partecipare a società anche ai fini della promozione della logistica. «Su questo tema - afferma Puliafito - ho la sensazione che ci sia un deficit di strategia: i porti dovrebbero poter svolgere la funzione di traino all'interno di una catena logistica integrata nella quale siano ricompresi anche gli interporti, ma il testo parla soltanto di deboli forme di raccordo tra porti e retroporti, trattandoli come se dovessero rimanere gli uni distinti dagli altri. L'impostazione dell'art. 6, comma 4, lettera f, della riforma appare debole».

- segue

E debole, anzi contraddittorio, appare, agli occhi del segretario generale di Assoporti, Polo Ferrandino, il doppio sistema di classificazione presente all'interno della riforma: «Appare condivisibile - afferma - ancorare le Adsp ai corridoi del Ten-T Network. Ma se vale la classificazione di fatto discendente dalla rete del Transport Network, non si vede quale sia la ragione che ha spinto il legislatore a mantenere anche la seconda classificazione ex art. 4 della legge 84/94».

E poi c'è il tema del tavolo di coordinamento centrale e dei tavoli di partenariato, che per il presidente di Assoterminal, Marco Conforti, sono come un dito nell'occhio, perché di fatto escludono i rappresentanti dei terminalisti da qualsiasi organo decisionale: «Prendiamo atto che c'è stata una decisione politica chiara: ma chiediamo che si stabiliscano regole chiare su come devono funzionare i tavoli di partenariato. Non è giusto che i terminalisti, che investono svariati di milioni di euro per l'equipment di una infrastruttura,entino quanto chiunque altro. Ho la spiacevole sensazione di trovarmi in una check list»

Per Conforti, poi, i problemi veri sono altri: «servono atti di buona amministrazione - sottolinea - ,come la risoluzione omogenea su tutto il territorio nazionale della questione Ici/Imu sulle concessioni demaniali, o come una pianificazione chiara a livello statale che indichi una volta per tutte su quali investimenti l'Italia punta e su quali no».

Certo, la riforma non presenta solo criticità, per il senatore Marco Filippi, capo gruppo della commissione trasporti e infrastrutture del Senato, ci sono molti aspetti positivi: «Lo dico francamente - dichiara - io sono perché questa legge vada in porto. Mi auguro, però, che durante il percorso che porterà all'approvazione della riforma in Consiglio dei Ministri, vengano fatte delle correzioni». Filippi, che assieme al collega Mario Tullo della Camera dovrà esprimere un parere "rafforzato" sul provvedimento, i riferisce, tra le altre cose, 1) alla possibilità di far presiedere il tavolo di coordinamento nazionale dal Ministro («se vogliamo che il Tavolo abbia un ruolo fondamentale, dobbiamo fare in modo che le scelte che vengono prese all'interno di quel consesso facciano capo al Ministro») 2) alla necessità di valorizzare il ruolo di Assoporti («Chiederò che l'Associazione sia parte integrante nel tavolo di coordinamento») e 3) alla opportunità di integrare porti, interporti e retroporti in una visione di insieme.

IL CONFRONTO PREOCCUPAZIONI

Vespucci, segnali d'allarme e il ruolo [REDACTED]

C'È STATO un passaggio, nel dibattito di ieri in Fortezza Vecchia voluto [REDACTED] nel quadro del "Port Center", che più di tante considerazioni giuridico-tecniche ha fatto rizzare le orecchie a chi, dalla riforma stessa, si aspetterebbe un vero salto di qualità sull'operatività, sul lavoro, sulla gestione delle risorse del territorio. E' il passaggio in cui Massimo Provinciali ha ricordato che dal testo Madia scaturisce il fondato dubbio che operazioni come l'impegno dell'Autorità di sistema (erede designato [REDACTED] nel retroporto Vespucci di Guasticce - come si sta cercando di fare - possano essere consen-

tite. In sostanza: si parla di sistemi, ma alla fine i sistemi sembrano rimanere dentro rigidi steccati portuali, e non abbiano alcun collegamento con una visione allargata della logistica di territorio.

E PROVINCIALI sul non secondario dettaglio dell'operazione Vespucci ha messo davvero il dito nella piaga: perchè sono note le vicende dell'interporto, i suoi problemi finanziari, e anche le speranze che proprio da un maggiore impegno dell'Autorità portuali potesse arrivare una soluzione. Vero, c'è ancora molto da chiarire sulla riforma: ma per il Vespucci il segnale è d'allarme.

A.F.

Ravenna: Convegno "LA GOVERNANCE DEI PORTI"

Ravenna, 22 febbraio 2016 - Il Consiglio Direttivo del *The International Propeller Club Port of Ravenna*, in collaborazione e con il patrocinio della *Camera di Commercio di Ravenna*, informa che sabato **27 febbraio 2016** converranno a Ravenna i rappresentanti dei 23 Clubs italiani per la riunione del **Consiglio Direttivo Nazionale e dell'Assemblea Nazionale del Propeller Clubs** presieduto dall'Avv. **Umberto Masucci** di Napoli.

In tale occasione, sempre sabato **27 febbraio 2016 con inizio ad ore 09:00**, si terrà il **Convegno aperto al pubblico "LA GOVERNANCE DEI PORTI"** presso la Camera di Commercio, Sala Cavalcoli, con il seguente programma:

Moderatore: **Lorenzo Tazzari**

Saluti istituzionali: **Simone Bassi - Presidente Propeller Ravenna**

Natalino Gigante - Presidente della Camera di Commercio

Fabrizio Matteucci - Sindaco di Ravenna

C.A. (CP) Giuseppe Meli - Comandante Capitaneria di Porto di Ravenna - Direttore Marittimo dell'Emilia Romagna

Interventi: **Marco Filippi - Presidente del Gruppo PD nell'8ª Commissione del Senato**

Bartolomeo Giachino - Responsabile nazionale trasporti e logistica di Forza Italia

Franco Mariani - Vice Presidente Vicario Assoporti

Marco Simonetti - Vice Presidente per lo Sviluppo e la Riorganizzazione del gruppo Contship Italia

Roberto Rubboli - Amministratore delegato SAPIR

Conclusioni: **Umberto Masucci - Presidente Propeller Nazionale**

«La nuova Porth Authority» Conferenza del Lions Club al centro culturale De Laugier

Portoferraio

«LA NUOVA port [redacted] di sistema, prospettive di sviluppo per il nostro territorio» è il tema che verrà affrontato lunedì prossimo in una conferenza organizzata dal Lions Club isola d'Elba in programma alle 17.30 al centro culturale De Laugier. Relatori saranno il direttore marittimo della Toscana Vincenzo Di Marco e il commissario [redacted] di Piombino Luciano Guerrieri.

Delrio: per le AP di Napoli e Salerno pensiamo ad autonomia delle sedi ma con un unico coordinamento

Author : red

Date : 22 febbraio 2016



(FERPRESS) – Napoli, 22 FEB – “Le Autorità portuali di Napoli e Salerno possono diventare un punto di riferimento insostituibile per il rilancio del Mezzogiorno”. Lo ha detto il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, parlando stamane a margine del convegno “Nuovo codice concessioni e finanza di progetto”, a Giugliano.

Delrio, rispondendo alla domanda di un giornalista, ha poi precisato che “alle due Autorità sarà garantita l'autonomia delle sedi, ma con un unico coordinamento”.

“Noi abbiamo proposto un'aggregazione - ha precisato il ministro - e questo significa che Salerno si annulla dentro Napoli perché nasce una nuova cosa della Campania”.

Porti: Autorità; Delrio, unico coordinamento per Campania

Ministro, saranno garantiti "pari equilibri e pari dignità di entrambe"

22 febbraio, 19:38



(ANSA) - GIUGLIANO (NAPOLI), 22 FEB - Per le Autorità portuali di Napoli e Salerno saranno garantiti "pari equilibri e pari dignità di entrambe" ma insieme "possono diventare un punto di riferimento insostituibile per il rilancio del Mezzogiorno" continuando a rafforzare l'autonomia delle sedi "ma con un unico coordinamento". È quanto ha detto il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, parlando con i giornalisti, a margine di un convegno che si sta tenendo con il presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione Raffaele Cantone e promosso dall'Ordine dei commercialisti di Napoli. "Noi abbiamo proposto un'aggregazione", ha detto ancora il ministro rispondendo ad una domanda di un giornalista se ci sarà l'accorpamento delle due autorità "e questo significa che Salerno si annulla dentro Napoli" perché "nasce una nuova cosa della Campania".(ANSA).

Trieste Terminal Passeggeri S.p.A. : CdA approva bozza di bilancio relativa al 2016

Author : com

Date : 22 febbraio 2016



(FERPRESS) - Trieste, 22 FEB - "Il Consiglio di Amministrazione della Trieste Terminal Passeggeri S.p.A. in data 19 gennaio 2016 ha approvato la bozza di bilancio relativa all'esercizio 2015. Il risultato dopo le imposte segna un utile di 223.804 Euro. Il risultato positivo viene salutato con grande soddisfazione dai soci della società, Tami S.r.l ed Autorità Portuale di Trieste".

Lo si legge in una nota della Trieste Terminal Passeggeri S.p.A. in cui si precisa che "l'amministratore delegato di TTP Franco Napp ribadisce che il risultato positivo è stato raggiunto grazie all'importante crescita registrata da parte dei comparti crocieristico e congressuale".

"In particolare le crociere hanno registrato un traffico di complessivi 134.265 passeggeri relativi a complessive 45 toccate delle compagnie Costa Crociere, Cunard, Thomson, The World e Sea Cloud. Napp informa che il trend positivo verrà ulteriormente a rafforzarsi nel 2016, anno in cui le toccate complessive saranno 57. Scaleranno Trieste ben 13 diverse compagnie, tra le quali, oltre a quelle già presenti nel corso del 2015, si aggiungeranno tra le altre Carnival e P & O".

"In un momento di grande difficoltà del comparto crocieristico nel Mediterraneo - afferma Zeno D'Agostino Presidente della società - TTP ha saputo mettere a frutto le relazioni intrattenute con i più importanti gruppi armatoriali, portando alla ribalta lo scalo giuliano in un settore complesso come quello della crocieristica. I risultati raggiunti fanno ben sperare per il consolidamento di un'attività che apporta tra l'altro un significativo aumento delle presenze turistiche a Trieste".

D'Agostino conferma inoltre che "l'Autorità Portuale di Trieste, unitamente ai soci privati di Tami (Unicredit, Costa Crociere, Giuliana Bunkeraggi ed Assicurazioni Generali), si farà parte attiva per sostenere gli investimenti di cui la TTP ha bisogno per accrescere le attività collegate al settore delle crociere".

Franceschini, a Venezia basta passaggi grandi navi a S.Marco

Ministro, varie soluzioni allo studio, bisogna in fretta uscirne

22 febbraio, 17:40



(ANSA) - VICENZA, 22 FEB - "A Venezia le grandi navi non possono più passare davanti a San Marco". E' stato perentorio il ministro dei beni culturali Dario Franceschini nel parlare oggi, a margine di un incontro a Vicenza, dell'annosa questione delle navi da crociera nella città lagunare. "Ho letto il dossier che di recente mi è stato consegnato dal comitato 'No Grandi Navi' - ha aggiunto - e ribadisco che è un tema molto importante e urgente. A mio parere non si può garantire il passaggio così vicino a San Marco".

"Ci sono varie soluzioni allo studio, bisogna in fretta uscirne perché così non si può andare avanti", ha affermato il ministro. Dopo l'incontro nella sede di Confartigianato Vicenza, Franceschini ha iniziato un breve tour nel capoluogo berico, visitando, tra l'altro, la Basilica Palladiana e il Teatro Olimpico, mentre in serata presenzierà all'apertura del 41/o anno di attività dell'Istituto di ricerche di storia sociale e religiosa di Vicenza.

(ANSA).

Trasporto eccezionale

In arrivo al Vte quattro megagru

Sono in arrivo, attese presso il terminal Vte di Genova Pra' per domenica 28 febbraio (condizioni meteorologiche permettendo), le nuove quattro grandi gru che saranno installate presso il terminal genovese. Si tratta di strutture chiamate *goose neck* (collo d'oca), pensate per la mega unità, poiché sono in grado di operare su un massimo di 25 file in orizzontale di container e 9 "tiri" di contenitori in altezza. Le navi più grandi attualmente operative

arrivano fino a 23 file orizzontali. Le gru, spiega Gilberto Danesi, ad del Vte (terminal che fa capo al gruppo Psa di Singapore), «sono a bordo della nave ZhenHua24 (neffo foto), che si trova attualmente all'altezza delle Isole Canarie». Queste sono le prime quattro gru, di un ordine, di otto fatto dal Vte. Le altre quattro sono previste in arrivo il prossimo autunno. Attualmente sul terminal sono in corso, per fare spazio, i lavori di demolizione di due gru esistenti.



L'interporto affittato a 24 mila euro l'anno

I dati che emergono dalla consulenza richiesta per preparare l'asta sospesa nei giorni scorsi lasciano interdetti: a fronte di un valore di locazione di 1,7 milioni, la società fallita ha affittato alla Icpl, da essa posseduta al 100%, ad una cifra irrisoria



CIVITAVECCHIA - La gara per la cessione del ramo di azienda della società concessionaria dell'interporto è stata ufficialmente sospesa per verificare di nuovo il valore da mettere all'asta (circa 11,5 milioni), alla luce dell'atto transattivo che nel 2012 aveva portato a diminuire la durata della concessione.

In realtà, la decisione potrebbe essere stata presa anche alla luce di alcuni quesiti arrivati alla curatela fallimentare dopo la pubblicazione del bando.

Quanto emerge dal regolamento della procedura competitiva è inquietante: per pervenire alla determinazione del valore del capitale economico di 11,5 milioni, il consulente tecnico rifacendosi al piano industriale ed al fatturato potenziale della struttura, conferma un valore locativo al metro quadrato di 46,20 euro, che moltiplicato per i 37.791 metri quadrati dell'interporto genera un reddito potenziale da affitto di 1,7 milioni di euro l'anno.

Si tratta di un parametro su cui poi vanno sicuramente svolte ulteriori considerazioni di carattere economico e finanziario, ma che non può non essere messo a confronto con il canone di affitto del ramo di azienda che attualmente la Icpl srl (la cosiddetta società "figlia" costituita nel 2014 dalla Interporto di Roma Piattaforma Logistica Civitavecchia srl, dichiarata fallita pochi mesi dopo, che ne ha la proprietà del 100% del capitale) dovrebbe corrispondere all'azienda fallita.

Sempre nella stessa consulenza, si apprende infatti che "il 16 giugno 2015 (probabilmente si tratta di un refuso, dovrebbe infatti trattarsi del 2014) la società fallita ha stipulato un contratto di affitto di azienda con la Icpl srl, interamente posseduta come detto dalla fallita, con il quale è stato concesso in affitto il ramo di azienda di proprietà della società fallita concernente la gestione della piastra logistica di Civitavecchia, comprensiva dei capannoni, delle autorizzazioni e dei beni materiali per il corrispettivo annuale di 24.000 euro". Insomma, prima del fallimento, la società "madre" è stata di fatto svuotata con l'affitto del ramo di azienda ad una società sempre di sua proprietà, con un canone, per tutto l'interporto, paragonabile a quello di un appartamento. Una operazione sicuramente discutibile, anche alla luce di quanto accaduto nei mesi successivi, con la dichiarazione di fallimento.



L'export di auto Fca fa volare Civitavecchia

Civitavecchia - Nel 2016 previste 315.000 vetture. Il porto laziale diventa leader nel settore grazie ai collegamenti di Grimaldi.

Civitavecchia - **In un anno il porto di Civitavecchia è diventato lo scalo principale per l'export delle auto: «E la quota è destinata a crescere» spiega il commissario Pasqualino Monti.** Le previsioni per il 2016 sono di ulteriore crescita rispetto alle 200mila auto dell'anno appena passato: «Chiuderemo a 315 mila vetture, ma ci teniamo ancora bassi». L'Authority infatti ha escluso dal calcolo il nuovo traffico che dovrebbe arrivare quando anche le linee di produzione di Cassino saranno a regime. Oggi i volumi sono tutti della fabbrica di Melfi, ma presto dovrebbero arrivare anche le Alfa Romeo che saranno imbarcate sulle car carrier di Grimaldi in direzioni Stati Uniti con due navi a settimana. Destinazione i porti di Halifax e di Baltimora. È lì, sulla East Coast che arrivano le nuove 500 e le Jeep del gruppo Fca. «Siamo partiti nel 2012, un anno dopo avevamo completato le opere necessarie e nel 2014 abbiamo mosso i primi passi . **Adesso siamo in pieno boom, la maggior quota la facciamo sull'export, ma stiamo migliorando anche sull'import. E facciamo tutto su treno.**». Per la prima volta tutti i terreni del retro porto di Civitavecchia «sulla cui utilità molti negli anni passati si erano interrogati» sono stati saturati e così le banchine nord del porto. «Abbiamo determinato una crescita di fatturato e di lavoro per la Compagnia portuale e l'impresa della Compagnia che si è attestato fra il 30 e il 50%». Ma è tutto il porto, spiega Monti ad essere cresciuto: il traffico di Civitavecchia ha segnato +9,6% nel 2015. **Non è finita: il bando del nuovo terminal container è stato già pubblicato, il gruppo Gavio - con Enele e Sodeco - è pronto a investire 300 milioni, mentre 200 sono a carico dell'Authority. Traffico potenziale 600 mila teu.**«Ancora sessanta giorni per l'istanza, poi il progetto esecutivo e se tutto va bene ad inizio 2017 possono partire i lavori». Cinque anni di lavori e poi Civitavecchia dopo crociere e auto, punterà ai container.

L'economia del mare Convocato stamani il comitato portuale: il nodo delle risorse europee

Scontro al Porto, bilancio al bivio

Nuovo tentativo di Basile di avere l'ok sul budget il risiko dei 150 milioni Ue

Antonino Pano

Il bilancio è una priorità. **di Napoli** non hanno dubbi: lo strumento finanziario va approvato, c'è il rischio della paralisi completa. E allora per oggi nuova convocazione del Comitato portuale con all'ordine del giorno, appunto, l'approvazione del bilancio. Il nodo è ancora quello del Grande Progetto, l'assoluta necessità di avere a disposizione i 150 milioni di euro dall'Europa grazie alla scelta, confermata dal governatore Vincenzo De Luca, di spostare il Grande progetto porto, sulla nuova agenda 2014-2020. I ritardi accumulati non hanno permesso di spendere i finanziamenti entro il 31 dicembre scorso e allora, ora si tenta di fare in fretta soprattutto perché bisogna avviare gli scavi che sono diventati la priorità assoluta del porto di Napoli. Teri in un incontro organizzato all'Unione industriali questa emergenza è stata ribadita con forza. Nel Grande progetto sono previsti 50 milioni di euro per i dragaggi, fondi assolutamente necessari se si vuole aumentare la capacità di movimentazione dello scalo. Soprattutto in vista delle riforme che farà nascere il sistema portuale del basso Tirreno in cui dovrebbero confluire i porti di Napoli e Salerno. Accorpate i porti di Napoli e di Salerno, infatti, non vuol dire semplicemente sommare i traffici. Vuol dire creare sinergie, investire su nuove rotte, sfruttare le specializzazioni. E Napoli deve recuperare competitività. Al ministero delle Infrastrutture analizzano i dati, le performance dei due porti realizzate negli anni e mettono sotto la lente di ingrandimento quelle degli ultimi due anni. Il porto di Napo-

li ha bisogno dei dragaggi. I numeri lo dicono chiaramente e, anzi, anche la crescita di Salerno in qualche modo viene letta in funzione del mancato utilizzo di Napoli. I numeri sono impietosi da questo punto di vista per quanto riguarda i contenitori. A Napoli si è passati da 432.682 teu movimentati nel 2014 ai 382.154 del 2015 con un calo del -12,96%. A Salerno, invece, si è passati dai 320.044 del 2014 ai 359.328 del 2015 il che significa +10,93%. Stesse oscillazioni per le merci varie in colli: -12% a Napoli tra il 2014 e il 2015 contro il +5,82% di Salerno. Dove non hanno influito i dragaggi, invece, la situazione si inverte. Nel movimento passeggeri, infatti, Napoli segna un netto +6,54% contro un aumento molto inferiore di Salerno che si ferma al +1,76%. La questione numeri è solo marginale, comunque, rispetto al problema vero che è quello dei regolamenti. È chiaro che l'accorpamento non può avvenire semplicemente sommando cifre. C'è bisogno di capire, ad esempio, come armonizzare il si-



Il risiko
Sullo sfondo la fusione con Salerno e il traffico dei container crollato a Napoli

stema delle concessioni che, oggi, è completamente diverso. A Salerno ci sono quasi tutte le concessioni di quattro anni e banchine pubbliche; a Napoli le concessioni vanno dai 15 anni a sellire e le banchine sono quasi tutte asservite alle concessioni. Una situazione anomala che presupporrebbe un azzeramento totale di tutto e una ripartenza su basi nuove. Per fare questo, però, ci vogliono regolamenti chiari ed inequivocabili che devono essere parte integrante della riforma avviata dal ministro Graziano Delrio. E non basta. C'è anche il nodo dei costi dei servizi portuali. Tariffe completamente diverse tra Napoli e Salerno. I costi diver-

si orientano gli armatori, evidentemente. E allora anche questa materia va omogeneizzata per non mettere i porti in competizione e, quindi, offrire gli stessi servizi ai medesimi costi.

IN FOTOCOPIA RISERVATA

- segue



Bacino Un'immagine del porto di Napoli, oggi si riunisce il comitato portuale

La protesta

Sindacati in rivolta: «Gestione disattenta»

Basta ritardi, basta beghe politiche: il porto di Napoli così muore. I sindacati lanciano l'ultimo appello e dopo aver proclamato lo stato di agitazione di tutti i lavoratori dipendenti delle aziende che operano nel porto di Napoli, aspettano la svolta, segnali che dovrebbero arrivare soprattutto da Bruxelles. Con un documento inviato

alle segretarie regionali di Cgil, Cisl, Uil e Ugl trasporti stigmatizzano la «disattenzione con cui vengono affrontate le

criticità strutturali relative allo scalo nonostante le innumerevoli e recenti assicurazioni ricevute con l'avvio dell'inter-procedurale relativo a quelle opere non più rinviabili e assolutamente necessarie a risollevare le sorti del porto di Napoli». Escavi e, quindi, il Grande Progetto. È su questo terreno che si gioca la partita e i sindacati ne sono più che consapevoli.

Il comitato di Napoli, come si ricordava, ha dovuto restituire all'Europa i 160 milioni di euro ottenuti con il Grande a

Progetto perché e, come se non bastasse, l'Ente di piazzale Piscarene non ha neanche approvato il bilancio di previsione per il 2016 perché i revisori dei conti hanno ritenuto incongruo appostare le cifre del Grande Progetto nel nuovo strumento finanziario senza che ci sia ancora la disponibilità di fondi. È tutto questo nonostante il fatto che la giunta regionale ha sostanzialmente confermato la volontà di inserire il Grande progetto porto di Napoli nell'agenda europea 2014-2020.

In breve



TERMINAL

Porto di Taranto, via al bando

A otto mesi dalla messa in liquidazione, da parte dei suoi azionisti, della società Taranto container terminal

rimette sul mercato, con un bando pubblicato ieri sulla Gazzetta Ufficiale italiana, il molo polisettoriale. Si tratta della banchina sulla quale Evergreen, uno dei partner di Tct, ha operato sino a fine 2014 e che, nel 2015, non ha visto alcuna attività di transhipment poiché l'operatore si è disimpegnato da Taranto. Il bando lanciato

ha la finalità di cercare nuovi soggetti che subentrino a Tct. Le manifestazioni d'interesse dovranno essere presentate entro l'8 aprile 2016.

Potrebbero entrare più operatori o un operatore unico e non si esclude che, accanto al transhipment, possano esserci altre funzioni. Su un utilizzo misto del molo polisettoriale sono orientati anche il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, e la stessa

Tutto dipende dalle risposte che arriveranno al bando, che per l'utilizzo del molo si rifa al "dialogo competitivo", introdotto dal codice degli appalti, che permette a stazione appaltante e offerente di trovare un punto di sintesi. La banchina si sviluppa per 2.050 metri lineari, dei quali 1.200 sono oggi interessati da lavori di adeguamento. Al momento 540 addetti di Tct sono in Cig, per cessata attività, sino a settembre prossimo.

D. P.

«Al porto impossibile fare rifornimento di carburante»

Vorrei segnalare che in tutto il porto di Catania non è possibile effettuare rifornimento di benzina sui natanti, in quanto l'unico rifornitore presente non è autorizzato ad allungare la manichetta fino a sotto il molo. Di conseguenza occorre munirsi di bidoni e travasarlo a bordo. Ma come si vuole incrementare il turismo se non ci sono neanche i servizi minimi?

L'unico rifornitore abilitato è a Ognina, nel porticciolo.

GIANNI UCCIARDELLO.

Toscana: Rossi, fare di Viareggio un grande porto turistico del Mediterraneo

Author : com

Date : 22 febbraio 2016



(FERPRESS) -Viareggio, 22 FEB - Fare di Viareggio un grande porto turistico del Mediterraneo. L'intento è chiaro, la strategia condivisa. Ne hanno discusso, secondo quando si apprende da una nota della Regione Toscana, il presidente Enrico Rossi e il sindaco Giorgio Del Ghingaro insieme al segretario dell'Autorità portuale regionale, Fabrizio Morelli, nella sede di Lungo canale est oggi a Viareggio.

"Il nostro obiettivo - ha precisato Rossi - è fare in modo di aumentare il peso del porto di Viareggio e l'attrattività di quello che rimane il primo porto turistico della Toscana.

La Regione ne ha garantito l'accessibilità pagando l'escavo che ha portato i fondali da 2,5 a 5 e 7 metri di profondità, attraverso un finanziamento da 2,5 milioni di euro in due anni. L'Autorità entro fine anno renderà possibile l'inizio dei lavori per realizzare una nuova banchina all'ingresso del porto, al posto dell'attuale triangolino sabbioso. Un intervento da 2,6 milioni di euro che dovrebbe concludersi all'inizio del 2018 e che permetterà l'attracco delle navi da crociera. E questo farà compiere al porto di Viareggio un primo salto di qualità".

Sindaco e presidente stanno pensando alla stesura di un vero e proprio accordo di programma che riguardi sia il porto ed il suo assetto futuro che l'asse di penetrazione, un' intesa corredata da previsioni finanziarie i cui contenuti verranno resi noti non appena sarà compiutamente definita.