

Primo piano:

- **Riforma dei porti** (La Repubblica, Ferpress, La Gazzetta del Sud)

Dai Porti:

Venezia:

"...17,5 milioni per le nuove banchine..."

(The Medi Telegraph, L'Avvisatore Marittimo, Il Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Zona franca a Genova, c'è il via libera dall'Agenzia dogane..."

(The Medi Telegraph, Ansa, Il Secolo XIX, L'Avvisatore Marittimo)

"...Incidente Torre Piloti, salgono a sei indagati..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Per Effetto Venezia l'Authority mette a disposizione la Fortezza Vecchia..." (L'Informatore Navale)

"...Stato di agitazione in Alp e Intempo..." (QuiLivorno)

"...Il Consorzio applaude la giunta..." (Il Tirreno, La Gazzetta Marittima)

"...Sicuri in mare con il 1530 chiamate raddoppiate..." (Il Tirreno)

Piombino:

"...La porta container va a Piombino..." (Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...Darsena grandi masse..." (Civonline)

Gioia Tauro:

"...Incontro con i lavoratori e vertici MCT..." (Ferpress)

"...Meta 2010 nuovo processo..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...De Simone lascia un tesoretto da 40 milioni..." (Giornale di Sicilia)

"...Aumento dei biglietti il clima si fa rovente..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Parte l'operazione Mare sicuro..." (Centonove)

"...Sicilia, porti esclusi dai nuovi flussi..." (La Sicilia)

Notizie da altri porti

LA LEGGE

Porti, la riforma accelera alleanza Genova-Savona se Toti non interviene

MASSIMO MIRELLA

DELRIO ringrazia il Parlamento per la velocità con cui si appresta a concludere l'esame della riforma della governance delle autorità portuali. In commissione Trasporti della Camera, il ministro incassa un sostanziale gradimento trasversale al suo testo che, dopo 22 anni, pensiona gran parte di quanto contenuto nella vecchia legge 84 o si prepara alla volata finale. Per lui, che in bicicletta non se la cava male, non ci dovrebbero essere problemi. Poi toccherà ai territori tenere lo stesso passo, perché l'imminente via libera delle commissioni di Camera e Senato (inizio luglio) consentiranno al consiglio dei ministri di pronunciarsi in ultima lettura entro la fine del mese. E a quel punto i sindaci dovranno cominciare a comunicare i nominativi dei loro rappresentanti nel board che governerà lo scalo al posto del comitato portuale. In parallelo, poi, una volta per tutto, si dovrà procedere con l'intesa fra ministro e presidente di Regione sul nome del presidente. Da questo punto di vista, Delrio spiega in Commissione di essere pronto a recepire anche quanto emerso in conferenza Stato-Regioni, con la possibilità di un'autonomia a quei porti che ne faranno richiesta per un massimo di tre anni. Erano state soprattutto la Campania (per l'aggregazione Napoli - Salerno) o la Liguria (Genova-Savona) a spingere per questa impostazione. Ma se il governatore De Luca sembra intenzionato a proseguire sulla linea autonomista, non è detto che il suo collega Toti rimanga dallo stesso avviso. L'autonomia viene concessa «su istanza previo giudizio ponderato del ministero» spiega il testo finale. Tocca quindi alla Regione presentare questa istanza. Ma è questa l'intenzione della Liguria, con il rischio di veder sfumare quei finanziamenti che andrebbero solo al porto "core" sede dell'autorità di sistema? O alla fine passerà da subito l'alleanza Genova-Savona?

Interrogativi a parte, l'audizione di Delrio conferma anche la volontà da parte del ministero di recuperare gran parte delle osservazioni emerse nell'intervento del Consiglio di Stato, anche se sull'ipotesi di avere un presidente "pensionato" Delrio mantiene le sue riserve. Il Consiglio, infatti, aveva invitato a non chiudere la porta a questa figura, visto che si richiedeva una comprovata esperienza nel settore. Ma la norma, peraltro inserita e in linea con quanto contenuto nella legge Madia sulla riforma della Pubblica Amministrazione, non passerà. D'accordo

invece il ministro sulla difesa del contratto di tipo privatistico per i dipendenti delle autorità portuali. Aspetto importante, la definizione della competenza sui porti regionali (in Liguria, Imperia): passerà dalle capitanerie alle Regioni. Altrettanto netto il giudizio sulle partecipazioni delle autorità di sistema, che dovranno essere ridotte al minimo e comunque legate strettamente alla parte logistica. Tutto il resto andrà alienato. Tradotto in genovese,

significa soprattutto la cessione delle quote di maggioranza detenute [redacted] nell'aeroporto "Cristoforo Colombo". Passaggio importante è poi quello del tavolo di coordinamento fra tutte le autorità di sistema, i cui poteri saranno ampliati. Il tavolo diventerà l'organismo e il cambiamento non sarà solo nel termine, ma nelle competenze o nello linea d'indirizzo che potranno essere definite in materia di portualità nazionale. «La stagione dei commissariamenti nei porti si avvia a concludersi» chiude Delrio. Parole che nelle orecchie dell'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario di San Giorgio che pure non si è risparmiato un solo giorno dal 20 novembre, suonano come musica.



IL MINISTRO

del Trasporti Graziano Delrio ha spiegato alla Camera che la nuova legge di riforma della governance portuale è ormai in dirittura d'arrivo

Recepite le indicazioni del Consiglio di Stato. Via libera al testo dal Parlamento a inizio luglio, legge approvata dal consiglio dei ministri a fine mese

Senato: audizioni sulla riorganizzazione delle autorità portuali. L'intervento del presidente ART Camanzi

(FERPRESS) – Roma, 22 GIU – Il presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti Andrea Camanzi ha partecipato oggi pomeriggio presso il Senato all'audizione da parte dell'VIII Commissione Lavori Pubblici e Telecomunicazioni sullo Schema di decreto legislativo recante "Riorganizzazione razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente la autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n.84"

Ecco il testo integrale dell'intervento di Camanzi.

"Onorevoli senatori,

consentitemi innanzitutto di ringraziare la Commissione, anche a nome dei colleghi Barbara Marinali e Mario Valducci, per l'occasione che è data all'Autorità di essere ascoltata dinanzi alla VIII Commissione del Senato sullo schema di decreto legislativo recante "*Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84*".

Sono moltissimi gli spunti di riflessione offerti dal testo anche con riferimento alle finalità strutturali al cui perseguimento esso risulta orientato. Cito, a solo titolo di esempio, il superamento del modello dei "city port" o "porti monoscalo" a favore di un sistema portuale che valorizzi i fattori strategici della profondità dei fondali e delle connessioni di ultimo miglio ferroviario tra porti, interporti, aeroporti, piattaforme logistiche e di distribuzione che potranno consentire di immettersi su mercati esterni e nuovi attraverso – appunto – "sistemi portuali".

Per quanto di rilievo per l'Autorità, vorrei di seguito ricondurre alcune considerazioni a tre argomenti principali: lo scopo della delega; la regolazione economica dei sistemi portuali ed, infine, il ruolo della Autorità di regolazione dei trasporti.

1. In primo luogo, il provvedimento concerne l'esercizio di una delega legislativa puntualmente individuata nell'art. 8 comma 1 della legge 7 agosto 2015, n. 124 con particolare riferimento al "*numero, all'individuazione delle autorità di sistema nonché alla governance tenendo conto del ruolo delle regioni e degli enti locali e alla semplificazione e unificazione delle procedure doganali e amministrative in materia di porti*".

Si tratta, dunque, della disciplina degli organismi di gestione delle infrastrutture e delle operazioni e servizi portuali; tale disciplina, per quanto già contenuta nella citata legge n. 84/94, è oggetto di riforma nell'ambito del provvedimento in esame attese le note criticità che caratterizzano il funzionamento del settore.

Sulla adeguatezza del provvedimento al raggiungimento degli obiettivi dati si è pronunciato, come noto, il Consiglio di Stato definendolo necessario ma circoscritto. Alla analisi sottesa al parere riteniamo occorra riportarsi, in particolare al fine di promuovere una visione strategica di integrazione del sistema portuale con gli interporti e la logistica.

2. La delega non ha, invece, ad oggetto la regolazione economica dell'accesso alle infrastrutture portuali ed ai relativi servizi che – ai sensi delle disposizioni di cui all'art. 37 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, come convertito dalla legge 23 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i – l'Autorità di regolazione dei trasporti deve, fra l'altro, garantire sia equo e non discriminatorio. Tali ultime disposizioni sono successive alla legge n. 84/1994 e – in ragione della richiamata portata della delega in esame – esse non sono novellate dallo schema di decreto legislativo.

Assumendo che il legislatore mantenga il convincimento che la regolazione economica dei diversi settori che interagiscono con il sistema portuale è condizione di fondo per il raggiungimento delle finalità di riforma e sviluppo dei porti italiani e delle connesse attività economiche, è pertanto utile che il provvedimento dia conto di tale assetto in modo esplicito.

-segue

Rileva al riguardo della regolazione economica la proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio n. COM/2013/296, di istituzione di un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti. Essa presenta un perimetro dei servizi connessi alle operazioni portuali diversamente articolato rispetto a quello di cui all'art. 16 della legge. 84/94, prevede livelli diversi di liberalizzazione di tali servizi e prefigura la attribuzione di competenze di controllo e vigilanza ad un organismo indipendente sia dagli enti di gestione del porto che dai prestatori di servizi. La proposta è espressamente richiamata nei visti del provvedimento in esame ad indicare che il legislatore delegato la riconduce ad un contesto normativo di riferimento rilevante.

3. Proprio in considerazione del perimetro assai definito della delega, lo schema di decreto legislativo non interviene neanche sui contenuti sostanziali delle disposizioni di cui agli articoli 16 e 18 della legge n. 84/1994 che attengono, rispettivamente, alle operazioni portuali ed alle concessioni di aree e banchine.

In proposito, le norme in commento dispongono esclusivamente che il Presidente dell'Autorità di sistema portuale eserciti le competenze ad esso attribuite da detti articoli *"nel rispetto delle deliberazioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti"* (art. 8, comma 3, lettera n). A tale vincolo si accompagna quello dello rispetto dei decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui agli articoli 16 comma 4 e 18 comma 3 da adottarsi, rispettivamente, ai fini del rilascio delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali e dell'affidamento delle concessioni.

Le deliberazioni dell'Autorità, si ritiene, possano avere ad oggetto l'intero spettro delle competenze e dei poteri ad essa attribuiti dall'art.37 del d.l. n.201/11 citato e, conseguentemente, le funzioni attinenti alla garanzia dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ed ai servizi, ivi comprese quelle concernenti la concorrenza per il mercato dei servizi nonché i profili economico-regolatori delle procedure di selezione dei contraenti, di affidamento diretto e di concessione.

Proprio le concessioni dovranno, come pure evidenziato nel parere del Consiglio di Stato, essere allineate alle previsioni del Nuovo Codice dei contratti approvato con decreto legislativo 18 aprile 2016 n.50.

* * *

Alla luce di quanto precede, si rileva l'utilità di precisare il raccordo tra l'insieme delle norme citate. Si ritiene, altresì, che la interpretazione sin qui offerta della portata del decreto legislativo in esame sia conforme al disegno istituzionale europeo e nazionale nel quale attualmente si colloca l'Autorità di regolazione dei trasporti. Si auspica, quindi, che sia confermata e, con essa, il testo del citato articolo 8 comma 3 lett n).

La sostituzione delle nuove Autorità di sistema portuale nelle funzioni proprie dell'organismo di regolazione economica creerebbe un disallineamento rispetto ad altri ambiti dei trasporti nei quali, sia a livello europeo che nazionale, il gestore dell'infrastruttura e dei servizi – coincidente con le Autorità di sistema portuale – è soggetto strutturalmente distinto dall'organismo di regolazione e/o di vigilanza. E' questo il caso dei settori ferroviario ed aeroportuale, ambiti con i quali, peraltro, quello portuale dovrebbe essere, anche in esito alla riforma, funzionalmente integrato.

Nell'auspicio di aver offerto qualche spunto di riflessione nella prospettiva di interesse del regolatore, ringrazio la Commissione anche a nome dei colleghi per l'attenzione che ha voluto riservarci. Siamo lieti di rispondere ai quesiti che riterrete di porre.

FVG: Porti/Dogane. Serracchiani, velocizzare atti su nuovi punti franchi Trieste

(FERPRESS) – Trieste, 22 GIU- La sollecita emanazione del decreto attuativo definitivo che semplifica i procedimenti amministrativi per la localizzazione e la gestione dei punti franchi di Trieste è stata auspicata dalla presidente del Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani in apertura del convegno sul nuovo Codice doganale dell'Unione europea che si è tenuto oggi alla Stazione Marittima del capoluogo regionale.

Serracchiani ha evidenziato “la costante collaborazione tra l’Agenzia delle dogane e l’Autorità portuale di Trieste” sulla scorta del Protocollo d’intesa firmato a luglio del 2015 sotto l’egida della Regione. L’interlocuzione, come ha evidenziato la presidente del Friuli Venezia Giulia, “ha prodotto effetti molto importanti”, misurabili nell’impegno sull’innovazione tecnologica e la sburocratizzazione delle procedure doganali. L’obiettivo generale, ha rilevato Serracchiani, è di “efficientare i processi senza rinunciare ai controlli, ma facendo sì che i controlli stessi aiutino l’attività portuale”.

Per dare ulteriore slancio alla collaborazione già esistente, Autorità portuale e Agenzia delle dogane hanno accolto l’ipotesi di un tavolo dedicato alle novità comportate dall’entrata in vigore, lo scorso 1 maggio, del nuovo Codice doganale europeo che va applicato in uno scalo peculiare come quello di Trieste per via del regime di porto franco. L’opportunità, caldeggiata dalla presidente della Regione e dal commissario straordinario dell’Autorità portuale Zeno D’Agostino, è stata accolta con favore dal direttore dell’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Giuseppe Peleggi, intervenuto per le conclusioni del convegno.

Tra gli altri aspetti rilevanti, Serracchiani ha ricordato il recente Accordo di programma stipulato tra il Friuli Venezia Giulia e il Land della Baviera che “prevede la creazione di un corridoio doganale privilegiato da Trieste a Monaco, sul quale sarà fondamentale la collaborazione dell’Agenzia delle dogane”, nell’ottica di una valorizzazione dell’intermodalità.

Il simposio ha tratteggiato luci e ombre del nuovo Codice doganale europeo (Cdu). Se da un lato, come ha spiegato il direttore interregionale delle Dogane per il Veneto e Friuli Venezia Giulia Maurizio Montemagno, “nel nuovo Codice facilitazione dei traffici ed esigenza di controllo delle merci sono messi sullo stesso piano”, d’altra parte, secondo Teresa Alvaro, direttore centrale Tecnologie per l’innovazione dell’Agenzia delle dogane, il Cdu stesso “nasce zoppo perché non potrà funzionare fino a che non saranno pronti i nuovi codici informatici a supporto”. E’, infatti, previsto un regime transitorio fino all’1 maggio d2019, anche se nel frattempo l’Agenzia delle dogane italiana – è stato rilevato – si è portata a livelli di avanguardia in Europa sotto il profilo dell’agenda digitale.

Da Cinzia Bricca, direttore centrale Procedure e Legislazione dell’Agenzia delle Dogane è giunta la raccomandazione alle imprese portuali di favorire la diffusione degli Operatori economici autorizzati (Aeo) che – ha ammonito Montemagno – “a Trieste sono presenti in una percentuale molto bassa” e che permettono di velocizzare le operazioni doganali. Il Codice doganale dell’Unione prevede che tale status sia attestato da ora con due tipi di autorizzazione cumulabili, per le attività squisitamente doganali e per quelle legate alla sicurezza delle merci.

Al convegno sono intervenuti anche Sergio Razeto, presidente di Confindustria Venezia Giulia, e il presidente degli spedizionieri del Porto di Trieste (Aspt Astra) Stefano Visintin, convinti della necessità di una “dogana 4.0” in grado di agevolare l’impresa portuale evitandole complicazioni autorizzative.

Entrambi hanno sposato in toto la prospettiva indicata da D’Agostino di uno scalo triestino la cui fortuna è costruita sul porto franco e i punti franchi sfruttati in chiave logistico-industriale.

Messina

Il futuro legislativo delle autorità portuali

Importante convegno organizzato dall' Università peloritana

L' istituzione delle Autorità di sistema portuale, annunciata dal Governo come imminente, sollecita una riflessione non soltanto tra gli addetti ai lavori per verificare come la nuova figura si innesti nel processo di riordino della legislazione portuale, avviato con la legge n. 84 del 1994.

Di tutto questo si discuterà nel corso di una intensa "due giorni" di studi, che si terrà venerdì e sabato nell' aula magna del Rettorato dell' Università di Messina, organizzata dalla facoltà di Giurisprudenza e dal Cust.

Alle sessioni di studio parteciperanno tutti i più importanti docenti italiani di settore, e anche molti esperti di Diritto della navigazione.

Il coordinamento dell' evento è affidato alla prof.

Francesca Pellegrino, ordinario di Diritto della navigazione dell' ateneo peloritano. Oltre alla prof. Pellegrino il comitato scientifico è composto dai docenti Giuseppe Vermiglio, Maria Piera Rizzo, Cinzia Ingratoci e Adele Marino.

La prospettata revisione dell' ordinamento portuale italiano costituisce - si legge nelle note tecniche del convegno -, un' occasione per un' analisi del vigente regime di gestione

delle infrastrutture e dei servizi correlati al trasporto marittimo, rivisitato alla luce della giurisprudenza che, nell' arco di oltre un ventennio, ha fornito rilevanti contributi interpretativi in funzione evolutiva e sistematica, nonché delle soluzioni adottate da una prassi, per il vero, non sempre rispondente a criteri unitari.

In questo quadro, il programma dei lavori approfondisce i profili di organizzazione, gestione e regolazione dell' infrastruttura e delle attività portuali, nel quadro delle politiche di indirizzo dell' Unione europea, nella consapevolezza del rilievo strategico che un adeguato sviluppo concorrenziale del trasporto marittimo riveste per garantire più alti livelli di sicurezza e di mobilità delle persone e delle merci.

Venezia, 17,5 milioni per le nuove banchine

Venezia - Affidati dall'Autorità portuale i primi lavori dei progetti co-finanziati dal ministero per lo Sviluppo Economico con l'approvazione del Comune di Venezia e della Regione Veneto.

Venezia - **A seguito della progettazione esecutiva e del bando di gara, sono stati affidati oggi i lavori per la realizzazione del nuovo intervento in Canale Industriale Ovest a Porto Marghera ove operano le aziende Cereal Docks e Grandi Molini.** Un investimento pari a 17,5 milioni di euro, di cui 10.000.000 a carico del ministero dello Sviluppo Economico (MISE) e 7.500.000 a carico dell'Autorità portuale di Venezia (Apv) per la realizzazione di circa 700 metri di banchina e delle opere accessorie, con cui l'Autorità Portuale intende accrescere l'efficienza di un settore, quello agroalimentare, che sta assumendo sempre più rilevanza nel porto di Venezia, favorendo un distretto industriale tra i più importanti a livello nazionale. Una volta demoliti i pontili esistenti che limitano l'operatività dei terminal, verrà realizzata una banchina antistante alle due imprese (con la conseguente messa in sicurezza) così da consentire ai terminal di ricorrere a moderne gru per la movimentazione delle merci. Oltre alle opere di banchinamento verrà effettuato un escavo a filo banchina per consentire alle navi in ormeggio il massimo pescaggio consentito. **L'intervento, che dovrebbe terminare entro il 2017, si inserisce nell'ambito dell'Accordo di Programma tra il ministero dello Sviluppo Economico, Regione del Veneto, Comune di Venezia e Autorità portuale di Venezia la cui finalità è favorire la riconversione e riqualificazione economica dell'area industriale di Porto Marghera,** per garantire la sua vocazione produttiva e la salvaguardia dei livelli occupazionali. Un accordo che grazie alla fattiva collaborazione fra i succitati enti e al monitoraggio continuo a livello di amministrazione centrale degli investimenti sta diventando una buona prassi a livello nazionale. Si ricorda che l'accordo di programma prevede lo stanziamento complessivo di circa 153 milioni di euro (di cui circa 103 da parte del MISE) da destinare agli interventi infrastrutturali da realizzarsi a Marghera e finalizzati allo sviluppo e all'occupazione. Molti degli interventi previsti sono nella fase finale della progettazione e pertanto potranno essere appaltati a inizio 2017 nel rispetto quindi dei tempi previsti dall'accordo. Per l'Autorità portuale si tratta di 12 progetti infrastrutturali per un investimento complessivo di oltre 75 milioni di euro (di cui 56 milioni finanziati dal MISE e 19 milioni dall'Apv) per il potenziamento delle caratteristiche e della fruibilità del porto.

Venezia, 17,5 milioni per le banchine Affidati dall'Authority i primi lavori

A seguito della progettazione esecutiva e del bando di gara, sono stati affidati i lavori per la realizzazione del nuovo intervento in Canale Industriale Ovest a Porto Marghera ove operano le aziende Cereal Docks e Grandi Molini. Un investimento pari a 17,5 milioni di euro, di cui 10.000.000 a carico del ministero dello Sviluppo Economico (Mise) e 7.500.000 a carico dell'Autorità portuale di Venezia (Apv) per la realizzazione di circa 700 metri di banchina e delle opere accessorie, con cui l'Autorità Portuale intende accrescere l'efficienza di un settore, quello agroalimentare, che sta assumendo sempre più rilevanza nel porto di Venezia, favorendo un distretto industriale tra i più importanti a livello nazionale. Una volta demoliti i pontili esistenti che limitano l'operatività dei terminal, verrà realizzata una banchina antistante alle due imprese (con la conseguente messa in sicurezza) così da consentire ai terminal di ricorrere a moderne gru per la movimentazione delle merci. Oltre alle opere di banchinamento verrà effettuato un escavo a filo banchina per consentire alle navi in ormeggio il massimo pescaggio consentito. L'intervento, che dovrebbe terminare entro il 2017, si inserisce nell'ambito dell'Accordo di

Programma tra il ministero dello Sviluppo Economico, Regione del Veneto, Comune di Venezia e Autorità Portuale di Venezia la cui finalità è favorire la riconversione e riqualificazione economica dell'area industriale di Porto Marghera, per garantire la sua vocazione produttiva e la salvaguardia dei livelli occupazionali. Un accordo che grazie alla fattiva collaborazione fra i suddetti enti e al monitoraggio continuo a livello di Amministrazione centrale degli investimenti sta diventando una buona prassi a livello nazionale. Si ricorda che l'accordo di programma prevede lo stanziamento complessivo di circa 153 milioni di euro (di cui circa 103 da parte del Mise) da destinare agli interventi infrastrutturali da realizzarsi a Marghera e finalizzati allo sviluppo e all'occupazione. Molti degli interventi previsti sono nella fase finale della progettazione e pertanto potranno essere appaltati a inizio 2017 nel rispetto quindi dei tempi previsti dall'accordo. Per l'Autorità portuale si tratta di 12 progetti infrastrutturali per un investimento complessivo di oltre 75 milioni di euro (di cui 56 milioni finanziati dal Mise e 19 milioni dall'Apv) per il potenziamento delle caratteristiche e della fruibilità del porto. Nei giorni scorsi l'Autorità portuale di Venezia ha siglato con il porto di Rostock (Germania) e con il gruppo Grimaldi un accordo per la creazione di un collegamento intermodale (nave+ferrovia+nave) tra il mar Adriatico e il mar Baltico. Le merci che dai Balcani arriveranno al porto di Venezia via nave, verranno infatti caricate su treno dirette al porto di Rostock per poi ripartire da qui alla volta dei paesi scandinavi. Una soluzione che rende operativo uno dei primi collegamenti lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Un nuovo ponte tra Venezia e Rostock che si aggiunge a quello già attivato a novembre scorso tra Venezia e Francoforte.

Con 17,5 mln nuovi ormeggi per Cereal Docks e Grandi Molini Affidati [redacted] di Venezia lavori per banchine e opere accessorie

VENEZIA - A seguito della progettazione esecutiva e del bando di gara, sono stati affidati i lavori per la realizzazione del nuovo intervento in Canale Industriale Ovest a Porto Marghera (ove operano le aziende Cereal Docks e Grandi Molini). Per la realizzare circa 700 metri di banchina e le opere accessorie, è previsto un investimento di 17,5 milioni di euro, di cui dieci a carico del ministero dello Sviluppo economico e 7,5 da parte [redacted] di Venezia.

Questa nuova infrastruttura, secondo [redacted] servirà ad aumentare l'efficienza di un settore, quello agroalimentare, che sta assumendo sempre più rilevanza nel porto di Venezia, favorendo un distretto industriale tra i più importanti a livello nazionale. (continua in ultima pagina)

Affidati dall'Autorità

Una volta demoliti i pontili esistenti che limitano l'operatività del terminal, verrà realizzata una banchina intostante alle due imprese (con la conseguente messa in sicurezza) così da consentire al terminal di ricorrere a moderne gru per la movimentazione delle merci. Oltre alle opere di banchinamento verrà effettuato un escavo a filo banchina per consentire alle navi in ormeggio il massimo pescaggio consentito.

L'intervento, che dovrebbe terminare entro il 2017, si inserisce nell'ambito dell'Accordo di programma tra il Mise, Regione Veneto, Comune e [redacted] di Venezia, la cui finalità è favorire la riconversione e riqualificazione economica dell'area industriale di Porto Marghera, per garantire la sua vocazione produttiva e la salvaguardia dei livelli occupazionali. Un accordo che grazie alla faticosa collaborazione fra i succitati enti e al monitoraggio continuo a livello di Amministrazione centrale degli investimenti sta diventando una buona prassi a livello nazionale.

Si ricorda che l'accordo di programma prevede lo stanziamento complessivo di circa 153 milioni di euro (di cui circa 103 da parte del Mise) da destinare agli interventi infrastrutturali da realizzarsi a Marghera e finalizzati allo sviluppo e all'occupazione. Molti degli interventi previsti sono nella fase finale della progettazione e pertanto potranno essere appaltati a inizio 2017 nel rispetto quindi dei tempi previsti dall'accordo. Per [redacted] si tratta di dodici progetti infrastrutturali per un investimento complessivo di oltre 75 milioni di euro (di cui 56 milioni finanziati dal Mise e 19 milioni dalla stessa [redacted] per il potenziamento delle caratteristiche e della fruibilità del porto.

Zona franca a Genova c'è il via libera dall' Agenzia dogane

Genova - Ok dalla Regione, la palla passa all' Authority. L'idea: aree spot all'interno dei terminal.

Genova - La dogana appoggia l'Alce sul progetto della zona franca a Genova, ed è «pronta a fare da propulsore - dice **Franco Letrari**, direttore interregionale dell' Agenzia delle dogane alla 71esima assemblea dell' Associazione ligure commercio estero -. **Ci assumiamo i costi per creare queste zone, che non saranno fortini in mezzo al porto. Volendo è possibile realizzare tutto entro fine anno**». La legge 202 del 1991 istituisce in effetti la zona franca in tutta l'area portuale a Ovest del bacino storico di Genova. Un progetto rincorso sin dal 1950 dal fiscalista Victor Ukmar «per reimpiegare le 25 mila persone che sarebbero rimaste senza lavoro con la chiusura delle sedi di Esso, Mobil e Shell». Ukmar si vide affossato il progetto due volte: nel dopoguerra per mano dell'allora ministro delle Finanze, **Bruno Visentini**, timoroso per una delocalizzazione a Genova delle industrie del Nord, la seconda proprio dopo aver convinto i parlamentari liguri a inserire nella legge 202 il capoluogo ligure, a fianco di Trieste (sponsor Giulio Andreotti) e Venezia (padrino l'ex ministro socialista Gianni De Michelis), ma senza ottenere il consenso né dell' Autorità portuale, **né di Confindustria, per via dello storico scetticismo dei terminalisti**, titolari delle concessioni in porto, poco inclini a sacrificare aree per attività non direttamente connesse con la loro operatività - nella zona franca infatti sarebbe possibile lavorare, assemblare e trasformare le merci in transito nello scalo senza carico fiscale. **Riccardo Braggio**, presidente Alce, promotore dell'iniziativa, ricorda però che dall'anno prossimo l'Enel libererà le aree in porto, ma in attesa o in alternativa dell'approvazione di variante al piano regolatore portuale, Letrari propone da ora la zona franca diffusa: piccole aree i cui confini sarebbero determinati da sistemi di video-sorveglianza, con scarso impatto in termini di spazio. **Inoltre, aggiunge il funzionario, «ci sarebbero nuove opportunità di lavoro, anche per la Compagnia unica**». Aiuta anche il nuovo codice doganale europeo, che per l'istituzione di nuove aree in zone già definite *ex lege non richiede più l'autorizzazione di Bruxelles*.

-segue

*L'ente che ha la facoltà di istituire la zona franca è l'Authority, anche se è necessario che questa non sia sotto gestione commissariale. Braggio ha lanciato l'istituzione di una società per la zona franca, mentre **Carlo Castellano**, numero uno di Esaote, ha lanciato un dibattito pubblico a metà di settembre tra gli operatori del settore, in Camera di commercio, «per capire chi è d'accordo e chi no». «È una proposta che vede alcuni ostacoli, sia nazionali che europei - commenta Edoardo Rixi, assessore allo Sviluppo economico della Regione Liguria - ma è giusto sostenere tutto ciò che può portare crescita sul territorio. Il nostro è un sì».*

Porti: Genova; Alce, sviluppo da istituzione zona franca

Braggio, legge esiste già, basta aggiornarla

(ANSA) - GENOVA, 22 GIU - Una zona franca di servizi e trasformazioni manifatturiere nel porto genovese per incrementare lo sviluppo e l'occupazione regionale garantendo una semplificazione legislativa e agevolazioni economiche. E' questa la proposta lanciata da Alce, l'associazione ligure Commercio estero durante la 71° assemblea annuale che si è tenuta oggi nella sede di Bankitalia a Genova.

"E' importante - ha spiegato il presidente di Alce Riccardo Braggio - rinnovare il dibattito su questa iniziativa che potrebbe, attraverso benefici di tipo amministrativo che fiscale agire da traino per lo sviluppo della Liguria ma anche del Nord Ovest coniugando le attività del porto con quelle produttive maggiormente capaci di creare occupazione".

I porti della Liguria "rappresentano un'opportunità di crescita solo se si attuano piani di sviluppo per attrarre imprese e incrementare l'occupazione - ha concluso Braggio -. Le zone franche negli ultimi anni sono più che raddoppiate. In più c'è già una legge del 1991 che stabilisce la possibilità di istituirla nel porto di Genova. La legge è in vigore e, con alcuni aggiornamenti potrebbe essere attuabile". (ANSA).



AREE SPOT NEI TERMINAL

Zona franca a Genova arriva il via libera dall'Agenzia dogane

QUARATI >> 10

L'IDEA: AREE SPOT ALL'INTERNO DEI TERMINAL

Zona franca a Genova c'è il via libera dall'Agenzia dogane

Ok dalla Regione, la palla passa

ALBERTO QUARATI

GENOVA. La dogana appoggia l'Alce sul progetto della zona franca a Genova, ed è «pronta a fare da propulsore - dice Franco Letrari, direttore interregionale dell'Agenzia delle dogane alla 71esima assemblea dell'Associazione ligure commercio estero -. Ci assumiamo i costi per creare queste zone, che non saranno fortini in mezzo al porto. Volendo è possibile realizzare tutto entro fine anno».

La legge 202 del 1991 istituisce in effetti la zona franca in tutta l'area portuale a Ovest del bacino storico di Genova. Un progetto rincorso sin dal 1950 dal fiscalista Victor Ukmar «per reimpiegare le 25 mila persone che sarebbero rimaste senza lavoro con la chiusura delle sedi di Esso, Mobil e Shell». Ukmar si vide affossato il progetto due volte: nel dopoguerra per mano dell'allora ministro delle Finanze, Bruno Visentini, timoroso per una delocalizzazione a Genova delle industrie del Nord, la seconda proprio

dopo aver convinto i parlamentari liguri a inserire nella legge 202 il capoluogo ligure, a fianco di Trieste (sponsor Giulio Andreotti) e Venezia (padrino l'ex ministro socialista Gianni De Michelis), ma senza ottenere il consenso né [redacted] né di Confindustria, per via dello storico scetticismo dei terminalisti, titolari delle concessioni in porto, poco inclini a sacrificare aree per attività non direttamente connesse con la loro operatività - nella zona franca infatti sarebbe possibile lavorare, assemblare e trasformare le merci in transito nello scalo senza carico fiscale.

Riccardo Braggio, presidente Alce, promotore dell'iniziativa, ricorda però che dall'anno prossimo l'Enel libererà le aree in porto, ma in attesa o in alternativa dell'approvazione divaricante al piano regolatore portuale, Letrari propone da ora la zona franca diffusa: piccole aree i cui confini sarebbero determinati da sistemi di videosorveglianza, con scarso im-

patto in termini di spazio. Inoltre, aggiunge il funzionario, «ci sarebbero nuove opportunità di lavoro, anche per la Compagnia unica». Aiuta anche il nuovo codice doganale europeo, che per l'istituzione di nuove aree in zone già definite ex lege non richiede più l'autorizzazione di Bruxelles. L'ente che ha la facoltà di istituire la zona franca è [redacted] anche se è necessario che questa non sia sotto gestione commissariale.

Broggi ha lanciato l'istituzione di una società per la zona franca, mentre Carlo Castellano, numero uno di Esaote, ha lanciato un dibattito pubblico a metà di settembre tra gli operatori del settore, in Camera di commercio. «per capire chi è d'accordo e chi no». «È una proposta che vede alcuni ostacoli, sia nazionali che europei - commenta Edoardo Rixi, assessore allo Sviluppo economico della Regione Liguria - ma è giusto sostenere tutto ciò che può portare crescita sul territorio. Il nostro è un sì».

L'ASSEMBLEA GENERALE DEI SOCI

Alce propone una zona franca nel porto di Genova

Il presidente Braggio: «La legge è in vigore e potrebbe essere applicata»

Una zona franca di servizi e trasformazioni manifatturiere nel porto genovese per incrementare lo sviluppo e l'occupazione regionale garantendo una semplificazione legislativa e agevolazioni economiche. È questa la proposta, come anticipato dal *Secolo XIX* e *The Tech Telegraph*, lan-

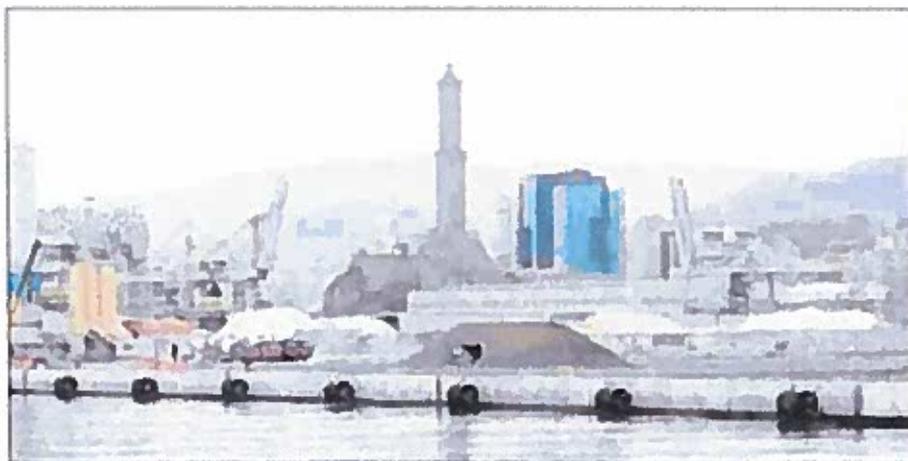
ciata da Alce, l'associazione ligure Commercio estero durante la 71 assemblea annuale che si è tenuta oggi nella sede di Bankitalia a Genova.

«È importante - ha spiegato il presidente di Alce Riccardo Braggio - rinnovare il dibattito su questa iniziativa che potrebbe, attraverso

benefici di tipo amministrativo e fiscale agire da traino per lo sviluppo della Liguria ma anche del Nord Ovest coniugando le attività del porto con quelle produttive maggiormente capaci di creare occupazione».

I porti della Liguria «rappresentano un'opportunità di crescita so-

lo se si attuano piani di sviluppo per attrarre imprese e incrementare l'occupazione - ha concluso Braggio -. Le zone franche negli ultimi anni sono più che raddoppiate. In più c'è già una legge del 1991 che stabilisce la possibilità di istituirla nel porto di Genova. La legge è in vigore e, con alcuni aggiornamenti potrebbe essere attuabile in pochi mesi».



Il porto di Genova

Incidente Torre Piloti, salgono a sei indagati

Genova - il sostituto procuratore Walter Cotugno ha interrogato l'ingegnere Angelo Spaggiari, all'epoca dirigente del Consorzio Autonomo del porto che, come gli altri cinque, è indagato con l'ipotesi di omicidio colposo.

Genova - Salgono a sei gli indagati nell'ambito dell'inchiesta bis sul crollo della Torre piloti del porto di Genova abbattuta dalla nave Jolly Nero il 7 maggio 2013 provocando la morte di nove persone. Oggi il sostituto procuratore Walter Cotugno ha interrogato l'ingegnere **Angelo Spaggiari**, all'epoca dirigente del Consorzio Autonomo del porto che, come gli altri cinque, è indagato con l'ipotesi di omicidio colposo. Oggetto dell'inchiesta è la collocazione della Torre in quel punto di molo Giano. **Gli altri indagati sono Fabio Capocaccia, ex commissario straordinario del Consorzio Autonomo del porto di Genova, Paolo Grimaldi, ingegnere capo dell'Autorità portuale fino alla primavera 1995, Bruno Ballerini, ingegnere dell'impresa che ha realizzato la struttura, Giorgio Mozzo, collaudatore della Torre nel 1995 e Ugo Tomasicchio, all'epoca presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici.** L'inchiesta è nata dopo l'esposto della madre di una delle vittime che aveva puntato il dito sulla collocazione della struttura da lei giudicata situata in una zona pericolosa. Il pm aveva chiesto l'archiviazione dell'inchiesta ma il gip aveva rimandato gli atti sostenendo che si doveva indagare ancora. Il filone principale dell'inchiesta, quello relativo alla manovra che ha portato il cargo Jolly Nero a urtare la Torre piloti, è in fase di dibattimento processuale. Sul banco degli imputati il comandante della nave, Roberto Paoloni, e altre cinque persone.

Livorno:Il Comandante della nave scuola nipponica Kojima in visita a Palazzo Rosciano.In porto fino a domenica

Livorno, unica tappa nel Mediterraneo del giro del mondo dei cadetti giapponese

Livorno, 23 giugno 2016 - Una visita di cortesia a Palazzo Rosciano e un lieto ritorno a Livorno per la nave scuola giapponese Kojima, che da anni sceglie lo scalo labronico come tappa fissa e unico scalo del Mediterraneo per una crociera di esercitazione attorno al mondo che impegna per cinquanta giorni cinquanta cadetti nipponici.

Ieri pomeriggio i vertici dell'Autorità Portuale hanno ricevuto il capitano Hiroyuki Nanaura, comandante dell'imbarcazione ormeggiata da un giorno all'accosto 75. L'incontro si è svolto presso la Sala del Comitato dell'A.P., presente il Dirigente Promozione e Ufficio Studi, Gabriele Gargiulo.

[cliccare per ingrandire](#)



Il Comandante ha apprezzato l'accoglienza dell'A.P. e le informazioni ricevute in merito allo scalo labronico e al progetto della Piattaforma Europa, che potrà consolidare e incrementare i traffici con l'Estremo Oriente.

Durante la sosta nella città del Quattro Mori i cadetti nipponici collaboreranno con l'Accademia Navale nell'ambito di un programma di scambio e formazione. La Kojima ripartirà tra tre giorni, facendo ritorno in Giappone via Singapore, passando dal Canale di Suez.

Livorno: Per Effetto Venezia l'Authority mette a disposizione la Fortezza Vecchia

Chiunque sia interessato si faccia avanti (ha tempo sino al 1° luglio)

Livorno, 23 giugno 2016 - Dal 27 al 31 luglio, in occasione di Effetto Venezia, l'Autorità Portuale metterà a disposizione il palco centrale della Fortezza Vecchia per spettacoli di vario genere. Chi fosse interessato, avrà tempo sino al prossimo 1° luglio per presentare eventuali proposte. Per chiarimenti circa le modalità organizzative contattare gli uffici dell'APL: 0586249568.

I nuovi orari di apertura del ponte mobile

Come al solito, in concomitanza dei prossimi eventi previsti nel Complesso Mediceo, sarà aperta al passaggio pedonale la passerella tra Largo Tito e la Fortezza Vecchia. L'apertura avverrà con alternanza di 15 minuti tra il passaggio dei pedoni e quello dei natanti a partire dall'inizio di ogni ora.

I giorni di apertura sono i seguenti:

Venerdì 24 giugno dalle 18.00 alle 20.00

Sabato 25 giugno dalle 18.00 alle 20.00

Domenica 26 giugno dalle 9.00 alle 24.00

Lunedì 27 giugno dalle 9.00 alle 15.00

Martedì 28 giugno dalle 20.00 alle 24.00

Mercoledì 29 giugno dalle 20.00 alle 24.00

-segue

Venerdì 1 luglio dalle 18.00 alle 24.00

Si ricorda che i tempi necessari per il funzionamento del meccanismo sono di tre minuti circa in apertura e in chiusura.

NDR: La Venezia Nuova è un quartiere di Livorno, l'unico del centro cittadino che, dopo le devastazioni della seconda guerra mondiale, abbia conservato gran parte dei suoi gioielli storici ed architettonici, quali numerose chiese e palazzi.

Stato di agitazione in Alp e Intempo

"Assunzioni immediate in ALP di tutti i lavoratori interinali a chiamata giornaliera di Intempo che ormai mediamente da più di 11 anni stazionano in questa agenzia"

giovedì 23 giugno 2016 07:30

L'Unicobas indice lo stato di agitazione in **ALP e Intempo** perché contrario al mantenimento ed all'aumento del **preariato** nel porto di Livorno. "Chiediamo – si legge in un comunicato congiunto di Bruno Busoni, rsu Alp, Massimo Mazza, coordinatore settore porto, e Claudio Galatolo della segreteria provinciale Cib-



Unicobas – le **assunzioni immediate** in ALP di tutti i lavoratori interinali a

chiamata giornaliera di Intempo che ormai mediamente da **più di 11 anni** stazionano in questa agenzia perché attualmente ci sono tutti i presupposti. Infatti l'ALP attualmente è sotto organico (solo 52 lavoratori operativi), e nel 2016 i turni di lavoro stazionano intorno a **1500 mensili** (di cui il 35% circa sono svolti dai lavoratori di In tempo). Invece di potenziare l'organico di ALP, assumendo il nucleo storico dei lavoratori di In tempo, stiamo assistendo ad un enorme **aumento del numero dei lavoratori interinali** (attualmente circa 80) ed a uno stop per le assunzioni in ALP".

"Infatti – prosegue la nota – nell'ultima assemblea dei soci di ALP è stato deciso per il momento di non fare assunzioni. Nonostante le ultime notizie di vertiginosi aumenti di lavoro nel porto di Livorno nell'ultimo anno abbiamo assistito non ad un rafforzamento dell'art. 17, come garantito più volte [redacted] ma all'incontrario ad una crescita esponenziale del lavoro interinale, infatti i lavoratori di In tempo in pochi mesi sono passati da **15 circa a 80 circa**. Per le ragioni sopra esposte l'Unicobas, che ha a cuore gli interessi dei lavoratori di Intempo, di ALP e di tutto il porto di Livorno indice lo stato di agitazione ed agirà azioni di lotta qualora non vengano garantite nel più breve tempo possibile le suddette **stabilizzazioni**".

NEL MIRINO IL PONTE DELLA FORTEZZA E IL REGOLAMENTO DELLA MELORIA

Barche alla Bellana, il Consorzio applaude la giunta

► LIVORNO

Il Consorzio Nautico Livorno si prepara al rush finale per il progetto della Bellana, applaude agli ultimi provvedimenti della giunta Nogarin e si candida a diventare l'interfaccia delle Istituzioni con il mondo del diportismo livornese.

E se il consiglio comunale ha dato l'ok con i voti della maggioranza (e l'astensione delle opposizioni) all'atto d'indirizzo dei consiglieri Massimo Marchetti e La Fauci per la ripresa del progetto di approdo della Bellana basato su quello presentato nel 2013 dal Consorzio Nautico di Livorno, il presidente dei diportisti Piero Mantellassi, in occasione

dell'assemblea dei soci, parla di un cambiamento sostanziale: «Comune e Consorzio storicamente non ci hanno mai dato sostegno, da questa amministrazione invece c'è la disponibilità ad ascoltare la voce e l'esperienza di chi il diportismo lo vive davvero. Il prossimo incontro con Nogarin e Aurigi sarà un risultato storico».

La Bellana è il primo tema caldo dell'assemblea. I piani del Comune prevedono di spostare le barche dai fossi all'approdo turistico che sorgerà accanto a Azimut-Benetti, realizzato sulla base del vecchio progetto. Gli accordi prevedono che le attrezzature interne del porticciolo saranno a carico dei soci per un totale stimato di 25 mila euro, mentre

la priorità nell'assegnazione dei posti - assicurando i vertici - verrà data ai natanti che ostacolano la navigazione ai grandi scali nel Mediceo ed a quelli sugli scali Rosciari, che inte-

ressano la giunta per farne riqualificazione turistica.

Sul tavolo anche il ponte con la Fortezza Vecchia, battaglia storica del Consorzio, ed il regolamento di prossima pubblicazione per l'accesso alla Meloria. L'auspicio dei soci è che il compromesso trovato a suo tempo sul primo (chiuso alla navigazione solo per i primi 15 minuti di ogni ora per consentire il passaggio pedonale) possa essere recuperato, e che la disciplina del secondo venga redatta in collaborazione con i diportisti, scongiuran-

do così soluzioni inattuabili e il tanto vituperato pagamento del "pedaggio".

«A Livorno ci sono 7 mila barche, stimando 6 persone per ciascuna si arriva ad un totale di 42 mila diportisti senza contare l'indotto», dice Mantellassi: «Alla vigilia delle passate elezioni tentammo di porci nei confronti dell'amministrazione come tramite con il mondo del diportismo, ottenendo in cambio un accanimento contro di noi fatto di ritorsioni ridicole. Ora le cose sembrano cambiate, ci auguriamo di poter razionalizzare la nautica livornese con l'apporto della nostra competenza cominciando con i miglioramenti alla sicurezza».

Matteo Scardigli

Sicuri in mare con il 1530 chiamate raddoppiate

In tre anni picco delle segnalazioni al numero dell'emergenza della Capitaneria
Il comandante Di Marco: «Risultato straordinario grazie alla comunicazione»

■ LIVORNO

In tre anni il numero delle chiamate ricevute dalla Capitaneria di porto al numero dell'emergenza in mare 1530 è più che raddoppiato. «Un dato straordinario», come lo ha definito il capitano di vascello Vincenzo Di Marco, comandante della Guardia costiera e capo della Direzione marittima toscana, che spinge la Capitaneria a portare avanti una capillare campagna di comunicazione sul tema. Un'iniziativa che rientra nelle attività di Mare sicuro 2016, partite sabato scorso

con l'intensificazione dei controlli in mare.

«La Direzione marittima della Toscana», dice Di Marco, «intende continuare la campagna di diffusione al pubblico del numero gratuito 1530 che permette al cittadino e a chiunque voglia segnalare un'emergenza in mare, di ricevere immediata assistenza e soccorso da parte della Guardia costiera». Il direttore marittimo sottolinea come la Capitaneria negli ultimi anni abbia promosso intensamente l'uso del 1530 anche grazie alla stampa e ai media, proprio per informare in ma-

niera capillare la popolazione. «Lo scopo è aumentare il livello di sicurezza collettiva», sottolinea Di Marco. L'impennata delle chiamate al 1530, come mette in evidenza Di Marco, è anche «frutto anche di quella collaborazione che i media hanno garantito sin prima (il Tirreno ndr), aderendo sin da subito all'iniziativa e alle quali si chiede di continuare a sostenerla anche per questa stagione, al fine di concorrere al raggiungimento di sempre più elevati livelli di tutela della sicurezza in mare».

6/9/2016, 11:41:49, 1/1/2016



Il direttore marittimo Di Marco



I mezzi della Guardia Costiera in azione (foto d'archivio)

FRONTE DEL PORTO » LA NUOVA STRUTTURA E GLI INVESTIMENTI

Pronti banchina e piazzale da otto ettari

A giorni la consegna alla società che gestirà le demolizioni, intanto è in manutenzione il cargo più grande mai visto a Piombino

► PIOMBINO

Sono venuti a fare un sopralluogo al porto per conto del ministro Graziano Delrio, in vista dell'inaugurazione che dovrebbe avvenire a giorni. Si punta al primo luglio come data utile per il taglio del nastro del nuovo piazzale operativo da otto ettari con relativa banchina, l'area destinata a ospitare sia la General electric che il polo di rottamazione navale.

La delegazione ministeriale ieri è stata tutto il giorno con il commissario straordinario Luciano Guerrieri, che aveva sollecitato questo incontro. Riunioni, visite sul campo, poi i dirigenti del ministero sono ripartiti per Roma.

Guerrieri al momento dice solo che «dopo i fondali a meno 20, ora anche la banchina è pronta, il piazzale pure, i tempi sono stati rispettati in pieno. Avevamo detto fine giugno ed eccoci qui. Adesso vediamo

di cominciare a sfruttarla».

Le maxi vasche sono state colmate, coperte, asfaltate. La banchina è dunque pronta per la consegna della stessa alla Piombino industrie marittime srl, la società costituita ad hoc dalla livornese Fratelli Neri Spa e dalla genovese San Giorgio del porto Spa, due società che hanno già lavorato insieme durante le operazioni di svuotamento e smantellamento della Costa Concordia.

La Pim srl a metà aprile ha firmato un preliminare di contratto con [redacted] e la Marina Militare. La società, che ha annunciato di voler investire 13 milioni per realizzare a Piombino il polo di rottamazione (ma anche di ristrutturazione ed eventualmente di costruzione navi, con 200 persone da impiegare a regime), si era impegnata a presentare entro il primo luglio il progetto completo della piattaforma di ship recycling e a dotarsi delle autorizzazioni e del nulla-

osta necessari per le proprie attività. Quel progetto pare che sia pronto, ma formalmente non è stato ancora presentato. «Questione di giorni» dice Guerrieri.

Una volta consegnata la banchina, serviranno poi cinque o sei mesi per installare impianti e capannoni. E quindi per partire nel 2017.

Intanto, in attesa di poter utilizzare quell'area, le portacontainer destinate alla manutenzione vengono ormeggiate altrove. Al molo Batteria, per esempio, dove da alcuni giorni c'è la London Express, la nave più grande mai entrata nel porto di Piombino con i suoi 294 metri di lunghezza e 32 e mezzo di larghezza.

La London Express è una portacontainer battente bandiera tedesca. Come altre portacontainer, è stata dislocata a Piombino dalla Johnson, che effettua riparazioni per il colosso tedesco Hapag e che punta a trovare spazio a Livorno. Lo

abbiamo già scritto: l'associazione temporanea di imprese che gestisce le operazioni sia a Livorno che a Piombino è composta sia dalla Johnson che da aziende piombinesi come l'agenzia Fruschi, la Bertorci, la Ducemme. L'obiettivo di questa Ad è ottenere la concessione del bacino di carenaggio livornese e lasciare le riparazioni a Piombino.

Così sono arrivate prima la "Milan Express", poi la "Mississauga", ora la "London Express". Ogni volta, sono due-tre settimane di lavoro per qualche decina di persone, sia a bordo che in officina.

Nel caso della London Express, si calcola che la portacontainer possa lasciare sul territorio mezzo milione di euro solo per i costi portuali (ormeggiatori, piloti, rimorchiatori, agenzie marittime, acqua, rifiuti, carpenteria metallica, provviste ecc.); senza considerare quindi alberghi e ristoranti.



La London Express, la portacontainer in manutenzione ormeggiata al molo Batteria (foto Pabar). Sotto, una veduta aerea del nuovo porto, a nord il piazzale da otto ettari



Luciano Guerrieri

L'INTERVENTO

COSTRUIREMO COSÌ
UNA CULTURA
DELL'ACCOGLIENZA

di FRANCESCA MARCUCCI

Responsabilità, impegno, rispetto per la città. Per definire le strategie di rilancio economico di Livorno e provincia parliamo da qui.

Lo sviluppo della città necessita un cambio di passo e un atteggiamento più positivo di tutti noi livornesi nei confronti del luogo in cui viviamo.

Il turismo a Livorno è possibile, migliorabile, necessario. Non possiamo immaginare che sostituisca del tutto i settori tradizionali, ma sarà un tassello fondamentale per la nostra economia. Certo dobbiamo riconquistare la cultura dell'accoglienza, e imparare a tutti i livelli a ricevere turisti e visitatori.

Per questo è urgente costituire immediatamente una cabina di regia che licenzi - nel giro di un mese, non di un anno - una proposta operativa per un brand Livorno credibile e apprezzabile dai consumatori digitali e non, per poi aggredire target diversi di mercato, crocieristi in primis.

Noi, come Confindustria

e come Area Servizi alle Imprese in particolare, siamo pronti. Mettiamo a disposizione la nostra esperienza di imprenditori, ma servirà l'impegno di tutti: anche come semplici cittadini dobbiamo imparare ad apprezzare i tesori spesso sepolti sotto l'incuria e l'indifferenza.

Per quanto riguarda le professionalità del settore turistico la formazione sarà necessaria a diversi livelli: da una parte per preparare manager capaci e aggiornati, che costruiscano - per la città e per il territorio provinciale - prodotti appetibili e vendibili, sfruttando le opportunità di canali diversi, e sviluppino una reputation sfaccettata e credibile per il no-

stro territorio.

Il materiale c'è: mare, collina, arte, sport, enogastronomia, storia. La Fortezza è uno spazio eccezionale che dobbiamo assolutamente sfruttare per mostre e rievocazioni storiche, arte e eventi culturali di alto livello.

D'altra parte, bisogna sottolineare che va preparata manodopera qualificata e consapevole della nostra storia, che accolga degnamente i visitatori internazionali: nelle nostre strutture ricettive, nei nostri negozi e pubblici esercizi, nei tour organizzati.

Francesca Marcucci
è presidente dell'area servizi
alle imprese di Confindustria

La portacontainer va a Piombino per fare manutenzione



La London Express, la portacontainer in manutenzione ormeggiata al molo Batteria a Piombino (foto Pabar)

► LIVORNO

Nel porto di Piombino c'è la London Express, 294 metri di lunghezza. Come altre portacontainer, è stata dislocata a Piombino dalla Jobson, che effettua riparazioni per il colosso tedesco Ilapag e che punta a trovare spazio a Livorno. L'associazione temporanea di imprese che gestisce le operazioni sia a Livorno che a Piombino è composta sia dalla Jobson che da aziende piombinesi. L'obiettivo è ottenere la concessione del bacino di carenaggio livornese e lasciare le riparazioni a Piombino.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Darsena grandi masse: la Commissione Europea giudica strategico il progetto

Il nuovo terminal container finanziabile attraverso il piano Juncker. Soddisfatto Monti: "Ancora un importante riconoscimento per il porto di Civitavecchia"

CIVITAVECCHIA - Un nuovo ed importante riconoscimento a livello comunitario per l'Autorità Portuale di Civitavecchia. Infatti la Commissione Europea ha selezionato come progetto strategico il piano per la realizzazione della Darsena Grandi Masse, meglio definito come "nuovo terminal container".

Nella giornata di oggi, nell'ambito delle sessioni programmate durante i "Ten -T Days", il consueto appuntamento organizzato dalla Ue per fare il punto sulle reti transnazionali di trasporto e la loro evoluzione marittimo – terrestre, tenutosi nella città olandese di Rotterdam, una delegazione del network laziale, composta da Lelio Matteuzzi, Maurizio Marini, Luca Lupi e Stefano Lisi, ha incontrato importanti funzionari della Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e componenti della Commissione Europea per illustrare, in un incontro "B2B", le potenzialità che il progetto della Darsena Energetico Grandi Masse può avere per il porto di Civitavecchia e per l'intero Paese dal punto di vista economico.

La Darsena Energetico Grandi Masse, infatti, è stata selezionata dall'Unione Europea come uno dei 100 progetti dei 28 Stati Membri dell'UE finanziabile attraverso il piano Juncker.

Della lista dei progetti rimasti in lizza quelli italiani sono 15 e di questi solo 2 riguardano programmi marittimo/portuali: Civitavecchia e Venezia con il nuovo terminal offshore.

Il piano Juncker consiste in un fondo europeo per gli investimenti strategici (EFSI), che avrà un capitale iniziale di 21 miliardi di euro, di cui 5 miliardi di euro saranno forniti dalla BEI, mentre gli altri 16 miliardi arriveranno dai fondi del bilancio UE.

La Bei, a sua volta, utilizzerà questi 21 miliardi per emettere obbligazioni e raccogliere fondi sul mercato per un totale di 60 miliardi, con cui iniziare i finanziamenti dei progetti.

Il progetto civitavecchiese può contare già sull'impegno di un investitore privato per una somma pari a 308,6 milioni di euro sui 508.6 milioni totali per la realizzazione dell'opera.

"Sono molto soddisfatto - sottolinea Pasqualino Monti, Commissario dell'Autorità Portuale di Civitavecchia – che ancora una volta il porto di Civitavecchia sia visto come un hub strategico e che un progetto dello scalo alla base della piattaforma Lazio venga giudicato dall'Europa di primaria importanza non solo per la regione ma per il sistema Italia."

"Voglio esprimere – conclude Monti - nei confronti della UE, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e della sua struttura tecnica un sincero ringraziamento per un riconoscimento che porta a guardare con rinnovata fiducia alla possibilità concreta di realizzare un'opera fondamentale per la logistica del Lazio e non solo".

Porto Gioia Tauro: incontro con lavoratori e vertici MCT. Oliverio, ammortizzatori per rilancio

(FERPRESS) – Reggio Calabria, 22 GIU – Si rivedranno tra qualche giorno il presidente della Giunta regionale, Mario Oliverio, le organizzazioni sindacali di categoria dei lavoratori portuali di Gioia Tauro ed i vertici di Medcenter Container Terminal. E' stato aggiornato, infatti, l'incontro svoltosi ieri a Palazzo Campanella convocato per scongiurare le procedure di mobilità per 442 lavoratori, così come prospettato nei giorni scorsi dalla società terminalista.

Il rinvio è stato proposto dal Presidente Oliverio dopo oltre tre ore di confronto, con i sindacati e Mct fermi sulle loro posizioni.

“Nessuna procedura di mobilità è in corso”, ha annunciato Roberto Gastaldo, direttore risorse umane di MCT, che ha sottolineato tuttavia la necessità di avviare le procedure per la cassa integrazione guadagni straordinaria per 12 mesi, “in attesa – ha detto – che su Gioia Tauro diventino realtà gli impegni ed i progetti annunciati dal Governo e quelli finanziati dalla Regione e che nel frattempo perduri sull'impianto una condizione di 'pace sociale' che impedisca anche all'unico cliente rimasto a Gioia Tauro di scegliere altri porti”. I rappresentanti dei sindacati hanno espresso forte preoccupazione per la situazione in cui si trova il porto di Gioia Tauro, dopo cinque anni di utilizzo degli ammortizzatori sociali ed i tanti sacrifici fatti dai lavoratori. “Non vorremmo – hanno detto i lavoratori – che alla fine di questi ennesimi sacrifici si arrivasse comunque ai licenziamenti. Si può parlare di ammortizzatori, come Cigs e contratti di solidarietà, ma l'obiettivo finale deve essere quello della salvaguardia dell'occupazione”.

Una considerazione sulla quale ha convenuto lo stesso presidente Oliverio, che ha definito “paradossale l'ipotesi che dopo tutto quello che è stato messo in cantiere per Gioia Tauro si possa arrivare ad una perdita anche di un solo posto di lavoro”.

Nel corso dell'incontro gran parte della discussione è stata dedicata alla fase di transizione necessaria per giungere al completamento degli obiettivi già definiti dal Governo centrale e dalla Regione con l'Accordo di programma quadro. “Credo che sia stata una discussione importante e proficua”, ha detto al termine dell'incontro il presidente Oliverio. “La richiesta delle organizzazioni sindacali – ha aggiunto – di assumere il contratto di solidarietà per avere maggiore tempo a disposizione per la realizzazione dei necessari interventi strutturali, come il bacino di carenaggio, rappresenta una posizione ragionevole. Ho chiesto ad MCT di considerare questa proposta, pur nel rispetto delle argomentazioni che la stessa azienda ha espresso sull'organizzazione del lavoro, che attraverso la cassa integrazione, sarebbe più consona alle situazioni di mercato. Noi, in questa fase, dobbiamo utilizzare strumenti adeguati per tranquillizzare i lavoratori e garantire il loro reddito. C'è un impegno forte della Regione ad investire. Abbiamo sottoscritto un importante accordo con il Governo per vari interventi su Gioia Tauro. Un pacchetto di proposte che consentirà di allargare l'occupazione e di avere ricadute nell'arco di tempo necessario per realizzare gli interventi”.

“Comprendo i timori dei lavoratori – ha detto ancora Oliverio -. Ecco perché è stato importante prendere una pausa di riflessione in modo da costruire una soluzione che sia rispondente alle garanzie per i lavoratori alla fine del percorso degli ammortizzatori sociali ed ottenere un rilancio delle attività infrastrutturali del porto di Gioia Tauro. Non dobbiamo pensare agli ammortizzatori sociali come anticamera della disoccupazione, ma come strumento di rilancio dell'occupazione e dell'intero scalo portuale di Gioia Tauro”.

“Naturalmente, in questo quadro – ha detto ancora il presidente Oliverio – c'è un impegno forte della Regione ad investire sul porto di Gioia Tauro. Abbiamo sottoscritto con il Governo il Patto per la Calabria, nel quale abbiamo allocato risorse: 40 milioni di euro per il bacino di carenaggio e, complessivamente, altri 150 milioni di euro per realizzare altri interventi strutturali, il gateway, i

collegamenti con l'asse ferroviario ed altro. Un pacchetto di proposte che consentirà di allargare l'occupazione e di avere ricadute nell'arco di un tempo necessario per realizzare gli interventi”.

“L'aggiornamento della riunione di qualche giorno – ha aggiunto il Governatore – deve servire ad approfondire le posizioni delle parti sociali per una soluzione che sia rispondente alle garanzie per i lavoratori nell'utilizzazione degli ammortizzatori sociali ed alla fine di questo percorso avere, però, un rilancio delle attività infrastrutturali del porto di Gioia Tauro”.

Decisione dei giudici supremi

"Meta 2010" nuovo processo

Saranno riesaminate dalla Corte d' Appello le posizioni di 6 imputati

Annullamento con rinvio ad altra Sezione della Corte d' Appello di Reggio Calabria: per gli imputati senza reato associativo (solo concorso importazione capo 5) Salvatore Pirrò, Tommaso Pirrò e Alessandro Alloni (difesi dall' avv. Santambrogio); limitatamente alla importazione di cui al capo 3 (riqualificata come tentativo) per Antonio Franzè (avvocati Stalano e Lojacono) e per Giuseppe Topia (avvocati Managò e Alvaro) per le importazioni di cui ai capi 3 (riqualificata come tentativo) e 5; limitata mente all' entità dell' aumento di pena a titolo di continuazione per Antonio Della Rocca (Avv. Muzzupappa). La sentenza della Cassazione ha confermato nel resto e per tutti gli altri imputati quanto stabilito dalla Corte d' Appello reggina.

Dunque, al centro di tutta l' operazione "Meta 2010" c' era il porto di Gioia Tauro. Era quello lo snodo vitale per il traffico internazionale di droga che giungeva dall' America Latina e finiva per rifornire i broker della Piana di Gioia Tauro e del Vibonese.

Il castello accusatorio della Dda è stato convalidato anche dai giudici reggini di secondo grado che hanno condannato i 17 imputati a complessivi 185 anni di carcere.

Secondo gli inquirenti il narcotraffico

internazionale gestito da un gruppo di vibonesi facenti capo al defunto broker della cocaina, Vincenzo Barbieri, ucciso a San Calogero nel marzo 2011.

In Appello dieci sono stati i vibonesi condannati: Giuseppe Topia (16 anni e 8 mesi), Antonio Franzè (15 anni e 8 mesi), Giorgio Galiano (14 anni e 8 mesi), Antonio Della Rocca e Filippo Paoli (11 anni ed 8 mesi a testa), tutti di Vibo Valentia. Condanne poi per: Alessandro Pugliese (14 anni e 8 mesi), Giuseppe e Vincenzo Pugliese (padre e figlio, 13 anni e 6 mesi a testa), tutti di Sca'coni di Briatico (Vv), Francesco Grillo (7 anni e 6 mesi) di Paradisoni di Briatico (Vv), Giuseppe Galati (7 anni e 6 mesi) di San Calogero (Vv). Le altre condanne erano state inflitte a Giovanni Mancini (15 anni e 8 mesi), Nicola Certo (7 anni e 6 mesi) di Rosarno, Alessandro Alloni (10 anni), Tommaso Pirrò (8 anni) e Salvatore Pirrò (6 anni) di Gioia Tauro, Fabrizio Sansone (7 anni e 6 mesi), Iyad Waked (3 anni e 4 mesi).

Il processo, che ieri è stato definito in Cassazione, è scaturito da una complessa operazione antidroga, coordinata inizialmente dalla Procura di Roma e poi passata per competenza alla Dda di Reggio Calabria, che il 9 novembre del 2012 aveva portato all' emissione di 30 misure cautelari e al sequestro

- segue -

di 2,6 tonnellate di cocaina, il più grosso mai effettuato in Europa negli ultimi 20 anni. L'inchiesta portata avanti dalla Direzione distrettuale antimafia reggina aveva svelato un vorticoso giro di cocaina tra il Sud America e l'Europa, transitando principalmente per il porto di Gioia Tauro. Antonio Franzé e a Giorgio Galiano, erano considerati dall'accusa, i "motori" dell'associazione che davano direttive agli associati e agli organizzatori per la realizzazione delle importazioni di stupefacenti.4.

Autorità portuale. Il suo mandato è scaduto ma sarà in carica altri 45 giorni per occuparsi solo di ordinaria amministrazione. In arrivo il nuovo bando per la Fiera

De Simone lascia un «tesoretto» da 40 milioni

Il presidente uscente è stato convocato al ministero. Nel nuovo assetto quasi certo l'accorpamento con Gioia Tauro

L' Autorità portuale di Messina può contare su un tesoretto che supera i 40 milioni di euro. Si tratta dell' avanzo di amministrazione. Il presidente Antonino De Simone ha concluso il suo mandato.

Il mandato del presidente dell' Autorità portuale di Messina Antonino De Simone è virtualmente scaduto. Lascia un tesoretto da 40 milioni. Si sono conclusi i suoi quattro anni di mandato. Resta in carica in regime di prorogatio per altri 45 giorni ma solo per l' ordinaria amministrazione. Vale a dire che non potrà più prendere decisioni che esulino dall' attività già programmata. E tra queste, tra le attività che non potrà intraprendere, c' è il nuovo bando per l' area fieristica. Un primo bando, che prevedeva la concessione ventennale e un canone da 500 mila euro all' anno in cambio della ristrutturazione completa, è andato a vuoto.

Per un secondo bando occorrerà attendere il nuovo assetto dell' Authority. Su questo nuovo assetto, De Simone, è già stato convocato al ministero delle Infrastrutture.

Sembra ormai certo l' accorpamento tra Messina e Gioia Tauro che comprende anche i porti di Villa San Giovanni, Reggio Calabria e

Milazzo. L' Autorità portuale di Messina può contare su un tesoretto che supera i 40 milioni di euro. Si tratta dell' avanzo di amministrazione. Di soldi che possono essere immessi sul mercato dell' edilizia e del lavoro. Il pericolo è che questo tesoretto, se l' Autorità così come sembra, verrà accorpata a Gioia Tauro, venga poi condiviso con i colleghi calabresi che si trovano in grave crisi finanziaria: "Sono già impegnati per la realizzazione di diverse opere- ha spiegato con un certo sarcasmo Francesco Di Sarcina segretario generale dell' Authority- li spenderemo tutti prima". Tra le opere già finanziate ci sono il nuovo pontile di Giamporo, 25 milioni e il nuovo porto di Tremestieri, circa 15 milioni. Più realista De Simone che avverte: «È chiaro che se qualcuno dovesse ritirare i finanziamenti si assumerebbe delle responsabilità. Ma tecnicamente, con la nuova governance, tutto potrebbe succedere. Si potrebbe decidere di puntare su qualche altra cosa». Rispetto alla scelte strategiche, prima di perdere i suoi pieni poteri, De Simone, ha firmato il nuovo piano regolatore del porto.

Sono state approntate delle modifiche che riguardano le cubature cioè le possibilità edificatorie della

- segue

zona falcata così come aveva chiesto il Comune. Oggi, lo strumento urbanistico, sarà inviato all'assessorato regionale al Territorio. Il Comune dovrebbe ritirare il ricorso presentato al tribunale amministrativo e il processo di approvazione avrebbe un'accelerazione.

Tutto questo nell'ambito del protocollo d'intesa siglato qualche mese fa sotto l'occhio vigile dell'Università guidata dal rettore Pietro Navarra che si è fatto garante dell'operazione. Nel dettaglio il Prg del porto prima delle modifiche prevedeva: 30 mila metri quadri da destinare a traghettamento, 168 mila metri quadri a cantieristica, 13 mila metri quadri ad uffici, residenze addetti e magazzini e depositi, 117 mila metri quadri da destinare a banchine e ad attracco di navi Roro, 18.500 metri quadri a cantieri, 75 mila metri quadri a viabilità, 158 mila metri quadri a verde attrezzato, 114 mila metri quadri a nuovi edifici polifunzionali che potevano prevedere anche destinazione turistica alberghiera.

Ma non si trattava di alberghi a cinque stelle ma solo di piccole foresterie al servizio dei tecnici che vengono in città da altre province o da paesi stranieri. (*EP*)

Aliscafi: residenti a Lipari

Aumento dei biglietti Il clima si fa rovente

Giorgianni risponde all'interrogazione di Biviano: malcontento

Salvatore Sarpi LIPARI «L' aumento del biglietto residenti sul collegamento in aliscafo da Lipari a Messina e viceversa lo abbiamo contestato alla Regione. Domani avrò una riunione a Palermo e venerdì un incontro a Lipari con la società di navigazione».

Lo ha affermato il sindaco Marco Giorgianni in consiglio comunale nel contesto della discussione di un ordine del giorno sui trasporti marittimi presentato dal consigliere di maggioranza Giacomo Biviano. L' argomento è stato sposato e dibattuto anche dagli altri consiglieri. In particolare si è posto l' accento su un presunto monopolio e sull' utilizzo da parte di Sns e Libertylines dei locali di Sotto monastero dove sorgono le biglietterie. Giorgianni nell' evidenziare di essere contrario al monopolio, ha comunque sottolineato come ad operare nelle Eolie, in questo momento, siano due distinte società. «Il servizio di collegamento ex Si remar - ha detto - è passato adesso, con la nuova aggiudicazione dell' ex società di Stato, a Sns. L' altro servizio, invece, è affidato alla società Ustica Lines che si è aggiudicata una manifestazione d' interesse, posta in essere dalla Regione. Il monopolio potrebbe esserci se Sns si aggiudicherà la gara per servizi marittimi integrativiveloci».

«Per quanto riguarda i locali delle biglietterie, questi sorgono in area demaniale non ancora affidata a noi. Ho richiesto al Demanio di ottenerla in concessione, in modo che poi noi si possa affittare i locali alle società». Giorgianni ha anche sottolineato, smentendo chi parla di situazione peggiorata nel settore trasporti veloci, che adesso, rispetto al passato, ogni qualvolta che un aliscafo ha un problema tecnico, viene immediatamente sostituito.

Evitando i tristemente famosi piani a 3 o a 2. Prima dell' interruzione dei lavori (il Consiglio è stato aggiornato a martedì) il sindaco si è impegnato a far partecipare i capigruppo consiliari alla riunione di venerdì con la società di navigazione.

Intanto è ufficiale non tornerà più a navigare il Masaccio, l' aliscafo della Libertylines che giovedì scorso è semi -affondato a Stromboli dopo essere andato ad impattare contro il molo di Scari. Il mezzo, giunto a Milazzo, a bordo del pontone che l' ha sollevato dai fondali dell' isola eoliana, è in atto ricoverato nella parte dell' area portuale mamertina in uso a Libertylines. Verrà rottamato 3.

SALVATORE SARPI

PALERMO

Parte I' operazione Mare sicuro

PALERMO. E' partirà sabato 18 giugno l' operazione "Mare Sicuro 2016", organizzata e coordinata dalla Capitaneria di Porto di Palermo nell' ambito di un più ampio contesto nazionale disposto dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Scopo dell' operazione è rafforzare i controlli lungo l' intero litorale di competenza al fine di garantire all' utenza un' adeguata e tranquilla fruibilità della fascia costiera palermitana. Scopo primario dei militari della Guardia Costiera è la salvaguardia della vita umana in mare mediante interventi rapidi e tempestivi nonché assicurare la fruizione del mare e delle attività balneari in totale sicurezza e tranquillità, prevenendo eventuali incidenti in mare e lungo i litorali.

MERCI VIA MARE. Domenica aprirà il secondo Canale di Panama, in aumento le meganavi. Pochi gli scali attrezzati

Sicilia, porti esclusi dai nuovi flussi

VOLUMI INADEGUATI. Catania e Palermo a metà classifica, servono maggiori investimenti

PALERMO. Mentre in Sicilia si litiga sugli accorpamenti delle autorità portuali, gli altri porti lavorano per accaparrarsi i nuovi traffici di merci in transito nel Mediterraneo a seguito dell' ampliamento del Canale di Suez e dell' apertura, domenica prossima, del secondo Canale di Panama, con protagonista la Cina. È quanto emerge dal Terzo rapporto annuale "Italian Maritime Economy" del centro studi Srm collegato a Intesa Sanpaolo, che sarà presentato oggi a Napoli.

Il traffico navale di merci nel Mediterraneo è cresciuto di oltre il 124% nel periodo 2000-2015, scrivono gli economisti napoletani. Da Suez passa l' 8-10% del commercio marittimo mondiale; dal Mediterraneo il 19%, pari a 2 miliardi di tonnellate.

La novità è rappresentata dalla Cina che, mettendo insieme il nuovo Canale di Suez e il nuovo Canale di Panama, ha aumentato il suo interesse strategico verso il Mediterraneo. L' import-export cinese verso il Sud Mediterraneo è passato da 5,5 miliardi di euro nel 2001 a 56 miliardi nel 2015.

«Se si considera il Mediterraneo allargato1 scrive Srm - l' interscambio commerciale della Cina verso quest' area è aumentato di 11 volte passando da 21,3 mld del 2001 a 257,4 Mld dello scorso anno».

Oggi la Cina è il secondo partner commerciale dell' area Sud del Mediterraneo dopo gli Usa ed è quello con il maggiore tasso di crescita.

Una società cinese ha acquistato il 67% del Porto del Pireo dove investirà 350 milioni in 10 anni.

La Cina, inoltre, possiede il 20% della Suez Canal Container Terminal che gestisce uno dei più grandi terminal di Port Said; e con l' accordo fra società di Cina, Francia, Taiwan e Hong Kong si rafforzerà la sua presenza nelle rotte Asia -Europa e Asia -Mediterraneo.

Qual è la sfida per l' Italia? A seguito di "Panama 2", entro il 2019 navigheranno 247 nuove mega navi, ma sono pochi nel mondo i porti dotati della logistica per accoglierle. Da questa prospettiva rischia di essere tagliata fuori la Sicilia. Secondo Srm-Assoportli, nel 2015 Augusta ha movimentato 25 milioni di tonnellate (-0,6%), Messina Milazzo 23 milioni (+4,6%), Catania 7,5 milioni (+11,3%), Palermo -Termini Imerese 7,1 milioni (+9,5%). Gli altri porti? Il confronto si fa in migliaia di Teu, dove Catania ne ha

- segue

sommate 49.595 (+49,6%) e Palermo 12.896 (-10,1%); invece Gioia Tauro parte con 2 milioni e 550 mila (-14,1%), Genova con 2 milioni e 242 mila (+3,2%), La Spezia con 1 milione e 300 mila (-0,2%), Livorno con 780 mila (+35,2%), Cagliari con 747 mila (+4,3%), Venezia con 560 mila (+22,9%), Trieste con 501 mila (-0,9%) e Napoli con 438 mila (+1,5%). In questa classifica Catania è al 14° posto e Palermo al 16°. Per tonnellate le migliori performance sono state a Cagliari, Trieste e Livorno. Se Tanger Med (Marocco) si è portato a quasi 3 milioni di Teu, Ambarli (Turchia) a 3,1 milioni e Marsaxlokk (Malta), Pireo (Grecia), Valencia (Spagna) e Port Said (Egitto) hanno raddoppiato, dove si concentrerà l'interesse dei cinesi e degli statunitensi per intensificare i loro flussi in transito nel Mediterraneo?

COSA CAMBIA CON PANAMA 2 Il nuovo Panama consentirà il transito di navi container da 13.000-14.000 Teu ed anche l'accesso ad una nuova tipologia di navi, quelle di trasporto di Gpl e gas naturale liquefatto. Inoltre, attiverà nuovi investimenti nei porti del Sud e del Nord America. Vi sarà poi la tendenza a costruire Mega-Navi ed a creare alleanze tra grandi player per razionalizzare rotte e creare economie di scala. La Cina avrà un ruolo strategico. Dal lato dei porti sarà forte il processo di selezione.

MICHELE GUCCIONE

Miglio d'Oro: In partenza i lavori di messa in sicurezza dei Porti di Torre del Greco e Portici e dell'Approdo della Favorita

miglio d'oro, vesuvio e napoli

Virtuosa sinergia tra Regione Campania e Capitaneria di porto di Torre del Greco per il rilancio delle infrastrutture portuali del Miglio d'Oro

Torre del Greco, 23 giugno 2016 - Agli esiti di intenso e proficuo percorso di interazione istituzionale sviluppato da parte della Capitaneria di porto di Torre del Greco con l'Assessorato ai Trasporti e Viabilità della Regione Campania nell'ambito dell'istituto "Tavolo del Mare" che vede la compartecipazione anche degli Enti di Governo del territorio locali, risulta in dirittura di avvio il piano degli interventi infrastrutturali di messa in sicurezza e manutenzione dei porti di Torre del Greco, Portici e dell'Approdo della Favorita finalizzati a garantire l'utilizzo delle risorse portuali all'insegna della salvaguardia della pubblica e privata incolumità, nonché la realizzazione di maggiori opportunità di sviluppo degli indotti di filiera e dei territori stessi.

A seguito dell'intervenuta nomina selettiva da parte della stazione appaltante regionale della ditta incaricata è stata avviata stamani una pianificata attività di ricognizione completa, su base compartimentale delle infrastrutture portuali ivi insistenti (Porti di Torre del Greco, Portici ed Approdo di Ercolano) propedeutica all'avvio di tutta una serie di lavori già individuati e da tempo necessari, che hanno inciso profondamente sulla funzionalità degli scali e sul loro, da più parti auspicato, rilancio, in termini di efficacia ed efficienza.

Ciò nel quadro della realizzazione di una linea di sviluppo lato-mare che prendendo come asset principali porti sicuri e funzionali ed abbracci l'intero ambito territoriale del Compartimento Marittimo, in modo da favorire lo sviluppo dell'aspetto turistico anche mediante l'implementazione di una opportuna integrazione tra collegamenti via mare e trasporti interni che favorisca il raggiungimento dei principali siti di interesse in una visione di Waterfront allargato.

Capitaneria, Regione e Comuni stanno altresì lavorando assieme per un mirato riassetto regolamentare degli interi ambiti portuali attraverso il correlato approfondimento del quadro ordinatorio vigente regolante l'esercizio delle attività portuali in genere e la

-segue

destinazione funzionale delle aree interne, in vista di una sua eventuale rielaborazione che tenga conto delle rispettive vocazioni e connotazioni e che possa contribuire a rilanciare gli indotti di filiera .

Ciò nella comune e condivisa considerazione che moderne e sicure infrastrutture portuali e facilities all'avanguardia costituiscono fattori imprescindibili per la realizzazione di una politica di sviluppo dei territori costieri stessi che da sempre vedono nella risorsa mare uno dei maggiori fattori di economia.