Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 25,26,27 e 28/11/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

- **Riforma Portuale**

(La Repubblica GE, Informazioni Marittime, La Gazzetta Marittima, Il Sole 24 Ore, Il Tirreno,)

- **L'Agenzia per il Lavoro Portuale**

(Gazzetta del sud, Informazioni Marittime, L'Informatore Navale, Ferpress, Ansa, Il Secolo XIX)

Dai porti:

Trieste:

"...D'Agostino insignito del premio "Il Logistico dell'Anno"2016..."

(Il Nautilus, Il Piccolo, L'Informatore Navale, Corriere Marittimo, Ansa,)

"...A Tireste la nuova Via della seta..." (Ferpress, Gazzetta Marittima)

"...D'Agostino: "Trieste salità a 20 mila treni l'anno"..."

(The Medi Telegraph, Il Piccolo)

Venezia:

"...Porto, l'eredità del dopo-Costa..." (Il Gazzettino VeneziaMestre)

"...Open Factory 2016 il 27 novembre..." (Il Nautilus)

"...secondo uno studio l'EcoPorto San Leionardo è l'Ipotesi migliore..."

(Il Nautilus)

"...un ritorno senza caos per Costa Delizisa..." (Il Piccolo)

Genova:

"...Terzo Forum Shipping & intermodal Transport..." (Il Nautilus)

"...Con Federagenti in assemblea per un "Porto Italia"..." (La Gazzetta Marittima)

"...Verso una mini-proroga a favore di Ucina..." (Il Secolo XIX)

"...340 milioni di investimenti bloccati"..."

(Il Secolo XIX, LA Repubblica GE, Il Secolo XIX)

"...nel 2017lavori per 180 milioni di euro..." (Il Nautilus, Ansa)

"...controlli lumaca in porto. Genova rischia la paralisi..." (Il Secolo XIX)

"...Benhe Signorini in porto. La banc ce la farà..." (La Repubblica GE)

Livorno:

"...il porto di Livorno è strategico..." (Il Tirreno)

"...il sindaco Nogarini ricorda Gattuso..." (Il Tirreno)

"...Col viceministro Nencini al Goldoni Summit sul Porto..."(Il Tirreno)

"...Dovremmo cominciare, com'è norma, con la notizia..." (La Nazione)

"...Gli interrogativi sula riforma..." (Iltirreno.it, Corrire Marittimo, L'Avvisatore Marittimo, La Nazione LI, Transporto Europa)

"...Porti 25 anni fa la rivoluzione..." (Ferpress, Informatore Navale)

"...Collegamento darsena-Fs. A dicembre l'inaugurazione..."

(La Nazione LI, Il Tirreno)

"..Mestieri del mare, il corso nel porto di Livorno..."(Informazioni Marittime)

"...Il porto e le sue geometrie..." (Informatore Navale)

"...I due Marcucci per l'Academy Logistic Training..." (La Gazzetta Marittima)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 25,26,27 e 28/11/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

"...Prospettiva lavoro: l'iniziativa targata Port Authority e Regione Toscana..." (L'Informatore Navale)

"...Welfare e Gente di mare l'approfondimento al Propeller..." (La Gazzetta Marittima)

"...Confindustria scommette sul futuro porto e lavoro: le sfide da vincere..." (La Nazione LI, Il Tirreno)

"...Il Presidente? A dicembre verrà nominato..." (La Nazione LI)

"...La governance del sistema portuale appesa al verdetto del referendum..." (La Nazione LI)

Civitavecchia:

"...Di Majo è presidente dell'AdSP di Civitavecchia..." (Informazioni Marittime, Corriere del Mattino, Informatore Navale)

"...Nuovo terminale per Civitavecchia..." (Il Sole 24 Ore, Civonline, Corriere Marittimo, Ferpress, Italia Oggi)

Napoli:

"...il "Test" di Lotti al modello De Luca: Campania decisiva..." (Corriere della Sera)

Brindisi:

"...il procelle club Port of Brindisi?..." (Il Nautilus)

"...creditro d'imposta per i marittimi compatibile con Tonnage tax (Il Nautilus)

Messina:

"...Dai due pontili Ram 8 milioni l'anno..." (Gazzetta del Sud)

"...Riordino delle Autorità Portuali Milazzo opta per assi siciliani..." (Gazzetta di Taranto, Tempo Stretto)

"...Tassa di Soggiorno..." (Quotidianodisicilia.it)

"...Messina rinasce dalle acque profonde..." (La Repubblica, Gazzetta del Sud)

"...il porto di Tremestieri..." (Ansa, Il Nautilus, Gazzeta del Sud)

Palermo:

"...Molo Santa Lucia in Concessione a Gnv..." (Informazioni Marittime)

"...La Riporma dei Porti? Una Truffa ..." (Gazzetta del Sud, Quotidiano di sicilia)

Focus:

- **SRM 6°Rapporto Annuale**
- **Aiuto di Stato**

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

L'ANNUNCIO

Delrio: "Con la riforma più facile lavorare in porto"

IL MINISTRO dei Trasporti Graziano Delrio parla della riforma

«STIAMO attuando con grande decisione la riforma della portualità. Sarà molto più facile lavorare nei nostri porti: lo dico agli operatori internazionali grazie a dragaggi più semplici, digitalizzazione, meno burocrazia, accoglienza e investimenti più facili da realizzare». Così il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Graziano Delrio che ha poi rilanciato gli investimenti nel turismo: «L'obiettivo è la creazione di 1,5 milioni di posti di lavoro, da qui a 10 anni vogliamo portare gli investimenti a 11 miliardi».

L'Anac vigila sulle nomine dei presidenti delle AdSP

Da oggi l'Autorità nazionale anticorruzione (Anac) vigilerà sulle nomine dei presidenti delle Autorità di sistema portuale. L'Anac, guidata da Raffaele Cantone (foto a sinistra insieme al ministro dei Trasporti Graziano Delrio), ha accolto la richiesta del Cosacons che chiede «di avallare la nomina alla presidenza delle autorità di quei candidati i cui requisiti siano valutati esclusivamente e squisitamente sulla base della effettiva comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia e dei trasporti portuale, e tenendo in debito conto di non esprimere parere favorevole su nomine in palese e comprovata incompatibilità per cumulo di impieghi e incarichi».

Ora che diversi nomi indicati dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio sono all'esame del Parlamento, il Codacons chiede «di adottare esclusivamente i suddetti criteri di valutazione espressamente previsti dalla legge al di là delle logiche politiche o clientelari che troppo spesso vengono utilizzate nel nostro Paese per l'assegnazione di incarichi importanti, specie tenendo conto del fatto che le nomine in oggetto sono relative al settore considerato strategico e prioritario per l'economia del Paese». «Le nomine nei porti italiani sprovviste dei requisiti di legge – conclude l'associazione dei consumatori - costituiscono un abuso d'ufficio e una violazione dell'art. 97 della Costituzione, e in caso di omissioni e violazione delle norme, l'Anac e la magistratura dovranno intervenire, mentre l'associazione si riserva la possibilità di impugnare al Tar le nomine illegittime».

Presidenti AdsP Anticorruzione apre inchieste

ROMA – Il Codacons ha reso noto che l'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) ha accolto la richiesta dell'associazione di difesa dei consumatori e dell'ambiente di indagare sulle nomine dei presidenti delle nuove Autorità di Sistema Portuale (AdSP) che il Codacons ritiene illegittime.
«Dopo il passaggio in Commissione Trasporti del Senato di alcune proposte di nomina di presidenti di AdSP, alcune delle quali hanno ricevuto parere positivo ed altre negativo, e dopo aver letto le motivazioni di tali pareri – ha spiegato l'associazione – il Codacons incassa oggi la notizia dell'apertura di indagine da parte dell'ANAC di Raffaele Cantone e insiste nella richiesta ai componenti delle Commissioni parlamentari e all'ANAC di avallare la nomina alla presidenza delle AdSP di quei candidati i cui requisiti siano valutati esclusivamente e squisitamente sulla base della effettiva "comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia e dei trasporti portuale" di cui all'art. 8 c.1, e tenendo in debito conto di non esprimere parere favorevole su nomine in palese e comprovata incompatibilità per cumulo di impieghi e incarichi di cui al c. 2 art. 8».
«Chiediamo ai deputati e senatori – ha sottolineato il Codacons – di adottare esclusivamente i suddetti criteri di valutazione espressamente previsti dalla legge al di là delle logiche politiche e/o clientelari che troppo spesso vengono utilizzate nel nostro Paese per l'assegnazione di incarichi importanti, specie tenendo conto del fatto che le nomine in oggetto sono relative al settore considerato strategico e prioritario per l'economia del Paese».
«Le nomine nei porti italiani sprovviste dei requisiti di legge – ha concluso il Codacons – costituiscono un abuso d'ufficio e una violazione dell'art. 97 della Costituzione, e in caso di omissioni e violazione delle norme, l'ANAC e la magistratura dovranno intervenire, mentre l'associazione si riserva la possibilità di impugnare al Tar le nomine illegittime».

PORTI

Istituite 15 Autorità di sistema portuale (AdSP) che raggruppano i maggiori porti italiani. Riordino con revisione della governance di funzionamento e misure di semplificazione.

PORTO: LA RIFORMA

IL PRESIDENTE DEI TERMINALISTI

«Niente più rinvii sull'Authority, serve la nomina»

IN CRONACA

«Authority, altolà ai ritardi sulla nomina»

Conforti, numero uno delle imprese terminaliste italiane: è finito il tempo delle disquisizioni, servono decisioni

LIVORNO

«Cosa vogliamo? Che si faccia presto e bene. Anche perché c'è bisogno che questa squadra di nuovi presidenti scenda in campo e faccia decollare le nuove Autorità di sistema: ovviamente quella di Livorno-Piombino inclusa». Parola di Marco Conforti, numero uno nazionale di Assiterminal, l'organizzazione che raggruppa i terminalisti portuali: l'ha detto alla convention di Confindustria, l'ha ribadito «Il Tirreno»: «Mi preoccupa la differenza di velocità fra il quadro politico-istituzionale e le esigenze di noi imprenditori che dobbiamo correre quanto il mercato richiede».

Qual è il suo giudizio sulla "riforma della riforma"?

«Va nella direzione auspicabile. Forse sarebbe bastato semplicemente applicare meglio alcuni aspetti della legge già esistente dal 94? Probabilmente sì, ma è una discussione che non mi appassiona...».

C'è anche la lunga diatriba se si tratti di una "riformina" o di una "riformona"...

«Guardi, non ne vedo l'utilità. Si poteva fare diversamente? Forse sì, ma non è questo il punto. C'è bisogno di evitare questa carenza del fare sistema: e per questo l'aggregazione delle Autorità portuali va nel senso giusto».

Lei in più occasioni ha detto che il taglio del numero delle Autorità portuali poteva essere ancor più drastica.

«Vero, ma ora bisogna far marciare quel che è stato deciso. L'importante è che si sappia cosa c'è dietro l'angolo con l'apertura del Gottardo...»

Si riferisce al fatto che, se le Alpi non sono più una barriera per i traffici, i grandi porti del Nord Europa sbarcheranno fra noi a caccia di merce?

Marco Conforti

«Nei porti dell'Alto Tirreno gli operatori hanno annunciato impegni di investimento per un miliardo e mezzo di euro, 340 dei quali a Genova sono bloccati da intoppi e burocrazia. Se gli ingranaggi delle decisioni si muovono poco e male, tutto questo ha una pesante ripercussione: ecco perché non possiamo permetterci ritardi. A cominciare dalle nomine».

Se si trattasse di una azienda privata le 15 nomine sarebbero state pronte già il giorno prima della riforma. Il viceministro Nencini le ha replicato che la democrazia esige tempi e passaggi...

«Lo so bene che una nomina politico-istituzionale non ha gli stessi percorsi di un incarico all'interno di una azienda, figuriamoci. Volevo però dare uno scossone: far capire sui tempi delle nomine bisogna stringere». *(m.z.)*

© TUTTI I DIRITTI RISERVATI

Il Tirreno

«Authority, altolà ai ritardi sulla nomina»

Conforti, numero uno delle imprese terminaliste italiane: è finito il tempo delle disquisizioni, servono decisioni

LIVORNO «Cosa vogliamo? Che si faccia presto e bene. Anche perché c' è bisogno che questa squadra di nuovi presidenti scenda in campo e faccia decollare le nuove Autorità di sistema: ovviamente quella di Livorno-Piombino inclusa». Parola di Marco Conforti, numero uno nazionale di Assiterminal, l' organizzazione che raggruppa i terminalisti portuali: l' ha detto alla convention di Confindustria, l' ha ribadito «l Tirreno: «Mi preoccupa la differenza di velocità fra il quadro politico-istituzionale e le esigenze di noi imprenditori che dobbiamo correre quanto il mercato richiede».

Qual è il suo giudizio sulla "riforma della riforma"?

«Va nella direzione auspicabile. Forse sarebbe bastato semplicemente applicare meglio alcuni aspetti della legge già esistente dal '94? Probabilmente sì, ma è una discussione che non mi appassiona». C' è anche la lunga diatriba se si tratti di una "riformina" o di una "riformona" «Guardi, non ne vedo l' utilità. Si poteva fare diversamente? Forse sì, ma non è questo il punto. C' è bisogno di evitare questa carenza del fare sistema: e per questo l' aggregazione delle Autorità portuali va nel senso giusto».

Lei in più occasioni ha detto che il taglio del numero delle Autorità portuali poteva essere ancor più drastica.

«Vero, ma ora bisogna far marciare quel che è stato deciso. L' importante è che si sappia cosa c' è dietro l' angolo con l' apertura del Gottardo» Si riferisce al fatto che, se le Alpi non sono più una barriera per i traffici, i grandi porti del Nord Europa sbarcheranno fra noi a caccia di merce?

«Nei porti dell' Alto Tirreno gli operatori hanno annunciato impegni di investimento per un miliardo e mezzo di euro, 340 dei quali a Genova sono bloccati da intoppi e burocrazia. Se gli ingranaggi delle decisioni si muovono poco e male, tutto questo ha una pesante ripercussione: ecco perché non possiamo permetterci ritardi. A cominciare dalle nomine».

Se si trattasse di una azienda privata le 15 nomine sarebbero state pronte già il giorno prima della riforma.

Il viceministro Nencini le ha replicato che la democrazia esige tempi e passaggi «Lo so bene che una nomina politico-istituzionale non ha gli stessi percorsi di un incarico all' interno di una azienda, figuriamoci. Volevo però dare uno scossone: far capire sui tempi delle nomine bisogna stringere»

Portualità e la sculacciata di Bruxelles

ROMA – Parlare a nuora perché suocera intenda. Vecchio sistema, che anche Gian Enzo Duci ha utilizzato nei giorni scorsi in vari interventi, a partire da Shipping & Intermodal.
Il fatto è che nel crescente turbillon delle nuove presidenze delle Authority – con la fiorita giorno per giorno di solleciti, di contestazioni, di distinguo su quasi tutti i nomi già annunciati – sembra passare in secondo piano quello che tutti i veri operativi sanno: cioè la necessità di andare velocemente a razionalizzare il "sistema" dei sistemi portuali. La prospettiva di arrivare a un tavolo nazionale accentrato dal governo formato in pratica da chi compone Assoporti – ha ricordato Duci – può anche funzionare se viene chiarito chi, come e in che tempi si programmeranno i porti e il loro sistema. Non per niente il presidente di Federagenti ha ricordato a Shipping & Intermodal la tirata d'orecchie di Bruxelles sulle aspirazioni di ben quattro porti del Tirreno a potenziarsi sulle stesse merceologie a distanza di pochi chilometri l'uno dall'altro.
E se Duci non ha voluto parlare di mercati e delle loro reazioni a questo affastellarsi di progetti, su un caso avremo presto una verifica: il 15 dicembre, tra poco più di due settimane, si chiude il termine per le "dichiarazioni di interesse" alla gara per la piattaforma Europa di Livorno. Si vedrà come il terminalismo mondiale valuta il grande progetto da se e da quanti si dichiarano davvero interessati. Perché a questo punto, davvero i discorsi li porta via il vento (con quello che segue nella vecchia battuta sui livornesi e le biciclette).
Antonio Fulvi

Gazzetta del Sud

Lo conferma Oliverio dopo aver parlato col sottosegretario De Vincenti

Gioia Tauro, sarà riproposta l' Agenzia per i portuali

Cgil e Uil: l' istituzione non può essere messa in discussione. Ma il Governo deve esprimersi con chiarezza pure sulla Zes

Domenico Latino GIOIA TAURO Come già anticipato sulle pagine di "Gazzetta", sarà riproposto il provvedimento finalizzato all' istituzione dell' Agenzia per il lavoro portuale che dovrebbe consentire la ricollocazione dei 400 dipendenti del terminalista MCT dichiarati in esubero. A darne conferma il presidente della Regione Mario Oliverio che, attraverso un comunicato, riferisce di aver contattato il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti, che «ha assicurato la presentazione della proposta all' interno del maxiemendamento che sarà presentato dal Governo in Senato».

«L' emendamento - spiega Oliverio - è tecnicamente valido e rappresenta le specificità ben individuate per l' istituzione dell' Agenzia a seguito del lavoro coordinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e svolto in uno al Ministero dello Sviluppo economico, al Ministero del Lavoro, al Sottosegretariato alla Presidenza del Consiglio, al Ministero dell' Economia e delle Finanze, alla Regione ed all' Autorità portuale. Come è possibile verificare dal resoconto delle Giunte e Commissioni del 21 novembre scorso, sul sito della Camera, la proposta emendativa non è stata esaminata nel merito del suo contenuto normativo dalla Commissione, ma è stata dichiarata inammissibile per estraneità di materia. L' Agenzia - continua Oliverio - su cui Governo e Regione sono concordi, non è un intervento isolato ma dev' essere intesa in un quadro generale finalizzato al rilancio e alla diversificazione del porto di Gioia Tauro».

Intanto i segretari generali della Cgil Calabria, Angelo Sposato, e della Filt Cgil Calabria, Nino Costantino, esortano il Governo centrale a man tenere gli impegni presi sia sull' Agenzia che per lo sviluppo produttivo dell' area. «Il sindacato - scrivono - ha sottoscritto con l' azienda MCT l' accordo per la formazione e la ricollocazione degli esuberi nella suddetta Agenzia, in attesa del bacino di carenaggio, del gateway ferroviario e delle altre attività. A questo punto, nel ribadire la nostra forte preoccupazione, chiediamo al Governo di rispettare gli impegni assunti sia in sede di Presidenza del Consiglio che di Ministero delle Infrastrutture». La Cgil rilancia, al contempo, la necessità di attivare, rendendolo permanente, un tavolo nazionale non solo per garantire gli impegni già stabiliti ma anche per prevedere nuovi investimenti sul retroporto industriale di Gioia, sulla logistica, sulla Zes e sulla infrastrutturazione.

Infine, la Uil Calabria e la Uiltrasporti, per bocca dei segretariSanto Biondo e Giuseppe Rizzo ribadiscono che l' Agenzia «non può essere messa in discussione, cosi come il Governodeve fare chiarezza sulla Zes. Il Consiglio dei ministri, poi, deve direquale sarà il destino dei finanziamenti previsti per la Calabria all' interno del Pon infrastrutture e reti».3.

Gazzetta del Sud

A prepararlo la Rete civica alla luce della decisione della Consulta sulla riforma Madia

Porti, ricorso contro il decreto

Per attuare l' accorpamento ci vuole l' intesa tra Governo e Regione

Lucio D' Amico Tante discussioni, prese di posizione e roventi polemiche, ma alla fine l' accorpamento delle Autorità portuali di Messina -Milazzo e di Gioia Tauro (con annessi gli altri porti calabresi) potrebbe, anzi dovrebbe, saltare mediante un ricorso alla Corte Costituzionale, al quale stanno già lavorando giuristi e legali per conto della Rete civica delle infrastrutture.

Lo spunto è dato dalla recentissima pronuncia della Corte riguardo a un' altra importante riforma del governo Renzi, quella della pubblica amministrazione, firmata dalla ministra Marianna Madia. È stata dichiarata, come è noto, l' illegittimità della riforma nella parte in cui prevede che l' attuazione della stessa, attraverso i decreti legislativi, possa avvenire con il semplice parere della Conferenza Stato -Regioni. Secondo la Consulta, è invece necessaria la cosiddetta "previa intesa".

Anche la riforma della portualità e della logistica potrebbe, anzi dovrebbe, essere rimessa in discussione, almeno per quell' aspetto che più coinvolge il nostro territorio. Il decreto, proposto dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio, infatti, prevede il coinvolgimento dei presidenti delle Regioni interessate che possono presentare motivata richiesta di proroga, fino a 36 mesi, delle vigenti Autorità portuali. Ed è quello che ha fatto il governatore siciliano Rosario Crocetta. La deroga, si dice (ma in tal senso continua a non esserci un pro nunciamento ufficiale e le spinte all' interno dello stesso Governo nazionale sono diverse e vanno in direzione opposta tra loro), non sarà concessa da Del rio, o al massimo ci sarà una "proroga di scopo", dalla breve durata, per consentire alle varie realtà portuali di far fronte alle conseguenze organizzative del passaggio nella nuova Autorità di sistema, individuata con sede a Gioia Tauro.

Ma sulla stessa ipotesi di accorpamento, secondo la tesi di alcuni esperti del diritto, verrebbe messa in discussione dalla decisione della Consulta sulla riforma Madia. Perché anche su questo fronte, il Governo nazionale non può imporre scelte senza la "previa intesa" con le Regioni interessate. E non è sufficiente, pare, il fatto che il parere sulla riorganizzazione dei porti sia stato rilasciato in sede di Conferenza Stato -Regioni. E dunque, tornando alla questione che riguarda Messina -Milazzo, senza un "previo accordo" tra Delrio e Crocetta, non si potrebbe procedere. Cosi come, anche se dovesse

rivelarsi legittimo dal punto di vista costituzionale il decreto, il ministro non potrebbe, comunque, respingere la richiesta di proroga presentata dal presidente della Regione. Lo potrebbe fare solo nel caso in cui l' istanza non fosse stata adeguatamente motivata, e non è il caso di Messina -Milazzo, visto che a supporto della richiesta di proroga vi sono relazioni, cifre, numeri inoppugnabili.
Uno dei rappresentanti della Rete civica per le infrastrutture, l' ing. Giovanni Mollica, nei giorni scorsi aveva fatto risaltare la "pericolosa incongruità" di un altro aspetto che toccherebbe da vicino le nostre realtà portuali. Il riferimento è all' emendamento (presentato ma non approvato) relativo all' Agenzia per il Lavoro. «L' obbligo di assumere il personale trasferito all' Agenzia, e dunque i lavoratori del porto di Gioia Tauro, rende assai remota la possibilità di trovare imprese interessate a investire per nuove attività.
Già in passato i diversi tentativi di favorire l' insediamento di nuove imprese non hanno avuto successo a causa dei vincoli posti ai soggetti potenzialmente interessati. Nonostante ivantaggi della Zona franca che, per altro, non è l' unica in Italia. Va anche sottolineato che in altre AdSP del Paese, dove la chiusura di aziende e l' avvio di nuove iniziative è molto più frequente, non esistono norme cosi tassative e il ricambio avviene con facilità maggiore. La sacrosanta esigenza di privilegiare gli aspetti sociali in una regione ad altissima disoccupazione come la Calabria non può essere interpretata come imposizione quasi punitiva nei confronti di chi ha il coraggio di creare lavoro. Solo concrete e ben studiate forme di incentivazione mirate a conciliare il riassorbimento degli esuberi e la libertà di impresa, potranno creare quel cli ma di leale collaborazione senza il quale è impossibile una reale ripresa delle attività portuali. Ed è in tale fase che lo Stato deve assumersi le sue responsabilità.
Norme tassative come quella proposta ("... le imprese auto rizzate e/o concessionarie devono fare ricorso per le assunzioni a tempo determinato ed indeterminato ai lavoratori dell' Agenzia secondo percentuali predeterminate nel relativo titolo abilitativo") renderebbero assai arduo l' insediamento di nuove imprese in tutti i porti dell' Autorità di sistema di Gioia Tauro. Pare che la triste storia dell' Isotta Fraschini non abbia insegnato nulla. Non so chi si sia occupato della trattativa, a è evidente che è stato qualcuno che non conosce la realtà della portualità mediterranea.
Creare norme cosi stringenti allo scopo di ottenere il consenso di sindacati e forze politiche, non solo impedisce di risolvere i problemi, ma affida la sopravvivenza dell' intero Sistema portuale all' ottenimento di risorse pubbliche, con tutte le già tristemente sperimentate conseguenze. So bene che non è un problema di facile soluzione e spiace doverlo segnalare, ma la verità oggi è questa». In realtà, l' emendamento alla Finanziaria non è passato.4.

Gioia Tauro, l'Agenzia per il Lavoro Portuale si farà. Parola del governo

L'istituzione dell'**Agenzia per il Lavoro Portuale di Gioia Tauro** è un impegno prioritario per il governo. Lo ha confermato il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti, al presidente della Regione Calabria, Mario Oliverio, precisando che l'esecutivo presenterà in Senato una proposta emendativa relativa all'istituzione dell'Agenzia all'interno del maxi emendamento sul quale il governo chiederà la fiducia.

L'istituzione dell'ente non sembra però così scontata. In una nota, il presidente della Regione ha ricordato che nel passaggio di lunedì scorso alla Commissione Bilancio della a Camera la proposta emendativa non è stata esaminata nel merito del suo contenuto normativo dalla Commissione, ma è stata dichiarata inammissibile per estraneità di materia. L'Agenzia, su cui governo nazionale e Regione sono concordi - ha specificato Oliverio - non è un intervento isolato, ma deve essere intesa in un quadro generale finalizzato al rilancio ed alla diversificazione del porto di Gioia Tauro.

Il commento dei sindacati

La **Cgil** ha espresso preoccupazione per l'esito del passaggio in Commissione che ha stabilito l'inammissibilità dell'emendamento sull'Agenzia. Angelo Sposato, segretario generale di Cgil Calabria, e Nino Costantino, segretario generale di Filt-Cgil Calabria, hanno ricordato che, "dopo una discussione durata mesi, il 27 luglio scorso si è addivenuti alla sottoscrizione di un Accordo di Programma Quadro che impegnava, tra l'altro, il governo ad emanare, in sede di legge di stabilità, un finanziamento di 45 milioni per l'attivazione dell'Agenzia e per garantire la prospettiva occupazionale ai 400 lavoratori dichiarati in esubero dalla Medcenter Container Terminal. In questo quadro - hanno ricordato inoltre Sposato e Costantino - il sindacato ha sottoscritto con l'Azienda nei giorni scorsi l'accordo per la formazione e la ricollocazione degli esuberi nella suddetta Agenzia in attesa del bacino di carenaggio, del gateway ferroviario e delle altre attività. A questo punto, nel ribadire la nostra forte preoccupazione – hanno aggiunto Sposato e Costantino - chiediamo al governo di rispettare gli impegni assunti sia in sede di Presidenza del Consiglio che di Ministero delle Infrastrutture".

Sorpresa per lo stop dell'iter parlamentare è stata espressa anche dalla **Cisl**. Lo sconcerto - hanno specificato il segretario generale USR Cisl Calabria, Paolo Tramonti, e il segretario generale Fit Cisl Calabria, Annibale Fiorenza, è causato principalmente dalla motivazione di "estraneità di materia": "Questo - hanno rilevato - ci preoccupa anche perché evidenzia una certa superficialità burocratica, istituzionale e parlamentare che generano sfiducia e paure di una crisi che stenta a trovare soluzioni di discontinuità con le superficialità del passato. È inaccettabile dover registrare l'incapacità, politica e burocratica, di centellinare la definizione dei contenuti propedeutici a garantire coerenza normativa e sostenibilità finanziaria di uno strumento straordinario e innovativo, per tempo, ponderato e condiviso dalle parti in causa. Attendiamo con fiducia ogni costruttiva iniziativa tesa a recuperare e superare "l'incidente di percorso" verificatesi in sede di Commissione parlamentare".

Anche il segretario generale di **Uiltrasporti**, Claudio Tarlazzi, ha definito "preoccupante" la bocciatura per inammissibilità del provvedimento da parte della Commissione Bilancio della Camera, "perché - ha spiegato - dimostra che non si è recepita l'importanza dello strumento per il rilancio portuale delle aree di Gioia Tauro e Taranto, nonché il devastante problema di oltre 900 famiglie che rischiano di finire in una morsa di disagio sociale crescente". "Stigmatizziamo pertanto - ha affermato Tarlazzi - chi ha fatto prevalere logiche politiche estranee alle motivazioni dell'intervento. Queste aree portuali e i lavoratori necessitano di strumenti e tempi adeguati affinché siano compiuti i necessari processi di riconversione industriale e di consolidamento di nuovi insediamenti produttivi, dando alternative serie e di lunga prospettiva visto che il transhipment dei contenitori è in irreversibile crisi strutturale. Non recuperare questo strumento al Senato sarebbe un ulteriore beffa per tutto il sistema ma soprattutto per quei territori che chiedono sviluppo e non sussidio".

UILTRASPORTI: Al Senato il compito di recuperare lo sviluppo per Taranto e Gioia Tauro

Roma, 24 novembre 2016 – **"La bocciatura per inammissibilità da parte della Commissione Bilancio alla Camera è preoccupante, perché dimostra che non si è recepita l'importanza dello strumento per il rilancio portuale delle aree di Gioia Tauro e Taranto, nonché il devastante problema di oltre 900 famiglie che rischiano di finire in una morsa di disagio sociale crescente" Così il Segretario Generale Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, in riferimento alla bocciatura del provvedimento "Agenzia per la somministrazione di lavoro in porto e per la riqualificazione professionale" nell'iter di approvazione della Legge di Bilancio alla Camera.**

"Stigmatizziamo pertanto chi ha fatto prevalere logiche politiche estranee alle motivazioni dell'intervento" continua Tarlazzi "Queste aree portuali e i lavoratori necessitano di strumenti e tempi adeguati affinchè siano compiuti i necessari processi di riconversione industriale e di consolidamento di nuovi insediamenti produttivi, dando alternative serie e di lunga prospettiva visto che il trashipment dei contenitori è in irreversibile crisi strutturale".

"Non recuperare questo strumento al Senato sarebbe un ulteriore beffa per tutto il sistema ma soprattutto per quei territori che chiedono sviluppo e non sussidio" conclude il sindacalista della Uiltrasporti.

Legge Bilancio: Uilt, preoccupa bocciatura provvedimento rilancio portuale di Taranto e Gioia Tauro

(FERPRESS) – Roma, 24 NOV – "La bocciatura per inammissibilità da parte della Commissione Bilancio alla Camera è preoccupante, perché dimostra che non si è recepita l'importanza dello strumento per il rilancio portuale delle aree di Gioia Tauro e Taranto, nonché il devastante problema di oltre 900 famiglie che rischiano di finire in una morsa di disagio sociale crescente". Così il Segretario Generale Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, in riferimento alla bocciatura del provvedimento "Agenzia per la somministrazione di lavoro in porto e per la riqualificazione professionale" nell'iter di approvazione della Legge di Bilancio alla Camera.

"Stigmatizziamo pertanto chi ha fatto prevalere logiche politiche estranee alle motivazioni dell'intervento – continua Tarlazzi – Queste aree portuali e i lavoratori necessitano di strumenti e tempi adeguati affinchè siano compiuti i necessari processi di riconversione industriale e di consolidamento di nuovi insediamenti produttivi, dando alternative serie e di lunga prospettiva visto che il trashipment dei contenitori è in irreversibile crisi strutturale".

"Non recuperare questo strumento al Senato sarebbe un ulteriore beffa per tutto il sistema ma soprattutto per quei territori che chiedono sviluppo e non sussidio" conclude il sindacalista della Uiltrasporti.

Porti: Gioia; Oliverio, Agenzia lavoro in maxi emendamento

Rassicurazioni sottosegretario De Vincenti a Governatore

(ANSA) - CATANZARO, 24 NOV - "In merito a quanto diffuso sul provvedimento di autorizzazione finalizzato all'istituzione dell'Agenzia per il lavoro portuale di Gioia Tauro, si comunica che il presidente della Regione Mario Oliverio, ha contattato ieri il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio Claudio De Vincenti, che ha assicurato la presentazione della proposta emendativa relativa all'istituzione dell'Agenzia all'interno del maxi emendamento che sarà presentato dal Governo in Senato". É quanto informa una nota dell'Ufficio stampa della Giunta regionale.

"L'emendamento - si aggiunge - è tecnicamente valido e rappresenta le specificità ben individuate per l'istituzione dell'Agenzia a seguito del lavoro coordinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e svolto in uno al Ministero dello Sviluppo economico, al Ministero del Lavoro, al Sottosegretariato di Stato alla Presidenza del Consiglio, al Ministero dell'Economia e delle Finanze, alla Regione ed all'Autorità portuale. Come è possibile verificare dal Resoconto delle Giunte e Commissioni del 21 novembre scorso, sul sito della Camera, la proposta emendativa non è stata esaminata nel merito del suo contenuto normativo dalla Commissione, ma è stata dichiarata inammissibile per estraneità di materia. L'Agenzia, su cui Governo centrale e Regione sono concordi, non è un intervento isolato, ma deve essere intesa in un quadro generale finalizzato al rilancio ed alla diversificazione del porto di Gioia Tauro".

"Proprio nella giornata di ieri - si afferma ancora nel comunicato - si è svolto un incontro specifico presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla presenza dei rappresentanti dello stesso Ministero, della Regione, dell'Autorità portuale, dell'Agenzia delle Dogane, dell'Agenzia delle Entrate e dell'Agenzia di Coesione, finalizzato a chiudere la proposta di ZES da inviare a Bruxelles. La settimana prossima la proposta arriverà alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per la verifica di compatibilità: l'obiettivo è di avviare il negoziato con Bruxelles entro dicembre". (ANSA).

Il Secolo XIX

EMERGENZA LAVORO IN BANCHINA. BENVENUTI (CULMV): «BASTA RITARDI, ABBIAMO FRETTA»

Portuali, Genova attacca Roma

Camalli e carbuné contro il governo: «Soluzioni solo per Gioia Tauro e Taranto»

IL PRIMO tentativo di salvare i portuali di Gioia Tauro e Taranto è fallito. Uscito però dalla porta, l' accordo potrebbe ora rientrare dalla finestra. La Camera ha dichiarato inammissibile la creazione dell' agenzia per il lavoro portuale in cui dovrebbero confluire 900 lavoratori dei due scali del Sud, ma il provvedimento sarà ripresentato in Senato. Diverse fonti parlamentari però prevedono che anche questo "piano B" sarà destinato a fallire e il governo avrebbe così pronto già un decreto ad hoc. Renzi e Delrio salvano così i portuali dei due scali del Sud, «ma ignorano che anche a Genova c' è un' emergenza» attacca Tirreno Bianchi, console della compagnia Pietro Chiesa. «L' ex presidente del porto Luigi Merlo non ha risolto il problema del lavoro sulle nostre banchine e Genova adesso è esclusa anche dal percorso che il governo ha messo in piedi». Le compagnie dello scalo del capoluogo cercano da tempo una soluzione per evitare il collasso, «ma questo governo ci ignora. Non c' è differenza tra noi e Gioia Tauro, forse il ministro è stato consigliato male e allora cambi consiglieri...», dice Bianchi riferendosi a Merlo, ora super consulente di Delrio e prossimo coordinatore del tavolo di tutte le autorità portuali italiane. «C' è un "genovese" vicino al ministro che sembra ignorare i nostri problemi - attacca ancora Bianchi - Così però rischiamo che si affrontino i diversi pezzetti di un' emergenza lavoro sulle banchine che è invece di carattere nazionale. E poi non si può entrare sulla legge 84/94 a gamba tesa, con un decreto ad hoc: o si fa una riforma complessiva del lavoro, o viene il sospetto che ci sia un motivo elettorale dietro la solerzia dimostrata nei due soli casi specifici, Taranto e Gioia Tauro». Anche la Culmv sta monitorando la situazione, perché il progetto del grande pool ligure dei lavoratori portuali degli scali di Genova e Savona, necessita di una sponda romana che non c' è stata.

«Io non mi schiero contro i lavoratori - spiega il console della Compagnia Antonio Benvenuti - però rilevo che quando c' è la volontà di intervenire, il governo la fa anche velocemente. Bene per i lavoratori di Gioia Tauro e Taranto, ma andrebbero affrontate tutte le emergenze». Il ragionamento di Benvenuti è che ai genovesi Roma nega, ma con gli altri porti è invece più indulgente: «A noi dicono che è impossibile, da altre parti invece lo fanno.

Per la Pietro Chiesa c' è evidentemente un' emergenza, se però hanno trovato una soluzione in deroga per Gioia Tauro e Taranto, adesso la devono trovare anche per Genova. L' unica strada che vedo è quella dell' accorpamento tra Culmv e carbuné - spiega il console - anche se per ora sembra sbarrata da una rigidità che non è stata dimostrata da altre parti». E il tempo per trovare una solu zione non è poi molto: «Abbiamo fretta, dobbiamo agire subito», spiega Benvenuti.

Nei prossimi giorni la Culmv incontrerà sia il prossimo presidente del porto Paolo Signorini, sia il governatore ligure Giovanni Toti.

GIOVANNI TOTI

D'AGOSTINO INSIGNITO DEL PREMIO "IL LOGISTICO DELL'ANNO" 2016

MILANO – Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale è stato insignito del premio "Il logistico dell'anno", per "l'impegno profuso nel consolidamento del sistema logistico italiano e per l'importante ruolo svolto nella crescita e nello sviluppo del porto di Trieste".
Si tratta di uno dei più prestigiosi riconoscimenti del settore in Italia, fondato e organizzato annualmente da Assologistica, in collaborazione con la rivista Euromerci e l'associazione Assologistica Cultura&Formazione, con cui si evidenziano pubblicamente società e manager della logistica delle merci che hanno portato avanti progetti innovativi in vari ambiti aziendali.
La cerimonia di consegna dei premi, giunta ormai alla sua XII° edizione, ha avuto luogo ieri presso Palazzo Turati, sede della Camera di Commercio di Milano.E' la seconda volta che D'Agostino ritira il premio di Assologistica. Precedentemente, nel 2010, aveva ricevuto infatti, la menzione alla carriera.
"Sono molto orgoglioso di aver ricevuto nuovamente un riconoscimento così importante. Quello di quest'anno, è un premio al lavoro svolto da un'ampia squadra composta dai dipendenti, lavoratori del porto, operatori ed aziende. Tutti assieme ci stiamo impegnando per far crescere il porto di Trieste", ha commentato il presidente dell'Authority a margine della cerimonia.

Il Piccolo

Presidente dell' Authority premiato a Milano A D' Agostino il titolo di "logistico dell' anno"

Zeno D' Agostino (foto), presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale è stato insignito del premio "Il logistico dell' anno". Ne dà notizia una nota della stessa Ap. La...

Zeno D' Agostino (foto), presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale è stato insignito del premio "Il logistico dell' anno". Ne dà notizia una nota della stessa Ap. La motivazione parla di «impegno profuso nel consolidamento del sistema logistico italiano e per l' importante ruolo svolto nella crescita e nello sviluppo del porto di Trieste». Il riconoscimento è stato creato da Assologistica in collaborazione con la rivista "Euromerci" e con l' associazione "Assologistica Cultura&Formazione". La cerimonia di consegna dei premi, giunta ormai alla sua XII° edizione, ha avuto luogo a Palazzo Turati, sede della Camera di Commercio di Milano. È la seconda volta che D' Agostino ritira il premio di Assologistica. Precedentemente, nel 2010, aveva ricevuto infatti, la menzione alla carriera. «Quello di quest' anno, è un premio al lavoro svolto da un' ampia squadra composta dai dipendenti, lavoratori del porto, operatori ed aziende», ha commentato a margine della cerimonia.

L'Informatore Navale

D'AGOSTINO INSIGNITO DEL PREMIO "IL LOGISTICO DELL'ANNO" 2016

IERI A MILANO, PRESSO PALAZZO TURATI, LA CERIMONIA. "QUESTO RICONOSCIMENTO VA ALL'INTERA COMUNITA' PORTUALE. TUTTI ASSIEME STIAMO LAVORANDO PER FAR CRESCERE IL PORTO DI TRIESTE"

Trieste, 26 novembre 2016 – Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale è stato insignito del premio "Il logistico dell'anno", per "*l'impegno profuso nel consolidamento del sistema logistico italiano e per l'importante ruolo svolto nella crescita e nello sviluppo del porto di Trieste*".

Si tratta di uno dei più prestigiosi riconoscimenti del settore in Italia, fondato e organizzato annualmente da Assologistica, in collaborazione con la rivista Euromerci e l'associazione Assologistica Cultura&Formazione, con cui si evidenziano pubblicamente società e manager della logistica delle merci che hanno portato avanti progetti innovativi in vari ambiti aziendali.

La cerimonia di consegna dei premi, giunta ormai alla sua XII° edizione, ha avuto luogo ieri presso Palazzo Turati, sede della Camera di Commercio di Milano.

E' la seconda volta che D'Agostino ritira il premio di Assologistica. Precedentemente, nel 2010, aveva ricevuto infatti, la menzione alla carriera. "*Sono molto orgoglioso di aver ricevuto nuovamente un riconoscimento così importante. Quello di quest'anno, è un premio al lavoro svolto da un'ampia squadra composta dai dipendenti, lavoratori del porto, operatori ed aziende. Tutti assieme ci stiamo impegnando per far crescere il porto di Trieste*", ha commentato il presidente dell'Authority a margine della cerimonia.

Corriere Marittimo

D'Agostino premiato logistico dell'anno

Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale è stato insignito del premio "Il logistico dell'anno", per "l'impegno profuso nel consolidamento del sistema logistico italiano e per l'importante ruolo svolto nella crescita e nello sviluppo del porto di Trieste".

Si tratta di uno dei più prestigiosi riconoscimenti del settore in Italia, fondato e organizzato annualmente da Assologistica, in collaborazione con la rivista Euromerci e l'associazione Assologistica Cultura&Formazione, con cui si evidenziano pubblicamente società e manager della logistica delle merci che hanno portato avanti progetti innovativi in vari ambiti aziendali.

La cerimonia di consegna dei premi, giunta ormai alla sua XII° edizione, si è svolta presso Palazzo Turati, sede della Camera di Commercio di Milano.

E' la seconda volta che D'Agostino ritira il premio di Assologistica. Precedentemente, nel 2010, aveva ricevuto infatti, la menzione alla carriera. "Sono molto orgoglioso di aver ricevutonuovamente un riconoscimento così importante. Quello di quest'anno, è un premio al lavoro svolto da un'ampia squadra composta dai dipendenti, lavoratori del porto, operatori ed aziende. Tutti assieme ci stiamo impegnando per far crescere il porto di Trieste", ha commentato il presidente dell'Authority a margine della cerimonia.

Logistica: a D'Agostino il premio "logistico dell'anno"

"Riconoscimento all'intera comunità portuale di Trieste"

(ANSA) - TRIESTE, 26 NOV - Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale è stato insignito del premio "Il logistico dell'anno", per "l'impegno profuso nel consolidamento del sistema logistico italiano e per l'importante ruolo svolto nella crescita e nello sviluppo del porto di Trieste".

Si tratta di uno dei più prestigiosi riconoscimenti del settore in Italia, fondato e organizzato annualmente da Assologistica, in collaborazione con la rivista Euromerci e l'associazione Assologistica Cultura&Formazione, con cui si evidenziano pubblicamente società e manager della logistica delle merci che hanno portato avanti progetti innovativi in vari ambiti aziendali.

La cerimonia di consegna del premio, giunto alla 12.ma edizione, si è svolta a Palazzo Turati, sede della Camera di Commercio di Milano. E' la seconda volta che D'Agostino ritira il premio di Assologistica. Precedentemente, nel 2010, aveva ricevuto infatti, la menzione alla carriera.

"Sono molto orgoglioso di aver ricevuto nuovamente un riconoscimento così importante - ha detto D'Agostino - Quello di quest'anno, è un premio al lavoro svolto da un'ampia squadra composta dai dipendenti, lavoratori del porto, operatori ed aziende. Tutti assieme ci stiamo impegnando per far crescere il porto di Trieste".

Propeller Club: a Trieste la nuova Via della Seta. Zerbini, imprese facciano presto. Quella degli investimenti cinesi è una realtà

(FERPRESS) – Trieste, 24 NOV – "La nuova Silk Road promuove l'integrazione dei mercati e la distribuzione delle risorse. Si metteranno in moto opportunità, aumenti delle aree di investimento, la cooperazione tra industrie: Trieste è nella posizione geografica ideale per promuovere una logistica di livello europeo, anche grazie al suo Punto Franco".

L'invito del presidente del Propeller Milano, Riccardo Fuochi è arrivato ieri durante l'incontro Hong Kong ed il Porto di Trieste sulla "Via della seta del XXI secolo" tenutosi al Porto Vecchio di Trieste e organizzato dal Club locale in collaborazione con l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale.

E proprio in questa direzione si sta muovendo l'attuale governance dell'Asp con il neopresidente Zeno D'Agostino, deciso a puntare sul regime fiscale agevolato per sviluppare la manifattura ed ulteriori traffici, ma anche su altre peculiarità dello scalo.

"Abbiamo lavorato intensamente sui collegamenti ferroviari. Oggi possiamo fare questo genere di convegni – ha detto D'Agostino – perché, prima del marketing, abbiamo fatto logistica. Il vero asset di Trieste è il network intermodale: quest'anno saremo il primo porto d'Italia per numero di treni".

Introducendo l'incontro, il presidente del Propeller Club di Trieste, Fabrizio Zerbini, aveva sottolineato l'importanza della collaborazione tra Italia e Cina e ricordato come, di recente, l'ambasciatore cinese in Italia Li Ruiyu, abbia espressamente citato il Porto di Trieste lungo la nuova Via della seta. Zerbini, però, ha anche sollecitato le imprese a fare presto perché quella degli investimenti cinesi è una realtà "... già presente, non futuro. Nei Balcani alcune infrastrutture sono già state acquistate, altre stanno per essere costruite o ammodernate. Ma, a livello internazionale, decine e decine di miliardi di investimenti sono previsti nei prossimi 10 anni".

"E' naturale che questa serie di opportunità non possono essere lasciate cadere dalla logistica italiana, all'interno della quale – ha aggiunto Zerbini – Trieste può giocare un proprio, importante ruolo. Un ruolo che, con tutta evidenza, si fonda sul Porto e sulle sue caratteristiche, dai fondali naturali ai collegamenti naturali, uniche nell'Adriatico".

L'incontro, aperto dai saluti del sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, e dal presidente di Confindustria Venezia Giulia, Sergio Razeto, ha visto susseguirsi gli interventi di Alice Choi, Deputy Representative Hong Kong Economic and Trade Office, Gianluca Mirante, direttore Italia di Hong Kong Trade Development Coucil (HKTDC) e, in video, di Stefano De Paoli, rappresentante in Italia di InvestHongKong.

Le relazioni, oltre a spiegare le linee di intervento per la "One road one belt" – una delle denominazioni per la Nuova Via della seta – hanno illustrato i vantaggi per le imprese che decidessero di investire o comunque fare business a Hong Kong.

L'isola cinese, ma di fatto al di fuori della Cina, vuole infatti giocare fino in fondo il suo ruolo di connettore tra l'Europa ed il gigante asiatico.

Porti: D'Agostino (Adsp), Trieste hub d'Europa per nuova Via della Seta. Capacità 20mila treni

(FERPRESS) – Trieste, 24 NOV – Trieste è pronta per diventare l'hub dell'Europa sul percorso della nuova via della seta che collegherà il vecchio continente con la Cina e l'Asia. E' quanto ha affermato Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale Adriatico Orientale, intervenendo ad un convegno dedicato a "Hong Kong e porto di Trieste sulla Via della Seta del XXI secolo", che si è svolto nel capoluogo giuliano.

D'Agostino ha spiegato di puntare a stringere accordi con i cinesi capaci di apportare benefici ad entrambi i contraenti, per legare così indissolubilmente le prospettive strategiche di espansione dei traffici dalle due parti. Ha poi sottolineato quali sono le potenzialità di sviluppo soprattutto del traffico ferroviario del porto di Trieste, in cima all'elenco dei porti cui guarda anche il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio proprio per sviluppare l'intermodalità e il trasporto merci.

Il presidente appena nominato della nuova Adsp , ha spiegato che il porto giuliano ha una capacità attuale di 11 mila treni l'anno, anche se attualmente ne circolano 7.400. Sono previsti, però, massicci investimenti, che vedranno la partecipazione anche dei privati. Con la ristrutturazione, curata da RFI, della stazione di Campo Marzio, altri interventi e dopo l'approvazione del nuovo Piano regolatore, la capacità del porto triestino salirà a 20 mila treni/anno.

D'Agostino ha ricordato quali sono le caratteristiche che rendono particolarmente attrattivo lo scalo giuliano: la profondità dei fondali, una logistica intermodale particolarmente efficiente e la caratteristica di essere un porto franco. Il tutto inserito in una collocazione geografica che ne fa il naturale punto di approdo delle merci nell'Adriatico per la destinazione verso i mercati del Centro d'Europa e dell'Europa dell'Est, recuperando il ruolo storico che Trieste ha già avuto nel passato.

I lavori per la nuova stazione di Campo Marzio saranno completati nell'arco di tre anni. Il convegno ha visto la partecipazione non solo dei rappresentanti in Italia del porto di Hong Kong, ma anche dei presidenti dei Propeller Club del porto di Trieste Fabrizio Zerbini e del porto di Milano Riccardo Fuochi, da sempre collegati per promuovere lo sviluppo dei traffici portuali e intermodali.

Trieste e la via della seta

TRIESTE – Mercoledì scorso presso il Magazzino 26 del Porto Vecchio di Trieste, si è svolto il convegno: Hong Kong ed il porto di Trieste sulla via della seta del XXI secolo. L'evento organizzato dall'AdSP del Mare Adriatico Orientale e dal Propeller Club di Trieste, ha analizzato uno degli aspetti legati alla "Via della seta del XXI secolo": il ruolo di Hong Kong per le piccole e medie imprese italiane nel collegare la Cina all'Alto Adriatico e quindi all'Europa continentale. L'incontro ha avuto come relatori: Zeno D'Agostino, presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale; Fabrizio Zerbini, presidente del Propeller Club di Trieste; Riccardo Fuochi, presidente Propeller Club Port of Milan; Alice Choi, deputy representative Hong Kong Economic and Trade Office; Gianluca Mirante, direttore Italia, Hong Kong Trade Development Council (HKTDC); Stefano De Paoli, Invest Promotion Executive Italy, Invest Hong Kong.

Trieste pronta per diventare l'hub dell'Europa: le riflessioni di Brunello Zanitti Giuliano

(FERPRESS) – Trieste, 24 NOV – Riceviamo e pubblichiamo un commento di Brunello Zanitti Giuliano in merito all'articolo Porti: D'Agostino Trieste hub d'Europa per nuova Via della Seta:

La Portualità della Regione F.V.G. ed il Presidente dell'Autorità del Sistema Portuale dell'Adriatico Orientale Zeno D'Agostino seguono con molta attenzione/ambizione quelli che potrebbero essere i possibili sviluppi "della Nuova Via Della Seta" per poter rilanciare le nostre economie, ed ovviamente vorrebbero essere in grado di offrire servizi e infrastrutture adeguate per poter incrementare gli scambi commerciali e le relazioni tra Cina e Europa, ed in questo scenario il Porto di Trieste potrebbe avere nuove grandi opportunità per gestire la Logistica di Porto e Retroporto, opportunità che potrebbero chiaramente essere sfruttate anche dalle P.M.I. e quindi generare un notevole valore aggiunto con l'eventuale lavorazione/trasformazione delle merci in transito.

Il Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio afferma chiaro e tondo che i Porti Hub in Italia sono solo due, Genova in testa al Tirreno e Trieste guida per il mare Adriatico, ma purtroppo le sole affermazioni non bastano per fare di uno Scalo un vero Hub Logistico Portuale, in quanto se volgiamo lo sguardo verso i Porti del Nord Europa ai quali noi vorremmo sottrarre delle significative quote ti traffico, ci rendiamo facilmente conto che il confronto sia impari e chiaramente per noi molto deludente, in quanto l'Alto Adriatico purtroppo in fatto d'infrastrutture non è certamente ancora in grado di svolgere questo pur sperato ambito ruolo, se si considera che attualmente i suoi collegamenti ferroviari (linea bassa) fra Trieste e le Reti Internazionali merci/passeggeri possono contare soltanto su un vetusto tracciato composto da due binari peraltro percorribile a velocità moderata, e molti elementi dell'architettura delle infrastrutture Portuali dello Scalo Triestino i cui esempi eclatanti (escluso il Molo VII) sono sia le ormai semi inutilizzate le Vasche di Riva VI° e VII° comprese tra il Molo V° e VII° o i Magazzini multipiano che risalgono in buona parte a quasi un secolo fa per soddisfare quelle che erano le diverse esigenze di quel tempo, tutte opere che stanno purtroppo scontando il pluridecennale immobilismo infrastrutturale a cui dobbiamo quella patina museale che avvolge ancora una significativa parte dei nostri sbocchi al mare.

Penso che in merito a quella che potrebbero essere le opulente opportunità che la menzionata "nuova via della seta" sarebbe certamente in grado di offrire, non credo sia il caso di farsi molte illusioni se nell'Alto Adriatico non sapremo pianificate e realizzare "nuove opere portuali e collegamenti ferroviari" opere che per caratteristiche e dimensioni ci dovrebbero consentire di potenziare significatamente le nostre capacità operative, per poter affrontare ad armi pari e senza patemi sia i nostri super infrastrutturati antagonisti vicini e lontani che le difficili sfide della Portualità del terzo millennio, poiché nelle vicende economiche purtroppo per noi gli esempi mitologici non funzionano in quanto nella cruda realtà le sfide tra il piccolo e povero Davide ed il grande e potente Golia si concludono quasi sempre con Golia indiscusso vincitore.

D'Agostino: «Trieste salirà a 20 mila treni l'anno»

Trieste - Oggi il porto ha una capacità di 11 mila treni l'anno ma ne circolano 7.400.

Trieste - «Siamo pronti per accogliere merci cinesi purchè gli accordi siano stretti con strategia win-win, in cui entrambi le parti hanno benefici». Così il presidente di Adsp Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, al convegno «Hong Kong e il Porto di Trieste sulla "Via della seta del XXI secolo" in Porto Vecchio. **D'Agostino ha detto che il porto di Trieste «ha una capacità attuale di 11 mila treni l'anno» ma che ne circolano 7.400. Grazie alla ristrutturazione della Stazione di Campo Marzio e altri piccoli interventi e dopo l'approvazione recente del Piano regolatore, «salirà a 20 mila treni l'anno».** Entro tre anni Campo Marzio sarà messo in grado di operare, «nuovi investimenti a mare verranno fatti dai privati» a breve, dunque lo scalo è pronto per entrare nel progetto «One belt one road».

D'Agostino immagina «un incontro tra un Paese che ha grande potenza industriale e finanziaria e uno che possiede il know-how, in settori strategici e di punta, come in generale la cultura produttiva italiana». D'Agostino ha ribadito che lo scalo ha tre caratteristiche attrattive: fondali profondi, intermodalità efficiente, porto franco. Gianluca Mirante, direttore Italia di Hong Kong Trade Development Council (nella Penisola dal 1972), che si occupa di attivare buyers locali verso l'Occidente ma aiuta anche aziende occidentali a vendere i loro prodotti in Cina attraverso l'hub Hong Kong, gli spazi per il business ci sono ma occorre che le «piccole aziende italiane si aggreghino e facciano sistema».

Il made in Italy «ha un buon indice di penetrazione nel mercato». Da questo punto di vista, Trieste può essere un interessante scalo per gli operatori di Pechino. Ne sono convinti anche i presidenti dei Propeller Club Port of Trieste, Fabrizio Zerbini, e Port of Milan, Riccardo Fuochi. **«Trieste è l'unico porto italiano con traffici internazionali che viaggiano su ferrovia con grande risultato anche ambientale e uno dei pochi che può accogliere qualunque tipo di nave grazie ai fondali di 18 metri», sottolinea Zerbini.** Fuochi ha segnalato che Pechino «è impegnata in una fase di cambiamento, non è più trainata da export con mano d'opera a basso costo ma dai consumi interni». Dovrà «trovare uno sbocco per la sovraproduzione, dunque, che è la Silk Road, proseguimento del Go West di Deng Xiaoping». Trieste potrebbe intercettare questa esigenza e divenire hub per l'Europa.

Onorato: crociere, Trieste crescerà ma soprattutto come scalo di transito

L'INTERVISTA

MONFALCONE

«Penso che Trieste sia destinata a crescere come porto crocieristico, ma soprattutto come scalo di transito. Da sola fatica a reggere tanti mercati, perchè quei 150 chilometri in più rispetto a Venezia si fanno sentire. E si fanno sentire non solo per la clientela europeo-occidentale, come quella francese o quella spagnola, ma anche per quella nazionale».

Un parere autorevole quello di Gianni Onorato, dal 2013 amministratore delegato - o meglio "chief executive officer" - di Msc Crociere, dopo una lunga stagione trascorsa in Costa Crociere, dove era stato direttore generale per nove anni a partire dal 2004. Laureato all'Orientale di Napoli in lingue e letterature straniere, specializzazioni conseguite alla Sda Bocconi e all'Insead di Fontainebleau, Onorato ha un trentennio abbondante di esperienza crocieristica sul curriculum. Ieri era a Monfalcone, insieme all'*executive chairman* Pierfrancesco Vago, per il varo tecnico di "Msc Seaside".

"Esordio" di Msc con Fincantieri. E'la prima volta che lavorate con il costruttore italiano. Primo bilancio?

Positivo. Il lavoro, fin qui realizzato nel sito di Monfalcone, è senz'altro soddisfacente: la nave è quella che abbiamo disegnato insieme, con le caratteristiche richieste. I tempi sono stati finora rispettati. I team dell'armatore e del cantiere hanno maturato un buon livello di collaborazione.

Quindi un rapporto che avrà un futuro?

Penso di sì, anche se è ancora presto per definirlo con certezza. Ritengo che anche per Fincantieri lavorare con Msc rappresenti un'esperienza interessante, in quanto le ha consentito di ampliare il ventaglio di interlocutori armatoriali. In precedenza aveva prodotto quasi esclusivamente per Carnival.

D'altronde Msc ha lavorato con il cantiere francese di Saint Nazaire.

Ma Fincantieri non aveva posti disponibili per accettare altre commesse.

E se Fincantieri dovesse comprare Saint Nazaire?

Ognuno fa il suo mestiere.

Il 2016 sta finendo. Una valutazione dell'annata?

Incoraggiante. Migliore dell'esercizio precedente, perchè l'aumento dei prezzi ha permesso di incrementare sia i ricavi che i margini. Ma spero che il 2017 andrà ancora meglio, perchè metteremo in linea nuove navi che rafforzeranno la nostra offerta.

Perchè Msc Crociere è una compagnia con un "campionario" ormai globale.

Sì, noi operariamo su tutti i principali mercati del settore, abbiamo fatto la scelta di non essere "mono-mercato". L'approccio "globale" è più costoso dal punto di vista dell'impegno finanziario, ma più redditizio dal punto di vista commerciale perchè apre maggiori prospettive nel rapporto con la clientela.

Avete priorità espansive?

Le aree più importanti per il settore crocieristico sono tre: l'America settentrionale, l'Europa, l'Asia con particolare attenzione al mercato cinese. Sulle rotte fortemente presidiate come quelle nord-americane ci accontentiamo di occupare un segmento di mercato. Credo ci sia ancora un interessante spazio di crescita in Europa, sia in quella mediterranea che in quella settentrionale. La Russia e l'Est in generale definiscono un'area con sensibili margini di miglioramento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gianni Onorato, amministratore delegato di Msc

NAVI A TRIESTE

	IN ARRIVO	
ALEXANDRA RICKMERS	DA RAVENNA A MOLO VII	**ore 6.00**
BF CATANIA	DA ANCONA A MOLO VII	**ore 6.00**
UND BIRLIK	DA MERSIN A ORM. 31 B S	**ore 7.00**
COSTA DELIZIOSA	DA DUBROVN K A ORM. 29	**ore 7.00**
AMBER II	DA ISTANBUL A ORM. 14	**ore 8.00**
UN KARADENIZ	DA ISTANBUL A ORM. 31	**ore 10.00**
MARJA	DA VENEZIA A MOLO VII	**ore 12.00**
AEGEAN FAITH	DA BEJAIA A RADA	**ore 13.00**
MARETA	DA ASHKELON A RADA	**ore 22.00**
	IN PARTENZA	
LAURIUM	DA ORM. 39 PER LAURIUM	**ore 5.00**
REECON WOLF	DA MOLO VII PER VENEZIA	**ore 6.00**
MSC LEA	DA MOLO V I PER RAVENNA	**ore 8.00**
AEGEAN DIGNITY	DA RADA PER PIREO	**ore 12.00**
PIONEER	DA RADA	**ore 16.00**
NISSOS PAROS	DA RADA PER PIREO	**ore 20.00**
UND BIRLIK	DA ORM. 31 BIS PER MERSIN	**ore 20.00**
COSTA DELIZIOSA	DA ORM. 29 PER BARI	**ore 20.00**
UN KARADENIZ	DA ORM. 31 PER ISTANBUL	**ore 21.00**
ALEXANDRA RICKMERS	DA MOLO VII PER VENEZIA	**ore 23.00**
	MOVIMENTI	
ZAGARA	DA RADA A SIOT I	**ore 22.00**

Il Gazzettino VeneziaMestre

Porto, l'eredità del dopo-Costa

I progetti e i problemi in campo per il nuovo presidente che sarà nominato a giorni dal Governo

Ellsio Trevisan

MESTRE

L'Autorità portuale di Venezia sta progettando di proseguire fino alla Marittima il sentiero luminoso realizzato lungo il canale dei Petroli, attraverso il canale Vittorio Emanuele. Questo perché le navi da crociera, che non transiteranno più per il bacino di San Marco, congestionano il traffico tra Malamocco e Marghera, quindi bisogna assicurare che il porto sia funzionante sempre, anche quando c'è nebbia, per recuperare con i tempi quel che si perde in congestione.

È solo uno dei progetti nel cassetto che il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico settentrionale (Venezia e Chioggia) si troverà in eredità da una delle presidenze più attive degli ultimi decenni. Un bene, indubbiamente, ma potrebbe essere anche un peso per il successore di Paolo Costa. E siccome dal momento in cui domattina il premier Matteo Renzi firmerà il patto per Venezia col sindaco Luigi Brugnaro, ogni giorno sarà buono per la nomina, vale la pena analizzare di cos'è fatta questa eredità.

Tutte le azioni e gli investimenti intrapresi hanno avuto alla base tre obiettivi: l'incremento del traffico, la riduzione dei costi e l'aumento della sicurezza che significa sicurezza della navigazione e tutela dell'ambiente lagunare. Altra premessa è che quasi tutto quel che Costa ha messo in piedi, piaccia o meno, è già progettato e incanalato in precisi accordi amministrativi con istituzioni locali e soprattutto con Roma. Progetti per centinaia di milioni di euro, molti già investiti, senza contare il porto offshore che da solo vale due miliardi.

L'escavo dei canali portuali, il sentiero luminoso, il cold ironing per il rifornimento elettrico delle navi in banchina evitando così che accendano i motori ed emettano fumi, i nuovi raccordi ferroviari per dividere il traffico passeggeri da quello merci diminuendo così i tempi di spedizione e incrementando la competitività, il distretto logistico nell'area Montesyndial, gli studi sul canale Contorta Sant'Angelo, e via di seguito. Parte di questi sono di mantenimento e sviluppo del sistema attuale, altri disegnano un futuro completamente diverso ma spesso sono interconnessi: l'area per la logistica, ad esempio, è integrata nel progetto Offshore ma è anche indispensabile per liberare le aree periferiche di Marghera e dei comuni confinanti invase da depositi con migliaia di container.

È gigantismo fine a se stesso, come dice più di qualcuno, o un progetto per salvare una delle realtà economiche più importanti del territorio, con 13 mila e 500 occupati? Porti come Trieste e Ravenna, e i loro sostenitori politici e imprenditoriali, sostengono di poter essere alternativi a Venezia. Le merci da Trieste, però, ci mettono almeno due ore in più che da Venezia a raggiungere Torino, Genova o Brescia. Quindi per rendere Trieste davvero competitivo nel mercato europeo occorre creare nuovi collegamenti stradali e ferroviari. Ravenna è il porto dei grandi operatori del settore agroeconomico ma al famoso "triangolo del pollo", concentrato tra Emilia e Veneto (che tratta soia, mais, grano e farine per mangimi), Ravenna sta stretta, tant'è vero che grossi trader internazionali hanno aperto nuove basi proprio a Marghera. Se il porto di Venezia dovesse perdere terreno, dunque, andrebbe in crisi anche Ravenna. Un'altra delle iniziative di Paolo Costa, non a caso, è stata la costituzione del Napa, l'alleanza tra i porti dell'Alto Adriatico: Venezia, Trieste, Capodistria e Fiume; inizialmente doveva esserci anche Ravenna ma si è tolta, e gli altri preferiscono andare più per conto proprio che in squadra.

© riproduzione riservata

IN SCADENZA Paolo Costa (qui con Brugnaro) in attesa di successore

Porto di Venezia: Open Factory 2016 il 27 novembre

VENEZIA – Domenica prossima, 27 novembre in occasione di Open Factory il Porto di Venezia spalanca i cancelli della sua immensa factory, Porto Marghera, un grande polo industriale e logistico-portuale che è stato motore del Nordest e lo è ancora: 1.500 ettari di superficie, 13.500 occupati, oltre 1000 imprese, un patrimonio immobiliare che vale 6,4 miliardi di Euro.
La prossima domenica sarà quindi possibile visitare questa realtà ricca di fascino e di storia normalmente non accessibile, attraverso ben 4 itinerari: l'Autorità Portuale porterà i cittadini a bordo di una barca per un tour che partendo dal centro storico risalirà i canali portuali; Grandi Molini Italiani aprirà i vari reparti di uno dei più grandi gruppi molitori d'Europa; infine, la Raffineria Eni, primo esempio al mondo di riconversione di una raffineria convenzionale in bioraffineria, e Versalis (Eni), lo stabilimento chimico che punta su tecnologie e produzioni innovative, accompagneranno i visitatori alla scoperta dei propri stabilimenti.

Porto di Venezia: secondo uno studio l'EcoPorto San Leonardo è l'ipotesi migliore

VENEZIA – La migliore ipotesi per risolvere il problema dell'accesso delle navi da crociera a Venezia, secondo uno studio comparativo tra i progetti in essere fatto dai professori dello Iuav Carlo Magnani e Agostino Cappelli, é l'EcoPorto San Leonardo (prospettato in una ricerca del Corila del 2010, pubblicata nel 2012).
Il dato è emerso dall'analisi comparativa tra le cinque possibili soluzioni alternative con sufficiente livello di definizione prese in considerazione (Tresse Nuovo, Venis Cruise 2.0, Avamporto galleggiante alla bocca di porto di Lido e Nuovo porto passeggeri a Porto Marghera). Lo studio con questo metodologia è il primo in ordine di tempo effettuato dopo il decreto Clini-Passera ed è stato presentato in una conferenza stampa. "Abbiamo costruito – ha introdotto Magnani – una matrice di comparazione per dare un contributo alla discussione complessiva, mirando a far sì che la nostra analisi abbia un valore metodologico e di razionalità applicata".
A illustrare la metodologia applicata è stato Cappelli, che ha premesso come "il problema delle grandi navi a Venezia è di immagine e non di sicurezza ed è per noi una forzatura averlo inserito nel decreto Clini-Passera". "Ci ha molto preoccupato – ha sottolineato Cappelli – il fatto che il Ministero dell'Ambiente abbia valutato i progetti uno ad uno, senza analisi di confronto tra le alternative. Noi abbiamo scelto di applicare il metodo multicriteri, pur sapendo che non è compito delle Università, ma del decisore politico, definire delle procedure univoche. E sappiamo che, cambiando i pesi agli indicatori presi in considerazione, cambia anche il risultato.
Ma il San Leonardo è risultato il progetto migliore in tre dei quattro metodi presi in considerazione, con un risultato abbastanza stabile, perché bisognerebbe far cambiare i pesi in maniera rilevante per cambiare il risultato".
Agli ultimi posti dell'analisi comparativa svolta dai due docenti si sono classificati il Tresse Nuovo, per motivi chimico ambientali, e il progetto Venis Cruise 2.0, perché collocato nel punto di massima corrente e venti più forti.

Il Piccolo

Un ritorno senza caos per Costa Deliziosa

Porto di Venezia chiuso per nebbia come la settimana precedente. Stavolta nessun disagio sulle Rive

di Benedetta Moro

Costa Deliziosa torna inaspettatamente a Trieste ancora una volta, per lo stesso motivo della scorsa domenica: il porto di Venezia chiuso per nebbia. Ma questa volta la nave da crociera si è organizzata per bene e già sabato sera la Capitaneria di porto e Trieste Terminal passeggeri erano a conoscenza della venuta della Deliziosa, in arrivo da Dubrovnik e che ha attraccato alle 7. Dalla bianca unità sono sbarcati sia i passeggeri che avevano terminato il viaggio, e quindi sono srstati trasportati con i pullman a Venezia, sia quelli che invece dovevano continuare la propria crociera verso Bari.

Alle 13, poi, sono stati accolti a bordo i nuovi ospiti che iniziavano la crociera. Un movimento complessivo di 2500 turisti, che fino a ieri sera hanno potuto godere della città, visitandola senza la fretta della settimana precedente.

Domenica scorsa, infatti, si era verificata una situazione analoga, solo che Costa Crociere, avendo saputo all'improvviso che non avrebbe potuto sbarcare i propri passeggeri a Venezia, aveva dovuto dirottare la nave in tempi rapidi a Trieste, facendo convergere nel primo pomeriggio i passeggeri arrivati a destinazione e quelli che invece avrebbero dovuto imbarcarsi per iniziare la loro crociera.

Sulle Rive si era così creato un notevole subbuglio, con l'arrivo di numerosi pullman pronti ad accogliere i passeggeri da trasportare a Venezia.

In quella situazione di emergenza, davanti alla Stazione marittima, si era creata una situazione caotica, con molti passeggeri che protestavano contro il personale di Costa Crociere per la presunta inefficienza organizzativa.

Ieri mattina, invece, non è accaduto niente di tutto ciò. La centrale operativa della Polizia locale ha confermato la tranquillità delle operazioni, anche grazie all'area recintata creata per il transito dei passeggeri che dovevano scendere dalla nave diretti ai pullman e di quelli che viceversa dovevano imbarcarsi.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Passeggeri della Costa Deliziosa

Terzo Forum Shipping & Intermodal Transport

ANCONA – Pubblico delle grandi occasioni la scorsa settimana a Palazzo San Giorgio a Genova, dove si è tenuto il Terzo Forum Shipping & Intermodal Transport, organizzato da The MediTelegraph e IL SECOLO XIX con la partecipazione del Sole 24 ore. Oltre 600 le presenze dei rappresentanti di massimo livello del cluster portuale nazionale: Istituzioni, operatori logistici, spedizionieri e terminallisti si sono dati appuntamento per la discussione sulla nuova portualità italiana.
Nella sessione istituzionale, Rodolfo Giampieri, presidente designato Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, è stato invitato ad affrontare il tema assieme a Giovanni Toti, presidente Regione Liguria, Franco Mariani, vice-presidente Assoporti, Zeno D'Agostino, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Paolo Emilio Signorini, presidente designato Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, e Luigi Merlo, consigliere del Ministro dei Trasporti per la portualità e la logistica.

La Gazzetta Marittima

Con Federagenti in assemblea per un "Porto Italia"

Gian Enzo Duci

ROMA – Porto Italia e campioni della logistica. È su questi concetti che ruoterà l'assemblea di Federagenti che è convocata per giovedì prossimo 1° dicembre a Roma (presso Roma Eventi – Piazza Di Spagna) e che si occuperà quindi prioritariamente della logistica come asse portante del progetto industria 4.0.

A svilupparli sarà il presidente della Federazione, Gian Enzo Duci, che a margine del recente Forum dello shipping di Genova ha sottolineato come la brusca accelerazione in atto nella crisi del mercato container, così come i cambiamenti in atto nell'economia globale, rendano indispensabile e urgente per l'Italia un cambio di passo.

"La capacità di reazione dimostrata dal governo, in particolare attraverso il ministro per lo sviluppo economico, Carlo Calenda, nonché il responsabile del dicastero Trasporti, Graziano Delrio, al crack della compagnia coreana Hanjin – ha detto Duci – da un lato hanno fornito un segnale importante di "sensibilità" del paese a queste tematiche diventate emergenziali; dall'altro, hanno messo a nudo la fragilità del nostro sistema logistico e quindi anche portuale".

Mentre in altri paesi, come Olanda, Germania, Francia si sono affermate forti strutture nazionali in grado di "gestire le crisi", ma anche di imporre interessi nazionali sul mercato mondiale, l'Italia – ha aggiunto Duci – appare sovraesposta e priva di soggetti in grado di confrontarsi con i colossi mondiali e imporre scelte di interesse per il nostro paese".

Di qui la necessità di ripensare a un grande "Porto Italia" come soggetto all'interno del quale possano svilupparsi rapidamente players nazionali in grado anche di convertire in positività e opportunità gli stress che attraversano il mercato mondiale.

Il Secolo XIX

Darsena nautica

Verso una mini -proroga a favore di Ucina

GENOVA. La concessione della Darsena nautica della Foce, in scadenza il 31 dicembre 2016, dovrebbe essere prolungata di sei mesi - al massimo un anno - dal comitato portuale di Palazzo San Giorgio a favore di Ucina.

Il Secolo XIX

«Porto di Genova, 340 milioni di investimenti bloccati»

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Non sono spiccioli, per la precisione 340 milioni di euro. Soldi, parecchi, che operatori privati vorrebbero investire nel porto di Genova ma al momento non possono.

«Di chi è la colpa? Sicuramente di una inspiegabile lentezza burocratica», denuncia Marco Conforti, presidente di Assiterminal, ieri a Livorno per un convegno sulla riforma portuale. «I fondi ci sono - aggiunge Conforti - e riguardano interventi su tre differenti terminal container genovesi: Sech, Spinelli e San Giorgio, tutte aree che stanno ancora aspettando di ottenere l'estensione delle concessioni». L'Autorità portuale di Genova ha sempre allontanato una propria responsabilità sulla vicenda, visto che il collegio dei revisori dei conti di Palazzo San Giorgio, lo scorso settembre, ha bocciato il rinnovo ai terminalisti - nonostante il parere favorevole del comitato portuale - e il dossier è stato inviato al ministero dei Trasporti, a quello delle Finanze, a Palazzo Chigi, all'Anac e alla Corte dei Conti. C'è di più: secondo Assiterminal i privati stanno investendo più di un miliardo di euro nei terminal container che vanno da Livorno a Savona, ma il caso dei fondi bloccati riguarda unicamente il capoluogo ligure, dove solamente Psa Voltri Pra' e Bettolo hanno dato il via libera a nuove opere per altrettanti 340 milioni di euro.

Sempre ieri, a Livorno, durante il convegno "Porti, 25 anni fa la rivoluzione", al quale hanno partecipato anche Roberto D'Alessandro, presidente di Palazzo San Giorgio negli anni '90, Nereo Marcucci, numero uno di Confetra, Roberto Alberti di Fedespedi e Pasqualino Monti di Assoporti, una parte degli industriali toscani ha espresso forte perplessità sull'accorpamento tra le Authority della Spezia e Marina di Carrara. Un provvedimento che Alberto Ricci, presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara, ha definito «un abominio». «Non riesco a comprendere questa decisione prevista dalla nuova riforma del sistema portuale - spiega Ricci - dal momento che la scelta va contro ogni senso logico: Marina di Carrara sarebbe dovuta restare assieme agli scali toscani». Ma forti perplessità sono state espresse pure sul congelamento gestionale del porto di Livorno, in attesa ancora di una indicazione certa sul nome del suo presidente. «Questa situazione di incertezza non ci aiuta - chiude il numero uno di Confindustria nella città toscana - dal momento che il porto non può restare fermo. Auspichiamo che il ministro Delrio scelga il prima possibile. E che venga nominato un presidente. Pasqualino Monti? Potrebbe essere la persona giusta.

VIA LIBERA NEL BILANCIO

Authority, sì ai fondi per il Blue Print e la Torre Piloti

L'Autorità Portuale di Genova si avvia a chiudere il suo ultimo bilancio prima dell'unificazione con Savona, dando il via libera ai finanziamenti che dal prossimo anno cambieranno il volto al porto di Genova: torre piloti, ribaltamento a mare di Fincantieri e Blue print. Ci saranno così nove milioni di euro per le progettazioni strategiche e 23,6 milioni di euro per le manutenzioni e le nuove opere.

I conti

Nel preventivo 2017 finanziate opere per 23 milioni, 9 milioni alle progettazioni strategiche

Autorità Portuale nell'ultimo bilancio fondi per Blue Print e nuova torre piloti

L'Autorità Portuale di Genova si avvia a chiudere il suo ultimo bilancio prima della trasformazione in 'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale' (con i porti di Savona e Vado), dando il via libera ai finanziamenti che dal prossimo anno cambieranno il volto al porto di Genova: torre piloti, ribaltamento a mare di Fincantieri e Blue print. Ci saranno così nove milioni di euro per le progettazioni strategiche e 23,6 milioni di euro per le manutenzioni e le nuove opere. Sono stati confermati inoltre tutti gli impegni sui cantieri in corso, con 149 milioni di euro vincolati, e sul dialogo con la città, a cominciare dal 'BluePrint'.

Per quanto riguarda il preconsuntivo 2016, l'Autorità chiuderà con un avanzo di amministrazione di 195 milioni di euro, di cui 149 milioni vincolati per opere e 11,5 milioni impegnati in opere e manutenzioni. L'avanzo di gestione ammonta quindi a 34,5 milioni di euro. Il risparmio di spesa corrente per il funzionamento dell'ente, rispetto al preventivo, è invece di 16,8 milioni di euro. Sul fronte delle entrate tributarie si registra un calo di 2,3 milioni dovuto alla contrazione del traffico di rinfuse liquide. Da registrare la mancata attribuzione del gettito Iva per gli anni 2013, 2014 e 2015, a fronte di previsioni iniziali di 12 milioni annui e in presenza di 3,2 miliardi di euro di Iva prodotti dal Porto di Genova su 12,5 miliardi prodotti nel complesso dai porti italiani.

Per quanto concerne il preventivo 2017, invece, l'Autorità annuncia che l'avanzo presunto a fine anno è di 169 milioni di euro, di cui 133 milioni di euro vincolati per opere. Le entrate previste sono stimate in 45 milioni di euro per il gettito tributario e 28 milioni di euro per canoni. È calcolata una uscita corrente superiore al 2016 per 13 milioni di euro dovuta all'aumento del costo del lavoro, a maggiori spese di vigilanza e security, a spese di funzionamento compresse nell'anno in corso, a previsioni di spesa per contenziosi. La previsione di investimento in conto capitale ammonta infine a 23,6 milioni, mentre 9 milioni saranno destinati a progettazione.

In merito alla progettazione, la no-

ta dell'Autorità portuale informa che 9 milioni di euro saranno destinati alla progettazione. Di questi, la maggior parte è stata assegnata alla progettazione esecutiva per l'ampliamento dell'imboccatura di ponente del bacino di Sampierdarena, per la realizzazione della nuova Torre Piloti all'ingresso levante del Porto e per il cosiddetto "ribaltamento a mare" delle aree Fincantieri. Il lavoro all'imboccatura di ponente di Sampierdarena, fondamentale per consentire l'ingresso e l'uscita delle navi, soprattutto in previsione dell'avvio operativo di Calata Bettolo, è da considerarsi come "prima fase" della nuova diga. L'intero 2017, conclude l'Autorità, sarà destinato alla fase di progettazione, i primi nuovi cantieri potranno quindi essere avviati nel 2018.

Rispetto alle nuove opere, per il 2017 sono stanziati 23,6 milioni di euro. Per opere e lavori sono da segnalare i 12 milioni di euro per l'elettrificazione delle banchine del terminal Vte, i 2,2 milioni previsti per le nuove passerelle d'imbarco passeggeri su Ponto Doria, gli 1,5 milioni per opere a verde del Canale di Calma di Pra' e gli 0,6 milioni per lavori propedeutiche alla realizzazione del secondo binario di Voltri. Le manutenzioni ammonteranno a 6,3 milioni di euro, di cui 2 per viabilità e fabbricati, 1,3 milioni per le opere marittime, 1 milione per la rete ferroviaria, 1,5 per gli impianti.

Calo delle entrate tributarie di 2,3 milioni di euro per la diminuzione dei traffici delle rinfuse liquide

I NUMERI

1

195 MILIONI
L'avanzo di amministrazione con il quale si chiuderà il bilancio 2016, di questi 149 milioni sono vincolati per opere e 11,5 impegnati in opere e manutenzioni

2

3,2 MILIARDI
E' il gettito iva prodotto dal porto di Genova su 12,5 miliardi prodotti nel complesso dei porti italiani, ma da Roma è mancata anche l'attribuzione dei 12 milioni di euro previsti

3

23,6 MILIONI
La previsione per le nuove opere nel 2017, di questi ci sono 12 milioni di euro per l'elettrificazione delle banchine del terminal Vte e 2,2 milioni per le nuove passerelle d'imbarco

Il Secolo XIX

IL PROGETTO

Nuova Torre Piloti Tursi: «Lo spazio per il Nautico non va ridotto»

APPRODA in consiglio comunale il progetto della Torre Piloti firmato dall' architetto Renzo Piano. Martedì prossimo l' assemblea della sala rossa sarà chiamata a pronunciarsi sul progetto che richiede una modifica del piano urbanistico comunale. E, salvo colpi di scena, dal consiglio arriverà il via libera alla variazione del Puc a due condizioni: che sia garantita l' accessibilità pubblica all' area della Nuova Darsena e alla passeggiata pedonale (prevista dal progetto del Blueprint dello stesso Renzo Piano per il fronte mare di levante), e che si lasci più spazio acqueo possibile a disposizione del Salone Nautico.
Quest' ultima richiesta deriva dal fatto che nell' area della Nuova Darsena è previsto l' ormeggio di cinque pilotine, ma secondo il Comune «lo spazio acqueo dedicato all' approdo e manovra delle pilotine dovrà essere contenuto allo stretto necessario, al fine di garantire al Salone Nautico più spazio possibile».
Dall' Autorità portuale che deve farsi carico della realizzazione della Torre Piloti - sono arrivate comunque dichiarazioni di disponibilità ad accogliere le richieste di Tursi e quindi dovrebbe andare avanti l' iter per realizzare la nuova torre, per la quale si stima un costo di circa 14,5 milioni di euro.
Intanto, manca poco ormai anche al termine del concorso internazionale di idee bandito da Tursi per realizzare la prima parte del Blueprint. Il 15 dicembre scadrà, infatti, il termine per presentare proposte su come riqualificare l' area dell' ex quartiere fieristico (100 mila metri quadrati) di proprietà di Spim, società del Comune.
Secondo alcune anticipazioni delle settimane scorse, il concorso ha suscitato molto interesse anche fra progettisti e operatori stranieri. Ma per sapere quale sarà l' idea vincente bisognerà aspettare almeno gennaio.

Il Secolo XIX

RIFORMA DELRIO. IN TOSCANA CONFINDUSTRIA BOCCIA L' ACCORPAMENTO TRA MARINA DI CARRARA E LA SPEZIA «Porto di Genova, 340 milioni

di investimenti bloccati»

Conforti (Assiterminal): «Assurdo, è colpa della burocrazia»

GENOVA. Non sono spiccioli, per la precisione 340 milioni di euro. Soldi, parecchi, che operatori privati vorrebbero investire nel porto di Genova ma al momento non possono. «Di chi è la colpa? Sicuramente di una inspiegabile lentezza burocratica», denuncia Marco Conforti, presidente di Assiterminal, ieri a Livorno per un convegno sulla riforma portuale. «I fondi ci sono - aggiunge Conforti - e riguardano interventi su tre differenti terminal container genovesi: Sech, Spinelli e San Giorgio, tutte aree che stan no ancora aspettando di ottenere l' estensione delle concessioni». L' Autorità portuale di Genova ha sempre allontanato una propria responsabilità sulla vicenda, visto che il collegio dei revisori dei conti di Palazzo San Giorgio, lo scorso settembre, ha bocciato il rinnovo ai terminalisti - nonostante il parere favorevole del comitato portuale - e il dossier è stato inviato al ministero dei Trasporti, a quello delle Finanze, a Palazzo Chigi, all' Anac e alla Corte dei Conti. C' è di più: secondo Assiterminal i privati stanno investendo più di un miliardo di euro nei terminal container che vanno da Livorno a Savona, ma il caso dei fondi bloccati riguarda unicamente il capoluogo ligure, dove solamente Psa Voltri Pra' e Bettolo hanno dato il via libera a nuove opere per altrettanti 340 milioni di euro.

Sempre ieri, a Livorno, durante il convegno "Porti, 25 anni fa la rivoluzione", al quale hanno partecipato anche Roberto D' Alessandro, presidente di Palazzo San Giorgio negli anni '90, Nereo Marcucci, numero uno di Confetra, Roberto Alberti di Fedespedi e Pasqualino Monti di Assoporti, una parte degli industriali toscani ha espresso forte perplessità sull' accorpamento tra le Authority della Spezia e Marina di Carrara. Un provvedimento che Alberto Ricci, presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara, ha definito «un abominio». «Non riesco a comprendere questa decisione prevista dalla nuova riforma del sistema portuale - spiega Ricci - dal momento che la scelta va contro ogni senso logico: Marina di Carrara sarebbe dovuta restare assieme agli scali toscani». Ma forti perplessità sono state espresse pure sul congelamento gestionale del porto di Livorno, in attesa ancora di una indicazione certa sul nome del suo presidente.

«Questa situazione di incertezza non ci aiuta - chiude il numero uno di Confindustria nella città toscana - dal momento che il porto non può restare fermo. Auspichiamo che il ministro Delrio scelga il prima possibile. E che venga nominato un presidente. Pasqualino Monti? Potrebbe essere la persona giusta.

IL CASO DIGA FORANEA

Così il porto perde il lavoro e lo Stato i soldi

MASSIMO MINELLA

L'ULTIMO paradosso del porto di Genova è uno scalo che cresce e si prepara a superare il suo nuovo record di traffici, ma che sta dicendo no all'ultima grande occasione per fronteggiare i colossi del Nord Europa.

C'è infatti un'opera, inserita già due anni fa nel nuovo piano regolatore portuale dall'allora presidente dell'Authority Luigi Merlo, che potrebbe davvero fare la differenza: la nuova diga foranea. L'opera è stata presentata in tutti i suoi dettagli, dai costi ai tempi di costruzione, e ha avuto il gradimento unanime di tutti gli operatori della portualità genovese, dai terminalisti fino ai piloti, perché consentire alle navi di muoversi di compiere "evoluzioni" in spazi più grandi significa garantire a tutti quanti maggiore sicurezza. Perché, allora, non si procede se l'opera è condivisa e sostenuta da tutti?

Il problema è duplice, da una parte i costi, dall'altra le autorizzazioni a procedere con la sua realizzazione. Non una cosa di poco conto. Ma entrambi gli ostacoli non appaiono insormontabili. Vediamo. La nuova diga foranea, che andrebbe costruita a una distanza di circa 500 metri da quella attuale, ha un costo di un miliardo di euro.

SEGUE A PAGINA VII

Porto, senza la diga meno lavoro sui moli e soldi per lo Stato

Bloccato l'ingresso delle megaportacontainer Il progetto, presentato due anni fa, ancora fermo

« DALLA PRIMA DI CRONACA

MASSIMO MINELLA

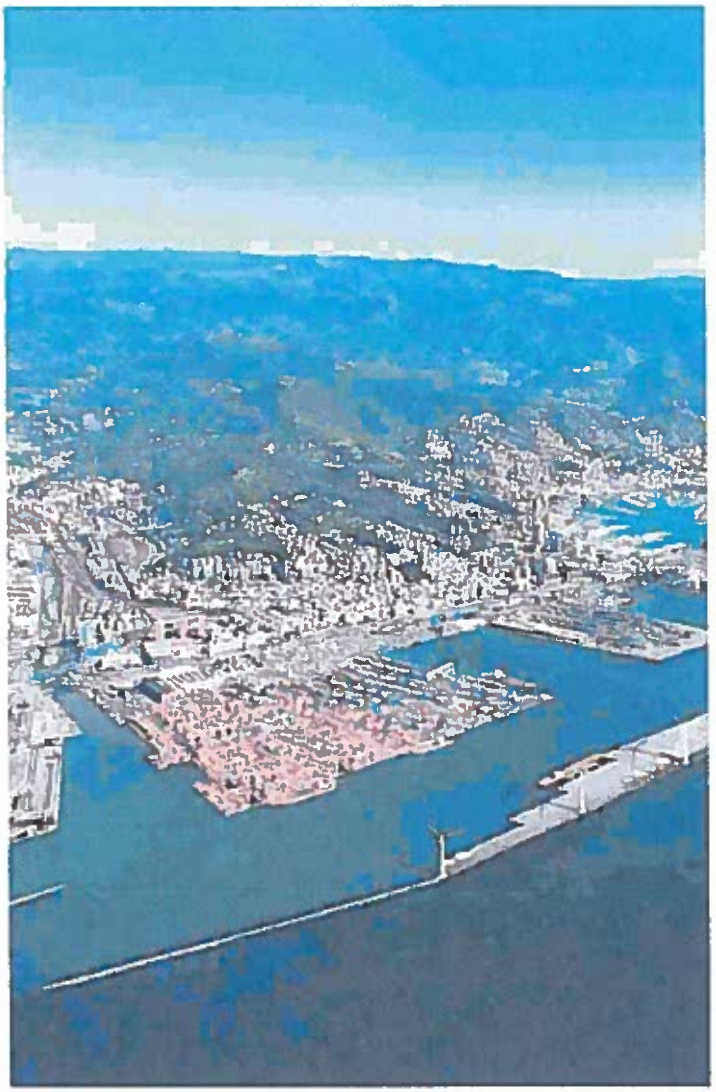
NESSUN privato, ovviamente, può farsi carico delle spese che sono di competenza pubblica, essendo questa una infrastruttura portuale. Ma il modello propettato da Merlo, oggi consigliere del ministro dei Trasporti Graziano Delrio, resta sempre attuale: l'innalzamento anche di un solo punto percentuale dell'autonomia finanziaria all'authority darebbe al porto di Genova (dal primo gennaio unito a quello di Savona) una maggiore disponibilità finanziaria di un centinaio di milioni di euro che potrebbe essere reinvestito proprio nella realizzazione di grandi opere. Il porto potrebbe così accendere un mutuo decennale, onorando le rate del mutuo anno dopo anno. L'ipotesi dell'autonomia finanziaria, che Delrio aveva inizialmente sostenuto con forza, nel corso dei mesi si è un po' smarrita. Il ministero, concentrato sulla riforma, ha incassato il via libera al Piano per la Logistica e la Portualità e successivamente la legge di riforma della governance delle autorità. Non si può dire che non abbia messo a frutto il suo tempo. Ma ora torna d'attualità il tema dell'autonomia finanziaria che potrebbe garantire nuovi traffici e quindi nuovi posti, ma anche maggiori entrate per le casse dello Stato.

Secondo lo studio Prometeia sull'impatto economico e sociale del porto di Genova, presentato nei mesi scorsi dal commissario Giovanni Pettorino, lo scalo garantisce occupazione nel territorio ligure per 54mila unità. Dato che sale fino a 122mila unità se la riflessione si amplia a livello nazionale. Quali ricadute avrebbe in termini di traffici, occupazione e introiti per lo Stato sotto forma di Iva e accise il porto di Genova con una nuova diga foranea? Si può solo procedere per stime, ovviamente, ma è un dato di fatto che una nuova infrastruttura consentirebbe l'entrata e l'uscita di navi con pescaggi più profondi e maggiori capacità di carico, in grado di saturare gli spazi offerti al mercato, potenzialmente raddoppiabili con Calata Bettolo, il Multipurpose o gli interventi di ampliamento previsti in tutti i terminal di Sampierdarena. La capacità potrebbe così raddoppiare da uno a due milioni di teu. A questi numeri dobbiamo aggiungere quelli del Vte di Pra'-Voltri, che già oggi supera il milione di teu e che con le nuove gru, e il secondo binario ferroviario, potrebbe raddoppiare rapidamente anch'esso. Genova, insomma, può ambire in tempi brevi a una movimentazione record di 4 milioni o, meglio, può mettere sul mercato spazi in grado di movimentare una simile mole di merce. I posti di lavoro crescerebbero così di migliaia di unità e lo Stato incasserebbe centinaia di milioni di euro in più come Iva e accise. Non è possibile sapere quanti effettivamente potrebbero essere i nuovi posti di lavoro. L'equazione traffici in aumento e posti di lavoro probabilmente non ha più gli stessi parametri del passato, complice anche i nuovi siste-

mi ad alta tecnologia che sempre più governano le operazioni portuali. Ma un aumento di tale portata, a cui Genova può legittimamente ambire nell'arco di pochi anni, non può non avere ripercussioni positive sul fronte del lavoro, ma anche su quello delle maggiori entrate per lo Stato che, a questo, avrebbe buon gioco a rilanciare l'autonomia finanziaria dei porti. Meditate, gente, meditate.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

I traffici potrebbero raddoppiare con navi più grandi e i terminal continuare a crescere



Porto di Genova: nel 2017 lavori per 180 milioni di euro

GENOVA – L'ultimo bilancio dell'Autorità portuale di Genova, prima della trasformazione in Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e la fusione con il porto di Savona e Vado ligure, sarà votato lunedì dal Comitato portuale. Nel preventivo del 2017 nove milioni saranno destinati alle nuove progettazioni strategiche, altri 23,6 per le manutenzioni e le nuove opere.

E sono confermati tutti gli impegni sui cantieri in corso, per 149 milioni di euro. Sono le cifre del preconsuntivo 2016 e del bilancio preventivo 2017, tappe obbligatorie per chiudere l'Autorità portuale di Genova e far nascere la nuova Autorità di sistema portuale.

Il preconsuntivo 2016 si chiuderà con un avanzo di amministrazione di 195 milioni di euro di cui 149 milioni vincolati per opere e 11,5 milioni impegnati in opere e manutenzioni. Il preventivo 2017 ipotizza un avanzo a fine anno di 169 milioni di euro, di cui 133 milioni vincolati per opere.

Il prossimo sarà l'anno dedicato alle progettazioni esecutive di tre opere strategiche con nove milioni di euro di investimento: l'ampliamento dell'imboccatura di ponente del bacino di Sampierdarena del porto, considerato a tutti gli effetti il primo lotto della nuova diga, la nuova Torre piloti all' imboccatura di levante e il ribaltamento a mare nelle aree Fincantieri di Sestri Ponente che consentirà l'ampliamento e la razionalizzazione. Se non ci saranno ritardi, nel 2018 potranno aprire i cantieri.

Per il 2017 sono inoltre stati stanziati 23,6 milioni di euro per opere e lavori: tra gli altri, 12 milioni serviranno per l'elettrificazione delle banchine del terminal Vte (meno rumore e meno inquinamento), 2,2 milioni per le nuove passerelle d'imbarco passeggeri su Ponte Doria, 1,5 milioni per verde nel canale di calma di Pra' e 0,6 milioni per lavori propedeutici ala realizzazione del secondo binario di Voltri.

Un altro capitolo riguarda i lavori in corso per cui sono confermati tutti i finanziamenti a partire dall'elettrificazione dei Bacini di carenaggio, Calata Bettolo, il nuovo autoparco, la realizzazione impiantistica dei Capannoni di Levante, sistemazione del Ped, sistemazione della foce del Leira, copertura del Bacino numero, ripresa dei lavori su Ronco-Canepa e Ponte Etiopia. Ancora, le manutenzioni ammonteranno a 6,3 milioni di euro, di cui due per viabilità e fabbricati, 1,3 milioni per le opere marittime, 1 milione per la rete ferroviaria e 1,5 per gli impianti.

Ansa

Porti: Genova, nel 2017 lavori per 180 milioni

Progetti per Torre piloti, diga, ribaltamento

(ANSA) - GENOVA, 26 NOV - L'ultimo bilancio dell'Autorità portuale di Genova, prima della trasformazione in Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e la fusione con il porto di Savona e Vado ligure, sarà votato lunedì dal Comitato portuale. Nel preventivo del 2017 nove milioni saranno destinati alle nuove progettazioni strategiche, altri 23,6 per le manutenzioni e le nuove opere. E sono confermati tutti gli impegni sui cantieri in corso, per 149 milioni di euro. Sono le cifre del preconsuntivo 2016 e del bilancio preventivo 2017, tappe obbligatorie per chiudere l'Autorità portuale di Genova e far nascere la nuova Autorità di sistema portuale.

Il preconsuntivo 2016 si chiuderà con un avanzo di amministrazione di 195 milioni di euro di cui 149 milioni vincolati per opere e 11,5 milioni impegnati in opere e manutenzioni. Il preventivo 2017 ipotizza un avanzo a fine anno di 169 milioni di euro, di cui 133 milioni vincolati per opere.

Il prossimo sarà l'anno dedicato alle progettazioni esecutive di tre opere strategiche con nove milioni di euro di investimento: l'ampliamento dell'imboccatura di ponente del bacino di Sampierdarena del porto, considerato a tutti gli effetti il primo lotto della nuova diga, la nuova Torre piloti all' imboccatura di levante e il ribaltamento a mare nelle aree Fincantieri di Sestri Ponente che consentirà l'ampliamento e la razionalizzazione. Se non ci saranno ritardi, nel 2018 potranno aprire i cantieri.

Per il 2017 sono inoltre stati stanziati 23,6 milioni di euro per opere e lavori: tra gli altri, 12 milioni serviranno per l'elettrificazione delle banchine del terminal Vte (meno rumore e meno inquinamento), 2,2 milioni per le nuove passerelle d'imbarco passeggeri su Ponte Doria, 1,5 milioni per verde nel canale di calma di Pra' e 0,6 milioni per lavori propedeutici ala realizzazione del secondo binario di Voltri. Un altro capitolo riguarda i lavori in corso per cui sono confermati tutti i finanziamenti a partire dall'elettrificazione dei Bacini di carenaggio, Calata Bettolo, il nuovo autoparco, la realizzazione impiantistica dei Capannoni di Levante, sistemazione del Ped, sistemazione della foce del Leira, copertura del Bacino numero, ripresa dei lavori su Ronco-Canepa e Ponte Etiopia. Ancora, le manutenzioni ammonteranno a 6,3 milioni di euro, di cui due per viabilità e fabbricati, 1,3 milioni per le opere marittime, 1 milione per la rete ferroviaria e 1,5 per gli impianti.

Il Secolo XIX

PERSONALE DELLE DOGANE IN AGITAZIONE. LUNEDÌ TAVOLO A ROMA

Controlli lumaca in porto Genova rischia la paralisi

Botta (Spediporto): «In tre giorni le banchine andranno in tilt»

MATTEO DELL'ANTICO
ALBERTO GHIARA

GENOVA. La preoccupazione maggiore è per il Natale ormai alle porte. E per la straordinaria quantità di merce che sta arrivando - e arriverà - in porto nei prossimi giorni. Prodotti che rischiano di restare fermi in banchina, visto che il personale dell'Agenzia delle Dogane di Genova ha proclamato uno stato di agitazione con lo sciopero delle prestazioni straordinarie. Tradotto: controlli sulle merci solamente dalle ore 8 alle 18 nei giorni feriali, mentre nei festivi non verrà effettuato alcun servizio, ad eccezione del sabato mattina. E poi stop agli straordinari a partire da lunedì prossimo.

«Il prolungato stato di agitazione da parte del personale delle Dogane - commenta il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta - potrebbe portare in tre giorni a far crescere il numero di contenitori in arretrato a diverse centinaia, costringendo gli importatori a ritardi nelle consegne della merce proprio nel pieno del momento natalizio. Si tratta di una situazione insostenibile per tutte le case di spedizione genovesi, e non solo, visto che l'incertezza dei tempi di importazione delle merci e l'aggravio dei costi che ne conseguirà, andranno a colpire direttamente gli operatori che con tenacia continuano a credere nella portualità italiana e nel primo scalo d'Italia».

Il personale delle Dogane effettua un controllo in porto

L'agitazione del personale genovese è dovuta, spiega Florindo Iervolino, coordinatore nazionale Cgil Dogane, a condizioni lavorative «ormai insostenibili». «A Genova - aggiunge - siamo sotto organico di almeno 50 unità. Ai lavoratori non vengono garantite le più elementari condizioni di sicurezza nei terminal e negli uffici, locali ormai vecchi e fatiscenti. Infine, i dipendenti lamentano una pessima organizzazione da parte dei vertici della Direzione Interregionale che raggruppa Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta». Lunedì prossimo, a Roma, i rappresentanti dei lavoratori genovesi incontreranno il presidente nazionale delle Dogane, Giuseppe Peleggi. «Speriamo di trovare un accordo - chiude Iervolino - ma se così non fosse siamo pronti al blocco totale». Per Franco Letrari, direttore delle Dogane del Nord Est, quello di lunedì sarà «un confronto molto importante». «Cercheremo di trovare una soluzione condivisa - sottolinea Letrari - sperando nel senso di responsabilità di tutti e per il bene di ogni lavoratore della comunità portuale genovese».

«La recente riforma della portualità nazionale - chiude Giampaolo Botta - assegna all'Agenzia delle Dogane un importante ruolo di coordinamento delle amministrazioni che, se attuato e sostenuto da tutte le componenti, può avvicinare l'Italia all'efficienza degli scali del Nord Europa. Con gli uffici delle Dogane di Genova il rapporto è sempre stato ottimo, e come spedizionieri abbiamo sempre apprezzato il loro lavoro. Ma, vista la situazione, rischiamo di avere centinaia di container bloccati in porto per giorni».

www.ilsecoloxix.it

L'INTERVISTA

Spinelli: "In porto bene Signorini e Banca Carige si rilancerà presto"

MASSIMO MINELLA

DOMENICA sera alla Manuelina di Recco riceverà il "Premio Polis", una caravella in filigrana consegnata dall'associazione Polis di Santa Margherita per chi tiene alto il nome della Liguria. «Eh sì, mi premiano» dice Aldo Spinelli, con quel sorriso che è facile vedergli sul viso anche se si parla al telefono.

SEGUE A PAGINA XI

Che cosa voto al referendum? Non lo so, anzi sì, voto per il progresso. Su Carige sono ottimista, la strada è quella giusta

ALDO SPINELLI IMPRENDITORE

L'INTERVISTA ALDO SPINELLI PREMIATO DOMENICA ALLA MANUELINA DI RECCO IMPRENDITORE DELL'ANNO

"Bene Signorini in porto. La banca ce la farà"

«SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

LA motivazione è impegnativa: "Imprenditore coraggioso fantasioso e al tempo stesso concreto e lungimirante, self made man, nel corso di sessant'anni ha creato un' impresa solida e in continua espansione". Lui, a capo di uno dei primi gruppi italiani di logistica con il figlio Roberto, abbozza. «Sono lusingato» risponde. Anche perché il suo nome si aggiunge a quello di tanti nomi noti. Prima di lui, fra gli altri, a ricevere il riconoscimento giunto alla sua diciottesima edizione sono stati il cardinale Angelo Bagnasco, Vittorio Malacalza, Antonio Ricci, Tonino Gozzi, Giuseppe Bono.

E adesso tocca a lei, presidente Spinelli. Contento?

«Come non potrei esserlo. Se guardo ai nomi di quelli che l'hanno ricevuto prima di me...Sarà una bella serata. Voglio considerarlo un riconoscimento al lavoro svolto in tutti questi anni a Genova, ormai sono tanti. Un riconoscimento da condividere con tutte le persone che mi hanno accompagnato in questo lungo periodo».

Lei ha iniziato nel porto di Genova con il trasporto di legname. Poi sono arrivati i container, gli interporti, la logistica. E ora?

«Con le nostre aziende siamo impegnati a far crescere sempre di più il valore della portualità, in particolare quella della nostra città, Genova».

Ce la farà il porto di Genova a reggere il confronto con i colossi del Nord Europa?

«Non dobbiamo aver paura di nessuno, ma proprio per questo, per competere ad armi pari, non bastano il valore delle imprese portuali e la professionalità dei lavoratori. Ci vogliono le infrastrutture. Un porto che vuole crescere non può farne a meno, altrimenti è costretto a restare fermo. E nei porti, quando si sta fermi si torna indietro».

Se dovesse indicare un'opera su cui scommettere quale indicherebbe?

«Non ho dubbi: la nuova diga foranea già prevista peraltro nel piano regolatore. Non potrà mai esserci vero sviluppo senza la nuova diga da costruire a cinquecento metri da quella attuale. So che si tratta di un'opera importante, ma non possiamo davvero farne a meno. Come si possono intercettare le grandi navi e quindi maggiori traffici con gli spazi attuali? È anche un fatto di sicurezza, bisogna intervenire».

Che cosa ne pensa della nomina del nuovo presidente del porto, Paolo Emilio Signorini?

«Mi sembra un'ottima scelta, è una persona competente, sono soddisfatto di come si sia conclusa questa vicenda».

Ora tocca al segretario generale. Suggerimenti?

«Non tocca a me dare suggerimenti, ma posso dire che ci vorrebbe un segretario di grande competenza, un profondo conoscitore delle dinamiche del porto di Genova che possa aiutare Signorini nel suo lavoro. Una persona come Sandro Carena, che non a caso è già l'attuale segretario».

Lei è anche azionista di peso di Banca Carige. Il momento per il sistema bancario italiano, non è facile. Che accadrà a Carige?

«Ce la farà, sono ottimista sul suo futuro. D'altra parte, io sono sempre stato, altrimenti non avrei accettato questo impegno. Mi creda, siamo sulla strada giusta, la banca investe, vuole dialogare sempre più con le imprese ed essere un riferimento per le famiglie. È in atto un lavoro importante e impegnativo, i risultati si vedono già.

Presidente, va a votare per il referendum?

«Certo che ci vado».

E vota per il sì o per il no?

«Eh, non lo so. Anzi lo so».

Cioè?

«Voto per il progresso. Io sono sempre per il progresso».

(massimo minella)

©RIPRODUZIONE RISERVATA

INTERVISTA AL VICEMINISTRO NENCINI

«Il porto di Livorno è strategico»

La priorità: allacciare lo scalo labronico all'alta velocità delle merci

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

«Il Brennero è a 500 chilometri da Livorno eppure credo che il porto labronico abbia un concreto interesse ai lavori che renderanno il tunnel adatto al passaggio dei treni porta-container verso mercati-chiave come l'Austria e la Baviera. E Livorno può esserne il porto di riferimento». Il viceministro Riccardo Nencini, rispondendo alle domande del Tirreno, disegna uno schema infrastrutturale riassumibile così: Genova punta sul Terzo Valico per rispondere all'attacco di Rotterdam che, con l'apertura della galleria del Gottardo, va alla conquista dell'area padana. La Spezia avrebbe bisogno dell'ammodernamento della Pontremolese ma «le tre Regioni interessate non riescono a mettersi d'accordo».

E Livorno?

«Bisogna allacciare via Firenze il porto livornese "all'alta velocità delle merci" per raggiungere Bologna e poi Verona, che è un po' il campo base del Brennero».

Ma senza guardare solo alle banchine livornesi...

«Parliamo non solo di un porto bensì di una piattaforma territoriale ben più strutturata: l'aeroporto di Pisa che sta lavorando bene in accoppiata con Firenze; c'è anche il porto di Piombino, e per questo è importante la Tirrenica. Senza contare che lo scalo ha alle spalle una vasta pianura ed è nei corridoi europei: è necessario aggiungere qualcos'altro per capire che è una piattaforma di rango nazionale?».

Intanto, però, la riforma della portualità è in attesa da più di due mesi delle nomine.

«Guardiamo l'Alto Tirreno. Per tre Autorità di sistema su quattro (Genova, La Spezia e Civitavecchia) o c'è un commissario o c'è una nomina che sta concludendo l'iter. E comunque non si blocca l'attività: sulla Darsena Europa c'è un impegno da 640 milioni, 450 dei quali pubblici. Se aggiungiamo i collegamenti stradali e ferroviari si aggiungono altri 250 milioni, inclusi i 150 destinati alla bretella di Piombino fra grande viabilità e porto».

L'accordo Livorno-Piombino ha fatto da apripista alla "riforma della riforma". Eppure è proprio Livorno che manca da quest'elenco di nomine...

«Nelle 15 nuove Autorità di sistema Livorno-Piombino è una delle cinque più significative. L'istruttoria non è stata conclusa: meglio qualche giorno in più ma occorre fare la scelta giusta».

Però lo slittamento non è più di qualche giorno bensì di settimane e rischia di diventare di mesi...

«Mi sento di dire che entro la prima decina di giorni del prossimo mese la nomina ci sarà».

Colpa del referendum che assorbe tutte le energie?

«No, il referendum non c'entra affatto: qui si è puntato a raccogliere curriculum per selezionare i profili migliori, ne sono arrivati 300 e poi è stata fatta una prima scrematura. Cosa c'entra il referendum?».

E l'esito del referendum sugli scenari successivi?

«Vedo che alla fin fine il mondo della grande finanza internazionale ha detto tramite l'Economist come la pensa: vota no e prefigura un governo tecnico».

Ma, al contrario, è il premier Renzi a essere accusato di fare il gioco della grande finanza...

«Non è una congettura di chi come me sta nel fronte del sì: l'Economist l'ha detto chiaro e tondo. E comunque non mi fa specie di ritrovare la sinistra più radicale insieme alla grande finanza, qualcosa del genere non è forse accaduto con Trump? Ora però che ha messo all'istruzione una miliardaria che preferisce dare i soldi alle scuole private, le tute blu dell'Ohio o del Michigan si accorgeranno di aver sbagliato? Chi ha il cuore a sinistra non so quale vantaggio possa immaginarsi di avere da un governo tecnico sponsorizzato dall'Economist».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

A sinistra il viceministro Riccardo Nencini al Tirreno (Pentafoto)

«Sul porto di Livorno vogliamo puntare» Parla Mura (Tirrenia)

«Grimaldi? Approccio assai differente ma non una guerra» E sulla Porto 2000 è «solo una normale dialettica di gara»

LIVORNO

Il gruppo Onorato apre un nuovo collegamento fra Livorno e Malta: partiamo da qui per parlare con Massimo Mura, amministratore delegato di Tirrenia. Anche riguardo agli scenari dello scontro fra il gruppo Onorato (Moby e Tirrenia) e il gruppo Grimaldi che ha come campo di battaglia soprattutto il porto di Livorno.

Il vostro collegamento con Malta: contando su quale tipo di traffico e guardando a quali possibilità di sviluppo?

«Dal punto di vista strategico questa linea sul versante tirrenico va ad aggiungersi a un collegamento storico che la nostra compagnia ha sull Adriatico fra Ravenna e la Sicilia. Dunque, si va a completare la nostra offerta per il mercato siciliano sul fronte dei rotabili, in particolare semirimorchi e traffico accompagnato».

Ci sono tipologie di merce in particolare?

«No, serviamo ogni tipologia a 360 gradi. Essendo comunque un collegamento a lungo raggio, è soprattutto legato agli aspetti industriali e alle materie prime. Abbiamo già uno "zoccolo" duro costituito dalla clientela che abbiamo già sulla Napoli-Palermo e sulla Ravenna-Catania, quindi ampliamo la gamma sperando di acquisire nuove fette di mercato».

Cioè?

«Mi riferisco a quella (non trascurabile) quota di traffico che continua a preferire la strada rispetto al mare».

Malta perché?

«E' una nazione e ha 450mila abitanti. C'è un legame rilevante con l'economia italiana, visto che a Malta sono presenti, ad esempio, vari operatori italiani della grande distribuzione. E se non sono italiani, legano comunque la loro attività ai poli logistici italiani. Senza contare che passa dall' Italia anche il solido legame che l'isola continua ad avere con il mondo britannico».

A Livorno siete in lizza per la privatizzazione della Porto di Livorno 2000, la società pubblica che gestisce lo scalo passeggeri: con quali strategie e guardando a quali alleanze?

«Ci ha spinto la prospettiva. Nasciamo storicamente a Livorno con un traffico passeggeri per la Sardegna e per la Corsica. Uno degli uffici più importanti della Moby è a Livorno: c'è la direzione operativa, c'è la direzione commerciale merci, c'è la direzione tecnica. Insomma, c'è una presenza strategica dell'azienda sul territorio: abbiamo semplicemente assecondato la nostra presenza storica per ampliare la gamma di possibilità. Il peso del traffico del nostro gruppo nel porto di Livorno è rilevante: si è creata una opportunità di crescita nel settore crociere, cercheremo di coglierla insieme ai partner».

Con i ricorsi di Sinergest contro l'Authority è sembrato che il vostro gruppo puntasse a contestare la gara.

«Non mi sembra corretta questa lettura. C'è semplicemente un soggetto che partecipa a una gara e, siccome ritiene di aver rilevato alcune anomalie, lo fa presente. E' normale, pensiamo che meriti un approfondimento. Tutto qui».

C'è chi pensa che Sinergest voleva far saltare la gara...

«Ma facciamola magari finire la gara. Fa parte della normale dialettica di gara: uno dei partecipanti alla gara esercita i propri diritti e fa rilevare quel che a suo giudizio non va. Alla fine faremo le nostre valutazioni, adesso mi sembra prematuro».

Nel corso dell'estate il porto di Livorno è stato al centro dello scontro fra il vostro gruppo e quello della famiglia Grimaldi. Quali sono gli scenari dei prossimi mesi?

«L'approccio sul tema dei marittimi è molto chiaro e deriva dall'applicazione di una interpretazione delle norme poi ulteriormente chiarita dai recenti emendamenti: sulle linee di cabotaggio devono essere imbarcati marittimi italiani o comunitari. E' semplicemente questo, là dove questo non avveniva l'abbiamo rimarcato com'è giusto che sia».

Lei vuol dunque dire che non era la battaglia campale, la resa dei conti fra i due big del setore?

«No, era semplicemente un approccio alquanto differente ad alcune norme sul cabotaggio. Lo dicono le norme».

E, al di là della dimensione livornese, cosa significa la vostra alleanza con Msc? E' solo commerciale o in vista c'è altro?

«In questo momento è in corso una collaborazione di carattere commerciale e basta, non ci sono altre letture».

La presenza del vostro gruppo nella relazione Piombino-Elba è assai rilevante: ci sono novità in vista?

«Confermiamo i programmi e il rispetto delle regole determinate dall'Authority riguardo alla disponibilità di slot».

La riforma della portualità è in gestazione ormai da mesi, tutto è a bagnomaria: che giudizio dà della riforma? E di questa lunghissima transizione?

«Il mio giudizio sulla riforma è positivo. Due mesi di ritardo? Vero, ma non mi scandalizzo per qualche slittamento. La riforma dà un riconoscimento di autonomia alle Autorità di sistema e una prospettiva di sviluppo in armonia con i territori: nel caso di Livorno-Piombino è auspicabile una integrazione e un ampliamento di offerta. Due mesi rispetto alla storia non sono tantissimi: basti pensare a quanti porti hanno affrontato anni e anni di commissariamento».

Mauro Zucchelli

GOVERNO A 5 STELLE

Il sindaco Nogarin ricorda Gattuso

Fino a pochi anni fa c'era un grande giocatore di calcio, Gattuso, un piccoletto che non si faceva mai mettere i piedi in capo da alcuno e ringhiava contro tutti gli avversari, quasi sempre molto più grandi e grossi di lui e mi ricorda un po, fatte le debite proporzioni, il nostro ingegnere aerospaziale. Anche lui ringhia con tutti, enti ed istituzioni e questo lo posso capire, è circondato da ogni parte dagli uomini dell'ex partitone che governano la stragrande maggioranza dei comuni e delle provincie, compresa anche la Regione ed è normale che cerchi di far valere le proprie ragioni. Conosco fin da piccino la protervia e l'arroganza dei compagni, lui è una anomalia nel pianeta rosso e come tale va abbattuto, giusto quindi per un sindaco difendersi ed entrare in urto con gli omologhi di altre realtà locali vicine e meno vicine, con gli assessori regionali e con Rossi, questo poi te lo raccomando. Il paragone blasfemo però finisce qui, dato che le sue battaglie sono soltanto ideologiche, inutili e spesso anche dannose.
Dopo un monte di chiacchiere, promesse e giuramenti Aamps, alla fine della corsa entrerà in Reti ambiente, così come Atl è entrato nel Cct, ha ragione sul nuovo ospedale, ma doveva avere chiaro fin dall'inizio cosa fare e come procedere, presentare un' alternativa credibile e uno straccio di progetto, invece nulla, continuano ad improvvisare e a gridare contro il lupo cattivo. Insomma un'azione politico-amministrativa da dilettanti allo sbaraglio che affosserà ancora di più la nostra città, un'azione peraltro che i grillini portano avanti con la stessa arroganza e presunzione dei compagni, Mica è finita qui, ringhio Nogarin si è scagliato anche contro soggetti e per argomenti che nulla hanno a che fare con la politica, segnalo il ridicolo scambio di accuse con il segretario generale dell'Autorità Portuale per una sua raccomandazione intesa a promuovere un dipendente dell'ente, non entro nel merito, so soltanto che entrambi hanno fatto una figura penosa e ora assistiamo a un furibondo scontro con l'ex direttore generale del Comune, una persona da lui stesso nominata su invito di un noto, lo pensa lui, magistrato, con minacce di reciproca querela ed ennesimo paginate sulla stampa locale e nazionale. È riuscito persino a litigare con i suoi cellulari, c'erano, non c'erano, erano due, ma, come direbbe Veltroni, anche tre, in sintesi questo sindaco per caso, sta alla carica come io sto a Brad Pitt.

Bruno Tamburini
Lega Nord

Il Tirreno

Col viceministro Nencini al Goldoni summit sul porto

Confindustria di Livorno Massa Carrara organizza oggi la convention sulla portualità dagli anni Novanta a oggi

LIVORNO

La Confindustria di Livorno Massa Carrara mette in agenda la propria prima convention annuale: sotto i riflettori il 25° anniversario della riforma dei porti italiani proprio mentre è in gestazione l'arrivo della nuova riforma che ridisegnerà la governance delle Autorità Portuali e le accorperà.

Nel mezzo c'è un quarto di secolo in cui la portualità made in Italy e le imprese si sono misurate con tutte le difficoltà (e le opportunità) del caso. Appuntamento questa mattina dalle 9 alle 13,30 al teatro Goldoni con le conclusioni affidate a **Riccardo Nencini**, viceministro delle infrastrutture e trasporti.

«Quest'anno - spiegano gli organizzatori - sono trascorsi 25 anni dalla riforma dei porti italiani. Livorno e Genova furono i porti dove, a tutto titolo, si mise in atto la rivoluzione della portualità italiana e dove con la prima attuazione della L.84/94

Riccardo Nencini

Alberto Ricci

prese avvio il riassetto dei porti italiani. Quale occasione migliore, se non la prima Convention annuale della nuova Confindustria Livorno Massa Carrara, per ricordare questi anni fino ai giorni nostri. Cos'è cambiato, cosa manca, quali opportunità, quali i rischi che scaturiscono dal nuovo quadro normativo. Questo il leitmotiv dell'"incontro - confronto" tra alcuni protagonisti di allora».

Dopo l'intervento di saluto del presidente confindustriale **Alberto Ricci**, saranno proiettate le slide dal titolo "Com'erano quegli anni novanta" con testimonianze a confronto. Quella di **Roberto D'Alessandro**, ex presidente del Porto di Genova, e **Giorgio Carozzi**, editorialista del Secolo XIX. Seguirà la tavola rotonda che avrà come argomento "Dalla riforma del '94 ad oggi" con i vertici di Fedespedi (**Roberto Alberti**), Assiterminal (**Marco Conforti**), Federagenti (**Gian Enzo Duci**), Confetra (**Nereo Marcucci**) e Assoporti (**Pasqualino Monti**); moderatore **Bruno Dardani**.

La Nazione

- LIVORNO - DOVREMMO cominciare, com' è norma, con la notizia.

- LIVORNO - DOVREMMO cominciare, com' è norma, con la notizia. Che però non c' è, o almeno è una mezza notizia: portata dal viceministro Nencini, in chiusura del convegno degli industriali, è che la "governance" del sistema portuale Livorno-Piombino ci sarà dopo il referendum. Nencini l' ha detto con una naturalezza che la platea ha giudicato quasi sarcastica, vista la lunga, esasperata (e a questo punto inutile) attesa dell' intero cluster logistico. E se il viceministro s' è fermato a quest' annuncio, disquisendo poi in termini peraltro concreti e condivisibili sull' intero "progetto sistema Italia" della logistica, i commenti emersi subito dopo il convegno sono stati un altrettanto interessante corollario. In sintesi: se nel referendum vincerà il no, sarà la "governance" che propone Rossi a prevalere, magari con un suo funzionario di provata fiducia (la delega a parlare a nome di Firenze data ieri a Vanni Bonadio è solo una coincidenza?); se vincerà il si, Delrio avrà mano libera, e potrà pescare (ma anche no) nella famosa e ormai abbacchiatissima terna.
Di portualità ieri al Goldoni si è parlato molto, anzi moltissimo. Ma anche se sono mancati tutti i grossi calibri annunciati da Genova- D' Alessandro e Duci si sono giustificati con l' alluvione- la "genovesità" della filosofia portuale del governo è uscita ben netta dall' intervento di Nencini. Che da buon politico, ma anche da persona corretta- gli va riconosciuto- ha cercato di mostrare gli aspetti politivi sul piano nazionale dell'"inglobamento" di Marina di Carrara sul sistema che fa capo a La Spezia. Viceministro ma anche toscano, Nencini ha detto che la Toscana non rinuncia a Carrara a favore della Liguria, ma il "sistema" logistico della costa toscana non farà a meno di Carrara esattamente come non ha fatto ad oggi. Ed ha citato stanziamenti, incontri, impegni perchè il porto carrarino continui a far parte dell' area vasta toscana della logistica. Tesi difficile da inserire nelle lotte campanilistiche d' oggi, tesi che lo stesso sindaco di Carrara ha dichiarato essere dura da digerire, ma tant' è: se davvero si deve guardare alla rivoluzione portuale nazionale, dopo 25 anni dall' avvio della riforma dei porti, forse ha ragione Nencini, i campanili vanno lasciati alle chiesette e alle Ave Maria.
IN TUTTI gli interventi della tavola rotonda- da quello di Nereo Marcucci Confetra) a quello di Roberto Alberti (Fedespedi) e di Pasqualino Monti (Assoporti)- partendo dall' articolata relaziopne di apertura del presidente di Confindustria Livorno-Carrara Alberto Ricci(le troppe inadempienze del sistema attuale, a partire dalla vicvenda delle porte vinciane alla proposta di una holding di territorio) c' è stato un leit motiv comune: l' accusa dei disastri dell' eccesso di burocrazia italiana nel settore della logistica e dei trasporti (chiosa di Nencini: la democrazia costa, in tempo e denaro); e l' appello a una nuova

cultura del "sistema", con una visione dell' interesse comune che non si arrocchi sulla difesa del particolare (Marcucci: spettiamola con la tela di Penelope che da una parte si costruisce e mille piccole mani, comprese certe Agenzie di Stato, disfano dal centro alla periferia).Da Alberti un ulteriore richiamo al reale: bisogna preparare alla "rivoluzione" in corso nel sistema logistico nazionale anche gli imprenditori e le imprese, che troppo spesso si trovano spinte solo al margine dei processi decisionali. Noterella di chiusura: non si sono visti al Goldoni i rappresentanti del territorio, sindaco, presidente della Provincia, prefetto, commissario dell' Autorità portuale. Vuol dire qualcosa?
A.F.

«Authority, altolà ai ritardi sulla nomina»

Conforti, numero uno delle imprese terminaliste italiane: è finito il tempo delle disquisizioni, servono decisioni

LIVORNO. «Cosa vogliamo? Che si faccia presto e bene. Anche perché c' è bisogno che questa squadra di nuovi presidenti scenda in campo e faccia decollare le nuove Autorità di sistema: ovviamente quella di Livorno-Piombino inclusa». Parola di Marco Conforti, numero uno nazionale di Assiterminal, l' organizzazione che raggruppa i terminalisti portuali: l' ha detto alla convention di Confindustria, l' ha ribadito «l Tirreno: «Mi preoccupa la differenza di velocità fra il quadro politico-istituzionale e le esigenze di noi imprenditori che dobbiamo correre quanto il mercato richiede». Qual è il suo giudizio sulla "riforma della riforma"? «Va nella direzione auspicabile. Forse sarebbe bastato semplicemente applicare meglio alcuni aspetti della legge già esistente dal '94? Probabilmente si, ma è una discussione che non mi appassiona». C' è anche la lunga diatriba se si tratti di una "riformina" o di una "riformona" «Guardi, non ne vedo l' utilità. Si poteva fare diversamente? Forse si, ma non è questo il punto. C' è bisogno di evitare questa carenza del fare sistema: e per questo l' aggregazione delle Autorità portuali va nel senso giusto». Lei in più occasioni ha detto che il taglio del numero delle Autorità portuali poteva essere ancor più drastica. «Vero, ma ora bisogna far marciare quel che è stato deciso. L' importante è che si sappia cosa c' è dietro l' angolo con l' apertura del Gottardo» Si riferisce al fatto che, se le Alpi non sono più una barriera per i traffici, i grandi porti del Nord Europa sbarcheranno fra noi a caccia di merce? «Nei porti dell' Alto Tirreno gli operatori hanno annunciato impegni di investimento per un miliardo e mezzo di euro, 340 dei quali a Genova sono bloccati da intoppi e burocrazia. Se gli ingranaggi delle decisioni si muovono poco e male, tutto questo ha una pesante ripercussione: ecco perché non possiamo permetterci ritardi. A cominciare dalle nomine». Se si trattasse di una azienda privata le 15 nomine sarebbero state pronte già il giorno prima della riforma. Il viceministro Nencini le ha replicato che la democrazia esige tempi e passaggi «Lo so bene che una nomina politico-istituzionale non ha gli stessi percorsi di un incarico all' interno di una azienda, figuriamoci. Volevo però dare uno scossone: far capire sui tempi delle nomine bisogna stringere». (m.z.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere Marittimo

Confindustria- Ricci: Gli interrogativi sulla riforma portuale

LIVORNO- "*Le solite controversie della politica impediscono di chiudere un'istruttoria aperta da mesi e che ritarda investimenti e quindi occupazione. Chiederemo che l'operatività della progettata Darsena Europa, dell'ampliato porto di Piombino e gli investimenti previsti per il porto di Carrara siano richiamati nel programma regionale di sviluppo 2016 - 20120, nonostante lo scorporo del porto di Marina di Carrara*".

Così si è espresso, Alberto Ricci, presidente di Confindustria Livorno-Massa Carrara in occasione della Convention tenutasi al teatro Goldoni di Livorno e organizzata dalla associazione stessa e dal titolo "*Porti, 25 anni fa la rivoluzione*". Perché 25 anni sono passati dalla storica sentenza della Corte di giustizia della Siderurgica Gabrielli che portò alla cancellazione del monopolio dei lavoratori portuali, l'apertura agli investitori e ai gestori privati di moli, banchine e terminal e che determinò un recupero di competitività senza precedenti nella storia dei porti italiani.

Il sistema portuale si trova oggi ad affrontare e a interrogarsi su una nuova riforma, certo meno traumatica e meno radicale di quella culminata nella legge 84 del 1994 e di cui ha dato testimonianza uno dei grandi protagonisti di allora, Roberto D'Alessandro, storico presidente del porto degli anni novanta.

E da Livorno, città in prima linea 25 anni fa, per la prima volta dopo mesi di consenso corale, vengono sollevati i primi interrogativi sulle modalità e le scelte della riforma e di qui anche un'attenzione particolare sui porti. Nell'interrogarsi sulle motivazioni "*non note*" dell'accorpamento di Marina di Carrara con La Spezia, il presidente di Confindustria ha posto l'accento sugli effetti negativi derivanti dallo smembramento del sistema portuale toscano e del sistema economico che gravita sui porti. Per altro Ricci ha lanciato anche l'idea di una "holding di territorio" per il coordinamento dei grandi progetti.

L'ALLARME LANCIATO A LIVORNO DAGLI INDUSTRIALI

Porti, da Confindustria dubbi sulla riforma

Perplessità sull'aggregazione fra La Spezia e Marina di Carrara

Dubbi sulle motivazioni dell'"aggregazione d'ufficio" fra l'Autorità portuale della Spezia e quella di Marina di Carrara con conseguente indebolimento dell'unico sistema integrato portuale d'Italia, quello toscano. Forti perplessità sul congelamento gestionale del porto di Livorno in attesa ancora di una indicazione certa sul nome del suo presidente. Richiesta di convocazione urgente dell'Osservatorio sulla Continuità territoriale marittima per l'Isola d'Elba per dirimere il contenzioso tutt'ora in atto sulle tariffe e sui criteri di assegnazione degli slot ed evitare i rischi derivanti da monopoli. Confindustria Livorno e Massa Carrara, per voce del suo presidente Alberto Ricci, non ha esitato a farsi, prima fra le organizzazioni imprenditoriali in Italia, testimone del disagio e dell'ansia che la perdurante situazione di incertezza circa i criteri applicativi, il ritardo nelle nomine dei presidenti e la solidità dell'impianto della riforma portuale varata dal governo sta suscitando nel mondo imprenditoriale. Lo ha fatto con la prima assemblea di cui, dal titolo "Porti, 25 anni fa la rivoluzione" dopo il processo di integrazione e fusione fra le associazioni confindustriali di Livorno, Massa e Carrara. E lo ha fatto ricordando i venticinque anni trascorsi dalla grande riforma dei porti italiani; quella che sancì la cancellazione del monopolio dei lavoratori portuali e l'apertura agli investitori ed ai gestori privati di moli, banchine e terminal: quella contrappuntata da sentenze di Tribunali, Tar nonché dalla Corte di giustizia europea, che determinò un recupero di competitività senza precedenti nella storia dei porti italiani. Oggi, a 25 anni dalla storica sentenza della Siderurgica Gabrielli e dai ricorsi al Tar partiti da Livorno, il sistema portuale si trova ad affrontare e a interrogarsi su una nuova riforma, certo meno traumatica e meno radicale di quella culminata nella legge 84 del 1994 e di cui ha dato testimonianza uno dei grandi protagonisti di allora, Roberto D'Alessandro, storico presidente del porto degli anni novanta. E da Livorno, città in prima linea 25 anni fa, per la prima volta dopo mesi di consenso corale, vengono sollevati i primi interrogativi sulle modalità e le scelte della riforma voluta dal ministro Delrio. Secondo il presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara, la crisi del territorio e le incertezze della siderurgia richiedono alle imprese e a Confindustria di non abbassare la guardia, specie sul fronte degli investimenti e delle opere pubbliche. Di qui anche un'attenzione particolare sui porti. Nell'interrogarsi sulle motivazioni "non note" dell'accorpamento di Marina di Carrara con La Spezia, Confindustria ha posto l'accento sugli effetti negativi derivanti dallo smembramento del sistema portuale toscano e del sistema economico che gravita sui porti. Ha poi denunciato lo stallo nella nomina del presidente di Livorno che sta sortendo l'effetto di condannare il porto a una ordinaria amministrazione con grave pregiudizio sugli investimenti previsti per Marina di Carrara, Livorno e Piombino. Per altro Ricci ha lanciato anche l'idea di una "holding di territorio" per il coordinamento dei grandi progetti. E sul tema della riforma portuale che hanno focalizzato l'attenzione i partecipanti alla tavola rotonda, facendo emergere alcuni dati importanti. Nereo Marcucci, presidente di Confetra, pur elogiando il meccanismo decisionale centrale sulle scelte di investimento infrastrutturale si è interrogato sui perché dei ritardi nella nomina dei "drivers" ovvero i presidenti che dovranno guidare le nuove autorità di sistema. Marco Conforti, presidente di Assiterminal, ha a sua volta puntato l'attenzione sulle distonie nei tempi fra il quadro istituzionale e necessità dei privati che - ha sottolineato - stanno investendo più di un miliardo di euro nei porti, ma che nel solo porto di Genova vedono bloccati da burocrazia e problemi amministrativi ben 347 milioni. Il presidente di Fedespedi, Roberto Alberti, ha sottolineato le difficoltà reali di coordinamento della catena logistica. Infine il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti, ha posto l'accento sul ruolo chiave che dovrebbe essere svolto dai manager pubblici. Ha concluso i lavori il vice ministro ai Trasporti, Riccardo Nencini.

L'ECONOMIA DEL MARE

RIVOLUZIONE LIVORNESE

Responsabilità piloti: ok alla riforma

Cosa cambia in caso di incidenti navali

- LIVORNO -

UN DECRETO atteso da anni, diventato drammaticamente urgente dopo la sciagura di Genova, quando una nave abbatté la torre di pilotaggio del porto provocando la morte dei suoi occupanti, tra i quali un pilota livornese. Finalmente due giorni fa la VIII commissione del Senato, in sede deliberante, ha approvato il testo della legge già con l'ok anche della Camera, che limita le responsabilità civili dei piloti in caso di incidente, così come da sempre avviene con gli armatori delle navi. Grazie al provvedimento, che diventerà esecutivo non appena pubblicato- nei prossimi giorni- dalla Gazzetta Ufficiale dello Stato, la responsabilità civile dei piloti è fissata a un massimo di un milione di euro: il che consente loro di stipulare assicurazioni della professione non mettendo più a rischio i propri averi e quelli delle proprie famiglie. Il provvedimento vale per il pilotaggio non solo nei porti propriamente detti, ma anche in tutte le strutture (rade, piattaforme, pontili) che consentono l'avvicinamento e l'attracco delle navi.

«E' UNA giornata storica per noi e per le nostre famiglie- ha commentato il direttore generale della federazione Fedepiloti, il livornese capitano Fiorenzo "Cino" Milani- che mette fine a un'ingiustizia storica nei confronti della categoria». Un ringraziamento particolare è stato inviato da Milani al presidente della commissione del senato, il livornese Altero Matteoli e all'altro senatore livornese Marco Filippi. E il capopilota del porto di Livorno, capitano Massimiliano Lupi, a sua volta ha ricordato che per anni la federazione si è battuta per far sì che venisse data la tranquillità necessaria ai piloti di svolgere il loro lavoro senza dover temere conseguenze civili "devastanti". La nuova legge, ha aggiunto il capitano Lupi, non salva il pilota che faccia errori per incapacità o per dolo; ma chiarisce le responsabilità di un lavoro che a bordo delle navi è qu lo di consulenza del comandar il quale rimane unico elemer decisionale delle manovre. Va badito che ad oggi gli armat hanno una loro protezione anc assicurativa, che non va oltre il lore commerciale della nave, m tre per i piloti c'era la spada di I mocle delle cause civili senza p tezione. Per cui toccava al sing e alla federazione provvedere caso di danni provocati in buc fede in manovra. Ne risultava c qualche volta a fronte di manov particolarmente delicate- in c dizioni meteo avverse o nei "f delli" del nostro porto industri qualche pilota fosse tentato di c siglare il comando di non ent re, con ricadute sui traffici e su credibilità del porto.

GIORNATA STORICA

Il direttore generale Milani «Posta fine a un'ingiustizia nei confronti della categoria»

A

Focus

Il capopilota del porto di Livorno Massimiliano Lupi

In prima linea

Il capopilota del porto di Livorno, capitano Massimiliano Lupi (nella foto) ricorda che per anni la federazione si è battuta per far sì che venisse data la tranquillità necessaria ai piloti di poter lavorare senza temere conseguenze civili "devastanti"

I senatori

Un ringraziamento particolare è stato inviato al presidente della commissione al senato, il livornese Altero Matteoli di Forza Italia e all'altro livornese Marco Filippi (Pd)

Lucarelli cerca il rilancio a Livorno

La società terminalista toscana annuncia un piano di sviluppo con un socio di cui non rivela il nome, che investirebbe 20 milioni e rileverebbe il 70% del terminal portuale.

Un importante socio, la cui identità è rimasta finora misteriosa, affiancherebbe il Lucarelli Terminal Livorno nella gestione di un traffico che prevede anche la **movimentazione di contenitori**, in un'area (Calata Pisa) che il piano regolatore non prevede per operare in tale tipo di traffico. L'annuncio è stato dato direttamente dal presidente della società, Cristiano Lucarelli, che ha parlato anche di nuovi investimenti per 20 milioni di euro, la possibile cessione del 70% della sua società (appunto al nuovo socio non livornese), oltre a cento nuovi posti di lavoro entro cinque anni, in cambio della concessione della Calata Pisa e una temporanea sul molo Italia, senza escludere aree alternative.

Lucarelli ha presentato così il rilancio della sua azienda, per la quale è stata avviata da alcuni mesi la procedura di concordato preventivo propedeutica alla stesura di un piano di ristrutturazione aziendale o, in alternativa, alla liquidazione. Non sono mancate polemiche nei confronti dell'Autorità Portuale sia da parte di Lucarelli, sia da parte del sindaco di Livorno, Filippo Nogarin, che ha sottolineato come a Livorno siano presenti due sindaci, uno di terra eletto dal popolo e uno di mare, designato fuori da ogni concetto democratico, con il quale è sempre stata difficile la collaborazione.

Il piano d'impresa predisposto dell'aspirante e riservato socio, che secondo lo stesso Lucarelli sarà consegnato all'Autorità entro fine novembre, sarà presto presentato anche al prefetto, che ha convocato Lucarelli, Autorità Portuale e sindaco. A questi annunci ha risposto l'Autorità Portuale presieduta da Giuliano Gallanti che, ricordando in primis le numerose deroghe al piano regolatore portuale concesse per consentire al terminal di Lucarelli di lavorare, ha detto: "Non possiamo fare due cose: agire in contrasto con le previsioni del Piano regolatore portuale consentendo stabilmente l'utilizzo del Molo Italia Nord da parte di navi ro-ro e fare l'imprenditore al posto di Lucarelli trovandogli noi traffici compatibili con le infrastrutture da lui detenute in concessione. Il dimezzamento del numero delle navi lavorate dalla società per conto di Tirrenia, registrato dal mese di luglio 2016 in poi, destinato ad annullarsi con la fine dell'anno, è con tutta evidenza da attribuirsi unicamente alla libera scelta imprenditoriale della compagnia di navigazione di non rinnovare il contratto in scadenza e di affidare le operazioni portuali ad altro terminalista".

Nicola Capuzzo

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata
Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: Questo indirizzo e-mail è protetto dallo spam bot. Abilita Javascript per vederlo.

Porti, 25 anni fa la rivoluzione. Confindustria, da Livorno primo alert su conseguenze riforma

Livorno, 25 NOV – Dubbi sulle motivazioni dell' "aggregazione d'ufficio" fra l'Autorità portuale di La Spezia e quella di Marina di Carrara con conseguente indebolimento dell'unico sistema integrato portuale d'Italia, quello toscano.
Forti perplessità sul congelamento gestionale del porto di Livorno, uno dei principali d'Italia, in attesa ancora di una indicazione certa sul nome del suo presidente, con rischi cogenti anche sugli investimenti in nuove infrastrutture.
Richiesta di convocazione urgente dell'Osservatorio sulla Continuità territoriale marittima per l'Isola d'Elba per dirimere il contenzioso tutt'ora in atto sulle tariffe e sui criteri di assegnazione degli slot ed evitare i rischi derivanti da monopoli.
Confindustria Livorno Massa Carrara, per voce del suo presidente Alberto Ricci, non ha esitato oggi a farsi, prima fra le organizzazioni imprenditoriali in Italia, testimone del disagio e dell'ansia che la perdurante situazione di incertezza circa i criteri applicativi, il ritardo nelle nomine dei presidenti e la solidità dell'impianto della riforma portuale varata dal governo sta suscitando nel mondo imprenditoriale.
Lo ha fatto con la prima assemblea dopo il processo di integrazione e fusione fra le associazioni confindustriali di Livorno, Massa e Carrara. E lo ha fatto ricordando i venticinque anni trascorsi dalla grande riforma dei porti italiani; quella che sancì la cancellazione del monopolio dei lavoratori portuali e l'apertura agli investitori e ai gestori privati di moli, banchine e terminal; quella contrappuntata da sentenze di Tribunali, Tar nonché dalla Corte di giustizia europea, che determinò un recupero di competitività senza precedenti nella storia dei porti italiani.
Oggi, a 25 anni dalla storica sentenza della Siderurgica Gabrielli e dai ricorsi al Tar partiti da Livorno, il sistema portuale si trova ad affrontare e a interrogarsi su una nuova riforma, certo meno traumatica e meno radicale di quella culminata nella legge 84 del 1994 e di cui ha dato testimonianza uno dei grandi protagonisti di allora, Roberto D'Alessandro, storico presidente del porto degli anni novanta.
E da Livorno, città in prima linea 25 anni fa, per la prima volta dopo mesi di consenso corale, vengono sollevati i primi interrogativi sulle modalità e le scelte della riforma. Secondo il presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara, la crisi del territorio (che riguarda comparti importanti come quello delle cave di marmo) o le incertezze della siderurgia, con il risultato di tassi di disoccupazione e di disoccupazione giovanile troppo alti (37 per cento a Livorno e 59,8 per cento per Massa Carrara), richiedono alle imprese e a Confindustria di non abbassare la guardia, specie sul fronte degli investimenti e delle opere pubbliche.
Di qui anche un'attenzione particolare sui porti. Nell'interrogarsi sulle motivazioni "non note" dell'accorpamento di Marina di Carrara con La Spezia, Confindustria ha posto l'accento sugli effetti negativi derivanti dallo smembramento del sistema portuale toscano e del sistema economico che gravita sui porti. Ha poi denunciato lo stallo nella nomina del presidente di Livorno che sta sortendo l'effetto di condannare il porto a una ordinaria amministrazione con grave pregiudizio sugli investimenti previsti per Marina di Carrara, Livorno e Piombino. Per altro Ricci ha lanciato anche l'idea di una "holding di territorio" per il coordinamento dei grandi progetti.
È sul tema della riforma portuale che hanno focalizzato l'attenzione i partecipanti alla tavola rotonda, facendo emergere alcuni dati importanti. Nereo Marcucci, presidente di Confetra, pur elogiando il meccanismo decisionale centrale sulle scelte di investimento infrastrutturale si è interrogato sui perché dei ritardi nella nomina dei "drivers" ovvero i presidenti che dovranno guidare le nuove autorità di sistema.
Marco Conforti, presidente di Assiterminal, ha a sua volta puntato l'attenzione sulle distonie nei tempi fra il quadro istituzionale e necessità dei privati che – ha sottolineato – stanno investendo più di un miliardo di euro nei porti, ma che nel solo porto di Genova vedono bloccati da burocrazia e problemi amministrativi ben 347 milioni.
Il presidente di Fedespedi Roberto Alberti ha sottolineato le difficoltà reali di coordinamento della catena logistica.
Infine il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti, ha posto l'accento sul ruolo chiave che dovrebbe essere svolto dai manager pubblici in un sistema burocratico che spesso scoraggia il "fare" e penalizza chi si assume responsabilità.
Ha concluso i lavori il vice ministro ai trasporti Riccardo Nencini che, nel sottolineare la necessità di costruire piattaforme economiche e quindi logistiche più competitive, ha puntato l'attenzione sulla creazione di una reale sinergia, che oggi non esiste, fra pubblico e quei privati che oggi rappresentano parte predominante per quanto riguarda gli investimenti sia nei porti sia negli aeroporti. Nencini ha infine espresso la convinzione che la scelta del nuovo presidente di Livorno sarà attuata entro la seconda settimana di dicembre.

Informatore Navale

Confindustria:da Livorno primo alert sulle conseguenze della riforma dei porti.Da rivoluzione ad involuzione ?

La prima convention di Confindustria Livorno Massa Carrara ricorda i 25 anni dalla grande riforma degli anni novanta e segnala più di un dubbio sulle misure varate dal governo

Livorno, 25 novembre 2016 – Dubbi sulle motivazioni dell' "aggregazione d'ufficio" fra l'Autorità portuale di La Spezia e quella di Marina di Carrara con conseguente indebolimento dell'unico sistema integrato portuale d'Italia, quello toscano.

Forti perplessità sul congelamento gestionale del porto di Livorno, uno dei principali d'Italia, in attesa ancora di una indicazione certa sul nome del suo presidente, con rischi cogenti anche sugli investimenti in nuove infrastrutture.

Richiesta di convocazione urgente dell'Osservatorio sulla Continuità territoriale marittima per l'Isola d'Elba per dirimere il contenzioso tutt'ora in atto sulle tariffe e sui criteri di assegnazione degli slot ed evitare i rischi derivanti da monopoli.

Confindustria Livorno Massa Carrara, per voce del suo presidente Alberto Ricci, non ha esitato oggi a farsi, prima fra le organizzazioni imprenditoriali in Italia, testimone del disagio e dell'ansia che la perdurante situazione di incertezza circa i criteri applicativi, il ritardo nelle nomine dei presidenti e la solidità dell'impianto della riforma portuale varata dal governo sta suscitando nel mondo imprenditoriale.

Lo ha fatto con la prima assemblea dopo il processo di integrazione e fusione fra le associazioni confindustriali di Livorno, Massa e Carrara. E lo ha fatto ricordando i venticinque anni trascorsi dalla grande riforma dei porti italiani; quella che sancì la cancellazione del monopolio dei lavoratori portuali e l'apertura agli investitori e ai gestori privati di moli, banchine e terminal; quella contrappuntata da sentenze di Tribunali, Tar nonché dalla Corte di giustizia europea, che determinò un recupero di competitività senza precedenti nella storia dei porti italiani.

Oggi, a 25 anni dalla storica sentenza della Siderurgica Gabrielli e dai ricorsi al Tar partiti da Livorno, il sistema portuale si trova ad affrontare e a interrogarsi su una nuova riforma, certo meno traumatica e meno radicale di quella culminata nella legge 84 del 1994 e di cui ha dato testimonianza uno dei grandi protagonisti di allora, Roberto D'Alessandro, storico presidente del porto degli anni novanta.

E da Livorno, città in prima linea 25 anni fa, per la prima volta dopo mesi di consenso corale, vengono sollevati i primi interrogativi sulle modalità e le scelte della riforma. Secondo il presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara, la crisi del territorio (che riguarda comparti importanti come quello delle cave di marmo) o le incertezze della siderurgia, con il risultato di tassi di disoccupazione e di disoccupazione giovanile troppo alti (37% a Livorno e 59,8% per Massa Carrara), richiedono alle imprese e a Confindustria di non abbassare la guardia, specie sul fronte degli investimenti e delle opere pubbliche.

Di qui anche un'attenzione particolare sui porti. Nell'interrogarsi sulle motivazioni "non note" dell'accorpamento di Marina di Carrara con La Spezia, Confindustria ha posto l'accento sugli effetti negativi derivanti dallo smembramento del sistema portuale toscano e del sistema economico che gravita sui porti. Ha poi denunciato lo stallo nella nomina del presidente di Livorno che sta sortendo l'effetto di condannare il porto a una ordinaria amministrazione con grave pregiudizio sugli investimenti previsti per Marina di Carrara, Livorno e Piombino. Per altro Ricci ha lanciato anche l'idea di una "holding di territorio" per il coordinamento dei grandi progetti.

È sul tema della riforma portuale che hanno focalizzato l'attenzione i partecipanti alla tavola rotonda, facendo emergere alcuni dati importanti. Nereo Marcucci, presidente di Confetra, pur elogiando il meccanismo decisionale centrale sulle scelte di investimento infrastrutturale si è interrogato sui perché dei ritardi nella nomina dei "drivers" ovvero i presidenti che dovranno guidare le nuove autorità di sistema.

Marco Conforti, presidente di Assiterminal, ha a sua volta puntato l'attenzione sulle distonie nei tempi fra il quadro istituzionale e necessità dei privati che – ha sottolineato – stanno investendo più di un miliardo di euro nei porti, ma che nel solo porto di Genova vedono bloccati da burocrazia e problemi amministrativi ben 347 milioni.

Il presidente di Fedespedi Roberto Alberti ha sottolineato le difficoltà reali di coordinamento della catena logistica.

Infine il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti, ha posto l'accento sul ruolo chiave che dovrebbe essere svolto dai manager pubblici in un sistema burocratico che spesso scoraggia il "fare" e penalizza chi si assume responsabilità.

Ha concluso i lavori il vice ministro ai trasporti Riccardo Nencini che, nel sottolineare la necessità di costruire piattaforme economiche e quindi logistiche più competitive, ha puntato l'attenzione sulla creazione di una reale sinergia, che oggi non esiste, fra pubblico e quei privati che oggi rappresentano parte predominante per quanto riguarda gli investimenti sia nei porti sia negli aeroporti. Nencini ha infine espresso la convinzione che la scelta del nuovo presidente di Livorno sarà attuata entro la seconda settimana di dicembre.

LA SVOLTA L'ANNUNCIO DEL GOVERNATORE

Collegamento darsena-Fs A dicembre l'inaugurazione

LIVORNO

«IL COLLEGAMENTO ferroviario tra la Darsena Toscana e la rete ferroviaria Rfi si aprirà nel mese di dicembre». Lo ha evidenziato lunedì scorso il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, parlando dell'avviso pubblicato dal Ministero dello sviluppo economico per il piano di reindustrializzazione di un'area di crisi come quella di Livorno, bando del Mise che mette a disposizione 10 milioni di euro per le imprese che vorranno investire. «Subito dopo le feste – ha aggiunto il governatore –, si aprirà il collegamento ferroviario tra la Darsena Toscana e la rete ferroviaria RFI, che è stato finanziato con fondi regionali e fondi di Ferrovie dello Stato. Il presidente della Regione Enrico Rossi ha anche parlato degli interventi per il rilancio della zona intorno a Livorno che è stata colpita dalla crisi economica.

«FERROVIE dello Stato – ha chiarito il governatore – ha confermato che la procedura di gara per l'appalto per il collegamento tra il porto di Livorno e l'Interporto Vespucci inizierà il prossimo anno. Secondo Rossi, «le cose si stanno muovendo e ci sono anche segnali positivi. A metà dicembre verrà inaugurato il collegamento tra la Darsena e la rete ferroviaria, mentre nel 2017 partiranno i cantieri per lo scavalco ferrroviario che dovrà collegare il porto all'interporto».

Messaggi in codice sul fronte del porto «Va rivisto il bando per Darsena Europa»

La Regione mette i paletti durante il convegno di Confindustria

–LIVORNO– BISOGNERÀ digerirli, alcuni passaggi emersi l'altro giorno dall'assemblea di Confindustria al Goldoni. Digerirli e magari ruminarci sopra. Perchè, ad esempio, i messaggi arrivati dalla Regione sembrano- almeno a prima vista- abbastanza contraddittori. Vanni Bonadio, presidente di Toscana Logistica e nell'occasione rappresentante del governatore Enrico Rossi (di cui ha formalmente portato il messaggio) ha puntualmente citato i tanti interventi per i quali Firenze punta sullo sviluppo del sistema portuale Livorno-Piombino (dalle ferrovie in banchina allo "scavalco", dall'impegno sulla viabilità a sud alla 398, 600 milioni impegnati in particolare- ha detto- per la piattaforma Europa). L'obiettivo, ha ribadito Bonadio, è di creare un "nodo logistico nazionale". Però in parallelo la giunta regionale ha decretato che la bozza di bandi di gara per la Piattaforma Europa va integrata e corretta - o modificata abbastanza marcatamente, secondo alcune interpretazioni estremamente preoccupate- tanto da mettere in dubbio che il 15 dicembre si possano davvero chiudere i termini per le dichiarazioni d'interesse. Ovviamente palazzo Rosciano minimizza e parla di integrazioni chieste dalle varie burocrazie locali. Ma un chiarimento s'impone: e comunque la giunta regionale ha fatto capire che i finanziamenti promessi per la piattaforma Europa non saranno gratis in quanto a controllo regionale. E c'è forse un inizio di presa di distanza dalla attuale gestione del porto, dopo anni di quasi collaborazione?

SUPERVISIONE
I finanziamenti promessi non saranno gratis Firenze vuole il controllo

WORKSHOP L'arrivo del viceministro Riccardo Nencini con il prefetto di Livorno Anna Maria Manzone all'arrivo al teatro Goldoni

NON È IL SOLO aspetto da verificare. Il presidente di Confindustria Livorno- Carrara Ricci non ci è andato leggero- sia pure rispettando la forma- sui dubbi sollevati rispetto a una riforma portuale che vede "scippato" al sistema toscano il porto di Marina di Carrara, con tutte le complicazioni connesse a un sistema industriale che si è collegato a Livorno e un sistema portuale proiettato su un'altra regione (la Liguria) e il porto di La Spezia che non l'ha ricevuto con particolare favore. Ma Ricci, proponendo la creazione di una "Holding di territorio" ha dimostrato di voler a sua volta misurare sui fatti progettualità e promesse di Firenze dal punto di vista degli investitori privati. Non male, se sarà ascoltato. Dal punto di vista degli osservatori locali, le voci sono state abbastanza concordi nel chiedere di far presto sulla governance (Marcucci da un lato, pur apprezzando quanto il governo ha fatto: Alberti dall'altro, più critico sui tempi lunghi e sulle discrasie con gli operatori) con qualche amarezza dalla platea quando il viceministro Nencini ha confermato quello che ormai tutti sospettavano, il rinvio delle nomine a dopo il referendum (e secondo come il referendum andrà nei confronti del governo). In platea, francamente si sono visti alcuni Vip del porto (Piero Neri, Luca Becce, Enio Lorenzini, Luciano Canepa, Enrico Bonistalli, Massimo Provinciali, Laura Miele, Angelo Roma) solo per citarne qualcuno. Presenti anche il direttore marittimo cv (Cp) Di Marco e il prefetto, che ieri non avevamo citato.E di cui ci scusiamo. Ultima annotazione, sempre in campo portuale. In un sito web genovese era stato pubblicato che il gruppo Azimut/Benetti è in trattative per vendere importanti quote dei propri asset a una grossa società cinese. Ieri la smentita ufficiale di Paolo Vitelli, confermata dall'ad di Benetti Vincenzo Poerio.

A.F.

Il Tirreno

Darsena Europa, i dubbi della Regione E il bando scade il 15

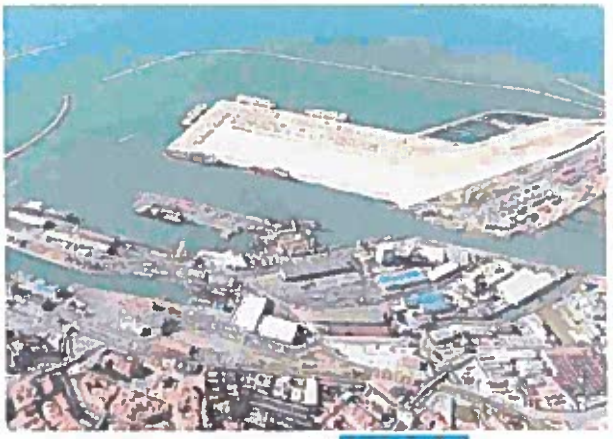
L'Authority: è la fisiologica dialettica, con lo studio di fattibilità si concretizza il passaggio dall'idea del Prg al progetto reale

LIVORNO

La Regione Toscana mette nero su bianco i propri dubbi su alcuni aspetti del bando della Darsena Europa. Lo fa mentre sta passando all'esame della conferenza dei servizi lo studio di fattibilità dell'Authority, cioè lo snodo-chiave fra la scelta strategica delineata nel Prg e la concretizzazione in progetti effettivi.

«Niente di sconvolgente – giura Massimo Provinciali, segretario generale dell'Authority – è semplicemente la fisiologica dinamica di una conferenza dei servizi: fa parte di quel che accade quando si passa dall'idea al progetto vero e proprio, tutto qui. Nessuno può pensare che la Regione tiri fuori una montagna di soldi e si limiti a fare da passacarte mettendo il timbro passivamente a quel che le presentiamo».

Sta di fatto che la scadenza per la presentazione delle manifestazioni d'interesse è dietro l'angolo: è fissata per il 15 dicembre (dopo esser stato inizialmente previsto per il 22 marzo, poi il 30 giugno, quindi il 30 settembre). Non è da escludere un ulteriore rinvio: a quanto è dato sapere, la giunta regionale vuol riesaminare il bando dopo che lo studio di fattibilità verrà corretto e aggiornato. D'altronde, stiamo parlando della più grossa operazione di project financing in corso nel nostro Paese: già in luglio l'Authority aveva pubblicato un significativo aggiornamento, che insieme a uno stock di parametri di analisi finanziaria indicava anche un allungamento della concessione a 60 anni.



La Darsena Europa (elaborazione grafica dell'Authority)

A parte alcune sottolineature relative all'adeguamento rispetto alle più aggiornate normative sull'ambiente e al codice degli appalti, risulta che la Regione ritenga non sia stato sufficientemente preso in esame il rischio che negli ingranaggi del project financing possa avere un allungamento dei tempi di realizzazione. Tradotto: all'investitore privato spetta farsi carico dell'intera progettazione, inclusa quella relativa a dighe foranee e escavi che pure è tutta in collo ai fondi pubblici. Ma come si intrecciano i tempi della parte pubblica (iniziale) e di quelli della parte privata (successiva)? In ballo sono soprattutto gli aspetti della "bancabilità" da parte degli investitori, a quanto pare di capire.

All'Authority si chiede, insomma, un'analisi che metta nel conto una gamma più ampia di scenari includendo anche eventuali intoppi. Qualcosa di simile a uno stress-test ma ovviamente parametrato sulla specificità di questo settore e sulla modulazione di ciascun parametro di rischio.

A ciò si aggiunga che, secondo quanto è stato possibile ricostruire, da Firenze si chiede anche più documentazione sull'analisi del rischio e una maggiore attenzione ai rilievi indicati dagli uffici del Genio Civile e da alcuni settori della burocrazia della Regione Toscana. Da non dimenticare poi che, nell'ultima riunione del comitato esecutivo dell'Accordo di programma, è emersa l'intenzione di chiedere al Consiglio superiore dei lavori pubblici un parere sul procedimento riguardante lo studio di fattibilità.

Mauro Zucchelli

Il Tirreno

BACCHETTATA DALLA REGIONE: STUDIO DA APPROFONDIRE

Doppio round a Roma per la maxi-Darsena

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

Nella prima metà della settimana, a cavallo fra martedì e mercoledì, vivrà a Roma un doppio passaggio importante l'iter del maxi-progetto della Darsena Europa: occhi puntati sullo studio di fattibilità che rappresenta lo snodo-chiave per tradurre l'idea in progetto concreto. Proprio il tassello del puzzle sul quale, come anticipato dal Tirreno, la Regione ha acceso i riflettori per chiedere chiarimenti e correttivi: l'ha fatto con una delibera di giunta (approvata nell'ultima seduta) nella quale in una serie di punti specifici si tirano le somme di rilievi e osservazioni provenienti da una quindicina di uffici regionali.

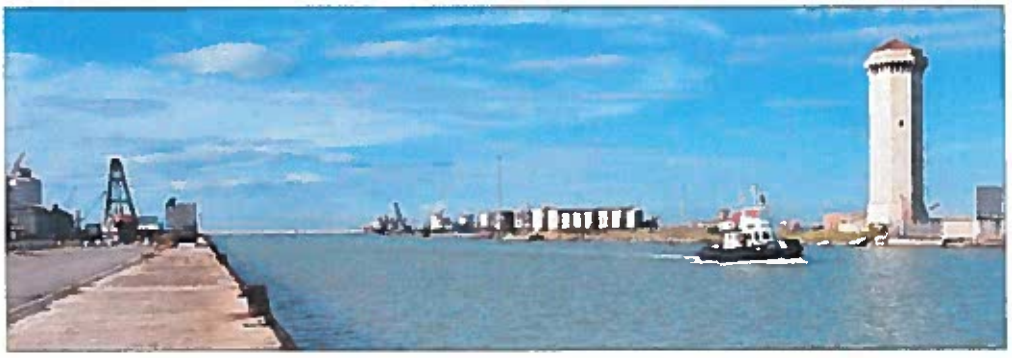
Particolarmente puntiglioso è il terzo di questi rilievi, in realtà suddiviso in cinque argomentazioni: 1) serve uno stress test ("analisi di sensitività") che prefiguri scenari differenziati al variare di una griglia di parametri economici di riferimento; 2) occorre che l'analisi di rischio sia articolata meglio anche riguardo ai tempi, in particolare relativamente ai ritardi; 3) è necessaria una analisi extra su un orizzonte di 25 anni, anche se questa dimensione sarà trattata pure nella documentazione da inviare a Bruxelles per le verifiche sugli aiuti di Stato; 4) è «estremamente sintetica» la trattazione degli effetti esterni, inclusi quelli di «natura ambientale che potenzialmente interessano la costa»; 5) i conti sul ritorno economico dell'investimento fanno riferimento al 2017, ma non è ovviamente possibile.

La Regione ci ripensa? L'oppure è il soggetto che mettendo sul tavolo una capacità di indebitamento di 250 milioni di euro ha tirato fuori dal libro dei sogni la maxi-Darsena livornese concentrando qui buona parte delle proprie risorse da investire. Dovessimo proprio puntare sui retropensieri, non è da escludere che il governatore **Enrico Rossi** voglia che quest'impegno della Regione pesi nel braccio di ferro con il ministro **Graziano Delrio** per la nomina del nuovo presidente dell'Authority.

Ma qui siamo nel campo delle congetture che valgono quel che valgono. Di tangibile c'è solo che il 15 dicembre scade il termine per farsi avanti e chiedere di essere invitati alla gara vera e propria per l'aggiudicazione. È del tutto evidente che l'Authority stia puntando a eliminare adesso gli eventuali possibili intoppi sul cammino del progetto. Ecco perché il 30 è previsto un incontro per chiedere al Consiglio superiore dei lavori pubblici una sorta di pre-vaglio così da correggere eventuali magagne prima che saltino fuori successivamente, quando il passaggio davanti al Consiglio superiore dei lavori pubblici sarà formalmente previsto.

Non solo: il giorno prima, cioè martedì 29, appuntamento al ministero dello sviluppo economico per un nuovo round della conferenza dei servizi (stavolta, a differenza da quello precedente, in modalità "sincrona", come si dice in burocratese) in cui potrebbero venire a galla osservazioni da parte dei ministeri che finora non si sono cristallizzate in pareri formali o osservazioni.

Mestieri del mare, il corso nel porto di Livorno

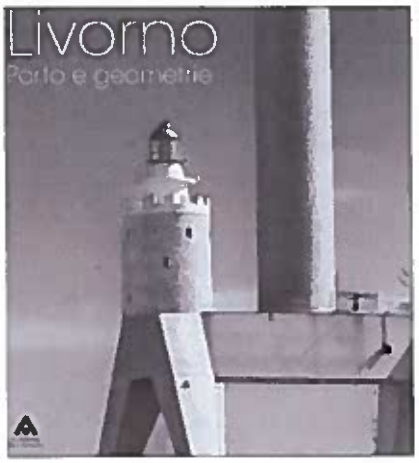


Dal prossimo mese di gennaio comincerà nel **porto di Livorno** un percorso di orientamento ai mestieri del mare. Undici giornate di studio alle quali parteciperanno, secondo le previsioni, oltre mille studenti guidati in questo viaggio da esponenti del mondo delle imprese.

L'iniziativa ha l'obiettivo di favorire l'inserimento lavorativo dei ragazzi e prevede lezioni seminariali per gli studenti degli istituti scolastici secondari nonché dimostrazioni sul campo e ore di confronto con i soggetti coinvolti per valutare le opportunità di ingresso nel mondo del lavoro.

Il corso è organizzato dall'Autorità portuale di Livorno e patrocinata dalla Regione Toscana e vi hanno aderito associazioni di categoria (Spedimar, Asamar, Assimprese, Corpo Piloti, Rimorchiatori e Ormeggiatori), istituzioni (Capitaneria di Porto, Comune di Livorno, Ufficio Scolastico Provinciale), l'Interporto Vespucci, l'Agenzia delle Dogane e la società Porto 2000.

Il porto e le sue geometrie.Un album fotografico e artistico per chi ama Livorno



Verrà presentato in anteprima martedì prossimo, 29 novembre, alle 11.30, a Palazzo Rosciano, sede dell'APL. La Stampa è invitata

Livorno, 25 novembre 2016 – Un album fotografico dedicato al porto, alle sue geometrie, forme e materiali e un percorso artistico che porta il lettore a conoscere lo scalo labronico attraverso i grandi pittori del 900: da Maranesi a Lloyd e agli artisti della scuola Micheli, sino a Lorenzo Cecchi e a Mario Puccini. Chi ama Livorno e l'arte non potrà non apprezzare il nuovo progetto editoriale che l'Autorità Portuale ha fatto commissionare a una equipe di critici d'arte, architetti e fotografi.

Il volume, che verrà distribuito per le feste natalizie, sarà presentato in anteprima il prossimo 29 novembre, a partire dalle ore 11.30, presso la sala riunioni di Palazzo Rosciano, quartier generale dell'Autorità Portuale di Livorno. Oltre agli autori, all'appuntamento saranno presenti i vertici dell'APL, e i rappresentanti delle istituzioni cittadine.

I due Marcucci per l'Academy Logistic Training

Francesca Marcucci

LIVORNO – "Lo sviluppo delle attività logistiche: contributo a un laboratorio d'idee" è l'impegnativo tema di un convegno che si terrà mercoledì 7 dicembre dalle 10 alle 13 al palazzo del portuale (Via San Giovanni 13) per iniziativa della Logistic Training Academy labronica.
Particolarmente atteso l'intervento di chiusura del convegno, affidato a Ivano Russo, dirigente del gabinetto del ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio, che illustrerà "la Vision" del suo ministero sul nuovo assetto dei porti italiani con la riforma in atto.
Il programma dei lavori prevede un saluto di apertura di Francesca Marcucci, amministratore delegato dell'Academy organizzatrice dell'evento. Parleranno poi Cristina Grieco, assessore regionale toscana all'istruzione, formazione e lavoro; Nereo Marcucci, presidente nazionale di Confetra; e un rappresentante dell'ISFORT (Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti-Intempo Spa) sulla "Scuola nazionale portuale come laboratorio di idee".

L'Informatore Navale

Prospettiva lavoro:l'iniziativa targata Port Authority e Regione Toscana. Il porto di Livorno investe sui giovani:il futuro passa da qui

Al via il percorso di orientamento alle professioni del mare

11 giornate,più di mille studenti da coinvolgere e professori di eccezione provenienti dal mondo delle imprese.L'obiettivo: favorire l'inserimento lavorativo dei ragazzi

Livorno, 24 novembre 2016 – Undici giornate spalmate in appena quattro mesi, da gennaio ad aprile. Più di mille ragazzi da coinvolgere (120 a giornata) e docenti scelti tra chi il porto lo conosce veramente bene, a cominciare dagli operatori portuali. È il nuovo percorso di orientamento ai mestieri del mare organizzato dalla Port Authority e patrocinato dalla Regione Toscana, cui hanno aderito associazioni di categoria (Spedimar, Asamar, Assimprese, il Corpo Piloti, i rimorchiatori e Ormeggiatori), Istituzioni (la Capitaneria di Porto, il Comune di Livorno, l'Ufficio Scolastico Provinciale), l'Interporto Vespucci, l'Agenzia delle Dogane e la società che a Livorno gestisce le crociere, la Porto 2000.

Il progetto è stato presentato nei giorni scorsi dal dirigente Promozione e Studi dell'APL, Gabriele Gargiulo, e dall'assessore regionale all'Istruzione, Cristina Grieco, in occasione di una riunione in Fortezza Vecchia che ha visto tra le altre la partecipazione del vice-sindaco Stella Sorgente e della responsabile dell'Ufficio Scolastico Provinciale, Anna Pezzati.

Si tratta di un programma molto articolato che prevede lezioni seminariali ad hoc per gli studenti degli istituti scolastici secondari. L'obiettivo: permettere loro di conoscere da vicino le professioni che vengono coinvolte sin dal momento in cui la nave attracca in banchina, anche con riferimento al processo lavorativo collegato alla movimentazione della merce.

Non si tratta soltanto di lezioni teoriche. Sono previste anche dimostrazioni sul campo e ore di confronto con i soggetti coinvolti per valutare le opportunità di inserimento nel mondo del lavoro.

«Lo scalo labronico – ha detto Gargiulo – è per molti giovani la principale, se non l'unica, speranza per rimettere in gioco il futuro del nostro territorio. L'Autorità Portuale ha sempre puntato a sviluppare politiche di integrazione lavorativa dei nostri ragazzi e dal 2018 amplieremo il progetto coinvolgendo gli istituti scolastici di Piombino».

«Mi preme sottolineare la rilevanza del progetto di orientamento alle professioni del mare dell'Autorità Portuale – ha dichiarato l'assessore Grieco -; si tratta di una iniziativa meritoria nata dall'alleanza che si è creata tra istituzioni, imprese e scuole ed è strategica perché riesce a cogliere la velocità del cambiamento e a preparare i ragazzi alle nuove professioni collegate alle trasformazioni tecnologiche».

La Gazzetta Marittima

Welfare e Gente di mare l'approfondimento al Propeller

Il tema trattato dagli esperti anche sul piano della tutela della salute – L'impegno della "Stella Maris"

Nella foto: (da sinistra) Vincenzo Di Marco, Maria Gloria Giani Pollastrini, Francesco Tedeschi e Federico Sgherri.

LIVORNO – Nel recente convegno del Propeller Club labronico si è analizzato il tema del welfare sia dal lato delle politiche delle aziende nei confronti dei loro collaboratori che da quelle, ancora più caratterizzate, dei Comitati costituiti nei porti per supportare la "gente di mare". Invitati dalla presidente del Club Maria Gloria Giani Pollastrini a relazionare sui suddetti aspetti il consulente del lavoro dottor Francesco Tedeschi, il vice presidente del Comitato Gente di Mare e presidente della Stella Maris di Livorno comandante Federico Sgherri ed il C.V. (CP) Vincenzo Di Marco, direttore marittimo della Toscana.
Se è vero che tali politiche aziendali nei confronti dei propri collaboratori arrivano in Italia negli anni '50 con la grande "Olivetti", da alcuni anni sono sempre più adottate anche da realtà più piccole per una serie di vantaggi che procurano ad ambedue le parti; da inizio 2016 hanno inoltre trovato ancora più spazio grazie ai maggiori sgravi fiscali e contributivi concessi nell'ultima legge di stabilità. Tedeschi è entrato nel dettaglio illustrando appunto gli aumentati vantaggi fiscali delle aziende che non sono più sottoposte al limite di detraibilità fiscale precedentemente fissato, le ricadute in termini di benessere dei dipendenti e l'aumento del potere d'acquisto. Il welfare si esplica nei vari ambiti ma quelli in cui si sceglie maggiormente di operare sono l'istruzione, la sanità e la previdenza complementare – ha detto il consulente – e certo non è di poco conto il fatto che se l'azienda decide di concedere premi al suo collaboratore il costo di questi non subirà gli aggravi del passato. Quindi: apprezzatissimo l'azzeramento del cuneo fiscale per l'azienda, ma è importante ricordare al lavoratore che tali benefits, riportati nella sua busta paga, non potranno essere detraibili come se fossero da lui stesso liberamente scelti e pagati. Altrettanto da sottolineare è che il lavoratore il cui contratto prevede la possibilità di avere premi in denaro, ad esempio per raggiungimento di obbiettivi prefissati, potrà liberamente decidere se trasformarli in welfare o meno.

* * *

Riguardo invece alla Gente di Mare il comandante Sgherri ha iniziato la sua relazione citando numeri che fanno riflettere: circa 10 milioni sono i marittimi che lavorano nel trasporto merci ed ai quali è dovuta riconoscenza perché rendono possibile lo scambio commerciale globale e la ricaduta di ricchezza sulla società. Ma le loro condizioni di lavoro sono molto dure per gli orari pesanti, i costanti rumori che sono costretti a subire sulle navi, la lontananza dagli affetti per molti mesi, le difficoltà date dalla diversità della lingua parlata in ogni porto con ciò che ne consegue ai fini del reperimento dei necessari servizi. Una situazione lavorativa faticosa e logorante che vede tra l'altro un ulteriore peggioramento nel suo futuro per la messa in servizio di navi sempre più veloci con soste di ristoro nei porti sempre più brevi. Per far fronte a questi problemi furono creati già nel 2004 i primi servizi sociali con l'onlus Stella Maris e dal 2005 anche a Livorno venne istituito un centro di accoglienza con un minimo di servizi welfare; grazie all'ammiraglio Raimondo Pollastrini successivamente nacque uno strutturato centro di assistenza ai marittimi che nel nostro porto, da dati dell'Apostolato del Mare, sommano al numero di 650mila. Nel 2008 Pollastrini volle inoltre fortemente la costituzione del Comitato Territoriale Welfare nel porto labronico e grazie a questa struttura, ai finanziamenti delle istituzioni, enti, e privati che ne fanno parte, ed al lavoro del suo braccio operativo Stella Maris, vengono assicurate visite a bordo nave da parte dei volontari per fornire ai marittimi informazioni ed assistenza come ricariche telefoniche per chiamare i congiunti, consulenza per problematiche lavorative, trasporto gratuito da/per il porto alla città e, naturalmente, anche accoglienza nel centro stesso dove si trovano postazioni internet, sala tv, minishop, rassegna stampa di news nelle diverse lingue ed anche una cappella per chi sente l'esigenza di ritirarsi in preghiera. Nello scorso anno il centro livornese di assistenza ha accolto oltre 2000 marittimi delle più diverse nazionalità, con maggioranza di filippini, indiani ed est europei.

* * *

Nelle conclusioni portate dal direttore marittimo Di Marco, dopo il ricordo dell'ammiraglio Pollastrini, primo presidente di Comitato Territoriale Welfare e promotore di questa importante iniziativa in tutti i porti italiani, vi è stata l'attenzione al buon lavoro svolto dai Comitati stessi in grado – solo per citare casi di emergenza come gli abbandoni di navi nei porti da parte degli armatori per fallimenti o altre ragioni – di supportare i marittimi e le loro famiglie per lunghissimi periodi. "La Capitaneria ha sempre tutelato il marittimo ma non è l'organo specificatamente preposto a questo; perciò il welfare fornito dai Comitati Territoriali è una maniera di pensare e di tutelare – ha detto Di Marco – che rappresenta una crescita del porto, economica ma soprattutto culturale e solidale e – ha concluso – aiuta a rendere sempre più forte l'indissolubile legame tra porto e città".
Cinzia Garofoli

ESCLUSO LO SCALO DI CARRARA
«NON AVERLO ACCORPATO A LIVORNO RAPPRESENTA UN FATTO ANOMALO IL PORTO FA PARTE DEL SISTEMA TOSCANO»

TUTTO INIZIÒ A FINE ANNI '80
IL PRIMO TASSELLO PER LA RIFORMA DEI PORTI VENNE APPOSTO DA LIVORNO GRAZIE AD UN RICORSO AL TAR TOSCANA

Confindustria scommette sul futuro Porto e lavoro: le sfide da vincere

Al Goldoni prima convention post fusione: «La riforma partì da qui»

di PAOLO BIAGIONI

– LIVORNO –

UN DOPPIO binario che guarda avanti e scorre verso il futuro. La convention di Confindustria Livorno-Massa Carrara che si terrà oggi al teatro Goldoni avrà infatti duplice effetto. Da una parte sancirà la presentazione ufficiale della nuova realtà venutasi a creare dopo la fusione del maggio scorso, dall'altra si porrà l'obiettivo di celebrare i 25 anni trascorsi dalla riforma dei porti italiani, tema che dà il titolo all'appuntamento odierno e che, per Livorno, ha un sapore speciale. A spiegare il perché è il direttore di Confindustria Livorno-Massa Carrara, Umberto Paoletti: «Non tutti infatti sanno che il primo tassello è stato apposto dalla nostra città – ha spiegato –. La cosa ebbe inizio alla fine degli anni '80, quando un gruppo di imprenditori livornesi con associazioni e spedizionieri presentò un ricorso al Tar Toscana contro il monopolio che esisteva dal dopoguerra e che riguardava ogni operazione di carico e scarico merci. I giudici amministrativi dettero ragione ai ricorrenti, affidatasi all'avvocato Canepa, e l'allora ministro Giovanni Prandini emanò dei decreti che sarebbero poi stati il prologo della riforma del 1994». Durante la convention verrà anche proiettata la prima pagina della sentenza del Tar. Ma l'appuntamento di oggi, oltre ad approfondire e ospitare testimonianze di protagonisti di quell'epoca, cruciale per le dinamiche dei porti e del commercio marittimo, svisce rerà anche temi attuali di primaria importanza: la [illegible] di Livorno dopo l'accorpamento con Piombino, l'esclusione dello scalo di Carrara, l'assenza che perdura di un presidente che ancora non è stato indicato e le sfide di Confindustria dei prossimi mesi, volte a favorire la reindustrializzazione e la semplificazione amministrativa. «Non si può negare che l'esclusione del porto di Carrara dall'accorpamento che comprende Livorno e gli altri scali toscani non sia visto di buon occhio da territori e associazioni di categoria – ha aggiunto Paoletti –. Carrara con La Spezia rappresenta un'anomalia, lo scalo apuano appartiene al sistema toscano». Lo strano contrappasso di questi mesi però è rappresentato dal fatto che ancora non ci sia un presidente per [illegible]. «Se pensiamo che Livorno è stato il porto da cui è partita la riforma e che la prima [illegible] è stata costituita qui, è curioso che ancora non ci sia un presidente. E' tutto congelato». Temi che senza dubbio verranno presentati anche al viceministro Nencini, invitato a dare delle risposte.

VERTICI L'attuale direttore di Confindustria, Umberto Paoletti

LE SFIDE di Confindustria però vanno oltre la portualità. «Livorno e Massa-Carrara hanno analogie a livello di comparti produttivi e purtroppo anche di crisi del sistema industriale. Nei prossimi mesi contiamo di poter contribuire ad una forte reindustrializzazione, come del resto è previsto dagli accordi di programma». E poi una proposta importante, con destinataria proprio la Regione Toscana. «Creare una holding del territorio – ha concluso Paoletti –. Di fatto quasi il 100 per cento dei problemi del territorio costiero deriva dall'assenza di dialogo tra le istituzioni, il municipalismo spesso prende il sopravvento e manca il coordinamento. Il rischio è che ognuno viaggi per conto suo. Non è un sogno la nostra proposta, la Regione ha avviato una discussione per il piano dello sviluppo, questo potrebbe essere un valido strumento per una regia sovraordinata».

LA PROPOSTA
«Chiederemo alla Regione di creare una holding che coordini il territorio»

PORTO » LA STRIGLIATA DI RICCI

Confindustria: basta rinvii, ora la nomina del presidente

Il viceministro Nencini al Goldoni: la decisione nella prima metà di dicembre
Nel mirino anche le porte vinciane mal gestite («Il fango vanifica gli escavi»)

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

«Siamo stati il primo porto in Italia dove nel '94 è stata insediata l'Authority, siamo stati l'unico porto che alleandosi con Piombino ha anticipato la riforma attuale. Eppure adesso la situazione di Livorno spicca come fanalino di coda tra i porti, in attesa della nomina del presidente della nuova Autorità di sistema». La Confindustria chiama una folta schiera di big della portualità made in Italy a discutere del quarto di secolo trascorso dalla riforma che cancellò il monopolio dalle banchine e, creando le Autorità portuali, le affidò ai privati. Ma è **Alberto Ricci**, presidente della Confindustria livornese-apuana, a conquistare la scena: mai un tono sopra le righe, ma va all'attacco facendosi portavoce del mugugno delle imprese di fronte al porto di Livorno lasciato a bagnomaria ad aspettare una nomina praticamente fatta, poi rientrata in extremis e ora diventata un mistero della fede («e non per motivi seri, ma solo per le solite beghe interne alla politica»).

La nomina arriverà nella prima metà di dicembre, prometterà il viceministro **Riccardo Nencini**, al quale fra i velluti del teatro Goldoni saranno poi affidate le conclusioni della prima convention della Confindustria dopo l'aggregazione fra le strutture associative con Massa Carrara.

Ma Ricci tiene a ribadire che le conseguenze sono intuibili: a cominciare dai «ritardi inevitabili sulla Darsena Europa». Senza contare che le istituzioni portuali hanno la consegna di navigare a vista, «solo ordinaria amministrazione».

Nella tavola rotonda moderata da Bruno Dardani ci pensa **Nereo Marcucci**, presidente di Confetra, il fronte di 32mila imprese di trasporti, a insistere sul fatto che la "riforma della riforma" forse non sarà una Ferrari ma è «almeno una buona Alfa»: si è capito – afferma – che «ormai per le nomine si andrà a dopo il referendum». Ma è sempre più indispensabile indicare chi sta al volante, «altrimenti ci ritroviamo con una Panda». Nel dibattito emerge una doppia sottolineatura: l'una segnala che «le auto senza pilota non esistono ancora o si schiantano subito»; l'altra mette l'accento sul fatto che «si susseguono i ministri della semplificazione che in realtà producono nuove norme per semplificare quelle vecchie»...

Per **Pasqualino Monti**, leader di Assoporti (che raggruppa tutte le Autorità portuali), dietro l'angolo c'è anche il rischio della guerra delle "interpretazioni": è una batosta per i manager pubblici che hanno l'ambizione di assumersi responsabilità – dice – e premia la burocrazia malata che cerca solo di schivarle.

E' **Marco Conforti**, numero uno di Assiterminal, l'organizzazione dei terminalisti, a metterla giù senza tanti giri di parole: «Le nostre imprese hanno in ponte nei porti dell'Alto Tirreno impegni per 1,5 miliardi, 340 dei quali bloccati. Serve una guida e serve uno sfoltimento dei cinque livelli di regolazione del mercato, l'uno sull'altro. Poi: «Fossimo nel settore privato, i 15 nomi dei presidenti li avremmo preparati prima. Non dico di comunicarli il giorno dopo, ma qui sono settimane, anzi mesi...». Quanto basta per la replica del viceministro Nencini: «Non siamo in una azienda e la democrazia ha i propri tempi: il passaggio nelle commissioni parlamentari non è un optional inutile».

Già, ma in economia i tempi «non sono una variabile indipendente», tiene a sottolineare Roberto Alberti, imprenditore livornese, presidente nazionale degli spedizionieri di Fedespedi («e operatore in uno dei primi terminal creati in Italia dalla riforma anni '90»). Lo dice mettendo in guardia rispetto all'errore di «rincorrere sempre le emergenze». Un esempio sui margini dice più di tante altre cose: Alberti confessa che agli inizi negli anni '80 «erano per uno spedizioniere una ventina di volte più di adesso».

E' curioso che sia Genova a tener banco nel racconto della riforma che fu: nelle slide, nell'intervista a **Roberto D'Alessandro**, nell'intervento della figlia di **Rinaldo Magnani**. Sì, nel capoluogo ligure il consorzio autonomo di D'Alessandro ha fatto storia e i camalli di **Paride Batini** anche. A ricordare il ruolo di Livorno in quegli anni formidabili è stato un "cameo" dell'avvocato **Luciano Canepa**. del resto, non è forse vero che tutto nacque quando nel 1988 un pool di imprese private dell'Utenza-Confindustria ingaggiò una guerra di fronte al Tar? Non è da lì che in 15 giorni, fra Natale e Befana, saltarono fuori i "decreti Prandini" che in mezzo a una tempesta sociale aprirono le banchine ai privati rompendo il monopolio dei portuali? E chi se la sarebbe dimenticato il carabiniere buttato in mare, la battaglia di **Italo Piccini** alla testa della Compagnia, il vescovo **Alberto Ablondi** che piomba di notte in mezzo ai portuali infuriati...

Dopo aver preso di mira l'accorpamento del porto di Carrara all'Authority di La Spezia, Ricci tuona contro due cose: 1) la «gestione approssimativa» delle "porte vinciane" se aperte fanno entrare in Darsena l'oscana i fanghi dello Scolmatore vanificando il dragaggio dei fondali appena fatto e riducendo l'agibilità dei terminal; 2) la voragine sulla superstrada in zona porto («si attende da nove anni la sistemazione»).

E' un paradosso che dei sindaci invitati arrivi solo quello che abita più lontano: il carrarese **Angelo Zubbani**. Forfait invece tanto del M5s **Filippo Nogarin** che del Pd colligiano **Lorenzo Bacci**. Dalla Regione ecco **Vanni Bonadio** che ricorda il rafforzamento dell'infrastruttura ferroviaria a servizio del porto: la direttissima fra rete nazionale e banchina («da inaugurare a metà dicembre) e lo "scavalco" verso l'interporto («pronto il progetto definitivo, appalti in primavera»).

©RIPRODUZIONE RISERVATA

LA STRETTA DI NENCINI

Authority, è conto alla rovescia

«Il presidente? A dicembre verrà nominato»

di PAOLO BIAGIONI

-LIVORNO-

UNO SGUARDO più ampio della portualità e un presidente della maxi-authority che, entro i primi quindici giorni di dicembre, verrà finalmente nominato. Questo è ciò che ha annunciato ieri il viceministro alle infrastrutture e ai trasporti Riccardo Nencini, intervenuto a conclusione della convention organizzata al teatro Goldoni da Confindustria Livorno-Massa Carrara, primo appuntamento che sanciva la fusione dei due enti e, soprattutto, celebrava i 25 anni della riforma portuale che nel 1994 vide protagonista proprio Livorno. Un contesto in cui sono stati sviluppati diversi aspetti del porto, dall'esclusione dello scalo di Carrara nell'accorpamento che vede protagonista Livorno, ai tempi infiniti dell'insediamento del nuovo presidente dell'autorità portuale. In tutto ciò anche uno sguardo diverso, più ampio e trasversale, sulla competitivà del porto.

«PROVIAMO a spostare la concorrenza e la competitività dalla portualità italiana a quella europea e continentale – ha detto Nencini, accolto all'ingresso del Goldoni da tutte le autorità –. Per fare questo però c'è bisogno di piattaforme socio-economiche più robuste e di mettere in sinergia autorità portuali che talvolta in passato si muovevano in maniera divergente. L'obiettivo? Dare una dimensione nazionale a quello che la riforma prevede». Se i tempi per favorire le giuste sinergie tra le varie autorità portuali sono da valutare con la piena entrata in vigore della riforma quelli riguardanti la nomina del nuovo presidente della maxi authority sembrano davvero essere molto stretti. «I tempi sono brevissimi. Del resto c'è un'istruttoria in corso, e penso proprio che a questo punto i primi giorni di dicembre siano quelli risolutivi».

«MA RICORDO anche un altro aspetto – ha spiegato –: nella relazione del presidente di Confindustria di luglio 2014 si chiedeva l'approvazione del piano regolatore generale del porto – ha aggiunto , oggi non solo c'è questa e da diversi mesi. Ma esistono finanziamenti importanti che riguardano tutta la costa, i 50 milioni su Piombino, i 650 su Livorno per la darsena con completamento delle strutture viarie e ferroviarie per il collegamento con l'interporto. Insomma – ha concluso il viceministro Nencini –, le cose iniziano a marciare».

IL VICEMINISTRO
« Saranno risolutivi i primi giorni del prossimo mese I tempi sono brevissimi»

Focus

Saluto al Goldoni

Il viceministro Nencini è intervenuto ieri alla convention di Confindustria Livorno Massa Carrara. Ha chiuso il programma dopo la tavola rotonda sulla riforma portuale

Sguardo globale

«Per spostare la concorrenza e la competitività dalla portualità italiana a quella europea occorrono sinergie tra autorità portuali e piattaforme socio economiche più robuste»

Soldi in arrivo

«Le cose iniziano a marciare. Non solo è stato approvato il piano regolatore generale del porto, ma per Piombino e Livorno esistono finanziamenti importanti»

IL PROGRAMMA

Chiuderà il viceministro Nencini

LA CONVENTION annuale di Confindustria, la prima post fusione Livorno-Massa Carrara e dedicata ai venticinque anni della riforma dei porti italiani, si svolgerà questa mattina a partire dalle 9 al teatro Goldoni. L' avvio dei lavori, dopo le registrazioni di rito, è previsto per le 9.45. Ad aprire sarà il presidente Alberto Ricci, che precederà il saluto dei sindaci. A seguire la proiezione di una serie di slide intitolata «Com' erano quegli anni novanta».
Interverranno Roberto D' Alessandro, già presidente del consorzio autonomo del porto di Genova, e Giorgio Carozzi, editorialista de Il Secolo XIX. La tavola rotonda che seguirà avrà come tema centrale la riforma dei porti: «Dalla riforma del '94 ad oggi».
Parteciperanno Roberto Alberti, presidente Fedespedi, Marco Conforti, presidente Assiterminal, Gian Enzo Duci, presidente Federagenti, Nereo Marcucci, presidente Confetra e Pasqualino Monti, presidente Assoporti. Modera Bruno Dardani. A chiudere la mattinata sarà il viceministro alle infrastrutture e trasporti, il senatore Riccardo Nencini.

IL GOVERNATORE
ENRICO ROSSI SEMBRA ORIENTATO SU UN FUNZIONARIO DI PROVATA FIDUCIA (FORSE VANNI BONADIO?)

IL MINISTRO
GRAZIANO DELRIO POTREBBE INVECE PESCARE NELLA FAMOSA TERNA DI NOMINATIONS

La governance del sistema portuale appesa al verdetto del referendum

Se vince il «sì» passa la linea Delrio, altrimenti la spunta Rossi

- LIVORNO - **DOVREMMO** cominciare, com'è norma, con la notizia. Che però non c'è, o almeno è una mezza notizia: portata dal viceministro Nencini, in chiusura del convegno degli industriali, è che la "governance" del sistema portuale Livorno-Piombino ci sarà dopo il referendum. Nencini l'ha detto con una naturalezza che la platea ha giudicato quasi sarcastica, vista la lunga, esasperata (e a questo punto inutile) attesa dell'intero cluster logistico. E se il viceministro s'è fermato a quest'annuncio, disquisendo poi in termini peraltro concreti e condivisibili sull'intero "progetto sistema Italia" della logistica, i commenti emersi subito dopo il convegno sono stati un altrettanto interessante corollario. In sintesi: se nel referendum vincerà il no, sarà la "governance" che propone Rossi a prevalere, magari con un suo funzionario di provata fiducia (la delega a parlare a nome di Firenze data ieri a Vanni Bonadio è solo una coincidenza?); se vincerà il sì, Delrio avrà mano libera, e potrà pescare (ma anche no) nella famosa e ormai abbacchiatissima terna. Di portualità ieri al Goldoni si è parlato molto, anzi moltissimo. Ma anche se sono mancati tutti i grossi calibri annunciati da Genova- D'Alessandro e Duci si sono giustificati con l'alluvione- la "genovesità" della filosofia portuale del governo è uscita ben netta dall'intervento di Nencini. Che da buon politico, ma anche da persona corretta- gli va riconosciuto- ha cercato di mostrare gli aspetti politivi sul piano nazionale dell'"inglobamento" di Marina di Carrara sul sistema che fa capo a La Spezia. Viceministro ma anche toscano, Nencini ha detto che la Toscana non rinuncia a Carrara a favore della Liguria, ma il "sistema" logistico della costa toscana non farà a meno di Carrara esattamente come non ha fatto ad oggi. Ed ha citato stanziamenti, incontri, impegni perchè il porto carrarino continui a far parte dell'area vasta toscana della logistica. Tesi difficile da inserire nelle lotte campanilistiche d'oggi, tesi che lo stesso sindaco di Carrara ha dichiarato essere dura da digerire, ma tant'è: se davvero si deve guardare alla rivoluzione portuale nazionale, dopo 25 anni dall'avvio della riforma dei porti, forse ha ragione Nencini, i campanili vanno lasciati alle chiesette e alle Ave Maria.

IN TUTTI gli interventi della tavola rotonda- da quello di Nereo Marcucci (Confetra) a quello di Roberto Alberti (Fedespedi) e di Pasqualino Monti (Assoporti)- partendo dall'articolata relazione di apertura del presidente di Confindustria Livorno-Carrara Alberto Ricci(le troppe inadempienze del sistema attuale, a partire dalla vicenda delle porte vinciane alla proposta di una holding di territorio) c'è stato un leit motiv comune: l'accusa dei disastri dell'eccesso di burocrazia italiana nel settore della logistica e dei trasporti (chiosa di Nencini: la democrazia costa, in tempo e denaro); e l'appello a una nuova cultura del "sistema", con una visione dell'interesse comune che non si arrocchi sulla difesa del particolare (Marcucci: spettiamola con la tela di Penelope che da una parte si costruisce e mille piccole mani, comprese certe Agenzie di Stato, disfano dal centro alla periferia).Da Alberti un ulteriore richiamo al reale: bisogna preparare alla "rivoluzione" in corso nel sistema logistico nazionale anche gli imprenditori e le imprese, che troppo spesso si trovano spinte solo al margine dei processi decisionali. Noterella di chiusura: non si sono visti al Goldoni i rappresentanti del territorio, sindaco, presidente della Provincia, prefetto, commissario dell'Autorità portuale. Vuol dire qualcosa?

A.F.

IL PROGETTO PROSPETTIVA FUTURO: INIZIATIVA DI AUTORITÀ PORTUALE, REGIONE E COMUNE

Lavoro marittimo: corsi per oltre mille studenti

- LIVORNO - AUTORITÀ PORTUALE e Comune si guadagno in cagnesco ai massimi livelli. Ma sul piano operativo le cose vanno meglio. Più di mille ragazzi da coinvolgere (120 a giornata) e docenti scelti tra chi il porto lo conosce veramente bene, a cominciare dagli operatori portuali. Un nuovo percorso di orientamento ai mestieri del mare organizzato dalla Port Authority e patrocinato dalla Regione Toscana, per più di mille studenti in quattro mesi da gennaio ad aprile prossimi, ha visto la piena collaborazione del Comune ed è stato presentato nei giorni scorsi dal dirigente promozione dell'Authority Gabriele Gargiulo e dall'assessore regionale all'istruzione Cristina Grieco alla presenza del vicesindaco Stella Sorgente e della responsabile dell'ufficio scolastico provinciale Anna Pezzati. All'iniziativa hanno aderito anche le associazioni di categoria (Spedimar, Asamar, Assimprese, il Corpo Piloti, i rimorchiatori e Ormeggiatori), la Capitaneria di Porto, l'Interporto Vespucci, l'Agenzia delle Dogane e la Porto 2000.

SONO PREVISTE lezioni seminariali ad hoc per gli studenti degli istituti scolastici secondari. L'obiettivo: permettere loro di conoscere da vicino le professioni che vengono coinvolte sin dal momento in cui la nave attracca in banchina, anche con riferimento al processo lavorativo collegato alla movimentazione della merce. Ci saranno anche dimostrazioni sul campo e ore di confronto con i soggetti coinvolti per valutare le opportunità di inserimento nel mondo del lavoro. «Lo scalo labronico – ha detto Gargiulo - è per molti giovani la principale, se non l'unica, speranza per rimettere in gioco il futuro del nostro territorio. L'Autorità Portuale ha sempre puntato a sviluppare politiche di integrazione lavorativa dei nostri ragazzi e dal 2018 amplieremo il progetto coinvolgendo gli istituti scolastici di Piombino».

«MI PREME sottolineare la rilevanza del progetto di orientamento alle professioni del mare dell'Autorità Portuale - ha dichiarato l'assessore Grieco -; si tratta di una iniziativa meritoria nata dall'alleanza che si è creata tra istituzioni, imprese e scuole ed è strategica perché riesce a cogliere la velocità del cambiamento e a preparare i ragazzi alle nuove professioni collegate alle trasformazioni tecnologiche».

A.F.

L'assessore regionale Cristina Grieco con Gabriele Gargiulo

di Majo è presidente dell'AdSP di Civitavecchia

Arriva il terzo presidente dell'Autorità di sistema portuale. **Dopo la nomina di Sergio Prete a Taranto e Zeno D'Agostino a Trieste**, è il turno dell'avvocato Francesco Maria di Majo, *counsel* dello studio internazionale Watson Farley & Williams, che ne dà notizia. Oggi il ministro dei Trasporti Graziano Delrio lo ha decretato presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, che comprende i porti di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino. La designazione di di Majo è stata approvata il 15 novembre da parte delle Commissione Trasporti della Camera dei deputati, a seguito del parere favorevole del Senato l'8 novembre. **Il curriculum di di Majo** di Majo ha partecipato, in qualità di consulente giuridico, esperto di diritto europeo dei trasporti, all'"Iniziativa di Studio sulla Portualità" del Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica (DIPE) della presidenza del Consiglio. È stato diplomatico presso il ministero degli Affari Esteri in cui ha ricoperto diversi incarichi, tra cui quello di addetto commerciale presso l'Ambasciata d'Italia a Vienna, partecipando al negoziato dell'Accordo di Stato Italia-Austria per la realizzazione del tunnel di Base del Brennero. È stato project manager di un programma dell'Unione Europea nei Balcani occidentali (appalti pubblici, concorrenza, ambiente ed energia) e consulente giuridico di diverse organizzazioni internazionali e di Stati esteri nel settore degli appalti pubblici, energia, valorizzazione del demanio pubblico e revisione delle misure di controllo doganale nei porti. di Majo ha anche ricoperto il ruolo di delegato della Camera di Commercio italiana per la Germania ed è docente di diritto europeo ambientale presso l'Università per Stranieri di Perugia nonché autore di diverse pubblicazioni sulla portualità.

L'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta è al centro del sistema logistico della capitale. Rappresenta uno snodo di collegamento strategico tra la Regione Lazio, la Campania, l'Umbria, la Toscana e le Marche. Il porto di Civitavecchia è il primo porto croceristico d'Italia con circa 2,3 milioni di passeggeri movimentati ed è il secondo del Mediterraneo dopo Barcellona (2,5 milioni). Sono attualmente in corso progetti per aumentare la sua capacità ricettiva sia nel settore delle crociere che in quello dei traghetti e traffico ro-ro.

La Regione Abruzzo, con i porti di Ortona e Pescara, ha chiesto di far parte dell'Autorità del Mar Tirreno centro-settentrionale che potrebbe dunque diventare la più grande autorità di sistema portuale in Italia.

Investitura ufficiale per di Majo, presidente di Civitavecchia

Investitura ufficiale per Francesco Maria di Majo a presidente dell'Autorità di Sistema con sede a Civitavecchia

Durante la cerimonia inaugurale per la nascita del nuovo Terminal crociere, Roma Cruise Terminal, il ministro Delrio intervenuto ha dichiarato: "*Abbiamo completato l'iter per la nomina del presidente, firmiamo ora il decreto per il dott. di Majo*"

Abbiamo raggiunto il futuro presidente di Majo a margine dell'iniziativa il quale ha sottolineato:

"*Come avete sentito dalle dichiarazioni del ministro, io attendo di ricevere questo decreto di nomina*"

Quali sono le priorità da affrontare per i porti che si appresta a presiedere?

"*A questa domanda non posso ancora rispondere, non sono ancora entrato ufficialmente, attendo il decreto di nomina, ancora qualche settimana e poi a questa domanda potrò rispondere*".

A quando l'inizio della attività?

"*Penso dall'inizio della prossima settimana*".

L'Avv. Francesco Maria di Majo Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale

Civitavecchia, 25 novembre 2016 – Lo studio internazionale Watson Farley & Williams ("WFW") annuncia la nomina dell'Avv. Francesco Maria di Majo, Counsel dello Studio, a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, che comprende i porti di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino.

La designazione dell'Avv. di Majo è stata approvata il 15 novembre da parte delle Commissione Trasporti della Camera dei deputati, a seguito del parere favorevole del Senato l'8 novembre, ed è stata ufficializzata oggi con la firma del decreto di nomina da parte del Ministro dei Trasporti Graziano Delrio.

L'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta è al centro del sistema logistico che collega Roma e il centro Italia con il resto del mondo. Rappresenta uno snodo di collegamento strategico tra la Regione Lazio ed altre regioni quali la Campania, l'Umbria, la Toscana e le Marche ed è punto di riferimento delle grandi rotte crocieristiche del Mediterraneo.

Il porto di Civitavecchia è il primo porto croceristico d'Italia con circa 2,3 milioni di passeggeri movimentati ed è il secondo del Mediterraneo dopo Barcellona (con circa 2,5 milioni di passeggeri movimentati). Sono attualmente in corso progetti per aumentare ulteriormente la sua capacità ricettiva sia nel settore delle crociere che in quello dei traghetti e traffico Ro-Ro (le c.d. Autostrade del Mare). La realizzazione di nuove importanti opere infrastrutturali portuali è prevista anche per Fiumicino e Gaeta.

La Regione Abruzzo, con i porti di Ortona e Pescara, ha chiesto di far parte dell'Autorità del Mar Tirreno centro-settentrionale che potrebbe dunque diventare la più grande Autorità in Italia.

L'Avv. di Majo, ha partecipato, in qualità di consulente giuridico, esperto di diritto europeo dei trasporti, alla "Iniziativa di Studio sulla Portualità" del Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica (DIPE) della Presidenza del Consiglio. L'Avv. di Majo vanta un'esperienza quale diplomatico presso il Ministero degli Affari Esteri in cui ha ricoperto diversi incarichi internazionali, tra cui quello di addetto commerciale presso l'Ambasciata d'Italia a Vienna partecipando al negoziato dell'Accordo di Stato, Italia-Austria, per la realizzazione del Tunnel di Base del Brennero. E' stato project manager di un programma dell'Unione Europea nei Balcani

occidentali (in particolare nel settore degli appalti pubblici, concorrenza, ambiente ed energia) e consulente giuridico di diverse organizzazioni internazionali e di Stati esteri nel settore degli appalti pubblici, energia, valorizzazione del demanio pubblico e revisione delle misure di controllo doganale nei porti. L'Avv. di Majo ha anche ricoperto il ruolo di delegato della Camera di Commercio italiana per la Germania ed è docente di diritto europeo ambientale presso l'Università per Stranieri di Perugia nonché autore di numerose pubblicazioni sull'argomento e sulla portualità.

Crociere. Avviati 20 milioni di investimenti

Nuovo terminal per Civitavecchia

Il rilancio del business crocieristico in Italia prende il largo dai nuovi investimenti nel terminal di Roma-Civitavecchia, che punta a rafforzare la leadership europea. Oltre 20 milioni di investimento, un'area di 10mila metri quadri, 15 mesi di lavoro. Questi i numeri chiave del nuovo terminal di Civitavecchia, il cantiere è stato inaugurato ieri alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio. L'intervento è stato progettato per movimentare flussi di 4.500 passeggeri e 9mila bagagli, con due finger retrattili per agevolare l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, e alle apparecchiature di controllo su bagagli e crocieristi.

«È una giornata importante per il territorio ma anche per tutto il Paese - ha detto il ministro Infrastrutture e trasporti Graziano Delrio -; da Civitavecchia arriva un nuovo impulso a proseguire nella via della riforma della portualità italiana che stiamo attuando con grande decisione, sarà molto più facile lavorare nei nostri porti: lo dico agli operatori internazionali grazie a dragaggi più semplici, digitalizzazione, meno burocrazia, accoglienza e investimenti più facili da realizzare».

Delrio ha aggiunto: «Insieme al collega Franceschini abbiamo predisposto il nuovo Piano per la mobilità turistica, perché il turismo funziona solo se c'è accessibilità. Nel 2016 - ha proseguito - abbiamo già superato gli 11 milioni di passeggeri di navi da crociera e dobbiamo rafforzare la nostra capacità di accoglienza. Con il Piano - ha aggiunto - ci diamo l'obiettivo di portare, da qui a 10 anni, gli investimenti nel settore a 11 miliardi e di creare più di 1,5 milioni di posti di lavoro diretti».

Il progetto Civitavecchia «è un passo molto importante per Roma Cruise Terminal - ha spiegato il direttore generale, John Portelli - ma anche per il porto e la città di Civitavecchia, oltre che per tutta la Regione. Stiamo parlando di un investimento importante, al 100% privato che stanno facendo i soci di Rct, ovvero Costa Crociere, Msc e Royal Caribbean, per far fare un salto di qualità all'accoglienza dei passeggeri».

Delrio ha poi confermato la nomina di Francesco Maria Di Majo alla guida dell'Authority portuale Mar Tirreno centro-meridionale: «A breve firmo il decreto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI CHIAVE

+39%
Le prenotazioni
Stime Clia sull'incremento delle prenotazioni per le crociere di fine anno

278mila
I crocieristi
Stima Clia sul numero dei passeggeri sulle navi da crociera a fine anno

123
Le unità
Navi da crociera in attività nelle acque europee per Clia

Delrio a Civitavecchia: "Un momento importante per il Paese"

Il ministro ha dato il via ai lavori del nuovo terminal crociere. "È l'inizio di una nuova stagione per l'Italia, che punta sul turismo". Presente anche il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Francesco Di Majo

CIVITAVECCHIA - Il ministro della Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio ha dato il via oggi al cantiere per i lavori di realizzazione del nuovo terminal crociere alla banchina 12 bis nord del porto di Civitavecchia. Un'opera fortemente voluta da Rct, che ha investito 20 milioni di euro, con la struttura pronta in diciotto mesi.

"Un momento importante per questo scalo e per la città tutta - ha commentato il Ministro - ma anche per il nostro Paese: da qui oggi lanciamo una nuova ambizione, quello di uno di sviluppo del settore turistico e marittimo molto forte nei prossimi anni, con porti che funzionano anche in modo sostenibile".

Presente anche il presidente - la firma del decreto è attesa ormai a ore - dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale Francesco Di Majo, a cui il commissario Ilarione Dell'Anna ha praticamente passato il testimone.

"Attendo il decreto e poi inizierò a lavorare - ha spiegato il nuovo numero uno di Molo Vespucci - vedremo quale sarà il futuro di questo porto, che dipenderà dai progetti in corso, dalla congiuntura internazionale e da quello che, in qualità di presidente, riuscirò a promuovere in termini turististi e commerciali". (SEGUE)

Corriere Marittimo

Civitavecchia: Al via i lavori per il nuovo maxi terminal crociere

CIVITAVECCHIA - Roma Cruise Terminal ha inaugurato stamani l'inizio dei lavori per la costruzione del nuovo "Terminal crociere - 12 bis nord" del porto di Civitavecchia. (FOTO GALLERY)

Il ministro Delrio intervenuto alla cerimonia ha dichiarato:"*I crocieristi cercano la bellezza delle località turistiche ma anche la qualità dell'accoglienza, pertanto questo nuovo terminal è importante, perché permette una accoglienza bella e di alta qualità*".

Il ministro nel sottolineare il forte interesse del governo a sostenere la politica della portualità italiana ha specificato: *"La riforma tende a dare competitività ai porti italiani e a confermare quelli che funzionano già bene" ha aggiunto il ministro, "l'Italia conta molto sul turismo, l'arrivo dei crocieristi è sinonimo di posti di lavoro, benessere economico, attività per i territori*".

John Portelli, direttore generale di Roma Cruise Terminal, aprendo la cerimonia ha spiegato: *"La realizzazione di questo nuovo terminal è un segnale molto positivo perchè si tratta di un investimento di 20 milioni di euro e rappresenta un salto di qualità per l'accoglienza dei passeggeri qui a Civitavecchia". Portelli raggiunto dai nostri microfoni a margine della manifestazione ha specificato:*

"Questo Terminal è importante per tutto il settore crocieristico italiano, non solo per Civitavecchia e sarà uno dei terminal più grandi d'Europa.

Quali numeri muove il vostro porto in termini crocieristici?

Una media di 2,3 milioni di passeggeri all'anno, con una media di 800 navi annue, siamo il primo porto in termini di passeggeri in transito in Europa, tra i primi porti a fare sbarco e imbarco nel Mediterraneo e anche tra i primi 10 porti del mondo.

Che caratteristiche avrà il nuovo terminal?

Questo terminal che andiamo a costruire sostituisce quello attuale che è una tensostruttura e avrà una struttura vera e propria, per questo si tratta di un grande investimento".

Quante navi in contemporanea possono attraccare alle vostre banchine?

"A luglio abbiamo avuto 10 navi in contemporanea, stiamo parlando di 35/40 mila passeggeri in una giornata".

Questo muove un indotto di quante persone, in termini di lavoro?

"Lavorano in maniera diretta e indiretta in questo settore 1700 persone, solo con la Roma Cruise Terminal lavorano in maniera diretta 50 ditte locali".

Il ministro Delrio inaugura il nuovo terminal crociere

CIVITAVECCHIA - Sarà il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, domani mattina, ad inaugurare il cantiere per la realizzazione del nuovo Terminal 12 Bis Nord, la nuova struttura dedicata ai crocieristi, su iniziativa di Roma Cruise Terminal.

La cerimonia di posa della prima pietra è in programma a partire dalle 9.30, con il discorso di benvenuto del direttore generale Roma Cruise Terminal John Portelli, un video di presentazione del progetto e gli interventi del commissario straordinario dell'Autorità Portuale Ilarione Dell'Anna e del ministro Delrio, con la benedizione della prima pietra.

La struttura dovrebbe essere completata nell'arco di 18 mesi. Si tratta di un edificio di 10.000 mq: il piano terra ospiterà l'area dedicata ai controlli di sicurezza su bagagli e passeggeri nonché la sala bagagli. Al primo piano verranno posizionate 60 postazioni per il check-in, una sala Vip con postazioni check-in dedicate, un bar, un ristorante ed una sala d'attesa con numerosi posti a sedere. Gli uffici destinati all'utenza verranno ubicati sia al piano terra che al primo piano.

Due finger ed una passerella di 200 metri agevoleranno l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri. Il finger servirà inoltre a tenere separati e salvaguardare i passeggeri dal flusso veicolare presente in banchina.

«Non vediamo l'ora di dare inizio alla costruzione del nuovo terminal crociere - ha commentato entusiasta John Portelli, Direttore Generale della Roma Cruise Terminal - che contribuirà ulteriormente a consolidare il ruolo primario di Civitavecchia, porto di Roma all'avanguardia nel comparto crocieristico». Il terminal, progettato dallo Studio Vicini di Genova, si propone di ottimizzare le operazioni di transito e turnaround nel porto di Civitavecchia. Per questo motivo, nel corso della fase di progettazione, è stato chiesto alle compagnie di crociera di presentare suggerimenti e proposte. Tali proposte sono state successivamente inserite nel progetto esecutivo del terminal. Al costo di venti milioni di euro, il nuovo terminal crociere della Roma Cruise Terminal, sarà uno dei più grandi d'Europa.

Minnucci (PD): terminal crociere Civitavecchia opportunità di sviluppo del Paese

(FERPRESS) – Roma, 24 NOV – "La posa della prima pietra del nuovo terminal croceristico di Civitavecchia rappresenta un momento molto importante per lo sviluppo del nostro territorio e del nostro Paese". Lo ha detto il deputato, Emiliano Minnucci, che oggi ha partecipato alla posa della prima pietra del nuovo terminal crociere alla banchina 12 bis nord del porto di Civitavecchia.

"Dal Governo alla Commissione Parlamentare Trasporti passando per la Regione Lazio: in questi anni abbiamo lavorato sempre nell'ottica di promuovere la competitività del nostro territorio a partire dalle sue eccellenze e dalle sue risorse ambientali e imprenditoriali. Non potevamo e non possiamo far altrimenti perché l'obiettivo è quello di rendere l'Italia un Paese di prima fascia anche, se non soprattutto, da un punto di vista infrastrutturale".

Roma Cruise Terminal inaugura nuovo cantiere

CIVITAVECCHIA - Oggi alle ore 9,30 la Roma Cruise Terminal inaugura il nuovo cantiere per la costruzione del Terminal 12 bis nord, nel porto di Civitavecchia, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio.

Il ruolo strategico dei porti per lo sviluppo del mediterraneo», organizzato a Civitavecchia dall'Ordine degli ingegneri della provincia di Roma in collaborazione con l'Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

***Porti, attività di** logistica e shipping sono dei fattori fondamentali per l'economia odierna. In questo scenario un ruolo di grande rilevanza è detenuto dal Mediterraneo, che continua a consolidare la sua centralità, registrando una crescita del traffico navale di merci di oltre il 124% nel periodo 2000-2015. Quasi 2 miliardi di tonnellate di merci transitano per i porti di quest'area geografica. I primi 30 hanno movimentato nel 2015, 47,8 milioni di TEUs, mentre nel 1995 erano 9,1 milioni, evidenziando un incremento del +42%. Questo uno dei temi trattati ieri al convegno «Gli ingegneri in Europa.*

Corriere della Sera

Il «test» di Lotti al modello De Luca: Campania decisiva

«Il discorso di De Luca ai sindaci? Non l' ho sentito, giuro» dice Luca Lotti. «Anche io, non ho avuto il tempo» dice Piero De Luca che almeno accenna a un sorriso imbarazzato. Il sottosegretario plenipotenziario di Renzi e il primogenito del governatore campano si congedano dai giornalisti e vanno a sedersi dietro lo stesso tavolo. Davanti hanno l' élite governante di Salerno: il presidente della camera di commercio e quello dell' autorità portuale, i manager delle società partecipate e gli assessori. C' è anche il sindaco Enzo Napoli, eletto con il 70% dei voti, che però sarà degnato di un saluto dal palco solo a manifestazione quasi finita, perché qui quelli che contano davvero sono i De Luca e basta.
La sala affrescata sulla centralissima via Roma è stracolma. Sembra una manifestazione per il Sì al referendum come tante altre. E invece non è così. Dopo aver avallato la candidatura di De Luca a governatore, dopo averlo sostenuto nel partito contro i giovani turchi di Orfini, il potente sottosegretario è venuto a testare di persona un modello di comando.
In estate in Calabria, a settembre in Sicilia, ora in Campania. Ovunque i sondaggi rimandano a scenari allarmanti per il Sì, prima o poi arriva Luca Lotti. E se ora è a Salerno non è certo perché qui il Sì può temere. Semmai, perché solo da qui, dove De Luca è tutto, dove per un quarto di secolo è stato sindaco quattro volte, dove assessore al bilancio è suo figlio Roberto («mio padre è in trance agonistica», dice ed è l' unica allusione alle polemiche di questi giorni) e dove l' altro figlio Piero è responsabile del comitato referendario, può partire una possibile rimonta.
A rischio è la regione che Lotti vede come «decisiva». Non la città di Salerno che appare invece nel suo massimo splendore. Lì la nuova stazione marittima, qui il porto commerciale in rifacimento, più avanti il Crescent, il monumentale complesso residenziale che esalta i modernisti e allarma gli ambientalisti.
In questi giorni, Salerno è illuminata più e meglio della Diomira di Calvino. È in corso «Luci d' artista», una manifestazione con chilometri e chilometri di luminarie natalizie generosamente finanziate dalla Regione: tre milioni, un record. E affacciata sul mare c' è una ruota panoramica di oltre 300 tonnellate, alta 55 metri, appena trasferita da Amsterdam per meglio celebrare il trionfo di un ex sindaco diventato governatore e ora sotto i riflettori per quel suo modo di esercitare il potere, di usare le parole come mazze da baseball e di esaltare, se serve, il ricorso ai metodi clientelari.

«Montature mediatiche», fa sapere da lontano l' interessato.
Qui a Salerno ieri si è fatto vivo solo a tarda sera. In questa città che porta con orgoglio i segni inconfondibili di archistar come Hadid, Calatrava, Fuksas, Bofil, Chipperfield vogliamo vedere, sembrano dire i De Luca, chi davvero può mettere in discussione il principio secondo cui il fine giustifica i mezzi.
Dal palco Piero è esplicito: «Questa è la città più riformata e riformista d' Italia, la più moderna». Gli dà man forte il vecchio avvocato presidente dell' ordine che interviene dal pubblico: «Ai miei tempi si diceva che la politica è far credere. Qui a Salerno la politica è toccare».
Il senso della manifestazione è questo. Vi piace Salerno? Vi piace il modo in cui l' abbiamo governata senza inutili mediazioni? Bene. Allora, votate si alla riforma costituzionale, perché solo così l' Italia potrà diventare come questa città. Luca Lotti e Vincenzo De Luca si sono poi visti a cena in un ristorante del porto, lontano da occhi indiscreti. Salerno sarà bellissima, si saranno detti, ma se in Campania il si non vince sono guai .

MARCO DEMARCO

Il Propeller Club Port of Brindisi sulla Riforma della Portualità

BRINDISI – Donato Caiulo, presidente del Propeller Club Port of Brindisi, interviene sul tema della riforma della portualità a pochi giorni dall'arrivo a Brindisi del Ministro a Infrastutture e Trasporti Graziano Delrio. Di seguito la sua nota.
"L'occasione della venuta a Brindisi del ministro Delrio pare adeguata per ricordare e sottolineare alcune questioni ed alcune speranze per il porto di Brindisi e per il nostro territorio.Sull'Autorità di Sistema Portuale Unica della Puglia si era espresso positivamente il Propeller con tutti gli operatori portuali brindisini in più occasioni. Lo stesso direttivo del Propeller club Port of Brindisi, in riferimento alla governance portuale pugliese, ha confermato in diverse occasioni, la propria adesione convinta al Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del ministro Delrio, approvato dal Consiglio dei Ministri lo scorso anno, che prevedeva 14 Autorità di Sistema Portuale di cui una unica ed unitaria in Puglia.

Alla luce dei cambiamenti avvenuti a gennaio 2016, e cioè l'istituzione della seconda Autorità di Sistema Portuale in Puglia che il sindaco di Bari ha rivendicato con forza presso il governo, appoggiato dal governatore Emiliano, il porto di Brindisi si ritrova nell'AdSP del basso adriatico.
Tale scelta "divisiva" per la Puglia e per l'Area Logistica Integrata Pugliese, apparve subito impropria al Propeller brindisino, anche perché non coerente con le previsioni e con gli obiettivi dello stesso Piano della portualità e della Logistica, approvato pochi mesi prima, nell'agosto 2015. La logica dei porti "Core" e della forte istituzione della città metropolitana di Bari, appoggiata dalla Regione, rispetto alle istituzioni provinciali deboli, ha avuto quindi il sopravvento sulla razionalità delle scelte e sulle previsioni dello stesso Piano Nazionale della Portualità e della Logistica di un'unica Autorità di Sistema Pugliese.
Successivamente, vista l'introduzione della seconda Autorità di sistema Portuale in Puglia, il Propeller, tra tattica e strategia, ragionando anche sul "governo del territorio" oltre che sulla logistica, cercando di interpretare al meglio le vocazioni territoriali, facendo emergere concetti, luoghi e popolazioni che appartengono all'immaginario collettivo degli abitanti e degli operatori economici del Salento e della Terra di Bari, aveva proposto un ragionamento in base al quale: a due Autorità di Sistema Portuale potrebbero corrispondere due Aree Metropolitane, quella barese e quella policentrica jonico-salentina (Area metropolitana prevista già negli anni '80 negli studi del Piano Nazionale dei Trasporti, comprendente le tre province di Brindisi, Lecce e Taranto) con un ragionamento orientato quindi alla coerenza dell'azione governativa sui territori a partire dalla "contaminazione" tra le due riforme Delrio.
Tali proposte erano orientare, nel tempo, in campo logistico-portuale a ri-costituire l'Autorità unica della Puglia che comunque rappresenterebbe, con i numeri attuali, una delle prime Autorità di Sistema Portuale italiana mentre l'attuale Autorità di Sistema del basso Adriatico, per traffico merci e attivo di bilancio, è tra le ultime AdSP . Si sottolinea al riguardo, che il solo porto di Brindisi, rispetto ai 5 porti dell'AdSP porta in dote circa il 75% del bilancio e delle merci, con 7,5 Milioni di € e con 10,4 milioni di tonnellate di merci.
Infatti, fin dai tempi dei Romani, Brindisi ha rappresentato l'unico porto verso l'Oriente, il punto di confluenza delle due "Infrastrutture Strategiche" dell'Impero Romano verso l'oriente: la via Appia e la via Traiana.
Ricordando san Paolo: "una sola è la speranza alla quale siamo stati chiamati, quella della nostra vocazione"(Ef 4, 4), si vuol sottolineare e sintetizzare la Vocazione bimillenaria del porto di Brindisi e del Salento che rappresenta per noi la speranza di un futuro in cui il porto torni ad essere il fulcro della rinascenza e dello sviluppo dell'intero territorio salentino, senza indebite subordinazioni, e di questo invitiamo il Ministro Delrio a farsene garante".

Credito d'imposta per i marittimi compatibile con Tonnage tax

BRINDISI – Con la risoluzione 104/E del 17 novembre 2016, l'Agenzia delle Entrate ha chiarito che l'applicazione del regime tonnage tax non è incompatibile con la spettanza del credito d'imposta sulle ritenute da redditi di lavoro dipendente o autonomo del personale di bordo.
Con riguardo al regime di tonnage tax, è noto che le società di armamento che esercitano determinate attività con l'utilizzo di navi che soddisfano le condizioni richieste possono optare per il regime di tassazione suddetto. Si tratta di un regime fiscale di determinazione forfetaria del reddito, parametrato al tonnellaggio e all'anzianità delle navi e alternativo al regime fiscale ordinario, che ha lo scopo di consentire la riduzione delle asimmetrie fiscali esistenti tra la flotta italiana e quelle europee.
L'opzione deve essere esercitata relativamente a tutte le navi aventi i requisiti soggettivi previsti, gestite dallo stesso gruppo di imprese alla cui composizione concorrono la società controllante e le controllate ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile.
In relazione all'art. 4 del citato D.L. n. 457/1997 (disposizioni di favore per il settore marittimo e della "pesca interna"), si osserva che lo stesso, al comma 1, prevede l'attribuzione di un credito d'imposta a favore del sostituto, in relazione alla ritenuta operata sui redditi da lavoro dipendente o autonomo del personale di bordo imbarcato sulle navi iscritte nel Registro internazionale. In particolare, il predetto comma dispone che "Ai soggetti che esercitano l'attività produttiva di reddito di cui al comma 2 è attribuito un credito d'imposta in misura corrispondente all'imposta sul reddito delle persone fisiche dovuta sui redditi di lavoro dipendente e di lavoro autonomo corrisposti al personale di bordo imbarcato sulle navi iscritte nel Registro internazionale, da valere ai fini del versamento delle ritenute alla fonte relative a tali redditi.
A decorrere dal periodo d'imposta in corso al 1° gennaio 1998, il reddito derivante dall'utilizzazione di navi iscritte nel Registro internazionale concorra al reddito complessivo assoggettabile a Irpef o a Ires in misura limitata, per il solo 20% del suo ammontare (comma 2).In particolare, il citato credito d'imposta attiene agli obblighi del sostituto di imposta e non alle modalità di determinazione del reddito, a cui, invece, fanno riferimento le disposizioni proprie del regime di tonnage tax e l'art. 4, comma 2, della Legge n. 30/1998.
Inoltre, la Circolare n.72/E del 2007, al paragrafo 9.5, sul punto in questione, dopo aver citato le agevolazioni previste dall'articolo 4 del D.L. n. 457/1997, fa riferimento unicamente alla " singola agevolazione" e non "alle agevolazioni" di cui all'articolo 4 (ossia, credito di imposta per le ritenute di cui al comma 1, esenzione dell' 80% del reddito calcolato analiticamente, di cui al comma 2).
Pertanto, l'Agenzia, conclude che non sussiste alcuna incompatibilità del regime suddetto di tonnage tax con il credito di imposta sulle ritenute operate ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del citato D.L. in quanto l'interpretazione corretta della Circolare risiede esclusivamente nella valorizzazione dell'incompatibilità del regime di tonnage tax con la agevolazione relativa all'esenzione dell'80% del reddito (Ires o Irpef) prevista dall'art. 4.

Dai due pontili Ram 8 milioni l' anno

Grazie alle entrate derivanti dalla tassa portuale sulle merci imbarcate e sbarcate, i due pontili della Raffineria di Milazzo, generano ogni anno circa 8 milioni di euro di entrate che finiscono dirette nelle casse dell' Autorità portuale di Messina.
Un autentico "tesoro" sul quale negli ultimi 10 anni ha messo le mani l' autorità portuale di Messina e che ora, per volere del mi nistro Del Rio rischiano di finire a Gioia Tauro, porto in crisi strutturale, con la Regione Calabria costretta a ripianare ogni anno perdite tra i 4 e gli 8 milioni di euro/anno. E quindi? Una strategia per uscire dall' angolo - spiega l' ex sindaco Nino Na stasi - potrebbe essere quella di proporre l' accorpamento di Milazzo con Palermo per creare un' AP del nord Sicilia con Palermo, Termini Imerese e Milazzo.
Palermo non è concorrenziale con Milazzo e ha un peso politico significativo. In più il nostro porto porterebbe in dote 8 milioni di euro l' anno d' incassi che possono far comodo. Ritengo sia una strada che potremmo tentare di percorrere».3.

Gazzetta del Sud

Martedì sera consiglio comunale straordinario

Riordino delle Autorità portuali Milazzo opta per assi siciliani

Verso un documento: «No con Gioia Tauro, meglio Palermo o Catania»

Riforma dei porti, le forze politiche milazzesi tentano in extremis di modificare un destino già segnato che si chiama accorpamento a Gioia Tauro.
Il presidente del consiglio comunale Gianfranco Nastasi, dopo un incontro con tutti i capigruppo, ha deciso di riunire in maniera straordinaria ed urgente l' adunanza consiliare martedì sera alle 19,30 per cercare di trovare l' unanimità su un documento, già abbozzato che punta ad impegnare il presidente della Regione a chiede re, qualora non dovesse arrivare la proroga triennale, l' applicazione dell' art. 7 della legge nazionale di riforma dei sistemi portuali che prevede espressamente - su richiesta del presidente della Regione interessata - «l' inserimento di un porto di rilevanza economica regionale odi unporto di rilevanza economica nazionale, all' interno del sistema dell' Adsp (Autorità di sistema portuale) o il trasferimento dello stesso ad una diversa Adsp, previa intesa con la Regione nel cui territorio ha sede l' Adsp di destinazione».
Più semplicemente: Milazzo non vuole andare con Gioia Tauro seguendo Messina, bensì se proprio necessita di essere accorpata di farlo con un' Autorità siciliana (Catania o Palermo).
E ciò perché è la stessa norma che lo prevede. Ma, visto il punto nel quale ci troviamo, non sarà una mossa tardiva?
Diciamo che si tratta dell' ennesimo atto che la politica mamertina produrrà, impegnando anche la giunta Formica a sup portarla, per cercare di dover subire l' ennesima scelta che rischia davvero di rappresentare un "colpo mortale" per un porto come quello mamertino che, nessuno può ignorarlo, rappresenta la "Porta del Tirreno", assumendo una posizione strategica capace di alimentare dinamiche vincenti quali il diportismo, il crocierismo e la cantieristica navale. Senza dimenticare che con lo sdoganamento de prodotti petroliferi ricava ingenti somme che finiscono poi nelle casse dell' Authority.
Di contro i dati di Gioia Tauro sono preoccupanti: il terminal calabrese, dopo la crisi globale degli ultimi anni, nel primo semestre del 2015 ha registrato un calo dei traffici del 13%, pagando la crescita di altri scali come quello del Pireo. Ciò significa che Milazzo dovrebbe essere l' ancora di salvezza di Gioia.

tirreno

Milazzo, ai portuali ancora promesse. Ma se ne riparlerà l' anno prossimo

I lavoratori portuali milazzesi dovranno aspettare il nuovo anno per una soluzione - provvisoria - della loro vertenza. Queste le conclusioni della riunione tra il sindaco di Milazzo Giovanni Formica, il comandante del porto, i rappresentanti dell' Autorità portuale e quelli delle società di navigazione."Ho motivo di ritenere che questa vertenza possa essere governata grazie a un aumento dell' attività commerciale nel nostro porto, che permetterà di dare lavoro anche a coloro che non rientrano nei parametri dell' art. 17" - spiega Formica - "aspettiamo nuovi flussi commerciali previsti per l' inizio del nuovo anno, quando il porto di Milazzo accoglierà sette navi al mese per la movimentazione delle merci della Duferdofin e qualche altra per il gesso".Per gli ex Garibaldi le alternative sembrano dunque essere due: il lavoro a termine all' interno del porto, compatibilmente con quanto previsto dall' applicazione del bando ex art. 17, oppure le "opportunità alternative" che i partecipanti alla riunione si sono impegnati a offrire.

REDAZIONE TIRRENO

Messina - Tassa di soggiorno, troppi dubbi su cifre e destinazione degli introiti

L' ammontare annuo di circa 200 mila non combacia con i dati su presenze e pernottamenti. Manca un indirizzo preciso: finora i soldi non sarebbero stati spesi in servizi turistici

MESSINA - La tassa di soggiorno è stata istituita nel 2012 ma sulla sua destinazione non esiste ancora un preciso atto di indirizzo. Si va da un minimo di 50 centesimi a euro 2,50 giornalieri per gli ospiti degli alberghi a quattro stelle ma finora questa "imposta di scopo" non sarebbe stata destinata ai servizi turistici, così come vuole la legge che l' ha voluta, ma si è persa nei tanti rivoli delle spese del Comune. Intanto sarebbe già un traguardo capire su quale ammontare annuo si possa contare. I dati farebbero pensare a circa 200mila euro, certo somma lontana forse da quei 500mila euro che si ipotizzavano nel 2012, ma non irrealistica. Le cifre incassate finora sono state però ben al di sotto di ciò che farebbero supporre le presenze che l' ufficio statistica di Palazzo Zanca ha incluso in un report su dati forniti dal Servizio turistico regionale. Attenendoci alle 86 mila presenze complessive del 2013 ad esempio, con i soli 37 mila pernottamenti in alberghi a quattro stelle dove la tassa è di euro2,50, il Comune avrebbe dovuto incassare circa 93mila euro, invece dei 51mila 600 euro finiti tra l' altro tutti nelle casse dell' Azienda Trasporti. Nel 2014 sono stati raccolti circa 80mila euro ma è stato scoperto che in Bilancio non esisteva neppure la voce dedicata. L' ex assessore alla Cultura e Turismo, Tonino Perna cercò di porvi rimedio chiedendo all' allora assessore al Bilancio, Guido Signorino, di introdurre nel Previsionale un capitolo sui servizi turistici. La notizia adesso della disponibilità di 180mila euro, provenienti proprio da questa imposta, ha dato un nuovo impulso al Laboratorio per lo sviluppo turistico. Questo strumento tecnico consultivo era previsto dalla delibera di Consiglio, la 69/C 2012, la stessa che ha adottato il regolamento istitutivo dell' imposta di soggiorno, e nel 2013 con altra delibera sono stati individuati i componenti: passarono però altri due anni prima che il laboratorio si riuscisse a riunire per la prima volta. Nel 2015 fu anche approvato un atto di Giunta per rimodulare le rappresentanze ma il Consiglio non lo ha mai recepito. Come ricorda Filippo Grasso, consulente dell' assessorato Regionale al turismo, docente di Analisi di mercato all' Università di Messina ed esperto dell' ex assessore Perna, il Laboratorio è un organo il cui

parere nell' indirizzo della spesa è obbligatorio ma non vincolante per le decisioni che spettano solo all' Amministrazione. Sulla destinazione degli introiti di questa imposta, la legge parla di promozione turistica in tutte le sue forme, dal miglioramento dei servizi di trasporto pubblico destinati ai turisti all' installazione di segnaletiche, alla cura del verde e dell' arredo urbano. L' ex assessore Perna aveva avviato dei confronti ma le differenze di approccio alle questioni poste portarono a un nulla di fatto. Nella riunione di qualche giorno fa convocata dall' attuale assessore al Turismo, Signorino, insieme a Daniela Ursino con delega alla Cultura, mancavano ancora una volta i rappresentanti di albergatori e di tour operator, oltre che Autorità portuale e Città Metropolitana, in pratica proprio quegli operatori più conoscono le esigenze a cui fare fronte per migliorare la ricettività turistica utilizzando quei 180mila euro che intanto sono disponibili. Nel corso della riunione, alla presenza di Confindustria, Confesercenti e Confcommercio, associazioni che rappresentano solo una parte dei portatori di interesse, pare si sia parlato di spese immediate per addobbi, luminarie e concerti in vista delle prossime festività natalizie e questo non rientra esattamente tra le finalità dell' imposta. Il consigliere comunale Fabrizio Sottile e la consigliera della IV circoscrizione Maria Fernanda Gervasi, hanno sollecitato la Giunta ad adottare al più presto un atto di indirizzo per la ripartizione delle somme del 2016 affinché vengano utilizzate in modo da portare a risultati evidenti sul territorio, evitando attività effimere e di scarsa valenza turistica.

LINA BRUNO

La Repubblica

Messina rinasce dalle acque profonde

MILANO. Fra Scilla e Cariddi, nelle acque dello Stretto di Messina, accadono cose che gli umani possono osservare, difficilmente spiegare. Luogo di giochi degli Dei, nelle acque dello Stretto sbocciano come fiori turbini d' acqua e di tanto in tanto senza preavviso risalgono le acque profonde. Dagli abissi tornano a galla le creature rare, misteriose, mitologiche. L' oscurità che riaffiora.

Upwelling, si chiama la risalita delle acque profonde - ed è questo il titolo dell' unico film italiano tra i dodici in concorso al Filmmaker international film festival di Milano, in prima visione oggi alle 21 allo spazio Oberdan.

Upwelling, scritto e realizzato da Pietro Pasquetti e Silvia Jop, parte dall' acqua e ci torna, si ferma a Messina e segue i passi di un' umanità magnifica e misteriosa. Sulla terraferma, incrocia le storie di una ragazza che guida una rivolta, un uomo che studia il russo in una casa piena di scatole chiuse, una figura nera altissima che avanza di spalle sulle rovine di una città ancora dolente di antiche macerie, un sindaco buddista che prega nella sua stanza. Sono la Sirena, Nettuno, il carapace e l' anguilla preistorica. Sono donne e uomini in carne ed ossa, vivi oggi e in bilico tra marginalità e luce.

Jop e Pasquetti hanno vissuto per due anni a Messina e trascorso molti mesi prima di girare, mesi impiegati a vivere insieme a Giulia, la sirena col cappello che occupa il teatro Pinelli, concepisce un figlio che infine, nel tempo del film, nasce. Con Renato, il sindaco scalzo, una campana tibetana al posto del tridente.

Con la banda che suona al cimitero e il cavallo bianco che corre libero all' alba, come corrono a Messina i cavalli schiavi delle corse clandestine, le navi da crociera lente a far da quinta. Non è un film su Messina, né sulla stagione dei teatri occupati che ha portato alla "rivoluzione dal basso" del sindaco Renato Accorinti, questo, ma un film sulla centralità di chi sta al margine, di chi tenta da ogni catastrofe una risalita e sul dubbio che la verità ultima delle cose risieda negli angoli.

Con immagini colme di suggestione e le musiche dei Sacri Cuori.

Nella rassegna di cinema internazionale indipendente passano fuori concorso quest' anno anche Ombre dal fondo di Paola Piacenza, viaggio di ritorno in Siria con Domenico Quirico, Valeria Bruni Tedeschi con Une fille de 90 ans, il bellissimo Our war di Benedetta Argentieri Bruno Chiaravalloti e Claudio Jampaglia sui foreign fighters occidentali che vanno a combattere contro lo stato islamico.

Gazzetta del Sud

Fast, Ugl e Uil

Un' occasione irripetibile per Messina

Esultano i sindacati | Grande soddisfazione per l' approvazione del progetto definitivo del nuovo porto di Tremestieri da parte della Commissione regionale dei Lavori pubblici. A esprimerla sono i rappresentanti delle sigle sindacali Fast (Di Mento), Ugl (Pellegrino) e Uil (Puleo). «Un traguardo importante apprezzato da chi nel porto ci lavora già, di cui i benefici saranno sicuramente avvertiti dalla città in termini di qualità di vita e certamente in termini di sviluppo occupazionale.
Auspichiamo al più presto - affermano i sindacalisti - la redazione del progetto esecutivo e la firma del contratto con la Coedmar, la quale potrà avviare contestualmente al dragaggio preventivo già autorizzato dall' assessorato regionale al Territorio, il dragaggio nella parte dietro al molo il quale garantirà l' operatività degli approdi. Se a questo risultato si aggiungesse il mantenimento dell' Autorità portuale, allora sì che si potrà parlare di una vittoria storica per Messina».

Trasporti: Messina, il Porto di Tremestieri avrà sei moli

Spesa 74 milioni, impegnerà 600 operai (Giornale di Sicilia)

(ANSA) - PALERMO, 24 NOV - Il Porto di Tremestieri di Messina passerà da due a sei moli. Il progetto definitivo è stato approvato dalla Commissione regionale dei Lavori Pubblici senza prescrizioni e adesso si potrà firmare il contratto con l'impresa Codemar che tre anni fa si è aggiudicata l'appalto, scrive il Giornale di Sicilia. "E' una grande occasione per la città di Messina - dichiara il sindaco Remato Accorinti - che può aprire un cantiere da 74 milioni di euro e potrà finalmente e definitivamente liberarsi dal traffico pesante che per 50 anni ha afflitto la città, migliorare i collegamenti via mare e candidarsi seriamente aduna quota del mercato della logistica nel bacino del Mediterraneo, sviluppando un nuovo segmento dell' economia cittadina". (ANSA).

Il Porto di Tremestieri avrà sei moli: costeranno 74 milioni di euro

MESSINA – Il Porto di Tremestieri di Messina passerà da due a sei moli. Il progetto definitivo è stato approvato dalla Commissione regionale dei Lavori Pubblici senza prescrizioni e adesso si potrà firmare il contratto con l'impresa Codemar che tre anni fa si è aggiudicata l'appalto, secondo il Giornale di Sicilia.
"E' una grande occasione per la città di Messina – dichiara il sindaco Remato Accorinti – che può aprire un cantiere da 74 milioni di euro e potrà finalmente e definitivamente liberarsi dal traffico pesante che per 50 anni ha afflitto la città, migliorare i collegamenti via mare e candidarsi seriamente aduna quota del mercato della logistica nel bacino del Mediterraneo, sviluppando un nuovo segmento dell'economia cittadina".

«La città può tornare grande»

«Messina può tornare agli antichi splendori». Lo afferma da "non messinese", Enrico Maria Puija, il direttore generale del ministero delle Infrastrutture che ha ben compreso le grandi potenzialità della Città metropolitana e del suo Stretto. E che ha esaltato la «ventata di vivacità» portata dall' Istituto Nautico: « In una città come Messina - ha detto - la formazione per i marittimi è strategica, soprattutto per rende re competitivi i nostri ragazzi.
D' altronde, in una società sempre più globale si troveranno a fronteggiare colleghi che vengono da altri Paesi che vantano forti esperienze formative. Penso davvero, e non lo dico per piaggeria, che l' Istituto Caio Duilio stia facendo un ottimo lavoro, diventando un' eccellenza a livello nazionale». Puija ha commentato anche la notizia del via libera al progetto del porto di Tremestieri: «Credo sia una grande opportunità per la città. E adesso bisogna ridefinire questa area portuale che diventa uno snodo del traffico pesante che va verso la Calabria e vice versa».3(c.b.)

Urge il vero porto

La nuova crisi in cui a distanza di pochi giorni sono rimpiombati gli approdi d' emergenza è per molti solo l' ennesima dimostrazione di come il sito di Tremestieri sia tra i meno idonei alle attività portuali. Ma ripetere questo, dimenticando come lo stesso sito sia l' unico collegabile direttamente con l' autostrada senza impatto sulla città, serve a poco.
Ha appena ricevuto l' ultimo parere mancante il progetto definitivo per la costruzione di un vero porto protetto, da 74 milioni, vincitore di gara e munito di Via del Ministero dell' Ambiente. A giorni sarà validato, poi entro 75 giorni dovrà essere reso esecutivo per l' apertura dei cantieri.

Gazzetta del Sud

Alla luce dell' approvazione a Palermo (senza prescrizioni) del progetto definitivo del nuovo porto di Tremestieri

Ora più che mai va difesa la nostra Authority

Un' opera da 74 milioni di così vitale importanza e tutti gli altri progetti vanno gestiti qui, non a Gioia Tauro

Salvate il soldato Ryan. E in questo caso il soldato Ryan (ricordate il film di Steven Spielberg del 1998?) è l' Autorità portuale di Messina -Milazzo. Mai come adesso s' impone il mantenimento di tutte le funzioni, del centro strategico -decisionale in riva allo Stretto. All' indomani del via libera della Commissione regionale dei Lavori pubblici, che ha approvato senza prescrizioni il progetto definitivo del porto di Tremestieri, si conferma l' assoluta necessità che questo appal to da 74 milioni di euro, così come tutti gli altri progetti in itinere (decisivi per il futuro di Messina), venga gestito qui, "sul campo", e non "telecomandato" da Gioia Tauro. Gli scenari generali sono importanti ma devono tener conto delle esigenze dei territori, altrimenti la riforma dei porti avrà l' effetto boomerang, distruggendo quello che di buono, seppur con enorme fatica, è stato avviato, programmato e in parte realizzato.

In quest' ottica, s' inserisce ancora una volta il capogruppo all' Ars di Sicilia Futura, l' on. Beppe Picciolo: «Non è campanilismo - chiarisce -, ma leggendo le dichiarazioni dei vari soggetti sstituzionali, a tutti i livelli, si riconosce nella vicenda del porto di Tremestieri il merito, la capacità e la strenua determinazione dell' Authority messinese nel portare avanti il proprio lavoro.

Allora avere un soggetto autonomo e capace di battersi per gli interessi di un territorio è stato particolarmente utile e dimostra che il nostro attaccamento a questo "alto Ufficio" non è solo una battaglia di principio ma rappresenta il più grosso investimento che la politica può fare oltre ad essere un atto dovuto nei confronti della Città metropolitana di Messina. E infine mi pongo due domande - conclude Picciolo-: i progetti di questi giorni che si apprestano a diventare realtà si sarebbero potuti realizzare anche se non fossimo stati "attori protagonisti" ma solo, sia pur autorevoli, "convenuti"? Me lo chiedo davvero. Come potremmo mai deporre le armi per una simile battaglia o per qualche pasticciato compromesso che non ci consenta di chiudere la strepitosa stagione dei lavori portuali di Messina in autonomia»?

E che il porto di Tremestieri, sia «un' occasione di rinascita per Messina», lo sostiene anche l' on. Giambattista Coltraro, capogruppo all' Ars di Sicilia Democratica, che poi ammonisce: «Adesso è tempo di rimboccarsi le maniche, ciascuna delle parti coinvolte si attivi perchè la ripresa di Messina si attui secondo le giuste tappe, senza lungaggini e nocivi ritardi».

Lucio D' Amico

Palermo, Molo Santa Lucia in concessione a Gnv

Il presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella, e il Port Operations Manager di Gnv, Simone Del Vecchio, hanno sottoscritto l'atto di concessione del Molo di Santa Lucia alla compagnia di navigazione. L'area, che sarà gestita da Grandi Navi Veloci per otto anni, ha un'estensione di 20mila metri quadrati.

"Con questo atto – ha dichiarato il presidente Cannatella - si dà a Gnv, uno degli operatori più importanti tra quelli che scalano il porto di Palermo, una maggiore possibilità di operatività, in un'ottica di razionalizzazione nell'utilizzo degli spazi portuali, indispensabile per migliorare la circolazione e la sicurezza".

"La Sicilia fa parte dell'identità di Gnv ed è centrale nelle strategie di sviluppo della nostra compagnia – ha detto Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv - l'investimento in corso sul porto di Palermo, volto a migliorare e semplificare le fasi operative a favore della nostra clientela, non è che il primo di una serie di investimenti che intendiamo realizzare anche grazie al pieno supporto da parte del nostro azionista di riferimento".

Alla attuale concessione alla compagnia di 11mila metri quadri, si aggiungeranno altri 5mila metri di piazzale e 20mila metri del Molo Santa Lucia, per un totale di 36mila metri quadri di area portuale, per i quali Gnv stanzierà un investimento di oltre 500mila euro per la riqualificazione del compendio e la ristrutturazione delle aree di biglietteria e stoccaggio. Gnv collega Palermo con i principali porti della dorsale tirrenica grazie ai collegamenti giornalieri con Genova e Napoli e alle linee Palermo-Civitavecchia e Termini Imerese-Civitavecchia.

Nello Musumeci entra a gamba tesa sul tema Authority

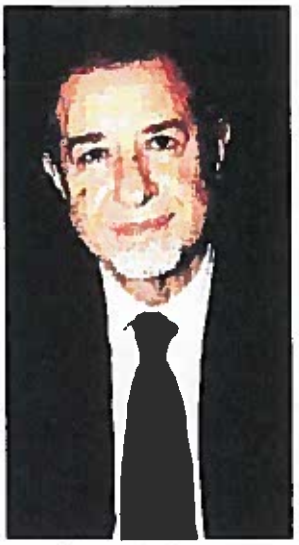
«La riforma dei porti? Una truffa»

Delrio e Renzi invieranno "proconsoli" di Roma nelle due infrastrutture

PALERMO

«Le riforme targate Pd hanno sempre il sapore di una truffa a danno dei siciliani». È quanto dichiara Nello Musumeci a proposito della riforma delle Autorità portuali in Sicilia, ridotte dal governo Renzi da tre a due, consegnando così lo storico Porto di Messina, già individuato da una legge regionale del 1953 quale zona franca, al porto di Gioia Tauro, attivo solo da vent'anni e certo non poco discusso quanto a infiltrazioni mafiose e bilanci deficitari.

«Ma c'è di più – sottolinea Musumeci – perché appare fondato il timore che a guidare le due importanti infrastrutture dell'Isola siano "proconsoli" mandati da Roma. Del resto, perché il ministro Delrio, nonostante il 24 ottobre abbia dichiarato di avere completato le proposte di nomina dei presidenti delle Autorità portuali, non ha ancora provveduto alla nomina dei presidenti di Palermo e Catania, mentre lo ha già fatto per Genova, Livorno, Trieste, Ancona, Brindisi, Taranto, Napoli e Civitavecchia? Perché Renzi e Delrio, quando sono venuti in Sicilia, non hanno fatto alcun cenno alle Autorità portuali siciliane, che dovrebbero essere il volano dello sviluppo imprenditoriale ed occupazionale della nostra Isola? Forse perché intendono, ancora una volta, illudere i siciliani alla vigilia del referendum, promettendo mari e monti, mentre subito dopo sono pronti a designare quali presidenti delle Autorità portuali burocrati romani, ex parlamentari Pd, ex presidenti di altre analoghe strutture da collocare (specie se sotto indagine della magistratura), utilizzando ancora una volta la nostra terra per quadrare i sottogoverni romani?».



Tutti nel mirino. Nello Musumeci se la prende anche con Crocetta

«Il presidente Crocetta – conclude Musumeci – che con il ministro Delrio deve siglare l'intesa sulle designazioni delle Autorità portuali, stavolta per quale piatto di lenticchie è disponibile a svendere i nostri porti?».

Riforma Porti

Nello Musumeci: "Truffa a danno dei siciliani"

PALERMO - "Le riforme targate Pd hanno sempre il sapore di una truffa a danno dei siciliani". Lo dice Nello Musumeci a proposito della riforma delle Autorità portuali in Sicilia, "ridotte dal governo Renzi da tre a due, consegnando così lo storico Porto di Messina, già individuato da una legge regionale del 1953 quale zona franca, al porto di Gioia Tauro, attivo solo da vent'anni e certo non poco discusso quanto a infiltrazioni mafiose e bilanci deficitari". "Ma c'è di più - aggiunge Musumeci - perché appare fondato il timore che a guidare le due importanti infrastrutture dell'Isola siano 'proconsoli' mandati da Roma. Del resto, perché il ministro Delrio, nonostante il 24 ottobre abbia dichiarato di avere completato le proposte di nomina dei presidenti delle Autorità portuali, non ha ancora provveduto alla nomina dei presidenti di Palermo e Catania, mentre lo ha già fatto per Genova, Livorno, Trieste, Ancona, Brindisi, Taranto, Napoli e Civitavecchia? Perché Renzi e Delrio, quando sono venuti in Sicilia, non hanno fatto alcun cenno alle Autorità portuali siciliane? Forse perché intendono, ancora una volta, illudere i siciliani alla vigilia del referendum, promettendo mari e monti, mentre subito dopo sono pronti a designare quali presidenti delle Autorità burocrati romani, ex parlamentari Pd, ex presidenti di altre analoghe strutture da collocare (specie se sotto indagine della magistratura), utilizzando ancora una volta la nostra terra per quadrare i sottogoverni romani!".

Con l'accreditamento più trasparenza per la Pa

È un processo trasparente ed efficace per verificare l'applicazione delle norme, riducendo la parte burocratica e garantendo il rispetto degli standard internazionali.

Il ricorso alle certificazioni accreditate nella pubblica amministrazione ha come conseguenza immediati vantaggi: anzitutto orientare i comportamenti degli operatori a prevenire i rischi, legati ai prodotti e servizi offerti ai consumatori, in funzione di un interesse generale; poi, agevolare la semplificazione; infine, aumentare la competitività. Affidarsi a prodotti e servizi certificati sotto accreditamento, per la Pa significa accedere al mercato internazionale dei fornitori, con crescenti opportunità di selezione all'interno di un ampio bacino di potenziali suppliers. In questo contesto, Accredia svolge un ruolo fondamentale e cruciale, anche in virtù della sua appartenenza all'Infrastruttura europea di accreditamento EA (European co-operation for accreditation), che fa sì che le certificazioni accreditate siano riconosciute valide in tutti i Paesi dell'Unione europea perché sono coperte dagli Accordi internazionali di mutuo riconoscimento (MLA).

La certificazione accreditata è anche formidabile strumento di semplificazione, visto che permette di ridurre i passaggi nell'implementazione dei servizi. Un esempio: il nuovo Codice degli Appalti dispone l'obbligatorietà del GPP (Green Public Procurement), ovvero dell'Acquisto Verde, e impone allo stesso tempo elevati requisiti per le certificazioni ambientali, che possono essere comprovati con un certificato (accreditato nel caso delle certificazioni ambientali). In sede di presentazione delle offerte il partecipante può esibire il certificato per dimostrare che egli stesso, o il prodotto o il servizio che offre è conforme alle specifiche tecniche. Questo permette alla stazione appaltante di semplificare la valutazione della documentazione presentata da parte dell'offerente.

È la stessa normativa a spingere verso una maggior certificazione e semplificazione. Da oltre dieci anni le istituzioni europee e nazionali promuovono i cosiddetti appalti verdi presso l'amministrazione pubblica. Secondo le indicazioni della Commissione europea, i processi di acquisto devono integrare criteri ambientali e vanno incoraggiati gli Acquisti Verdi o GPP. Il ministero dell'Ambiente ha varato nel 2008 il Piano d'Azione per la sostenibilità dei consumi della Pubblica Amministrazione. Nel 2013 un nuovo decreto ministeriale ha individuato gli obiettivi a livello nazionale di acquisti verdi negli appalti pubblici per le diverse categorie merceologiche e ha definito i Criteri Ambientali Minimi (CAM) da rispettare. Dal 2015, con l'articolo 18 della Legge 221, tutte le pubbliche amministrazioni sono obbligate ad applicare i Cam nei propri acquisti, nell'ottica di promuovere la green economy e di contenere l'utilizzo delle risorse naturali. Infine, da febbraio 2016 la procedura di Green Public Procurement è diventata obbligatoria per gli acquisti di illuminazione pubblica, apparecchiature elettriche da ufficio, servizi energetici per gli edifici mentre è valida al 50% per le forniture in ambito di rifiuti urbani, cartucce per stampanti, verde pubblico, carta, ristorazione, pulizia e prodotti per l'igiene, tessili, arredi per uffici.

La Legge 221 del 2015 punta l'attenzione sulle certificazioni ambientali ed energetiche nell'ambito dei Cam rilasciate da organismi accreditati, attraverso una serie di semplificazioni e incentivi per premiare i comportamenti più virtuosi. Vantaggi sono attribuiti a imprese che adottano un sistema di gestione ambientale (ISO 14001) ed energetica (ISO 50001) o registrate Emas e che si affidano alle diverse certificazioni accreditate di ogni settore, dai servizi ai prodotti, dai processi ai sistemi di gestione aziendale.

K. M.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA NORMATIVA

Appalti verdi
La Commissione Ue incoraggia gli Acquisti Verdi o GPP (Green Public Procurement). Del 2008 è stato adottato con un decreto del ministero dell'Ambiente il Piano d'Azione per la sostenibilità dei consumi della Pa. Nel 2013 un nuovo decreto ministeriale ha definito i Criteri Ambientali Minimi (CAM) da rispettare. Dal 2015, con la Legge 221, tutte le pubbliche amministrazioni sono obbligate ad applicare i Cam nei propri acquisti. Da febbraio 2016 la procedura di Green Public Procurement è diventata obbligatoria per alcune tipologie di acquisti.

OBBLIGHI
Il nuovo Codice degli Appalti impone elevati requisiti per le certificazioni ambientali che possono essere comprovati con un certificato accreditato

POLITICA Oggi il premier a Mestre: 15 milioni dal ministero dei Beni culturali

Arriva Renzi, soldi a Marghera e Arsenale

Al teatro Corso di Mestre questa sera alle 20 arriva il premier Matteo Renzi per sostenere il "sì" al referendum. E intanto, come biglietto da visita, in vista del vertice di domani a Ca' Farsetti per la firma del "Patto per Venezia", arrivano 15 milioni dal ministero per i Beni culturali. Una prima tranche da 7,8 milioni riguarderà il restauro delle Tese delle Vergini all'Arsenale; altri 7 milioni serviranno invece per il recupero di Forte Marghera.

A pagina X

VERTICE Stasera l'arrivo di Renzi a Venezia

RENZI A MESTRE Il premier alle 20 al Corso per il "sì" al referendum e domani dal sindaco

L'anticipo del "Patto": 15 milioni

Via libera del ministero ai fondi per Arsenale e riqualificazione di Forte Marghera

Paolo Navarro-Elisio Trevisan
MESTRE

Il biglietto da visita in vista della firma del "Patto di Venezia" di domani mattina, si è materializzato con un leggero anticipo. Ma è cospicuo: quasi 15 milioni di euro. Ed è toccato al ministero per i Beni culturali dare un primo sostanzioso segnale: la conferenza Stato-Regioni e il Consiglio superiore dei Beni culturali hanno dato parere favorevole agli interventi per il restauro e valorizzazione delle Tese delle Vergini all'Arsenale con un investimento di 7,8 milioni di euro finalizzato alla ristorazione e alla connessione tra gli spazi espositivi nell'area a cura della Biennale. Nel progetto sarà recuperata anche la Torretta di guardia al varco di Porta Nuova che dà accesso alla Darsena Grande. Ma non c'è solo solo questo piano. Il Ministero ha deciso di stanziare altri 7 milioni di euro per la riqualificazione dell'area di Forte Marghera che permetterà la realizzazione del progetto presentato dal Comune per opere di urbanizzazione primaria e messa in sicurezza (impianti, percorsi e bonifiche).

Intanto con lo slogan "Ave Matteo, Ave Luigi, morituri te salutant, sperando fino all'ultimo che il pollice sia all'insù", in 119 hanno firmato una lettera al presidente del Consiglio Matteo Renzi che stasera alle 20 arriverà a Mestre, al teatro Corso, per sostenere il "sì" al referendum per la riforma costituzionale e domattina, alle 9, firmerà a Ca' Farsetti il patto per Venezia con il sindaco Luigi Brugnaro. Sono i 119 precari che lavorano in Comune da vent'anni e che rischiano il posto di lavoro, e 70 di loro, per effetto del Jobs Act voluto da Renzi, «al 20 dicembre non vedranno un'assunzione a tempo determinato ma un licenziamento a tempo indeterminato».

La macchina organizzativa per ricevere il premier è pronta, sicurezza e autorità sono mobilitate e tanti vorrebbero incontrare Matteo Renzi per le esigenze e le richieste più disparate.

I suoi sostenitori dicono che l'arrivo a Venezia è un'«occasione importante di rilancio e di sviluppo della Città e di tutta l'Area Metropolitana» affermano il segretario del Partito Democratico Metropolitano Gigliola Scattolin, gli onorevoli Andrea Martella e Sara Moretto e i consiglieri Regionali Francesca Zottis e Bruno Pigozzo: «Riconoscere la specificità della Città Storica finanziandone, di fatto, la riqualificazione significa finalmente prendere atto dell'unicità di Venezia e dei suoi bisogni, ma al tempo stesso riconoscere come sia patrimonio di tutto il Paese e quindi responsabilità di tutti garantirne la salvaguardia. Il Patto inoltre prevede importanti investimenti per l'Area di Porto Marghera, per le infrastrutture e per la portualità. Ora sta agli Amministratori e alla Regione non gettare al vento questa grande opportunità». Chi è meno sicuro, invece, è Filippo Busin, vicepresidente alla Camera della Lega Nord, che grida allo scandalo per il fatto che il Governo ha destinato «600 milioni per coprire parzialmente i buchi della Campania e non trova 280 milioni per completare i marginamenti dell'area della laguna di Venezia, opera fondamentale per l'ecosistema e l'occupazione del territorio».

E chi invece è scettico ma vuole essere ottimista è il segretario generale della Cgil di Venezia Enrico Piron: «Vorremmo proprio poter pensare che il suo passaggio a Venezia non ha unicamente una valenza elettorale legata al referendum» ha scritto rivolgendosi al premier: «Siamo certi che le ipotizzate risorse che il Governo indirizzerà al nostro territorio, siano un importante elemento di attenzione a un area metropolitana che da troppo tempo sta cercando di trovare un

rilancio, e non vogliamo che prendano la stessa strada dei tanti soldi destinati ad opere più o meno strategiche che però non hanno mai visto la loro ultimazione, in primo luogo le bonifiche di Porto Marghera».

© riproduzione riservata

ATTESA Matteo Renzi e Luigi Brugnaro domani firmeranno il "Patto per Venezia". Sotto, l'Arsenale e l'ingresso di Forte Marghera

Il Secolo XIX

VERSO LA DISMISSIONE DELLA TERMOCENTRALE

«Enel, servono tempi certi su bonifica e riconversione»

L'assessore Laura Ruocco avvia il pressing sul governo

AMERIGO LUALDI

«DOPO l'incontro di luglio stiamo aspettando che il ministero dello Sviluppo economico ci convochi insieme ad Enel per studiare un protocollo sulla fase di transizione a qui al 2021 o, più probabilmente al 2019, anno in cui la centrale elettrica di Vallegrande verrà dismessa».

L'assessore comunale alle Politiche ambientali, Laura Ruocco, fa il punto sulla situazione riguardante l'area da 72 ettari da bonificare e, soprattutto, da ripensare ai fini della fruizione da parte della città. «Innanzitutto il ministero deve stabilire i tempi certi della bonifica che si farà a spese di Enel nonché esplicitare gli interventi economici per incentivare la riconversione - prosegue - In secondo luogo, l'azienda ha accettato di fornirci uno studio sulle prospettive socio-economiche dell'area».

L'assessore ribadisce che a Vallegrande l'amministrazione comunale intende dar vita a una «zona ad alta innovazione tecnologica legata alla vocazione industriale del territorio». In altre parole, un insediamento dedicato all'industria navalmeccanica e alla nautica, insomma all'economia del mare. «L'obiettivo deve essere quello di aumentare i livelli di occupazione media alta e, conseguentemente, del reddito di chi ci lavora, direttamente e indirettamente».

Enel, da parte sua, ha avviato da tempo a livello nazionale il progetto "Futur-E" che attualmente coinvolge 23 siti in Italia, della potenza complessiva di 13 gigawatt, meno vasti di quello spezzino, ma interessati da interventi conseguenti alla dismissione degli impiantii. Come ha avuto modo di spiegare l'azienda, l'obiettivo è quello di valorizzare le aree attraverso nuove opportunità di sviluppo economico e sociale. Ad Alessandria, per esempio, è già partita un'iniziativa col Politecnico di Milano e l'Università del Piemonte orientale che prevede proposte diversificate, dal centro agricolo al parco per gli sport estremi fino alla clinica per la terza età. Entro l'inizio del 2017 chiuderà anche la centrale elettrica di Trino Vercellese mentre a Livorno l'area Enel in zona portuale verrà venduta. Altri processi di riqualificazione sono in corso a Montalto di Castro (Viterbo), Porto Tolle (Rovigo), Rossano (Cosenza).

Da parte loro, i grossi gruppi della tecnologia non stanno a guardare, con l'intento di realizzare grandi data center. Enel, insomma, è disponibile a vagliare e valutare idee e vere e proprie offerte, tanto che ha avviato la piattaforma www.futur-e.it proprio per facilitare la partecipazione di tutti alle iniziative di business tipo insediamenti turistici e centri direzionali per la logistica, addirittura strutture museali e culturali come la Tate Modern di Londra, il museo d'arte moderna più visitato al mondo (si stima che ogni anno attiri oltre 4 milioni e mezzo di visitatori) situato a sud del Tamigi in un edificio ricavato dalla riconversione di una centrale elettrica dismessa. Per quanto riguarda Spezia, com'è noto, un'intrigante idea è stata lanciata dall'architetto Marco Tarabugi che propone di dar vita sui 72 ettari della centrale Enel di Vallegrande a un immenso parco divertimenti modello "Gardaland" da chiamare, appunto, "Spezialand". A tale proposito, Tarabugi ha avviato in questi giorni la raccolta di firme per l'indizione di un referendum tra gli spezzini per capire chi sia o no favorevole al progetto. Ma il Comune, l'assessore Ruocco in particolare, resta freddo riguardo a un'ipotesi simile. «L'area Enel, in piena zona industriale, tra il porto, l'autostrada e le grandi fabbriche non è adatta. Si deve dimostrare poi che, in termini di moltiplicatori del reddito, una simile struttura produca delle ricadute positive, soprattutto dal punto di vista occupazionale. Il turismo è un'opportunità di sviluppo da valorizzare ma "Spezialand" si faccia da un'altra parte».

La Gazzetta Marittima

A Savona un seminario con la navigazione Finbeta

Tre giorni di lavori in Capitaneria di porto anche con le applicazioni del codice ISM

Vincenzo Vitale

SAVONA – Si è di recente concluso un breve, ma intenso seminario in materia di Sicurezza della Navigazione, organizzato dalla compagnia di navigazione Finbeta e ospitato per tre giorni nella sala convegni della Capitaneria di Porto di Savona. Si tratta della seconda edizione ligure di un consueto momento periodico in cui la dirigenza della Company – al cui vertice è preposto l'ingegner Luca Bertani, che è anche membro del board di Confitarma – si confronta al proprio interno, incontrando lo Stato Maggiore di bordo temporaneamente sbarcato per fruire del riposo stagionale.
Nel 2015 erano intervenuti il Comandante Luigi Giardino, ora al vertice del Reparto Sicurezza della Navigazione del Comando Generale a Roma, il quale ha trattato l'applicazione della disciplina dell'International Shipping Management (codice ISM), ed il comandante del porto Vincenzo Vitale che ha sviluppato il tema della investigazioni tecniche sugli incidenti marittimi.
Quest'anno la Company ha investito sulla formazione obbligatoria per il livello manageriale, quale esigenza impellente discendente dagli emendamenti di Manila del 2010 alla Convenzione STCW sul personale marittimo. E' infatti intervenuto un esperto dal pedigree blasonato appartenente alla scuola manageriale di Palo Alto – la dottoressa genovese Paola Vidotto – che è pure docente di leadership presso l'Accademia Mercantile di Genova. Sempre in tema di emendamenti di Manila, ha relazionato un rappresentante tecnico dell'Istituto idrografico, fornendo uno speciale valore aggiunto sull'impiego delle Carte Elettroniche (il nuovo sistema ECDIS), mentre il dirigente della Company, comandante Luca Apicella, ha illustrato le modalità d'impiego integrato col radar delle apparecchiature Ecdis di recente installate su tutta la flotta. Nel finale tre protagonisti dell'emergenza migranti nello Stretto di Sicilia hanno raccontato ai marittimi in platea l'esperienza maturata nello scenario: – la savonese avvocato Maria Teresa Bergamashi, che ha fatto parte del Nucleo dei legali che hanno fornito, nel 2014, l'assistenza giuridica alle Istituzioni presenti in quel teatro operativo, – il comandante Giuseppe Cannarile, che per un triennio ha comandato l'Ufficio della Guardia Costiera di Lampedusa e che ora è in servizio a Savona, – il comandante Erik Morzent ora titolare della Guardia Costiera di Loano-Albenga, che per quattro anni è stato impegnato nella Centrale operativa della Guardia Costiera a Roma. Hanno chiuso i lavori l'armatore Luca Bertani ed il comandante del porto Vincenzo Vitale, entrambi condividendo la portata strategica del Codice ISM, ed intervenendo con un forte messaggio sul tema rivolto tanto alla Dirigenza a terra quanto agli Ufficiali che governano la spedizione della navi sociali. Una trentina in tutto gli intervenuti per la Finbeta, i cui dirigenti Apicella e Serena Scordamaglia hanno condiviso preventivamente l'agenda con il comandante Vitale, il quale ha voluto la partecipazione al seminario anche dei colleghi savonesi dei settori Sicurezza della Navigazione ed Operazioni. La Finbeta è una società a conduzione familiare, della storica famiglia di armatori savonesi Bertani, ed è trader molto noto nello scenario internazionale del trasporto dei prodotti chimici, essendo proprietaria di 5 navi speciali (con cisterne in acciaio inox ed apparecchiature di handling all'avanguardia) di tonnellaggio medio poco inferiore alle 10.000, impegnate prevalentemente nei Mari del Nord, ma che ordinariamente operano in tutti gli oceani sotto l'egida delle severe major petrolifere del delicato e complesso settore chimichiero.

Hapag-Lloyd e l'annuncio su Lorenzini

LIVORNO – L'annuncio emesso da Hapag-Lloyd nei giorni scorsi della previsione di attracco al terminal Lorenzini il 3 gennaio prossimo della MSC "Alicante" per il servizio congiunto sulla costa est del sud America è al momento in fase di analisi sia nel porto labronico sia nel network del joint. Lo schedule è stato confermato, ma è significativo che lo sia solo da Hapag-Lloyd mentre MSC non si è affatto espressa, almeno a ieri. E l'agenzia livornese Spadoni ha smentito di aver notizie in merito. Le implicazioni dell'annuncio non sarebbero di poco conto nel porto di Livorno, in quanto da anni il servizio per il sud America costa Est opera al Terminal Darsena Toscana e risultano anche oggi essere in corso trattative per un rinnovo degli accordi. Dal TDT nessuno commenta la notizia fornita da Hapag-Lloyd in relazione alla MSC "Alicante". Luca Becce, l'amministratore delegato, ci ha rifiutato ogni contatto in merito. Da parte Lorenzini ha risposto alla stampa Daniele Grifoni sottolineando di aver avuto anch'egli notizia del progettato cambio di terminal del servizio attraverso il comunicato di Hapag-Lloyd e di attendere gli eventi.

Marina di Chiavari, crescono transiti e presenze

Chiavari - Nel 2015 e nel 2016 le imbarcazioni in arrivo nel porto sono passate da 380 a quasi 600.

Chiavari - **«Transiti cresciuti in un anno dell'80%, con le presenze straniere che raggiungono il +117%».** È il bilancio di Marina di Chiavari che gestisce il porto pubblico. L'amministratore Gian Alberto Mangiante ha sottolineato che **nel 2015 e nel 2016 «le imbarcazioni in arrivo nell'approdo sono passate da 380 a quasi 600.** Al di là dei bilanci positivi vi sono anche previsioni di migliorie quali il potenziamento del wi-fi e della videosorveglianza, il restyling della Torretta che avrà i colori verde e blu di Chiavari e la collocazione di un pontile galleggiante per l'accesso alle imbarcazioni dei disabili.

Crociere, dal 2008 il settore è cresciuto del 49%

Madrid - Nel 2015, 123 navi da crociera di 39 compagnie da crociera hanno navigato in acque europee per un totale di 6,6 milioni di passeggeri, un aumento del 3% rispetto all'anno precedente.

Madrid - Nel suo discorso durante l'International Cruise Summit di Madrid, Pierfrancesco Vago, Chairman di Clia Europe per gli ultimi tre anni ed Executive Chairman di Msc Crociere, **ha annunciato una previsione di continua crescita per il settore crocieristico in Europa nonostante l'attuale austerità economica globale.** Dal 2008 l'industria crocieristica europea è cresciuta di un notevole 49% e il settore continua ad avanzare di anno in anno. Nel 2015, 123 navi da crociera di 39 compagnie da crociera hanno navigato in acque europee per un totale di 6,6 milioni di passeggeri, un aumento del 3% rispetto all'anno precedente. Anche i porti europei hanno visto un aumento pari al 4,5% relativamente al numero di imbarchi da parte di passeggeri europei, portando il totale a 6,12 milioni di passeggeri europei.

I crocieristi europei rappresentano il 28,4% dei passeggeri globali (23,19 milioni nel 2015). Germania e Regno Unito rappresentano il 27% dei passeggeri europei ciascuno, seguiti da Italia (12,3%), Francia (9,3%) e Spagna (con oltre il 7%). Il restante 19% è dato dal resto dell'Europa. I mercati europei leader in termini di Paesi di imbarco sono l'Italia con il 32,7% seguito da Spagna (20,9%), Regno Unito (17,3%), Germania (9,6%), Francia (5,1%) e Grecia e Danimarca con oltre il 3%. **Dal momento che un numero sempre maggiore di navi da crociere saranno consegnate agli operatori europei, il mercato crocieristico continuerà ad espandersi nel 2016 e oltre.** I cantieri navali europei consegneranno a compagnie da crociera internazionali 48 ordini entro il 2019 e 75 entro il 2026.

Guardando all'impatto economico europeo, il settore crocieristico fornisce una spinta significativa alle economie locali, arrivando nel 2015 a circa 41 miliardi di euro in termini di produzione economica totale, un aumento del 2% rispetto all'anno precedente. La spesa diretta del settore crocieristico in Europa è ammontata a 16,89 miliardi di euro.

L'industria crocieristica, inoltre, ha dato lavoro a oltre 360.000 persone, sia direttamente nel settore crocieristico che indirettamente in attività associate, segnando un aumento di 11.000 posti di lavoro in più rispetto al 2014. Questi dati dimostrano che la crocieristica è diventata un elemento essenziale per l'economia europea, generando lavori e salari attraverso tutta la catena. "La crocieristica è qui per rimanere visto che continua ad attrarre gli europei e a generare crescita economica", ha affermato Pierfrancesco Vago. "Se da un lato l'industria crocieristica continua ad espandersi in Europa, dall'altro lato ci troviamo di fronte a una serie di sfide comuni che devono essere affrontate per assicurarci che il settore rimanga sulla giusta rotta. Su questo ci stiamo impegnando attentamente". Al fine di sostenere la crescita futura, Clia Europe collabora attivamente con i policy makers per monitorare il lavoro delle istituzioni verso un ambiente che sia più "business friendly" e per riformare l'attuale Codice Visti Ue, per incoraggiare più turisti stranieri a visitare l'Europa.

Il settore crocieristico ha altresì bisogno di un'implementazione più consistente della legislazione ambientale dell'UE e della riforma portuale attraverso tutto il continente per evitare la creazione di barriere operative in acque europee. Clia Europe sta collaborando attivamente con le autorità locali per dimostrare i benefici economici a lungo termine che il settore crocieristico e i suoi partner forniscono, al di là del turismo. Nel 2016 sono stati fatti dei progressi in materia di sicurezza in contesti sempre in continua evoluzione. Le compagnie da crociera hanno la flessibilità di modificare gli itinerari ed evitare particolari porti e destinazioni con lo scopo di massimizzare la sicurezza dei passeggeri e dell'equipaggio. **Le compagnie da crociera lavorano in stretta collaborazione con gli esperti della sicurezza e le autorità per valutare costantemente tali rischi. La capacità di continuare a crescere in Europa dipenderà anche dalla sua sicurezza.** Le compagnie da crociera associate a Clia nonché i suoi stakeholders stanno aumentando le misure di sicurezza in tutti i Paesi europei coinvolti, in particolar modo nell'area del Mediterraneo.

Ferpress

SRM: presentato 6° Rapporto Annuale "Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo"

(FERPRESS) – Napoli, 25 NOV – È stato presentato oggi, presso la sede del Banco di Napoli, il 6° Rapporto Annuale di SRM su "Le Relazioni Economiche tra l'Italia e il Mediterraneo". Il convegno è stato aperto dal presidente del Banco di Napoli, Maurizio Barracco e dal presidente di SRM, Paolo Scudieri. Successivamente Alessandro Panaro, responsabile degli Osservatori "Maritime and Mediterranean Economy" di SRM ha presentato i risultati del Rapporto. E' seguita la relazione di Daniele Mazza, vicedirettore generale del Banco di Napoli, su "Il ruolo della banca a sostegno dell'internazionalizzazione delle imprese".

l rapporto di quest'anno, oltre che alle relazioni commerciali ed alla presenza delle imprese italiane in questi mercati, punta ad analizzare anche le dinamiche dei traffici marittimi e degli investimenti in portualità e logistica che la Cina sta realizzando nel Mediterraneo con l'obiettivo di incrementare e facilitare i rapporti commerciali con i Paesi del Bacino. Uno spazio importante è stato dedicato all'analisi degli impatti economici che avrà la Silk Road (la Via della Seta), un ingente programma di investimenti, stimato in circa 1.000 miliardi di dollari, che la Cina stessa ha prefissato di effettuare lungo dei percorsi strategici – stradali, ferroviari, aerei e marittimi – che avranno effetti sulle dinamiche di interscambio che il Dragone ha in essere a livello globale e quindi anche in Europa ed in Italia.

I temi e gli spunti emersi dal rapporto di SRM sono poi stati discussi nella tavola rotonda "La crescente presenza cinese nel Mediterraneo: opportunità per l'Italia e il Mezzogiorno" moderata da Massimo Deandreis, direttore generale di SRM, alla quale hanno partecipato: Angela Stefania Bergantino, professore di Economia Applicata, Università di Bari e presidente SIET (Società Italiana di Economia dei Trasporti e Logistica); Sergio Bertasi, responsabile Ufficio di Rappresentanza di Intesa Sanpaolo a Pechino e presidente Camera di Commercio Italiana in Cina; Pier Luigi d'Agata, direttore generale di Confindustria Assafrica & Mediterraneo; Ettore Greco, direttore IAI-Istituto Affari Internazionali.

Una specifica sessione dei lavori dal titolo "Le imprese, la visione italiana, l'Europa" ha visto le relazioni di Stefan Pan, vicepresidente Confindustria per le Politiche Regionali e Gianni Pittella, già primo vicepresidente del Parlamento Europeo, presidente del Gruppo S&D del Parlamento Europeo.

Maurizio Barracco, presidente del Banco di Napoli: "Gli scenari del commercio mondiale sono in rapido mutamento con diversi elementi di incertezza all'orizzonte, anche sul fronte atlantico. In questo contesto l'area del Sud Mediterraneo, nonostante l'instabilità, cresce economicamente ad un ritmo medio del 2,5% e rafforza la sua centralità anche grazie agli effetti del raddoppio di Suez e di Panama che favoriscono un crescente ruolo della Cina nel Mediterraneo. Il Mezzogiorno si trova nel centro geografico di questi cambiamenti, ma questo posizionamento favorevole non basta. Finiremo per fare i semplici spettatori o sapremo essere attori primari? Questo appuntamento annuale che il Banco di Napoli organizza con SRM serve a porre l'accento sulle sfide che abbiamo difronte e ricordare che noi – come partner bancario – siamo pronti a coglierle".

Daniele Mazza, vicedirettore generale del Banco di Napoli. "L'Area Mena (Middle East and North Africa) rappresenta un'area di sbocco per le produzioni l'industria italiana in vari comparti produttivi, dalle costruzioni alle più tipiche produzioni del Made in Italy di alta gamma e/o di alta qualità che hanno grande successo presso i consumatori dei paesi del Golfo. Il ruolo della banca è sempre più quello di consulente globale oltre che di finanziatore. Il nostro Gruppo è largamente presente nel Mediterraneo ma anche in Cina, paese che sta guidando la "riscoperta" commerciale del Mare Nostrum. Siamo quindi il soggetto bancario più idoneo e pronto ad accompagnare gli operatori economici lungo questa traiettoria "Mediterraneo-Oriente".

Paolo Scudieri, presidente di SRM: "Il Rapporto rafforza la visione di un Mezzogiorno che può ambire al svolgere il ruolo di piattaforma logistica a servizio non solo del sistema produttivo del Sud ma di tutta l'industria italiana contribuendo così in modo fattivo al rafforzamento geo-economico del nostro Paese. L'industria italiana ha bisogno di portualità e logistica efficiente, ma ha anche bisogno che il Paese abbia una visione chiara delle priorità commerciali e di come svilupparle. Il Rapporto di SRM dà un contributo di analisi importante in questa direzione."

Massimo Deandreis, direttore generale SRM: "Quest'anno abbiamo voluto porre l'accento sul crescente ruolo della Cina nel Mediterraneo, Paese che con la sua strategia di penetrazione commerciale lungo la via della seta sta indirizzando numerosi investimenti nel settore marittimo portuale in tutto il bacino del Mediterraneo e nel Golfo. Il Rapporto, ricco di cifre e analisi, fa emergere questo fenomeno che rappresenta anche una delle principali ragioni dell'accresciuta centralità del Mediterraneo negli scambi mondiali. Riscoprire la rotta commerciale "Mediterraneo-Oriente" è la via per coniugare una più attiva presenza italiana nei Paesi del Nord Africa con il rafforzamento dell'interscambio commerciale con il gigante asiatico".

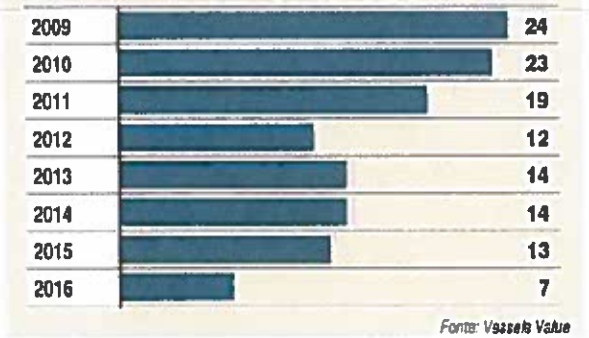
ALPHALINER: DIFFICILE EQUILIBRARE IL MERCATO CON LE POLITICHE DI CINA, TAIWAN E SUD COREA

L'aiuto di Stato frena i container

L'eccesso di offerta di spazio in stiva e il basso livello dei noli hanno costretto Rickmers, gruppo di Singapore, a demolire una nave portacontainer costruita in Estremo Oriente solo sette anni fa

Le sovvenzioni pubbliche alle società armatoriali prolungheranno l'agonia di un comparto, quello del trasporto marittimo di container, contraddistinto da un eccesso di stiva e noli cronicamente bassi. Lo sostiene un'analisi della società di ricerca Alphaliner, secondo la quale l'intervento della mano pubblica per evitare il default di alcune compagnie di navigazione sta posticipando la resa dei conti nel settore.
La scorsa settimana il governo di Taiwan ha reso noto di aver messo a disposizione fondi pubblici pari a 1,9 miliardi di dollari per prestiti a tassi vantaggiosi riservati ai vettori marittimi nazionali (in primis Evergreen e Yang Ming) e per ridurre le tasse portuali nei maggiori scali del Paese. Questi fondi rientrano in un più ampio stanziamento da 15,7 miliardi di dollari, che è parte di un programma di stimolo all'economia. Secondo quanto rivelato dal mensile specializzato olandese *Dynaliners*, nel 2015 Italia Marittima, società con sede a Trieste controllata dal gruppo Evergreen, ha chiuso l'esercizio con un risultato netto negativo per circa 110 milioni di euro, in peggioramento rispetto all'anno precedente.
Le misure di Taiwan fanno seguito a quelle previste dal governo sudcoreano che sta mettendo sul piatto circa 5,7 miliardi di dollari per difendere le proprie compagnie di navigazione e consentire loro di acquistare nuove navi. Sempre Alphaliner evidenzia che anche la Cina ha per lungo tempo sostenuto con soldi pubblici i suoi campioni nazionali (che nel frattempo si sono fusi): fra il 2009 e il 2015 Cosco e China Shipping hanno infatti ricevuto sotto varie forme sussidi pubblici per complessivi 1,74 miliardi di dollari.
«I Paesi asiatici non sono assolutamente gli unici a sostenere con fondi pubblici le proprie compagnie di navigazione, visto che diverse nazioni europee e mediorientali hanno fatto lo stesso» sottolinea la società di ricerca inglese, spiegando che questa tendenza è giustificata dall'interesse a proteggere i rispettivi produttori ed esportatori nazionali così come, in certi casi, i cantieri navali di casa. Insomma, storicamente l'industria del trasporto marittimo per alcuni Stati ha un'importanza primaria dal punto di vista economico e strategico, e per questo va difeso, ma questa convinzione negli ultimi anni è stata messa da altri in discussione.
Va ricordato infatti che la stessa Corea del Sud ha staccato la spina alla Hanjin Shipping, così come il fondo sovrano di Singapore (Temasek) ha ritenuto non fosse più strategico iniettare liquidità in una compagnia di navigazione che continuava a perdere soldi e ha acconsentito affinché Nol fosse ceduta alla francese Cma-Cgm. Discorso simile vale anche per Qatar, Arabia Saudita, Kuwait ed Emirati Arabi Uniti, i Paesi che hanno avuto finora in mano il controllo della compagnia di navigazione Unse (United Arab Shipping Company) e che hanno preferito optare per una fusione con il vettore tedesco Hapag Lloyd che prenderà forma nei prossimi mesi, avendo appena ottenuto un ok condizionato dall'Ue.
Sul mercato, intanto, si attende solo di sapere quale sarà il prossimo default. Questa settimana la società Rickmers Maritime di Singapore ha mancato il rimborso di interessi per poco meno di 3 milioni di dollari riferiti a un bond da 70 milioni in scadenza nel 2017. Una nave portacontainer del gruppo, la India Rickmers, costruita appena sette anni fa in Cina, è stata venduta a una società di demolitori al prezzo di 325 dollari per ciascuna tonnellata di acciaio riciclabile. Questa cessione ha coinciso con un nuovo record storico perché mai prima d'ora era stata rottamata una nave di età inferiore a dieci anni. Complice l'allargamento del canale di Panama inaugurato la scorsa estate, navi della classe Panamax come la India Rickmers (portata 4.250 container Teu) hanno perso in meno di 12 mesi oltre il 60% del loro valore. Nel 2008, quando il mercato del trasporto marittimo di container viaggiava su livelli di nolo molto più elevati, nessun armatore era interessato a demolire le proprie navi e l'età media del naviglio dismesso era superiore a 21 anni. (riproduzione riservata)

SEMPRE PIÙ GIOVANI LE PORTACONTAINER DEMOLITE



GRAFICA MF-MILANO FINANZA