Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 26/2/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

- **Riforma dei porti**

(La Repubblica, Il Secolo XIX, Ansa, Il Sole 24 Ore)

Dai Porti:

Trieste:

"...Serracchiani, proroga Commissario D'Agostino..." (Ansa)

"...Accordo con Alto Consiglio Zone Franche Iran..." (Ferpress, Il Piccolo)

Genova:

"...Nel porto di Genova superpaghe e privilegi..."

(Il Secolo XIX)

"...Lo scalo rischia di perdere per sempre il traffico rinfuse..." (Il Secolo XIX)

"...Uasc porta a Genova la nave dei record..."

(The Medi Telegraph)

La Spezia:

"...La comunità spezzina invita alla pace in porto..."

(The Medi Telegraph)

"...I container un onere o un moltiplicatore di lavoro?..." (L'Informatore Navale)

"...Community portuale di La Spezia "sentinella" sui traffici eco-compatibili..." (L'Informatore Navale, Ferpress)

"...La Spezia prepara l'Italian Cruise Day..."

(L'Avvisatore Marittimo)

Ravenna:

"...Green Port: efficienza energetica, mobilità sostenibile e produzione energia rinnovabile..." (Ferpress)

Livorno:

"...Maxi-bando Darsena, la scadenza è slittata a fine giugno..." (Il Tirreno)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 26/2/2016

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

"...Siglato protocollo di intesa tra Port Authority e l'ANAC..." (L'Informatore Navale)

"...Piattaforma Europa, arrivano i rinforzi..." (La Nazione, La Stampa)

"...Il no di Nogarin ma il comitato portuale darà l'ok..."

(La Nazione, Quilivorno.it, Il Tirreno)

"...La spinta al cambiamento è iniziata sulle banchine..."

(Il Tirreno)

Ancona:

"...Completati dall'A.P. i lavori per migliorare la sicurezza nel porto..." (Ferpress)

Civitavecchia:

"...Tre corvette della Marina fatto tappa a Civitavecchia..." (Civonline)

Notizie da altri porti stranieri

Porto, Toti insiste: "Biasotti è l'uomo giusto"

Il governatore si schiera per la conferma di Forcieri e attacca ancora Merlo

«Biasotti al momento è il miglior nome sulla piazza, gli altri nomi sono tutte candidature legittime non provenienti dalla mia persona». Così il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti a margine del consiglio regionale interviene sul futuro presidente [redacted] del Mar Ligure Occidentale (Genova-Savona) indicando il parlamentare di Forza Italia, ed ex operatore dell'autotrasporto e della logistica, come «l'uomo giusto a concretizzare il modello di sviluppo del centrodestra che guida la Regione Liguria». Proprio ieri *Repubblica* aveva ricordato come Biasotti continuasse a essere il nome preferito dal governatore della Liguria, indicando però le altre possibili opzioni in campo, nel caso il governo si opponesse alla scelta del parlamentare azzurro: il presidente di Carige e agente marittimo Cesare Castelbarco e gli avvocati Paolo Momigliano e Luigi Cocchi (ma voci ricorrenti indicano anche un altro avvocato, il presidente di Porto Antico Ariel Dello Strologo, come potenziale futuro inquilino di San Giorgio).

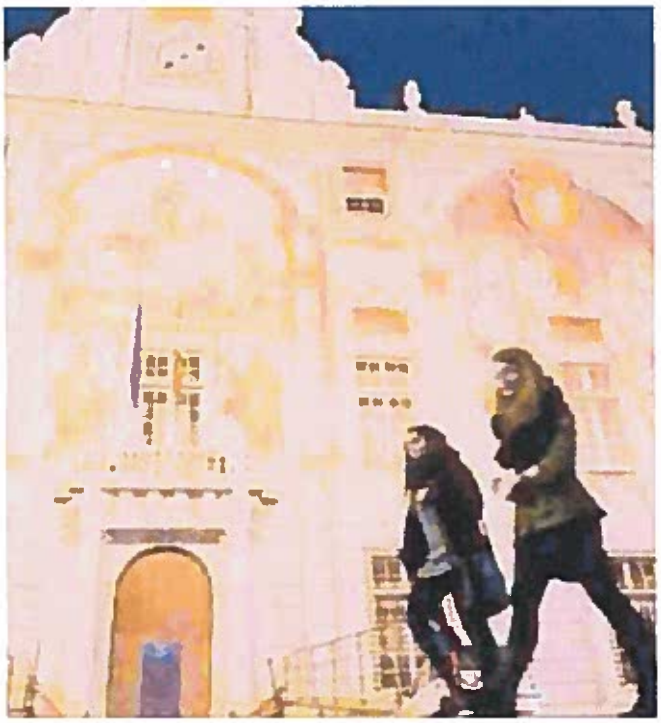
«Biasotti ha un passato da imprenditore importante del porto, — sottolinea Toti — ha il gradimento tra gli attuali operatori e i terminalisti, è stato capogruppo in commissione Trasporti con un'esperienza specifica nel settore, è un uomo moderato e di equilibrio. Ritengo sia una candidatura legittima. Nessuno è mai gradito da tutti ma posso dire che non è particolarmente osteggiato da nessuno. Ciò che non potrei accettare sarebbe un 'no' alla candidatura tecnico-politica di Forza Italia, mentre si nomina Luigi Merlo a consulente del ministero».

Toti si dice «preoccupato» per la consulenza di Merlo «perché non coincido con i miei piani di sviluppo ma temo neppure con quelli del Pd di questa regione. E' legittimo servirsi del consulente che si vuole così come il ministro Delrio può mettere chi vuole al coordinamento delle nuove autorità di sistema. Ma penso che la Liguria e gli elettori abbiano scelto un modello politico, di sviluppo e di crescita che abbiamo proposto noi e il governo deve darci gli strumenti per attuarlo».

Quanto alla situazione di Spezia, Toti si schiera a favore di Forcieri. «Sono per la riconferma di Forcieri al di là del colore politico — dice — nonostante provenga da una cultura politica lontana dalla mia certamente condivide il mio modello di sviluppo». Il governatore ha anche un'idea per le nuove autorità di sistema: trasformarle in società per azioni ad eminente capitale pubblico per renderle più efficaci e capaci di fare investimenti.

(mas. m.)

PALAZZO San Giorgio, sede [redacted] di Genova commissariata dal 20 novembre



IL GOVERNATORE NON ACCETTA MEDIAZIONI

Autorità unica, Toti sfida Delrio «Il presidente lo scegliamo noi»

«Giusto dare continuità alla scelta dell'elettorato: Biasotti rimane il candidato ideale». Il ministro insiste per un tecnico

ALESSANDRA COSTANTE

GENOVA. E no, non ci si provi il governo ad invocare per [redacted] una nomina tecnica. Di ritorno da Roma e dall'incontro con il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, Giovanni Toti mette le mani avanti. Pubblicamente. Facendo chiaramente capire che tra la Liguria e il governo è in atto qualcosa che assomiglia molto ad un braccio di ferro.

C'è un accordo di massima tra il governo e il centrodestra: 13 autorità portuali al centrosinistra e 2 al centrodestra, per l'esattezza Genova e Venezia. Ma su questa scacchiera Delrio ha inserito una variabile che Toti considera inaccettabile: che per Genova il centrodestra si avvalga di un tecnico. «Serve un accordo politico di sistema per garantire un equilibrio al governo delle autorità portuali di sistema italiane. Le autorità di Genova-Savona e Spezia-Carrara devono essere coerenti con l'amministrazione regionale che ha vinto le elezioni perché sono una parte fondamentale dello sviluppo del territorio, non possono essere scollegate o addirittura distoniche» è il messaggio che

Giovanni Toti

dopo l'incontro, definito «cordiale e urbano», Giovanni Toti indirizza al ministro Delrio.

In pole position per [redacted] genovese attualmente c'è Sandro Biasotti, parlamentare di Forza Italia ed ex capogruppo alla commissione Trasporti della Camera. «Biasotti è il candidato ideale» fa sapere Toti, anche se nella sua stessa maggioranza non tutti sono dello stesso parere. E Biasotti si trasforma nella bandierina del governatore. Che vede nella consulenza di Luigi Merlo, ex presidente [redacted] di Genova e marito di Raffaella Paita (avversaria alle regionali) l'istigatore delle richieste di Delrio. «Mi preoccupa la consulenza al Ministero affidata a Luigi Merlo - sostiene Toti - i piani di sviluppo Merlo-Paita non coincidono con i miei, temo per loro che non coincidano neppure con il Pd ligure». La richiesta del governatore è esplicita: «È legittimo da parte di Delrio servirsi del consulente che vuole, nel cui curriculum c'è solo essere stato assessore Pd in Regione, ma in Liguria gli elettori hanno scelto un modello di crescita diverso e il Governo ci deve dare gli strumenti per attuarlo - evidenzia - Sarebbe singolare che mentre gli elettori scelgono il centrodestra, se il ministro imponesse una governance marchiata Pd ai porti della Liguria».

L'ATTACCO

«Mi preoccupa la consulenza sui porti affidata a Luigi Merlo»

costante@ilsecoloxix.it

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Porti: Toti, Autorità di sistema siano società per azioni

'A capitale pubblico, coordinamento tra Spa è però più difficile'

25 febbraio, 20:02

(ANSA) - GENOVA, 25 FEB - Trasformare le nuove autorità portuali di sistema in società per azioni ad eminente capitale pubblico per renderle più efficaci e capaci di fare investimenti: è stata la proposta sostenuta dal presidente della Regione Liguria Giovanni Toti stamani nella Conferenza delle Regioni a cui ha partecipato il ministro Marianna Madia.

"E' una proposta non ancora formalizzata, ma su cui abbiamo tutti ragionato: - spiega - ricondurre le autorità di sistema a enti della pubblica amministrazione le ingessa moltissimo, sarebbe molto meglio trasformarle in società per azioni ad eminente capitale pubblico per renderle più efficaci".

"La proposta va a incidere nel cuore della riforma Delrio perché creare il tavolo nazionale di coordinamento tra Spa diventerebbe più difficile, temo che nell'impianto del governo non sia possibile - ammette - Avere azionisti pubblici sopra il 50% con una golden share sulle decisioni permetterebbe di favorire gli investimenti privati a seconda delle esigenze, aprirebbe alla concorrenza, a discapito dell'indirizzo della filiera romana".

I PROVVEDIMENTI

01 IN CORSO Gli 11 decreti approvati riguardano: Sanzioni disciplinari anti-assenteismo Autorità portuali Polizia e corpo forestale Dirigenza sanitaria Trasparenza Partecipate Servizi pubblici locali Codice della Pa digitale Segnalazione certificata di inizio attività Conferenza dei servizi Sblocca-procedimenti 02 SECONDO TEMPO La seconda parte dell' attuazione, attesa nei prossimi mesi, riguarda altri temi chiave della Pubblica amministrazione, in particolare Riforma della dirigenza Nuovo testo unico del pubblico impiego Riforma della responsabilità contabile.

Pa, «decreti al traguardo in due mesi»

Porto Trieste: Serracchiani, proroga commissario D'Agostino

Ministro Delrio ha firmato decreto, "logico e opportuno"

25 febbraio, 19:42

(ANSA) - TRIESTE, 25 FEB - Il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, ha firmato il decreto di proroga dell'attuale Commissario Zeno D'Agostino alla guida del porto di Trieste.

Lo rende noto la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, secondo cui la proroga "è logica e opportuna.

Questo è sicuramente un momento in cui Trieste e il FVG si stanno riaprendo al mondo, riscoprendo e rendendo contemporanea una vocazione emporiale di respiro internazionale, dal Centro Europa al Medio ed Estremo Oriente, agli Usa. Oggi il dialogo e la sinergia tra la città, l'amministrazione regionale e l'Autorità portuale sono diventati la regola e siamo in ottima sintonia: questo è un vero fattore di moltiplicazione delle potenzialità. La Regione, anche alla luce della riforma della portualità nazionale, ha trovato in D'Agostino un interlocutore puntuale rispetto alla fondamentale partita della costituzione del sistema portuale regionale".

Porto Trieste: accordo con Alto Consiglio Zone Franche Iran. Primo passo verso network internazionale

Author : com

Date : 25 febbraio 2016

(FERPRESS) – Trieste, 25 FEB - Continuano i rapporti commerciali tra lo scalo triestino e l'Iran. Lo ha sottolineato il commissario dell'APT, Zeno D'Agostino, in occasione del convegno "Trieste, port of opportunities", svoltosi ieri nel capoluogo giuliano.
L'evento che ha visto la partecipazione di una nutrita delegazione iraniana, rappresentanti delle istituzioni pubbliche e aziende locali, è stato occasione per firmare un nuovo accordo tra il porto di Trieste e l'Alto Consiglio che gestisce le sette Zone Franche della Repubblica Islamica dell'Iran, dopo i primi tre accordi sottoscritti di recente con la compagnia di bandiera IRISL (Islamic Republic of Iran Shipping Lines) e la Port & Maritime Organization (ente governativo con compiti di coordinamento sulla gestione dei porti iraniani).

"Trieste in questo momento è il punto di riferimento in Italia per l'Iran dal punto di vista commerciale, finanziario, logistico e portuale" – ha affermato D'Agostino.
L'accordo si pone l'obiettivo di rafforzare gli scambi commerciali tra lo scalo giuliano ed i porti iraniani, grazie ai vantaggi fiscali derivanti dal regime giuridico del Porto Franco di Trieste. Fondamentali ai fini del Memorandum, saranno anche lo scambio di best practice e dati rilevanti in merito alle diverse politiche di gestione delle Free Zone nei due Paesi.

E proprio su quest'ultimo punto D'agostino ha rilevato come "la firma di oggi sancisce la volontà e la capacità del nostro porto di coinvolgere soggetti internazionali nelle attività di rilancio del Punto Franco di Trieste. Nella strategia di sviluppo delle nostre attività dei punti franchi c'è bisogno di creare una

partnership internazionale con un soggetto che abbia esperienza di livello nel settore".
"L'accordo di oggi – ha concluso D'Agostino – è il primo atto per la costituzione di un network internazionale delle Zone Franche, dove Trieste può diventare il riferimento a livello europeo".
Unite le Associazioni di categoria che rappresentano lo scalo giuliano, nel sottolineare l'importanza delle nuove opportunità commerciali che si possono aprire per il nostro porto, grazie a questi primi accordi promossi dall'APT e dalla Regione FVG.
Per Fabrizio Zerbini, presidente dell'Associazione Nazionale Terminalisti Portuali FVG: "Grazie al lavoro portato avanti in questi mesi dalle istituzioni, in particolare dalla Regione Friuli Venezia Giulia e dall'Autorità portuale di Trieste, è stata avviata una collaborazione concreta tra lo scalo triestino e l'Iran. Ora si aprono nuove prospettive per i traffici, oltre che per i contenitori, per l'impiantistica, il Ro-Ro e il petrolio".

Queste le parole di Stefano Visintin, presidente dell'Associazione Spedizionieri: "Confidiamo che venga riconosciuto dai partner iraniani il ruolo di Trieste quale porta d'Europa, non solo per i prodotti petroliferi, ma anche per le merci varie, sia containerizzate che alla rinfusa. Oltre all'accordo siglato oggi, ritengo di fondamentale importanza quello con l'IRISL, soprattutto perché molte delle forniture destinate al mercato persiano prevedono una resa franco fabbrica. Questo significa che è il compratore iraniano a dover scegliere il vettore e prevedibilmente preferirà la propria compagnia di bandiera a parità di condizioni economiche. Sta ora a noi offrire alla compagnia iraniana una banchina sicura ed adeguatamente attrezzata, dove possa finalmente diventare tangibile una delle peculiari convenienze del regime di porto franco, che permetterebbe alle merci provenienti dall'IRAN destinati a paesi extracomunitari e viceversa di essere liberamente sbarcate ed imbarcate".
"I traffici e relazioni commerciali tra l'Iran e il porto di Trieste – ha affermato Pietro Busan, a capo dell'Associazione Agenti Marittimi - potranno svilupparsi solo se tutte le componenti e potenzialità portuali verranno sfruttare al massimo della capacità con il pieno supporto di una logistica integrata con connessioni snelle retroporto/banchine, garantendo aree in zone franche per la possibile manipolazione, montaggio e riassemblaggio di macchinari, strutture ed impiantistica in genere, equipment di cui l'Iran potrebbe aver bisogno in un quadro di riammodernamento dei propri impianti petrolchimici e delle proprie strutture industriali legate all'estrazione mineraria. Potremmo così recuperare quel traffico "break-bulk" che abbiamo progressivamente perduto, attirando anche i grossi gruppi industriali della nostra regione che troverebbero finalmente in Trieste il loro sbocco naturale sul mare.

L'INTESA

Siglato l'accordo Trieste-Iran per la sinergia tra Zone franche

[redacted]li Trieste ha stretto un accordo con l'Alto Consiglio che gestisce le sette aree di "Free zone" della Repubblica islamica dell'Iran. La firma è stata fatta al termine del convegno "Italian-Iranian business relations. Trieste: port of opportunities" che si è svolto dinanzi a un folto pubblico di operatori della logistica, dell'industria e della finanza interessati a riallacciare i rapporti che erano stati congelati dalle sanzioni internazionali. «Oggi per l'Iran l'Italia è Trieste - ha affermato il commissario [redacted]Zeno D'Agostino - Questo è l'accordo più importante perché si pone l'obiettivo di rafforzare gli scambi tra il porto di Trieste e gli scali iraniani grazie ai vantaggi fiscali derivanti dal regime giuridico dei Punti franchi. A partire da questo accordo - ha concluso - vogliamo costituire un network internazionale delle Zone franche dove Trieste può diventare il riferimento a livello europeo». «L'Iran oggi punta a essere l'hub per i traffici tra l'Europa e il Medio Oriente e il raggiungimento di questo obiettivo passa proprio attraverso la valorizzazione e l'intenso utilizzo delle Zone economiche speciali in cui si può usufruire di una folta serie di esenzioni fiscali», ha puntualizzato Fulvio Degrassi della Degrassi&partners. Le opportunità che offre l'Iran e le facilitazioni avviate dal governo di Teheran anche con le Zone franche per l'attrazione di nuove imprese sono state illustrate in particolare da Soudeh Heydari Nasab, una donna amministratore delegato di Kerman Tablo corporation che si è definita «una sopravvissuta alle sanzioni» oltre che dagli assistenti del vicepresidente dell'Iran, del viceministro delle Finanze e del presidente dell'Organizzazione per gli investimenti, l'economia e l'assistenza tecnica. L'assessore regionale Mariagrazia Santoro ha sottolineato che «la scelta di Trieste come punto di partenza per riaffermare e rafforzare i rapporti commerciali con l'Iran valorizza la vocazione internazionale della città e della regione.» Ha aggiunto che i nuovi rapporti avviati «consolidano il ruolo del porto di Trieste in un'area geografica strategica per quanto concerne i collegamenti con l'Europa centrale. Ma aprono prospettive interessanti - ha aggiunto Santoro - anche per le singole imprese».

È una delle prime aziende italiane a mettersi in moto per riallacciare i rapporti commerciali con l'Iran è stata la triestina Orion specializzata nella produzione di valvole per l'oil&gas. «Se partono un paio di progetti - ha spiegato a margine Luca Farina, ad della società - mettiamo assieme forniture per dieci milioni. Abbiamo già fatto un accordo con una società locale che costruisce turbine per le pipeline e stiamo progettando l'insediamento in loco di una fabbrica per dare sostegno alla loro industria». La Orion, che conta 150 dipendenti, esiste dal 1951. «Già negli anni Sessanta - spiega Farina - collaborava con l'Iran. L'Italia era partner preferenziale nella produzione di componentistica pipling: per tubo, raccordo, valvole siamo leader mondiali. Negli ultimi anni però causa le sanzioni, i commerci si sono quasi azzerati». Il contrario di quanto accadeva perlomeno fino al 2010-2011 allorché l'azienda triestina aveva fornito componenti per impianti importanti nella zona di fronte al Qatar dove vi sono i grandi giacimenti di gas. «Sono tornato di due settimane fa - prosegue Farina - e sono rimasto impressionato dalla vastità degli impianti di upstream cioé di estrazione e poi di produzione, liquefazione del gas che via tubo viene trasportato all'interno dell'Iran o agli impianti petrolchimici che trasformano il gas in polimero e ne ricavano i sottoprodotti». L'ad di Orion riferisce anche che nel periodo delle sanzioni l'hanno fatta da padroni i cinesi. «Gli iraniani vendevano gas e petrolio ai cinesi che però non lo pagavano con soldi, ma con altri beni in una sorta di baratto. Adesso hanno sugli impianti valvole cinesi ma sono disperati per la loro scarsa qualità. Vogliono dunque avviare un programma di revamping di tutti gli impianti e noi collaboreremo». (s.m.)

Luca Farina

I PROGETTI DI ORION

La società che produce valvole per l'oil&gas si sta preparando ad avviare forniture per la somma di dieci milioni di euro

Il Piccolo

Il bis di D'Agostino "appeso" a una firma

Slitta il via libera di Delrio alla seconda proroga del commissario del Porto. Cosolini annuncia la visita del ministro in marzo

di Silvio Maranzana

Veniva data per scontata ieri in tutti gli ambienti sia ministeriali che locali la seconda proroga per ulteriori sei mesi di Zeno D'Agostino alla carica di commissario [redacted] di Trieste. Comunque la firma da parte del ministro di Infrastrutture e traporti Graziano Delrio non risultava ancora essere stata materialmente posta il che ha impedito che venisse diffusa la notizia ufficiale. La scadenza risultava essere il 24 febbraio dal momento che esattamente in quella data di un anno fa era stata fatta la nomina e sei mesi più tardi, cioè il 24 agosto, c'è stata la prima proroga. Ciò non significa però che da oggi lo scalo triestino sia acefalo, dal momento che scatta comunque una proroga tecnica di alcuni giorni.

Con il ministro Delrio è stato comunque impegnato ieri in un lungo colloquio telefonico il sindaco Roberto Cosolini che ha testimoniato al rappresentante del Governo Renzi di come lo stesso D'Agostino stia lavorando in un ottimo clima di stretta collaborazione con le amministrazioni e con le istituzioni locali e come del suo operato si siano a più riprese detti soddisfatti non solo imprenditori e operatori economici, ma gli stessi lavoratori del porto. Giudizio che equivale a un nulla osta locale, comunque non necessario, a un rinnovo del mandato. Sembra probabile che il provvedimento, che potrebbe essere firmato oggi, preveda altri sei mesi di incarico anche se vi sono forti possibilità che il ruolo di D'Agostino sia trasformato da commissario in presidente prima, forse già tra un paio di mesi allorché potrebbe entrare in vigore la legge di riforma che per ora è soltanto una bozza di decreto approvato dal Consiglio dei ministri. Oltretutto la nuova legge prevede che il presidente dell'Autorità di sistema portuale venga nominato dal ministro d'intesa con il presidente della Regione, eliminando il sistema farraginoso delle terne e la voce in capitolo che finora avevano Comuni, Province e Camere di commercio.

Cosolini ha anche informato Delrio di come sia già stato creato un Tavolo di lavoro da parte del Comune di Trieste, con il Comune di Monfalcone, la Regione e [redacted] per l'integrazione del sistema portuale. Si sta sostanzialmente avviando il processo di incorporazione nell'Adsp regionale che avrà sede a Trieste anche dei porti di Monfalcone e di San Giorgio di Nogaro, trovando su questo l'assenso da parte del rappresentante del Governo che ha sottolineato come l'iniziativa entri nel solco della riforma portuale da lui stesso varata. «Delrio sarà a Trieste a marzo o al massimo ai primi di aprile - ha annunciato al termine il sindaco - e parteciperà a un convegno che sarà organizzato dal Comune sulle prospettive di sviluppo del porto e al quale saranno invitati a partecipare tutti gli operatori». Infine è stato trattato il tema del Porto vecchio, che a propria volta sarà oggetto di un sopralluogo da parte del ministro nel corso della sua prossima visita a Trieste. Del Rio è stato messo al corrente di come il processo di sdemanializzazione stia procedendo regolarmente.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Il commissario D'Agostino con il presidente dell'Iran Rouhani. Al centro Debora Serracchiani

RAFFICA DI CONTESTAZIONI AI DIRIGENTI DELL'AUTORITÀ

«Nel Porto di Genova superpaghe e privilegi»

E la relazione del ministero finisce alla magistratura

GENOVA. [illegible] di Genova? Un covo di privilegiati e di superstipendiati. A dirlo è il dossier che gli ispettori del ministero hanno inviato alla magistratura ordinaria e contabile. Decine le anomalie evidenziate durante la gestione Merlo, con indennità *ad personam*, diarie per missioni all'estero anche di 500 euro al giorno, superincentivi per il pensionamento, eccessivo numero dei dirigenti, ferie non godute e pagate. La difesa del segretario generale è netta: «Siamo pochi e pagati il giusto».

GALLOTTI e INDICE >> 14-15

L'ESITO DELL'ISPEZIONE A GENOVA TRASMESSO A PROCURA E CORTE DEI CONTI

«Troppi soldi e privilegi per i dipendenti del porto»

Dossier del Ministero [illegible] situazione fuori controllo

SIMONE GALLOTTI
MATTEO INDICE

GENOVA. [illegible] di Genova, dicono gli ispettori del Ministero delle Finanze, è stata e rimane una specie di *bengodi*: con stipendi altissimi in proporzione alle mansioni effettivamente svolte, troppi dirigenti, premi di produzione immeritati, promozioni "regalate" e indennità anacronistiche. «Il costo del personale - concludono senza fronzoli - è fuori controllo rispetto al resto del pubblico impiego». Lo mettono nero su bianco Maria Antonietta Bafundi e Giovanni Di Giorgio, inviati in Liguria dalla Ragioneria generale dello Stato per una «verifica amministrativo-contabile» fra l'11 e il 29 maggio 2015, i cui risultati sono stati consegnati in forma riservata a Palazzo San Giorgio a fine gennaio. L'analisi copre il periodo 2009-2015 e si traduce in una serie di rilievi su quelli che - rapportati al mondo del lavoro italiano - risultano privilegi a tratti inimmaginabili. Il dossier, di cui *Il Secolo XIX* è entrato in possesso, riempie 219 pagine e ampi stralci sono già stati trasmessi dal Ministero stesso alla magistratura.

Troppi dirigenti e strapagati

Prima di addentrarsi nei dettagli occorre una premessa: l'arco temporale nel mirino coincide di fatto con la presidenza di Luigi Merlo, sebbene non venga stigmatizzata la politica portuale (la gestione dello scalo e dei traffici, in costante crescita) sotto il suo mandato. Si mette piuttosto in evidenza come quello [illegible] genovese - e in generale delle autorità portuali nel nostro Paese - sia una specie di mondo a parte. Dove i superbenefici per i dipendenti, anche al netto di discrete sforbiciate compiute negli ultimi anni, si perpetuano partendo da lontanissimo.

«Il peso della dirigenza - scrivono quindi Bafundi e Di Giorgio - appare eccessivo: 7,18% contro una media per gli enti pubblici non economici (categoria nella quale vanno inserite le Autorità portuali secondo la giurisprudenza prevalente) di poco meno del 2%... il 79% del personale è posizionato nelle categorie apicali di dirigenti, quadri o primi livelli... Ci sono inoltre strutture prive di risorse umane». Il mancato adeguamento (al ribasso) dei coefficienti retributivi dei dirigenti, ha prodotto «un potenziale danno erariale che viene quantificato in 621.230 euro», su cui sono in corso accertamenti della Corte dei conti.

«Organico eccessivo»

Sul numero dei dipendenti non si fanno sconti: «Non si è tenuto conto delle [pregresse] indicazioni ministeriali e risultano in organico 145 impiegati (oggi sono 139, *ndr*) contro i 101 previsti. Ciò appare in contra-

Codice abbonamento: 101948

sto con le specifiche previsioni normative... si osserva inoltre che una precedente nota prevedeva una riduzione del numero dei dirigenti al quale l'Ap non ha ritenuto di adeguarsi». La chiosa è secca: fermi restando i complessi intrecci normativi, «si ravvisa un ulteriore e specifico profilo di illegittimità specifico [redacted] di Genova: le assunzioni di personale a tempo determinato e con contratti di somministrazione lavoro sono state effettuate in esubero».

Pensioni (e incentivi) d'oro
Per incentivare l'uscita di alcuni quadri, «viene riconosciuto in via straordinaria un importo onnicomprensivo lordo di 60.000 euro, e l'efficacia della cessazione dal primo giorno del mese successivo alla presentazione». È vero, si rimarca da Roma, che «l'utilizzo dell'incentivazione risulta strumento appropriato per conseguire un'articolazione della dotazione organica ottimale». Ma non c'è dubbio che chi ne usufruisce sia in una condizione di raro privilegio, tantopiù che «i provvedimenti di incentivazione emessi» vengono definiti «legittimi solo per il 2009... hanno inoltre beneficiato di esodi agevolati 39 unità in otto anni, ma avevano i requisiti solo in 19».

«Stipendi personalizzati»
Aldilà di manager e quadri, pare tutto un po' dopato: «La definizione del trattamento economico del personale sfugge a qualsiasi controllo e limite, contrariamente al resto del pubblico impiego... il datore di lavoro parte dal minimo previsto dal contratto nazionale di riferimento, per poi integrare con una contrattazione *ad personam*... il rischio potenziale dei meccanismi retributivi previsti per le autorità portuali è quello di collocare i propri dipendenti in una zona franca che sfugge a ogni verifica e al meccanismo della cosiddetta massimizzazione del profitto che caratterizza il settore privato. Sul punto sarebbe interessante verificare il dato dei trattamenti economici dell'ente ispezionato con un paradigma usato dai responsabili delle risorse umane delle aziende private, per individuare la giusta retribuzione da accordare ai propri dipendenti».

«Più pagati dei privati»
Si è comunque fatto qualche passo avanti? «Dal 2009 si assiste a una riduzione della spesa totale del personale di circa 1,6 milioni di euro pari al 10%... Tuttavia, se si considerano i costi destinati all'utilizzo del personale somministrato (interinali e affini, *ndr*), pari a circa 3,2 milioni di euro, si può affermare che la spesa al netto di tale voce sia cresciuta di circa 1,6 milioni. Si riduce la spesa media pro-capite che scende a 71,2 mila euro, sebbene il valore paia superiore a quello del settore privato, per l'alta concentrazione di personale nelle qualifiche apicali... la spesa complessiva per incentivi di missioni è stata di quasi 2,2 milioni di euro». Il ginepraio di leggi parrebbe consentire, magari non sul piano etico ma su quello formale, questi privilegi: il personale delle Autorità portuali va infatti inquadrato in base ad alcune norme secondo il «diritto privato», sommando così le granitiche garanzie del pubblico impiego alla possibilità d'ingrassare la busta paga con dinamiche da impresa. A un certo punto l'Ap si è trovata costretta ad applicare una nota del Ministero che poneva in qualche modo un tetto agli emolumenti, annunciando ai suoi dipendenti che avrebbe recuperato dalle loro buste paga un'eccedenza di 504.312 euro.

Promozioni e premi regalati
È stato fatto? «Gli atti propedeutici al recupero delle somme risultano adottati, mentre non sono state attivate le conseguenti azioni di recupero: si rimette alla Corte dei conti la valutazione di tale inerzia in termini di possibile danno erariale». Non solo: «Accanto alle considerazioni sui costi dei vari inquadramenti, si osserva che gli stessi sono stati effettuati senza alcuna selezione per titoli e/o colloqui degli eventuali aspiranti al passaggio al livello superiore». Immancabile il capitolo sulla ricca torta dei premi: «Si ritiene che l'erogazione dell'incentivo alla produzione non sia in linea con le norme, in quanto predeterminato e fisso nella misura, senza riferimenti al conseguimento degli obiettivi e della qualità del lavoro. [I bonus] appaiono piuttosto come un incremento del trattamento economico fisso aggiuntivo».

In Brasile con il bonus
Proseguendo nella lettura si capisce perché sono piuttosto ambite le "missioni" all'estero: [redacted] di Genova non ha recepito il decreto legge del 2010 che dispone la cessazione dell'indennità di trasferta per le medesime missioni». Vengono quindi snocciolati alcuni viaggi compiuti negli ultimi anni, per i quali sono state liquidate superindennità o diarie extra-stipendio a singoli dipendenti: Atene (diaria di missione 293,51 euro), San Paolo del Brasile (diaria di 508 euro), Ashdod (Israele, indennità di 336,44 euro), Barcellona (indennità 189 euro), Bruxelles (indennità 250 euro), nuovamente San Paolo (indennità 417,75 euro). Conclusione: «Si invita [redacted] a recuperare le somme erogate».

Le ferie (auto)pagate
Non molto edificante il paragrafo su quello che risulta di fatto un auto-pagamento delle ferie non godute. Premessa: «Con autorevole sentenza del 13 giugno 2009 la Cassazione ha affermato che l'indennità sostitutiva di ferie non godute non spetta al dirigente, a meno che non provi la ricorrenza di necessità assolutamente eccezionali e oggettive, ostative al-

Uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la fruizione». Men che meno, sempre secondo la Suprema Corte, meritano di farsi pagare le ferie non godute i dirigenti, che organizzano il proprio lavoro con ampia discrezionalità». Perciò «si ritiene illegittima la monetizzazione [da parte dei dirigenti stessi] di ferie per 114.160 euro, poiché immotivata e non necessaria».

gallotti@ilsecoloxix.it
indice@ilsecoloxix.it

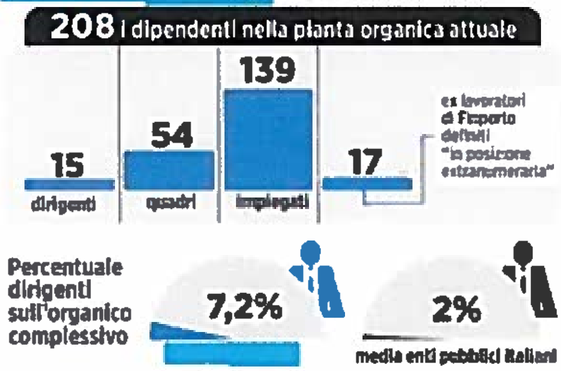
© RIPRODUZIONE ALCUNI DIRITTI RISERVATI

La media delle retribuzioni

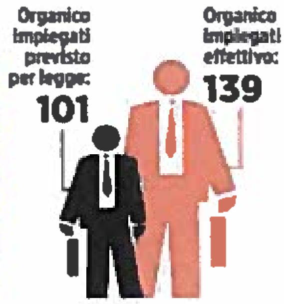
Dati lordi in euro, emolumenti corrisposti su 13 o 14 mensilità

71.200	41.636	34.505
Dipendenti [redacted] di Genova	Dipendenti enti pubblici non economici Le Autorità portuali secondo la giurisprudenza prevalente sono definite tali	Dipendenti pubblico impiego Dati Ragioneria dello Stato riferiti al 2014

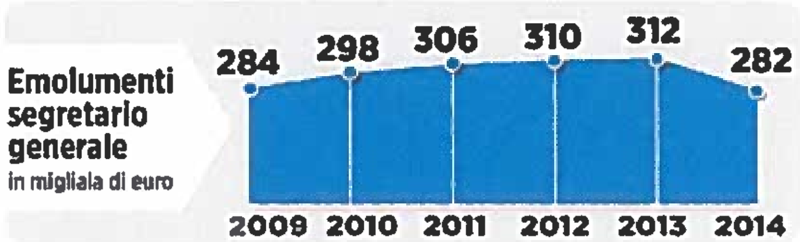
[redacted] di Genova



	Numero dipendenti	Spesa complessiva per il personale*
2009	221	17,13
2010	216	18,22
2011	212	17,87
2012	213	18,22
2013	206	16,37
2014	206	15,48



* Include stipendi, premi, contributi, incentivi e indennità varie dal 2009 al 2014. Cifre in milioni di euro



Altri stipendi medi annui nel settore pubblico in Italia

Categorie a campione, dati lordi in euro

Magistrati	142.653
Prefetti	91.184
Diplomatici	88.492
Dipendenti Autorità portuale di Genova	71.200
Dipendenti forze armate	38.804
Dipendenti servizio sanitario nazionale	38.589
Dipendenti corpi di polizia	38.095
Vigili del fuoco	31.620
Dipendenti ministeriali	29.899
Insegnanti	29.468

DOPO IL DOSSIER DEL MINISTERO [redacted] GENOVESE

Stipendi d'oro in porto doppia indagine della Corte dei conti

Sotto esame le retribuzioni dei dirigenti e i "superminimi" corrisposti in eccesso

IL CASO

MATTEO INDICE

GENOVA. Scattano due inchieste della Corte dei conti, su altrettanti presunti "sprechi" di denaro pubblico nel pagamento degli stipendi d'oro ai dipendenti [redacted] «Le istruttorie - confermano fonti della magistratura contabile - sono di fatto automatiche dopo la trasmissione di dossier come quello del Ministero delle Finanze (rivelato dal *Secolo XIX* nell'edizione di ieri, *ndr*)».

I fronti da approfondire sono stati segnalati da Maria Antonietta Bafundi e Giovanni Di Giorgio, che su delega della Ragioneria dello Stato hanno verificato i conti [redacted] genovese alla fine del maggio scorso. Le toghe, oltre che su una serie di considerazioni più "discorsive" sul tenore molto elevato degli emolumenti a Palazzo San Giorgio, si concentrano al momento su due punti specifici: il mancato ribasso dei coefficienti retributivi per i dirigenti, che ha prodotto agli occhi degli ispettori ministeriali un «potenziale danno erariale di 621.230 euro», e il mancato recupero di vari superminimi corrisposti in eccesso, per il quale la cifra in teoria contestabile ai vertici del porto genovese è di 504.312 euro. Sui possibili sviluppi giudiziari del caso è arrivata ieri pomeriggio una nuova puntualizzazione dalla stessa [redacted] «Per quanto riguarda il mancato ribasso nelle retribuzioni dirigenziali, va ricordato che a proposito ci sono norme e pronunciamenti molto contrastanti e l'ente ritiene di avere margine per sostenere le proprie ragioni. Sul recupero di alcune somme dalle buste paga dei lavoratori, non era cominciato ai tempi dell'ispezione ma è stato avviato in seguito e ha innescato fra l'altro un duro confronto sindacale».

Il report ministeriale (219 pagine) ricorda come 8 dipendenti su 10 siano dirigenti, quadri o primi livelli e parte da una premessa molto netta: «La definizione del trattamento economico del personale sfugge a qualsiasi controllo e limite, contrariamente al resto del pubblico impiego... il datore di lavoro parte dal minimo previsto dal contratto nazionale di riferimento, per poi integrare con una contrattazione *ad personam*... il rischio potenziale dei meccanismi retributivi previsti per le autorità portuali è quello di collocare i propri dipendenti in una zona franca, che sfugge a ogni verifica e al meccanismo della cosiddetta massimizzazione del profitto, che caratterizza il settore privato». Con un "consiglio" per accertare la legittimità di certi stipendi: «Sul punto sarebbe interessante verificare il dato dei trattamenti economici dell'ente ispezionato con un paradigma usato dai responsabili delle risorse umane delle aziende private, per individuare la giusta retribuzione da accordare ai propri dipendenti».

LE REAZIONI

Il sindacato contro il dossier del Mef: «Qui si applicano contratti di diritto privato»

I sindacati: basta attacchi

Sostenere che il costo del personale sia "fuori controllo rispetto al resto del pubblico impiego" è «assolutamente fuorviante». «Il rapporto di lavoro del personale delle Autorità Portuali è di diritto privato ed è disciplinato dalle disposizioni del Codice e dalle leggi sui rapporti di lavoro subordinato nell'impresa», scrivono in una nota Cgil, Cisl e Uil, che parlano di «attacco ai lavoratori». Sempre in ambienti sindacali si fa notare come [redacted] di Genova sia virtuosa rispetto ad altre: la media dei costi per i lavoratori nel 2013 era di 94mila euro a Olbia, 109mila a Civitavecchia, 78mila a Napoli, 83mila a Savona.

indice@ilsecolo.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le principali contestazioni del Ministero

- **Numero eccessivo** di dirigenti con **emolumenti troppo elevati**
- **Organico sovradimensionato** e assunzioni di personale a tempo determinato **anche in fase di palese esubero**
- **Maxi-incentivi illegittimi** per il pensionamento-lampo dei quadri
- **Costi fuori controllo** del personale non dirigente, frutto di contrattazioni ad personam con **valori superiori all'impresa privata**
- **Omesso il recupero dei pagamenti in eccesso** nonostante fosse stato "annunciato"
- **Promozioni non giustificate**
- **Premi di produzione non motivati** e divenuti parte integrante dello stipendio
- **Pagamento di eccessive diarie** e **indennità di missione** all'estero
- **Pagamento illegittimo** ai dirigenti delle **ferie non godute**
- **Automatico rinnovo di accordi sindacali interni** (come l'"indennità disagio per le intemperie") **senza ridiscussione periodica**

Il documento della Ragioneria

L'ISPEZIONE del Ministero è avvenuta alla fine del maggio 2015, il dossier di 219 pagine è stato trasmesso in forma riservata genovese un mese fa

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE
Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato
Ispettorato Generale di Finanza
Servizi Ispettivi di Finanza Pubblica
Settore III
ROMA

I costi del personale sono riportati nella tabella che segnano in base alle singole voci di costo con l'indicazione del costo medio per dipendente.
Quest'ultimo dato appare peraltro interessante in considerazione del fatto che la definizione del trattamento economico alleggia a qualsiasi controllo e limite – contrariamente al resto del pubblico impiego – potendo il datore di lavoro definire il trattamento economico da corrispondere partendo dal minimo previsto dal CCNL di riferimento per poi integrare con integrazioni *ad personam* in base alla libera contrattazione delle parti.
Tale possibilità rende la definizione del trattamento economico del tutto svincolata da criteri

GRAFICI IL SECOLO XIX

LA REAZIONE DEL SEGRETARIO GENERALE

«Noi favoriti? È una falsità Siamo pochi e pagati il giusto»

L'ente prepara la difesa. «Qui stipendi più bassi della media»

IL CASO

GENOVA. È tutta colpa della natura speciale delle Autorità portuali, se a Palazzo San Giorgio girano quegli stipendi: «Noi privilegiati? Non è vero. Rivendico la nostra specificità». Giambattista D'Aste è il segretario generale [redacted] il braccio operativo durante gli otto anni di presidenza di Luigi Merlo. Il presidente si è dimesso, lui è rimasto.

«E non è vero che qui guadagniamo troppo, anzi: gli stipendi a Genova sono più bassi che nelle altre [redacted] italiane». Insistiamo: «Guardi, in [redacted] i dipendenti guadagnano meno di quello che meriterebbero». Gli ispettori però rilevano come la paga sia più alta rispetto al resto dei dipendenti pubblici: «Ma non siamo equiparabili. C'è anche una sentenza della Corte di giustizia europea che lo sostiene. È la vecchia questione se le Autorità portuali siano o no enti pubblici *tout court*. Anche in Europa dicono di no». E non si dica che quei numeri sono fuori mercato: «Perchè anche il confronto con i privati regge». D'Aste è arrabbiato perchè la questione di fondo è che i dipendenti di Palazzo San Giorgio non sono pubblici «c'è una diversità sancita dalla legge». Ed è alla base delle contro-deduzioni che Palazzo San Giorgio sta scrivendo «e che saranno pronte in dieci giorni. A noi la verifica amministrativa è stata spedita un mese fa, anche se al Mef è arrivata molto prima, a settembre». Entriamo nel dettaglio. Scrivono gli ispettori che ci sono anche troppi dirigenti: «Non è vero. A me risulta che il rapporto sia inferiore a quello indicato, intorno al 5%. E poi la pianta organica mica la facciamo noi: viene approvata dal Comitato portuale e dai ministeri». Nel 2006, racconta D'Aste, i dipendenti erano 238, oggi 208: «Guardi, dico anche che avrei bisogno di 20 persone in più! Potremmo così dare più servizi, più risposte e faremo anche bene all'economia della città».

Chiediamo spiegazioni su due rilievi. Il primo quello delle diarie per le missioni all'estero: com'è possibile pagare 508 euro di diaria per la missione in Brasile? «Ma non è vero! Le missioni internazionali e nazionali, prevedono solo il rimborso spese e una cifra minima di 50 euro». Altra questione, i lavoratori di Finporto. La società ex partecipata [redacted] è stata chiusa, come chiesto dalla legge finanziaria. I dipendenti sono stati riassorbiti [redacted] Si tratta di 17 persone che andranno ad aggiungersi all'attuale organico. Ma gli ispettori scrivono a pagina 211 della verifica, che c'è stata «l'erogazione a favore del personale di un'indennità di misura variabile per facilitare l'esodo verso [redacted] Chi scrive la relazione sostiene che oltre ad essere stati salvati 17 posti di lavoro, il liquidatore della società li ha pure pagati per entrare in [redacted] c'è nessun incentivo. Anzi c'è stato un riallineamento verso il basso degli stipendi, qualcuno ci ha pure rimesso».

La corposa relazione dovrebbe già essere approdata alla Corte dei Conti e dopo le spiegazioni che fornirà [redacted] si vedrà se il ministero le riterrà sufficienti e se la Corte dei Conti deciderà di intervenire. «È una fase istruttoria - spiega l'Authority - e è una verifica ordinaria che coinvolge tutta la pubbliche amministrazioni, comprese altre Autorità portuali in Italia. Abbiamo sempre agito con trasparenza e secondo la legge». La verifica è su tutto il regno di Merlo e D'Aste, cominciata a maggio, quando Merlo annunciò le dimissioni da presidente previste subito dopo le elezioni regionali, e depositata al Mef a settembre, quando l'ex presidente del porto e attuale consigliere del ministro Delrio chiedeva, per problemi politici con la nuova giunta di centrodestra, di lasciare definitivamente il porto: «Sono molto orgoglioso del lavoro fatto - dice D'Aste - Mi sono anche fatto un esame di coscienza e non posso valutare questi otto anni come un periodo negativo».

SI. GAL. - MUND.

L'ALLARME DI VIANELLO E TIRRENO BIANCHI

«Lo scalo rischia di perdere per sempre il traffico rinfuse»

GENOVA. «Se va avanti così, Genova rischia l'estinzione delle rinfuse». Non ci gira molto intorno il direttore generale del Terminal rinfuse di Genova Alessandro Vianello.

Il problema è industriale e occupazionale, perchè rischiano il posto una settantina di persone che lavorano direttamente al terminal - tra dipendenti della società e compagnia Pietro Chiesa. Ed è per questo che i vertici delle banchine gestite da Ascheri, si presentano unite con il console dei carbuné Tirreno Bianchi. «Anche il tempo stringe: la prossima tranche di investimenti ambientali richiesti pari a 5 milioni di euro è prevista a breve. Quale imprenditore metterebbe sul piatto questi soldi a fronte di una concessione in scadenza nel 2020?». Uno dei problemi principali è proprio il rinnovo della concessione: l'istanza è partita, ma ancora [redacted] non ha comunicato l'esito, come per altri terminalisti le cui richieste di prolungamento giacciono ancora nei cassetti di Palazzo San Giorgio. Quell'area sotto al centrale Enel movimenta un traffico - dato 2015 - di 1 milione di tonnellate di merce: «Quando chiuderà l'impianto nel 2017 ci saranno 300 mila tonnellate in meno. Genova cosa vuole fare da grande? Far sparire le rinfuse dal principale porto italiano non è saggio». Gli appetiti dei vicini di banchina che movimentano contenitori sono noti, quelli di Spinelli in primis. «Bisogna cercare alternative al carbone: pensiamo ad esempio ai rifuti, merce che potremmo già oggi movimentare. Ma bisogna fare delle scelte e velocemente».

«Bisogna che [redacted] dia delle risposte - tuona Tirreno Bianchi - il porto non può vivere solo di container. Continuano a mangiare aree alle nostra banchine per metterci i contenitori, ma il rischio è che quando ci sarà una ripresa delle rinfuse Genova non saprà agganciarla. Mi viene il dubbio - chiosa il console - che qualcuno stia aspettando la nostra morte per approfittarne».

SI.GAL.

Uasc porta a Genova la nave dei record: 15.500 teu

Genova - Si tratta della Al Dhail, che attraccherà al terminal Psa di Pra' domenica 28 febbraio: **è la nave più grande mai entrata nel**

Genova - Uasc ha annunciato il primo scalo a Genova di una nave della classe 15.500 teu. Si tratta della Al Dhail, che attraccherà al terminal Psa di Pra' domenica 28 febbraio: **è la nave più grande mai entrata nel porto di Genova**.

«Dopo la Umm Salal dell'agosto 2015 , Uasc registra un altro record nel nostro porto. Costruita presso i cantieri Hyundai Heavy Industries (HHI) in Korea, la nave fa parte di un più ampio programma di nuove costruzioni, sei navi da 18.000 teu e 11 navi da 15.500 teus, per un valore totale di 2.300.000.000 dollari. Recentemente, Uasc ha ricevuto importanti riconoscimenti per l' impegno nella difesa dell'ambiente, con la costruzione di navi a ridotta emissione di CO2/per teu. A ottobre 2015, in occasione del Seatrade, **Uasc ha ricevuto il premio per la "Sostenibilità ambientale", poiché è stato dimostrato che le nuove navi da 18.800 teu producono una quantità di CO2 inferiore del 60% rispetto alle navi da 13.500 teu costruite solo 4 anni fa**.

Nel mese di novembre 2015, durante la cerimonia di premiazione al Maritime Standard Awards, a Uasc è stato assegnato anche il " Green Shipping Award"». Fondata nel 1976, Uasc è la più importante compagnia di navigazione del Medio Oriente, opera nel settore container, reefer e carichi speciali, ha oltre 185 uffici e scala oltre 240 porti.

La comunità spezzina invita alla pace in porto

La Spezia - Secondo La Spezia Port Service «le polemiche e le contrapposizioni di questi giorni rischiano di produrre fratture fra porto e città di cui oggi l'economia, sia della città che del porto, non hanno proprio bisogno».

La Spezia - **G li operatori portuali di La Spezia sono pronti a impegnarsi in prima persona e a svolgere una funzione di garanzia per uno sviluppo eco-compatibile del porto.** A dare la disponibilità a svolgere il ruolo di sentinelle dell'ambiente e della convivenza "pacifica" fra crescita/conquista di nuovi traffici per lo scalo marittimo e la tutela anche degli interessi diffusi delle comunità cittadine, è **Andrea Fontana**, in rappresentanza della port community rappresentata dal**La Spezia Port Service**. «Non ha senso dividersi e contrapporsi, non ha senso giocare con tensioni ambientaliste che sono del tutto infondate; non ha senso ed è pericoloso - afferma Fontana - che a farlo siano istituzioni che dovrebbero essere consce e consapevoli di quanto pericolose potrebbero essere le reazioni a catena che dichiarazioni avventate potrebbero innescare».

A La Spezia «si è montato un caso per materiali che non vengono a contatto con l'ambiente in quanto passano da stive a silos ermeticamente chiusi tramite un impianto di pompaggio pneumatico in piena sicurezza esattamente come avviene in tutti i porti italiani».**Secondo La Spezia Port Service** «le polemiche e le contrapposizioni di questi giorni, basate spesso su considerazioni del tutto infondate circa la non compatibilità ambientale di talune tipologie di traffico, al contrario iper-sicure, rischiano di produrre fratture fra porto e città di cui oggi l'economia, sia della città che del porto, non hanno proprio bisogno. Gli operatori portuali sono cittadini di La Spezia, hanno famiglie, figli e nipoti che vivono in città. Sono quindi pienamente titolati e responsabili a fornire anche ai loro concittadini garanzie di una "pacifica convivenza" fra città e porto.

La Spezia: I container un onere o un moltiplicatore di lavoro?

La Spezia, 25 febbraio 2016 - Nell'epoca delle navi giganti i territori devono solo subire il container, come un onere, oppure i containers possono diventare elemento generatore di opportunità economiche, produzione e occupazione? Questo l'interrogativo, ma anche la sfida, che la community portuale di La Spezia, attraverso il La Spezia Port Service, lancerà l'11 marzo prossimo a Porto Lotti: in un convegno, il primo dopo l'approvazione delle misure sulla riforma portuale, che vedrà la partecipazione dei principali esperti del settore, saranno analizzate in particolare le potenzialità del porto di La Spezia e del retro porto di Santo Stefano Magra.

Il programma

Ore 9:30 registrazione
Ore 10:00 apertura
Giorgia Bucchioni - Rappresentante della Community La Spezia Port Service
Ore 10:15 saluti introduttivi
Massimo Federici - Sindaco della Spezia
Francesco Tomas - Comandante Capitaneria di porto della Spezia
Elvio La Tassa - Delegato Ufficio della Spezia - Agenzia delle Dogane e dei Monopoli
Edoardo Rixi - Assessore Regione Liguria
Lorenzo Forcieri - Presidente Autorità portuale della Spezia
ORE 10:45 relazioni
La Spezia modello di riferimento per i porti italiani.
Gian Antonio Stella, giornalista: "Il plusvalore economico della logistica"
Francesco Parola, professore Università di Genova:
"Come seguire la formula nord europea"
Bruno Pisano, amministratore delegato di Sernav:
"Storia e prospettive del dry-port di Santo Stefano Magra"
ORE 12:00 TAV OLA ROTONDA
Roberto Alberti - Presidente Fedespedi
Massimo De Gregorio - Presidente Anasped
Andrea Fontana - Presidente Agenti Marittimi della Spezia
Michele Giromini - Amministratore Delegato La Spezia Container Terminal SpA
Alessandro Laghezza - Presidente degli Spedizionieri del Porto della Spezia
Nereo Marcucci - Presidente Confetra
Michele Pappalardo - Presidente Federagenti
ORE 13:15 Conclusioni
Luigi Merlo - Consigliere del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in materia di porti e logistica
è stato invitato a partecipare il Ministro Graziano Delrio
Modera
Bruno Dardani
ore 13:30 LIGHT LUNCH

Community portuale di La Spezia "sentinella" sui traffici eco-compatibili

La Spezia, 25 febbraio 2016 - Gli operatori portuali di La Spezia sono pronti a impegnarsi in prima persona e a svolgere una funzione di garanzia per uno sviluppo eco-compatibile del porto. A dare la disponibilità a svolgere il ruolo di sentinelle dell'ambiente e della convivenza "pacifica" fra crescita/conquista di nuovi traffici per lo scalo marittimo e la tutela anche degli interessi diffusi delle comunità cittadine, è Andrea Fontana, in rappresentanza della port community rappresentata dal La Spezia Port Service.

"Non ha senso dividersi e contrapporsi, non ha senso giocare con tensioni ambientaliste che sono del tutto infondate; non ha senso ed è pericoloso - afferma Fontana - che a farlo siano istituzioni che dovrebbero essere consce e consapevoli di quanto pericolose potrebbero essere le reazioni a catena che dichiarazioni avventate potrebbero innescare".

A La Spezia "si è montato un caso per materiali che non vengono a contatto con l'ambiente in quanto passano da stive a silos ermeticamente chiusi tramite un impianto di pompaggio pneumatico in piena sicurezza esattamente come avviene in tutti i porti italiani".

Secondo La Spezia Port Service le polemiche e le contrapposizioni di questi giorni, basate spesso su considerazioni del tutto infondate circa la non compatibilità ambientale di talune tipologie di traffico, al contrario iper-sicure, rischiano di produrre fratture fra porto e città di cui oggi l'economia, sia della città che del porto, non hanno proprio bisogno".

Gli operatori portuali sono cittadini di La Spezia, hanno famiglie, figli e nipoti che vivono in città. Sono quindi pienamente titolati e responsabili a fornire anche ai loro concittadini garanzie di una "pacifica convivenza" fra città e porto".

La Spezia Port Service: community portuale "sentinella" sui traffici eco-compatibili

Author : com

Date : 25 febbraio 2016

(FERPRESS) – La Spezia, 25 FEB - Gli operatori portuali di La Spezia sono pronti a impegnarsi in prima persona e a svolgere una funzione di garanzia per uno sviluppo eco-compatibile del porto. A dare la disponibilità a svolgere il ruolo di sentinelle dell'ambiente e della convivenza "pacifica" fra crescita/conquista di nuovi traffici per lo scalo marittimo e la tutela anche degli interessi diffusi delle comunità cittadine, è Andrea Fontana, in rappresentanza della port community rappresentata dal La Spezia Port Service.

"Non ha senso dividersi e contrapporsi, non ha senso giocare con tensioni ambientaliste che sono del tutto infondate; non ha senso ed è pericoloso - afferma Fontana - che a farlo siano istituzioni che dovrebbero essere consce e consapevoli di quanto pericolose potrebbero essere le reazioni a catena che dichiarazioni avventate potrebbero innescare".

La Spezia "si è montato un caso per materiali che non vengono a contatto con l'ambiente in quanto passano da stive a silos ermeticamente chiusi tramite un impianto di pompaggio pneumatico in piena sicurezza esattamente come avviene in tutti i porti italiani".

Secondo La Spezia Port Service le polemiche e le contrapposizioni di questi giorni, basate spesso su considerazioni del tutto infondate circa la non compatibilità ambientale di talune tipologie di traffico, al contrario iper-sicure, rischiano di produrre fratture fra porto e città di cui oggi l'economia, sia della città che del porto, non hanno proprio bisogno".

Gli operatori portuali sono cittadini di La Spezia, hanno famiglie, figli e nipoti che vivono in città. Sono quindi pienamente titolati e responsabili a fornire anche ai loro concittadini garanzie di una "pacifica convivenza" fra città e porto".

L'INTERVISTA

La Spezia prepara l'Italian Cruise Day

Forcieri: «L'accorpamento con Carrara non pregiudicherà i nostri progetti»

UNA stazione crocieristica operativa entro i prossimi quattro anni consentirà alla Spezia di consolidare il proprio ruolo nel settore. È quanto previsto dal cronoprogramma [redacted] e ribadito dal presidente, Lorenzo Forcieri.

«Le crociere sono state un elemento di svolta culturale, oltre che di impatto economico e occupazionale», commenta.

A ottobre Spezia ospiterà l'*Italian Cruise Day*, quali sono le previsioni per la stagione alle porte?

«L'evento di ottobre è il coronamento di un'iniziativa partita tre anni fa, che sta dando ottimi risultati: ospiteremo tutto il mondo della crocieristica nazionale e internazionale e contemporaneamente una riunione di Clia, la confederazione che riunisce i più importanti esponenti di questo settore. Per quel che riguarda la stagione non si è mai completamente interrotta ma ha il suo *clou* da marzo a ottobre, e le previsioni per il 2016 sono buone. Supereremo anche quest'anno i 550mila passeggeri, da consolidare con la realizzazione delle infrastrutture e della stazione crocieristica, anche in considerazione delle nuove navi che, a partire dal 2017 saranno nel Mediterraneo».

L'attuazione della riforma dei porti potrebbe mettere in discussione i progetti [redacted] spezzina?

«Penso di no. Stiamo lavorando con Carrara prima dell'entrata in vigore della riforma per avere il consenso dei rispettivi progetti. Sarà poi importante che la riforma consideri un periodo congruo di transizione in cui si uniformino le procedure e si definiscano le priorità».

Lorenzo Forcieri col fotografo Oliviero Toscani

Sulle ceneri di carbone al molo Garibaldi [redacted] accoglie le richieste del comitato Spezia Via dal Carbone di un supplemento di istruttoria per il rinnovo della concessione a Italcementi?

«Sono due cose diverse. Italcementi ha presentato all'Ap soltanto istanza per il rinnovo della concessione per la movimentazione e stoccaggio di cemento, che sarà iscritta all'odg del prossimo Comitato portuale. Per le ceneri, la procedura prevede prima l'autorizzazione ambientale della Provincia e poi l'eventuale concessione [redacted] Al momento non abbiamo ricevuto alcuna domanda per la trasformazione dell'attività in quella di stoccaggio di rifiuti, ma se la domanda dovesse pervenire, non accetteremo mai che nel porto spezzino possano essere lavorati rifiuti di quel tipo. Vogliamo un porto efficiente, funzionale, che occupi il più alto numero di persone, ma vogliamo anche un porto pulito. Per questo abbiamo optato per container, merce varia e crociere».

Sara Cadenotti

Ravenna Green Port: efficienza energetica, mobilità sostenibile e produzione energia rinnovabile

Author : com

Date : 25 febbraio 2016

(FERPRESS) – Ravenna, 25 FEB – Efficienza energetica, mobilità sostenibile e produzione di energia da fonti rinnovabili: sono questi i punti chiave del Progetto "Ravenna Green Port" per il Porto di Ravenna, presentato nei giorni scorsi presso la sede dell'Autorità Portuale di Ravenna.

Si tratta di un progetto triennale, finanziato dalla Regione Emilia-Romagna e dal Ministero dello Sviluppo Economico, avviato a ottobre 2015, gestito e coordinato dall'organismo di ricerca CertiMaC in partnership con il CNR ITAE di Messina e in collaborazione con l'Autorità Portuale, il Comune di Ravenna e con il coinvolgimento di imprese, associazioni ed enti operanti in ambito portuale.

Il progetto Ravenna Green Port si sviluppa principalmente su tre filoni: mobilità sostenibile e produzione di energia elettrica da FER (linea 1), efficientamento energetico degli edifici e delle infrastrutture (linea 2), definizione di una road-map per lo sviluppo del porto di Ravenna e per lo sviluppo di altri porti con simili caratteristiche geografiche/industriali, in sinergia con le azioni di divulgazione/comunicazione/networking che saranno attivate nel corso del progetto a livello locale-regionale-nazionale ed europeo (linea 3).

Come esposto dai relatori in occasione dell'evento inaugurale, il progetto prevede, in collaborazione con gli enti locali, la realizzazione di audit energetici e di mobilità di una parte del Porto di Ravenna partendo dai quali verranno progettati, realizzati ed infine monitorati interventi pilota.

"L'analisi energetica costituisce la fase preliminare e in base ad essa è possibile stabilire in anticipo la fattibilità e la convenienza di un intervento sia dal punto vista tecnico che economico. (...) Le analisi riguarderanno lo studio degli assorbimenti termici ed elettrici derivanti dall'utilizzo dei principali servizi essenziali e da quelli ausiliari - spiega il dott. Vincenzo Antonucci, responsabile del CNR-ITAE di Messina - nell'ambito della linea 1 saranno identificate le tipologie di veicoli idonee per l'impiego nell'area portuale individuata e ne saranno studiate soluzioni ingegneristiche ottimali al fine di realizzare prototipi da testare in campo e saranno valutate eventuali interazioni con progetti di ricerca esistenti presso il territorio relativi alla mobilità sostenibile".

Il coordinatore della linea 2, l'ing. Luca Laghi, responsabile tecnico di CertiMaC, ha sottolineato l'importanza di "trasferire all'industria soluzioni innovative a partire da materiali «tradizionali» per un nuovo costruito per far fronte alle sempre più stringenti politiche EU", per questo motivo uno degli obiettivi della linea 2 sarà "la definizione e lo sviluppo di soluzioni di involucro innovative e cost-effective idonee alla riduzione del fabbisogno energetico e dei consumi degli edifici esistenti". Un primo esempio di intervento sulla linea 2, ha riguardato la ricerca di soluzioni energeticamente efficienti ed economicamente sostenibili per la riqualificazione ad uso civile di container, solitamente inerenti a un contesto industriale, per il progetto Darsena Pop-Up, nato dalla collaborazione con Meme Exchange.

Ravenna Green Port, inoltre, si sposa con altre iniziative della città già in corso, come Raffineria 42 e CoLaboRA, laboratori di coworking e di accelerazione di nuove idee imprenditoriali. Come ha riportato la dott.ssa Giulia Ruta, responsabile dell'area Comunicazione e Digital Innovation di CertiMaC, "questo progetto, in parallelo e in sinergia con la parte tecnica, vuole essere il punto di partenza per una serie di 'gemmazioni' quali blue-growth, start-up innovative, nuovi modelli di business e networking tra i soggetti del territorio e altre iniziative a livello nazionale, europeo ed internazionale sul tema Green Port per dare origine a una road-map per lo sviluppo dell'innovazione sostenibile che consenta di approdare a un modello di Smart Port" (linea 3).

"Per realizzare il progetto Ravenna Green Port è necessaria la collaborazione di tutte le imprese e gli enti operanti nel porto - ha sottolineato il dott. Francesco Matteucci, Innovation Manager di CertiMaC - si tratta di un progetto di innovazione aperta e partecipata in cui sarà importante che, insieme alle competenze tecnico-scientifiche dei partner della ricerca, si affianchino i contributi di know-how, esperienza e visione di tutti gli stakeholder".

LIVORNO

Il maxi-bando per la maxi-Darsena non ha più come scadenza il 22 marzo: i potenziali investitori in lizza avranno qualche settimana in più di tempo per farsi avanti e manifestare il proprio interesse, chiedendo di essere invitati al secondo round, quello della gara vera e propria fra le offerte.

[redacted] ha pubblicato sul proprio sito web un avviso – vedi alla voce "comunicazioni urgenti" – in cui avverte che il termine della prima fase è spostato dal 22 marzo al 30 giugno.

Porta la data del 18 febbraio ma c'erano già state avvisaglie qualche giorno prima: segnatamente al momento in cui, nel conclave in Fortezza Vecchia di venerdì 12, era stato il responsabile tecnico dell'operazione per conto di Palazzo Rosciano, l'ingegner Claudio Pribaz, ad annunciare che si stava immaginando di far slittare a fine aprile la scadenza del bando. Il motivo? Già in quella sede era emerso che si tratta del più grande appalto in project financing di opera marittima della recente storia nazionale: 504 milioni di euro l'importo complessivo stimato della concessione. 13,5 milioni il costo della progettazione definitiva, 306 quella del terminal e 185 quella per le attrezzature di banchina.

Il commissario straordinario dell'istituzione portuale [redacted] nella premessa del breve avviso di slittamento della scadenza, mette nero su bianco che la proroga dei termini si è resa necessaria «in accoglimento delle istanze pervenute».

È ovvio che il primo spauracchio per i vertici [redacted] sia il rischio di veder andare deserto il bando: significherebbe che gli operatori non sono interessati a investire così tanto a Livorno o quantomeno non sono disposti ad accettare le condizioni poste nel bando. C'è da dire però che anche per la privatizzazione della Porto 2000 (crociere e traghetti) [redacted] aveva inizialmente fissato al 4 settembre la data entro la quale le cordate avrebbero dovuto manifestare un qualche interesse, poi l'ha fatta slittare al 25 dello stesso mese. Era stato detto che dipendeva dal pressing delle richieste di chiarimenti e, in effetti, alla resa dei conti sono state quattro le cordate che hanno effettivamente presentato offerte.

Del resto, era prevedibile che gli operatori potessero aver bisogno di qualcosa di più di due mesi di tempo: hanno non solo da manifestare interesse ma anche da costruire la società-alleanza con quote precise fra i vari soci e senza poter far entrare o uscire nessuno dalla compagine dopo la formulazione dell'offerta.

Mauro Zucchelli

Sulla sinistra la Darsena Toscana e il terminal contenitori Tdt. Sulla destra le vasche di colmata in progressivo riempimento: è lì che nascerà la Darsena Europa (Marzi Pentafoto)

Maxi-bando Darsena, la scadenza è slittata a fine giugno

[redacted] dipende dal pressing delle richieste di operatori

Qualcosa del genere era accaduto anche per la Porto 2000

Anticorruzione, Gallanti e Rossi firmano l'intesa

Stamani il commissario dell' livornese (foto sopra) sarà a Firenze alla firma del protocollo d'azione da parte del governatore Enrico Rossi e del presidente dell' Autorità anticorruzione Raffaele Cantone (foto sotto): appuntamento alle ore 10.30, a Palazzo Strozzi Sacrati in piazza Duomo. Obiettivo: «garantire la massima legalità e trasparenza nelle procedure per gli appalti pubblici in Toscana», viene spiegato. Anche Gallanti, così come l'amministratore delegato di Ferrovie Maurizio Gentile, firmeranno altri due protocolli relativi a grandi opere infrastrutturali che saranno realizzate nei prossimi anni grazie al co-finanziamento regionale.

Darsena Toscana, il 10 marzo arriva la draga

La draga arriverà attorno al 10 marzo: a quel punto entrerà nel vivo l'appalto con cui [redacted] mira a ripulire i fondali del porto, principalmente quelli della Darsena Toscana. È quello, in effetti, il punto dove più facilmente si depositano i fanghi che attraverso le "porte vinciane", se aperte, entrano dallo Scolmatore. Ed è quello invece proprio il punto dove servirebbero più profondi, visto che è localizzato lì il terminal contenitori Tdt, uno dei primi 25 del Mediterraneo.
Dal punto di vista formale, invece, le "chiavi" dell'appalto sono già state consegnate nei giorni scorsi al poli di ditte che se lo sono aggiudicato.
Questo non è che l'inizio di un nuovo round di escavi che [redacted]a messo in programma nei prossimi mesi come sta scritto nelle pianificazioni operative pluriennali che scandiscono l'attività dell'ente.
I dragaggi costanti sono anche l'unico antidoto alla diminuzione dei pescaggi e ai guai con le portacontainer in ingresso in porto.

MAXI-DARSENA » PROGETTO AI RAGGI X

Porto, la Regione e [redacted] si alleano con l'Anti-corruzione

L'ex pm Raffaele Cantone ha firmato l'intesa con il governatore Rossi e il commissario Gallanti
«Prevenire i tentativi di irregolarità serve ad andare veloce e a non disperdere i quattrini»

FIRENZE

«Prevenire i tentativi di corruzione e di irregolarità, oltre a tutelare la legalità anche conveniente dal punto di vista amministrativo perché evita la dispersione di risorse e i rallentamenti». Parole di [redacted] commissario [redacted] ieri a Firenze al tavolo dell'intesa fra il governatore Enrico Rossi e il presidente dell'Autorità anti-corruzione (Anac) per sottoscrivere «un protocollo di vigilanza collaborativa con Anac sulla realizzazione del progetto della Darsena Europa».

«E' una cosa molto più seria di un protocollo, è una vigilanza collaborativa che consente a una serie di appalti dedicati di esprimerci prima. L'idea è che molto spesso si arriva dopo». Questo è invece il giudizio che arriva da Raffaele Cantone riguardo all' "alleanza" con la Regione Toscana per la realizzazione di grandi opere: oltre alla Darsena Europa livornese, si tratta del raddoppio della Pistoia-Lucca.

«In questo modo – aggiunge il numero uno di Palazzo Rosciano – avremo la certezza che gli atti che saranno compiuti garantiranno la legalità. E' una garanzia non da poco. La Darsena Europa rappresenta il primo project financing in Italia per opere portuali, con un investimento di quasi 500 milioni da parte pubblica e 300 milioni da parte privata».

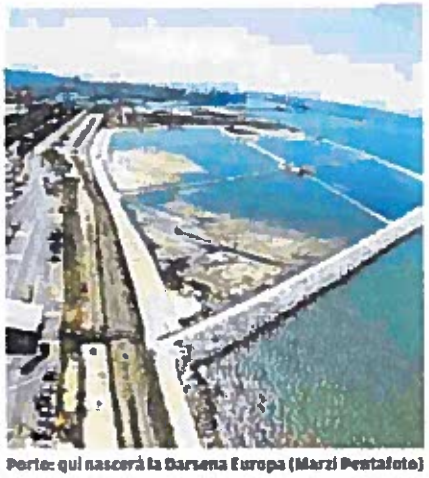
Tutti gli atti relativi alla Piattaforma Europa (lettere di invito, disciplinari di gara, capitolati, schemi di contratto, provvedimenti di nomina dei commissari, perizie di variante; provvedimenti di aggiudicazione provvisoria e definitiva, etc) dovranno essere sottoposti al vaglio dell'Autorità anti-corruzione che esprimerà un parere formulando eventuali osservazioni.

In caso di irregolarità o non conformità alle vigenti disposizioni normative, l'Anac esprimerà un rilievo motivato e lo trasmetterà alla stazione appaltante, ovvero [redacted] di Livorno, che interverrà correggendo l'atto. «La Piattaforma Europa uno degli investimenti più importanti in ambito marittimo mai realizzati in Italia», ha detto Gallanti: «L'importanza della firma del Protocollo sta nel fatto che [redacted] livornese intende sottoporre all'Autorità anti-corruzione tutte procedure che riguardano questa importante opera, l'obiettivo ridurre il rischio di contenzioso in corso di esecuzione dell'appalto».

Il presidente della Regione Enrico Rossi ha pubblicamente ringraziato Cantone per la «tempestività con cui si arriva alla firma di questo protocollo dopo una nota che gli avevo mandato».

Il governatore insiste sul fatto che «abbiamo concertato sei opere importanti nelle quali la Regione ha anche un ruolo importante dal punto di vista dei contributi economici che verranno preventivamente sottoposti negli atti al vaglio, ai giudizi, alle sollecitazioni e ai suggerimenti che l'Autorità anti corruzione vorrà fare», ha ribadito sottolineando l'importanza e l'impegnatività che ha per la Regione Toscana un investimento come quello nel porto di Livorno per la maxi-Darsena.

La firma dell'intesa fra [redacted] Regione e Anti-Corruzione



Porto: qui nascerà la Darsena Europa (Marzi Pentafoto)

ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Siglato protocollo di intesa tra Port Authority e l'ANAC.L'obiettivo:verificare la solidità degli atti di gara

Piattaforma Europa: arrivano i rinforzi per prevenire corruzione e irregolarità

Livorno, 25 febbraio 2016 - Un'alleanza tra l'Autorità Portuale di Livorno e l'ANAC per combattere la corruzione e i tentativi di infiltrazione criminale, un tavolo congiunto che operi a vasto raggio per monitorare lo svolgimento della procedura di gara e l'esecuzione dell'appalto relativo alla realizzazione e gestione della Piattaforma Europa. A distanza di circa un mese dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale Italiana del bando con cui l'Authority livornese va a cercare imprenditori disponibili, in cambio di una concessione cinquantennale, a investire svariati milioni di euro in uno dei project financing più importanti della storia recente, il commissario dell'APL, Giuliano Gallanti, e il presidente dell'Autorità Nazionale Anti Corruzione, Raffaele Cantone, firmano un protocollo di intesa per l'attivazione di una vigilanza collaborativa preventiva che consenta di verificare i 'punti di debolezza' degli atti di gara.

Il procedimento di verifica funzionerà pressappoco in questo modo: tutti gli atti relativi alla Piattaforma Europa (lettere di invito, disciplinari di gara, capitolati, schemi di contratto, provvedimenti di nomina dei commissari; perizie di variante; provvedimenti di aggiudicazione provvisoria e definitiva, etc) dovranno essere sottoposti al vaglio dell'ANAC, che esprimerà un parere formulando eventuali osservazioni. In caso di irregolarità o non conformità alle vigenti disposizioni normative, l'ANAC esprimerà un rilievo motivato e lo trasmetterà alla stazione appaltante, ovvero all'Autorità Portuale di Livorno, che interverrà correggendo l'atto.

«La Piattaforma Europa è uno degli investimenti più importanti in ambito marittimo mai realizzati in Italia - ha detto Gallanti -; l'importanza della firma del Protocollo di stamane sta nel fatto che l'APL intende sottoporre all'Autorità tutte procedure che riguardano questa importante opera, l'obiettivo è ridurre il rischio di contenzioso in corso di esecuzione dell'appalto».

Soddisfatto dell'accordo anche Cantone: «La Piattaforma Europa è un'opera importante per la Toscana. Collaborando con la Stazione appaltante, vogliamo esercitare un controllo preventivo su tutti i bandi e atti di gara: questo meccanismo, oltre a tenere lontani eventuali malintenzionati, serve anche a correggere quegli errori, spesso commessi in buona fede, che sono alla base dei ritardi che frequentemente si verificano nell'esecuzione dei lavori».

«Il rispetto della legalità, della correttezza e trasparenza negli appalti pubblici è da sempre stata una priorità dell'APL - ha aggiunto il segretario generale, e responsabile dell'anticorruzione in Autorità Portuale, Massimo Provinciali - vogliamo che la Port Authority sia sempre di più una casa di vetro e crediamo che il sostegno dell'ANAC sarà fondamentale per prevenire irregolarità».

LA NOSTRA ECONOMIA

TUTTI GLI ATTI DEL BANDO AI RAGGI X

IL PROCEDIMENTO DI VERIFICA PREVEDE CHE TUTTI GLI ATTI RELATIVI ALLA PIATTAFORMA EUROPA DOVRANNO ESSERE SOTTOPOSTI AL VAGLIO DELL'ANAC, CHE ESPRIMERÀ UN PARERE.

Piattaforma Europa, arrivano rinforzi per prevenire corruzione e illegalità

Siglato in Regione il protocollo di intesa tra Port[redacted] e Anac

- LIVORNO -

DA BRUXELLES a Firenze, con un tour des forces niente male per il commissario della Port[redacted] Nella capitale della UE Gallanti ha preso parte a un incontro di Espo, l'associazione dei porti marittimi europei, dove sono stati esaminati anche molti dei punti che nei giorni scorsi erano stati al centro del dibattito sulla riforma portuale italiana. A Firenze invece, Gallanti ha sottoscritto un protocollo con il responsabile dell'Autorità nazionale anti corruzione (Anac) Raffaele Cantone per monitorare la gara e l'esecuzione dell'appalto della Piattaforma Europa. Il procedimento di verifica prevede che tutti gli atti relativi alla Piattaforma Europa (lettere di invito, disciplinari di gara, capitolati, schemi di contratto, provvedimenti di nomina dei commissari, perizie di variante; provvedimenti di aggiudicazione provvisoria e definitiva, etc) dovranno essere sottoposti al vaglio dell'Anac, che esprimerà un parere formulando eventuali osservazioni. In caso di irregolarità o non conformità alle vigenti disposizioni normative, l'Anac esprimerà un rilievo motivato e lo trasmetterà alla stazione appaltante, ovvero [redacted] di Livorno, che interverrà correggendo l'atto.

PROTOCOLLO Il momento della firma in Regione con il commissario [redacted] Gallanti e il governatore della Toscana Enrico Rossi

«**LA PIATTAFORMA** Europa è uno degli investimenti più importanti in ambito marittimo mai realizzati in Italia - ha detto Gallanti -; l'obiettivo è ridurre il rischio di contenzioso in corso di esecuzione dell'appalto». Soddisfatto dell'accordo anche Cantone: «La Piattaforma Europa è un'opera importante per la Toscana. Collaborando con la Stazione appaltante, vogliamo eseguire un controllo preventivo su tutti i bandi e atti di gara: questo meccanismo serve anche a correggere quegli errori, spesso commessi in buona fede, che sono alla base dei ritardi che a volte si verificano nell'esecuzione dei lavori». «Il rispetto della legalità, della correttezza e trasparenza negli appalti pubblici è da sempre stata una priorità dell'AP.L. - ha aggiunto il segretario generale Massimo Provinciali, responsabile dell'anticorruzione in [redacted] vogliamo essere sempre di più una casa di vetro».

A.F.

L'Italia sfida il Nord Europa Dall'Adriatico partirà la nuova via della seta

Progetto con cinque porti per le merci verso Oriente Obiettivo: scavalcare il Pireo, Anversa e Rotterdam

2,2 miliardi
L'investimento necessario a realizzare le infrastrutture a Venezia, Trieste, Ravenna, Capodistria e Fiume

2 mila miglia
È la lunghezza della rotta Shanghai-Nord Adriatico È decisamente più breve della tratta Shanghai-Amburgo

La storia

PAOLO BARONI
ROMA

L'Italia, con i porti dell'Alto Adriatico, lancia la sfida al Pireo, a Istanbul ed ai giganti del Nord Europa, Rotterdam e Anversa. E si candida a diventare il grande hub degli scambi commerciali tra Europa e Cina mettendo in rete Venezia, Trieste e Ravenna. Tra Italia e Cina il dialogo e la collaborazione in campo economico si stanno facendo sempre più intensi, tant'è che l'anno scorso il nostro è stato il secondo paese europeo dove pechino ha investito di più in Europa (8 miliardi) dopo il Regno Unito. Adesso, in cima all'agenda della partnership Italia-Cina, in vista di una missione che terrà a breve il ministro Delrio e di un successivo vertice tra capi di stato e di governo, c'è la richiesta di Pechino di presentare progetti in grado di dare corpo al più grande piano di diplomazia economica mai messo in campo ormai da decenni e ribattezzato «Via della Seta del Ventunesimo secolo». In pratica un nuovo piano Marshall, come lo ha definito di recente il «Financial Times», evocando l'intervento americano del dopoguerra a favore dell'Europa. Definizione che piace poco ai cinesi, ma che rende bene l'idea in termini di impatto economico e di rafforzamento dell'influenza del Celeste impero sullo scacchiere prima asiatico e poi europeo.

Vista dall'Italia la testa di ponte di un progetto simile, non solo per ragioni storiche che rimandano all'impresa di Marco Polo, non può che essere Venezia. Città capofila di un ambizioso programma di rafforzamento delle attività portuali degli scali dell'Alto Adriatico che mira ad assorbire una quota importante delle merci che i cinesi vogliono portare in Europa.

Alleanza a cinque

L'idea, elaborata dalla North Adriatic Port Association (Napa), e supportata sin dal ministero delle Infrastrutture che da un fitto lavoro diplomatico, prevede di realizzare un sistema portuale offshore/onshore costruendo innanzitutto una grande piattaforma plurimodale al largo del porto di Malamocco (Venezia). La struttura sorgerebbe ad una distanza di 8 miglia dalla costa, dove i fondali hanno una profondità di almeno 20 metri per consentire l'attracco delle grandi navi da carico. Sulla terraferma verrebbero invece realizzati 5 distinti terminal: tre in Italia (Marghera, Ravenna, e Trieste), uno in Slovenia (Capodistria) ed uno in Croazia, a Fiume.

Mettere in rete questi 5 porti, collegandoli con un sistema innovativo di navi «Mama Vessels» a basso pescaggio, e consentire l'attracco in altura delle grandi navi porta-container «da Cina», giganti da 400 metri di lunghezza e alcune centinaia di migliaia di tonnellate di stazza, consentirebbe di realizzare il collegamento più rapido in assoluto tra l'Estremo Oriente ed il cuore dell'Europa (Nord Italia, Austria, Germania, Bosnia, Croazia, Slovacchia, Ungheria, Repubblica Ceca) dove ancora oggi si concentra il più alto tasso di imprese manifatturiere europee. La rotta Shanghai-Nord Adriatico è di circa 2000 miglia più breve della Shanghai-Amburgo (8630 miglia nautiche contro quasi 11 mila). In pratica sono circa 8 giorni di navigazione in meno, e quindi minori costi di trasporto delle merci e, dato non secondario, circa 125 kg di CO_2 in meno per ogni container movimentato da Shanghai a Monaco di Baviera.

Il ruolo di Suez

Il recente raddoppio del Canale di Suez di qui ai prossimi anni rafforzerà gli scambi tra Europa, Medio Oriente e Asia. Venezia ed il suo network di alleati, che da soli non hanno i numeri per competere con Rotterdam ed Anversa, facendo massa critica punterebbero a servire sia i nuovi mercati dell'Est, che i mercati tradizionali fino ad oggi serviti dagli scali del Mare del Nord. La nuova struttura dovrebbe essere in grado di gestire in un anno da un minimo di 1,5-1,9 milioni ad un massimo di 3 milioni di Teu (l'unità di misura standard dei container), a fronte dei circa 6 milioni movimentati oggi da tutti i porti italiani messi assieme.

Costi e finanziamenti

Per realizzare il progetto della «Napa» servono 2,2 miliardi euro. C'è una quota di fondi pubblici pari a 948 milioni (ma circa 350 milioni sono già stanziati) destinata alla realizzazione del terminal offshore ed alle opere civili di base nei porti. E c'è una quota di fondi privati pari a 1,25 miliardi: metà destinati ad attrezzare i terminal e finanziare i sistemi di collegamento off/onshore e metà impegnati nella realizzazione di un nuovo molo petrolifero offshore. Stando al presidente del Porto di Venezia, Paolo Costa, che a dicembre si è recato in missione in Cina, il progetto italiano ha suscitato molto interesse raccogliendo l'attenzione dei porti di Shanghai e di Ningbo, del Ceeg Group (sesto gruppo di costruzioni al livello mondiale), di una delle quattro banche più grandi del Paese, la Icbc China. Mentre fuori dai confini cinesi anche il colosso finanziario australiano Macquarie potrebbe essere della partita. Anche il governo cinese è pronto a investire molto: per sviluppare i progetti della nuova «Via della seta» ha infatti stanziato ben 60 miliardi di dollari. Una vera manna per l'Europa, l'Italia e tutto l'Occidente e per il governo di Pechino, anche un modo per sostenere la crescita mondiale e trovare uno sbocco per prodotti e manufatti made in China.

La nuova via della seta
Mosca
RUSSIA
Rotterdam
OLANDA
KAZAKHSTAN
Tashet
Irkutsk
Nakhodka
Atyrau
Beyneu
Aktau
MONGOLIA
Daqing
Venezia
ITALIA
GRECIA
Atene
Pechino
COREA DEL NORD
Dushanbe
CINA
IRAN
Xian
Kunming
EGITTO
Calcutta
INDIA
Kyaukpyu
SRI LANKA
Colombo
Nairobi
INDONESIA
Jakarta
VIA DELLA SETA distretti economici
VIA DELLA SETA via mare
GASDOTTI
PETROLIO
GAS
In costruzione
STAZIONI FERROVIARIE
Esistenti
Progetto

LA SFIDE DEL MARE

LA DECISIONE

L'ULTIMA PAROLA SPETTA COMUNQUE AL COMITATO PORTUALE DOVE IL VOTO DEL SINDACO CONTA «UNO» SUI VENTIQUATTRO PARTECIPANTI, MA IL SIGNIFICATO DEL «NO» È PURAMENTE POLITICO

Marina al Mediceo, il no di Nogarin Ma il comitato portuale darà l'ok

E i circoli nautici annunciano nuove battaglie in tribunale

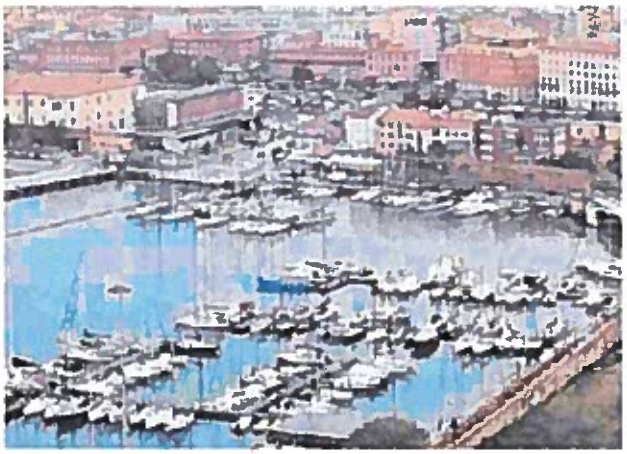
di ANTONIO FULVI

- LIVORNO -

E **FINALMENTE**, dopo dieci anni, Alleluia, habemus Papam. Ovvero, sul marina del porto mediceo ci sono posizioni chiare, chiaramente espresse. Sapete quali? [redacted] per bocca del segretario generale Massimo Provinciali dice che intende applicare gli accordi a suo tempo sottoscritti anche a Roma, e sta per portare al comitato portuale l'ok alla concessione alla società Porto Mediceo per fare il programmato «marina». Il Comune, per bocca del sindaco Filippo Nogarin, dice che il Mediceo appartiene alla città, non può essere privatizzato con un «marina», e quindi è contrario e farà di tutto per contestare la concessione. Punto.

LA PROPOSTA
Tutto d'accordo sull'apertura di un nuovo tavolo di confronto

VA DATO ATTO alla commissione comunale, chiamata a chiarire i programmi sul Mediceo e sulla portualità, di aver costretto – o se vogliamo essere più blandi, aiutato – sta[redacted]che il Comune a tagliare il nodo gordiano. Da ieri le ambiguità non ci sono più. E nell'anteprima degli interventi di Provinciali e Nogarin anche gli esponenti di alcuni dei circoli del Mediceo hanno avuto modo di ribadire che si sentono, sotto quasi tutti gli aspetti, espropriati. Tanto che lo Yacht Club Livorno ha annunciato l'ennesimo ricorso, anche contro il Tar che nei giorni scorsi gli ha negato il «niet» al porto turistico di Benetti, porgendo però allo stesso tempo il ramoscello d'ulivo della disponibilità a cercare una strada non di scontro ma di confronto. Un ennesimo tavolo di concertazione, che nessuno ha respinto né Provinciali, né il sindaco, né il presidente della terza commissione, né i pochi consiglieri (solo 7) in sala, ma sul cui esito è legittimo avere perplessità. Visto che il lungo, faticoso, quasi infinito iter per la concessione è finito e sarà il comitato portuale a decidere – quasi certamente per il sì – sulla concessione.



L'AREA Ecco la zona del porto mediceo destinata a diventare il porto turistico della città

UN COMITATO che – ha ricordato Provinciali – è bene si svolga prima della riforma portuale, perché nella sua attuale accezione vi è rappresentata la città con molte delle sue componenti, mentre a riforma avvenuta sarà solo di pochi membri assai poco legati alla realtà urbana. Sempre Provinciali, che è una vecchia volpe anche in fatto di dialettica, ha toccato ad arte l'argomento (ricordando anche tutti gli impegni della su[redacted]e di Gallanti per aprire il porto alla gente). Perché il sindaco Nogarin ha svolto un lungo e articolato intervento – forzando uno stato febbricitante che non ci sembra però abbia menomato né la sua vis polemica, né la sua passione politica – proprio sui diritti e doveri della città verso il porto. E sulla scarsa rappresentanza che il porto – ovvero l'attuale legislazione nazionale – riconosce al Comune sulle aree di competenza [redacted]

IL LEIT MOTIV del sindaco Nogarin è stato: il porto è della città, il mediceo è due volte della città perché ne è l'espressione storica e culturale più antica, dunque è la città che deve decidere sulle sue scelte. In termini più brutalmente chiari: in comitato portuale il sindaco conta solo 1 voto su 24, «dunque non riconosco al comitato il diritto di scegliere su un pezzo di cuore della città». Era andato anche oltre Nogarin, visto che si doveva parlare anche di porto in generale: sui bacini di carenaggio, sul ro/ro. Stoppato con durezza dal consigliere del Pd Marco Martelli che l'ha richiamato al mediceo. E a non maramaldeggiare sui danni fatti dal Pd nel passato. Insomma, è finita in politica. Come quasi sempre.

Scontro sul Porto Mediceo. "Io, scomodo per [redacted] Le accuse del sindaco Nogarin

giovedì 25 febbraio 2016 07:35

"Livorno piaccia o non piaccia ha **due sindaci**, me e il presidente [redacted] uno eletto e uno designato – spiega **Nogarin** in Commissione Consiliare – Il mio ruolo all'interno del comitato portuale è tuttavia trascurabile, difatti vale solo un voto. Il dato oggettivo è che quest'amministrazione va di fatto contro alle politiche del passato. Non siamo per esempio d'accordo sul fatto che il Porto Mediceo debba essere di competenza [redacted] anzi sono convinto che debba essere di pertinenza del Comune. Il Porto appartiene alla città e ciò che lo riguarda deve essere dibattuto in Consiglio comunale. Nella migliore ipotesi la città, all'interno del comitato portuale, conta uno, 160.000 abitanti valgono come 60 iscritti a un sindacato. **Io rappresento quel qualcosa di scomodo** che prima si toglie di mezzo meglio è. Ma io non posso non avere un atteggiamento di piena coscienza nei confronti dei cittadini e quando ce ne è stato il bisogno ho alzato la mano contro 24 persone che è bene sapere chi sono".

È stato come un fiume in piena mercoledì 24 febbraio il sindaco Filippo Nogarin durante i lavori della terza commissione consiliare che aveva all'ordine del giorno il tema della portualità.

"Per quanto mi riguarda – ha continuato – io sarei **disponibile a riaprire domani mattina il bacino di carenaggio**, attraverso il quale potrebbero essere dati molti posti di lavoro. Ciò però darebbe noia perché andrebbe a scontrarsi con chi vuole che in quell'area si costruisca. Sul **Porto Mediceo** posso dire che la città è contraria a dare a qualcuno di esterno qualcosa che appartiene alla città. Livorno ha bisogno del porto, ma vogliamo che anche il **porto abbia bisogno della città**".

Stizzito è arrivato l'intervento del consigliere del Pd **Marco Martelli**. "Ma quello a cui stiamo assistendo è la conferenza stampa del sindaco?", ha ironizzato. "Se volete mi taccio – è stata la risposta di Nogarin – ma io voglio aprire un dialogo, non chiuderlo".

Il segretario [redacted] **Marco Provinciali**, ha fatto però presente che "il sindaco conta uno non lo decidiamo noi, bensì una legge. Al di là di ciò il Presidente Gallanti ha più volte detto che con la riforma **si va dalla parte sbagliata** rispetto a dove va l'Europa. Oltre che con la vittoria del Movimento 5 stelle alle elezioni del 2014, l'istanza di cambiamento era già innescata nel 2011, quando Gallanti e io siamo stati chiamati. Credo – ha continuato – che abbiamo tirato fuori cose ferme da anni, e Gallanti dal canto sua ha più volte detto che il porto ha bisogno della città. L'autorità è diversa dallo schema tracciato dal sindaco".

A margine della commissione si è poi acceso il botta e risposta tra il sindaco Nogarin e il consigliere **Pd Martelli**. "Sono dell'idea che il sindaco soffra della sindrome dell'accerchiamento per non assumersi la responsabilità di governare. Ormai sono quasi 2 anni che è stato eletto ed venuto il momento che si assuma il dovere di ciò che fa, senza scaricare niente sugli altri".

Secca è stata la risposta di Nogarin. "La gente mi incoraggia ad andare avanti, dopo aver raccolto una situazione drammatica – ha commentato – ci siamo messi al servizio dei cittadini. Noi stiamo amministrando la città cercando di valorizzarla, come chi ha governato in precedenza non ha saputo fare".

È scontro sul Porto Mediceo

Nogarin: «Va restituito alla città». Provinciali: «Azimut aspetta una risposta da 10 anni»

LIVORNO

Correvano gli anni 2003-2004 quando nell'operazione di riconversione del Cantiere fu inserita la previsione di trasformare il Mediceo in un porto turistico targato Azimut Benetti da 600-700 posti barca. Una struttura necessaria per potenziare l'attività di refitting da parte dell'azienda leader a livello mondiale nella produzione dei megayacht (tra pochi mesi al Cantiere Benetti sarà varato il primo panfilo da cento metri e ci sono altre tre commesse per imbarcazioni simili) ma per la cui realizzazione la strada è sempre stata in salita, nonostante l'accordo di programma risalga al 2007 e l'ok del ministero al 2009. Intanto, la vicenda è finita in tribunale (proprio pochi giorni fa i ricorsi presentati dagli avvocati dello Yacht club Livorno tra il 2009 e il 2011 sono stati dichiarati «parzialmente inammissibili» dal Tar) e il bando è stato riaperto. Dunque, quando verrà dato il via libera al progetto? E chi sarà a realizzarlo? Difficile fare previsioni, visto quello che è accaduto ieri mattina in commissione consiliare, dove il sindaco Nogarin ha contestato - in una specie di comizio - le scelte compiute dalle precedenti amministrazioni e ha detto chiaro e tondo che «il Mediceo appartiene alla città». Il segretario [redacted] Massimo Provinciali, gli ha replicato ricordando che lo specchio di mare non è sotto la "sovranità" del Comune e che «c'è un soggetto privato che sul Mediceo attende risposte da oltre 10 anni». Insomma, la partita sul porto turistico non sembra affatto conclusa. Intanto il tempo passa. Alla prossima puntata.

Alessandro Guarducci

IL SEGRETARIO DELL'AUTHORITY

«La spinta al cambiamento è iniziata sulle banchine»

LIVORNO

«Sono un professionista dell'amministrazione e di fronte a un discorso politico dovrei tacere, ma voglio dare dei contributi, e vorrei che fosse chiaro che è sbagliato se questa è la tentazione di fare tutta l'erba un fascio». Ha cominciato con queste parole, pacate, Massimo Provinciali, numero due dell' [redacted] la risposta al sindaco Nogarin in commissione: lo ha fatto segnalando che è da 20 anni che i sindaci hanno un voto in comitato portuale.

«Avete l'occasione di aver nel porto di Livorno un presidente che 48 ore fa ha criticato fortemente l'ipotesi di riforma del governo dicendo che l'Europa va esattamente da un'altra parte – si è difeso Provinciali – e avete un segretario generale che 12 anni fa ha lasciato nel cassetto della direzione generale un'ipotesi di riforma della legge 84/94 dove il voto degli enti locali in comitato portuale era più pesante di quello delle parti sociali».

Se c'è stata istanza di cambiamento in questo territorio per Provinciali questa istanza il porto l'ha avvertita prima, altrimenti non sarebbe venuto un genovese nel 2011 al vertice dell'Autorità o un romano a fare il segretario generale.

«Abbiamo tirato fuori procedimenti fermi da tempo, ai quali abbiamo dato un senso e una conclusione: portiamo in fondo un percorso che aspetta da dieci anni, sperando di poterlo fare con questo comitato portuale e non con il prossimo organismo previsto nella riforma che è fatto da tecnici», ha aggiunto in riferimento al porto turistico.

> Gallanti si batte perché fra città e porto vi sia dialogo e la riforma corregga il tiro, io ho puntato su formule che in comitato potessero dare più peso ai Comuni

Mentre sul rapporto tra porto e città, sottolineando che Gallanti non perde occasione di ripeterne l'importanza, ha ricordato quanto è stato fatto, a partire dalla valorizzazione della Fortezza Vecchia, l'escavo del canale di porta a Mare e dal circuito dei fossi che secondo Provinciali dovrebbe essere ceduto al Comune. Poi il segretario ha ricordato che le amministrazioni si muovono all'interno di percorsi: «Disdettare il protocollo del 2003 a Palazzo Chigi? Vanno attivati dei percorsi, non è che si fa così. Il Porto Mediceo, è nella competenza dell'Autorità perché un decreto del ministro istituisce che noi amministriamo dalla foce dello Scolmatore allo scoglio della Regina».

Massimo Provinciali, segretario [redacted]

Ancona: completati dall'Autorità Portuale i lavori per migliorare la sicurezza nel porto

Author : com

Date : 25 febbraio 2016

(FERPRESS) - Ancona, 25 FEB - L'Autorità portuale di Ancona comunica in una nota stampa che sono stati completati i lavori per la delimitazione dell'area di parcheggio dei mezzi pesanti per i quali è necessaria la sosta in area sterile per esigenze doganali in attesa di imbarco. Si sottolinea che tale soluzione è del tutto temporanea.

L'iniziativa è parte delle recenti imposizioni in materia di sicurezza attiva e passiva che riguardano il porto di Ancona, come gli altri scali internazionali del Paese, stabilite dalle autorità competenti.
L'Autorità portuale, pur nella temporaneità della situazione, in collaborazione con le altre Amministrazioni competenti, si è adoperata affinché la delimitazione assumesse il minore impatto visivo possibile, assicurasse i livelli di sicurezza imposti e salvaguardasse al meglio la fruibilità del porto antico per la comunità.

E' già attivo da qualche settimana un gruppo di lavoro per trovare la soluzione adatta allo spostamento definitivo dell'area di parcheggio, rendendo il Molo Rizzo completamente accessibile. Inoltre si comunica che procedono i lavori di messa in sicurezza della passeggiata sul Molo della Lanterna Rossa, attraverso l'installazione di una balaustra di protezione e il miglioramento della pavimentazione per garantire le giuste condizioni di accessibilità.

Tre corvette della Marina fatto tappa a Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - Dal domani al 29 febbraio tre corvette della Marina Militare, Chimera, Driade e Sfinge, sosteranno nel porto di Civitavecchia e saranno disponibili per le visite a bordo domani dalle 17 alle 17, sabato dalle 10 alle 12 e dalle 15 alle 17 e domenica dalle 15 alle 17. Le tre corvette appartengono al comando delle forze da pattugliamento per la sorveglianza e la difesa costiera (Comforpat) di Augusta (Sr) e sono impegnate nella 271^ sessione della Scuola di Comando Navale. La sosta nel porto di Civitavecchia costituisce una valida opportunità per consolidare gli ottimi rapporti tra la Marina Militare, la popolazione e le istituzioni locali. La Scuola di Comando Navale, è una prestigiosa istituzione che da quasi un secolo forma i tenenti di vascello che si accingono a ricoprire per la prima volta l'incarico di comandante di untià navali della Marina Militare.

Inaugurata l'espansione di Port Said

Port Said - La struttura beneficia di un nuovo sub-canale della lunghezza di 9,5 chilometri che collega il Mar Mediterraneo al nuovo corridoio del Canale di Suez.

Port Said - Il primo ministro egiziano Sherif Ismail ha inaugurato l'espansione del nuovo scalo marittimo orientale di Port Said, **azzerando o quasi l'attesa delle navi portacontainer per attraversare il Canale di Suez**. La struttura, infatti, beneficia di un nuovo sub-canale della lunghezza di 9,5 chilometri che collega il Mar Mediterraneo al nuovo corridoio del Canale di Suez. Il mega progetto garantisce un accesso diretto al porto egiziano alle navi di grande tonnellaggio, riducendo di molto i tempi di attesa per attraversare la via d'acqua artificiale realizzare dagli egiziani e accedere così al Mar Rosso e all'Oceano Indiano. «L'Egitto ha promesso e mantenuto la promessa di realizzare i progetti di sviluppo nuovo corridoio del Canale di Suez e l'espansione di Porto Said» ha detto il capo del governo egiziano, aggiungendo che allo studio vi sono numerosi altri progetti per realizzare «centri industriali e centri logistici per attirare investimenti da tutto il mondo».

Prima dell'espansione del porto, le navi mercantili dovevano attendere anche più di 10 ore in mare aperto per poter accedere al canale. Le autorità egiziane hanno inaugurato la scorsa estate il raddoppio del Canale di Suez, **un progetto su cui il governo del Cairo punta molto per rimpinguare le sue casse svuotate dalla crisi degli ultimi anni.** Secondo gli egiziani, il canale attualmente gestisce 22 mila teu (twenty-foot equivalent unit, la misura standard di volume nel trasporto dei container), quasi il doppio rispetto alla capacità di Panama, pari a 14.500 teu.

I ricavi del canale di Suez, sempre secondo le autorità egiziane, nel corso dell'ultimo anno sono stati di 40 miliardi di dollari, nonostante la recessione del commercio mondiale negli ultimi mesi. Il governo, da parte sua, aveva annunciato la scorsa estate che gli introiti del nuovo canale sarebbe dovuti arrivare a 100 miliardi di dollari. Banca Intesa Sanpaolo ha stimato un possibile risparmio medio del 4 per cento del totale dei costi operativi per ciascun vettore (a seconda delle rotte e delle distanze) utilizzando il passaggio dal nuovo Suez e un possibil**e risparmio unitario di 10.500 euro per ciascuna singola nave/tratta** che passa dalla nuova via d'acqua, valore che sale a 24.009 euro per le navi portacontainer.