Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 27/5/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

- **Newsletter Assoporti-SRM** (Ferpress)
- **Riforma dei porti** (Ferpress, The Medi Telegraph)

Dai Porti:

Trieste:

"...Nasce l'agenzia per il lavoro porto Trieste..."

(The Medi Telegraph, L'Avvisatore Marittimo)

Venezia:

"...La battaglia per il controllo del porto di Venezia..."

(Corriere della Sera)

Genova:

"...Genova verso il record storico delle crociere..." (Il Secolo XIX)

"...Circolo Autorità Portuale e Società del Porto di Genova..."
(L'Informatore Navale)

La Spezia:

"...La Spezia: cercasi... Presidente A.P. coraggioso..."

(L'Informatore Navale, Ferpress, The Medi Telegraph, Ansa)

Livorno:

"...Le nomine: la versione di Provincili..." (Il Messaggero Marittimo)

Ancona:

"...Quattro mesi in positivo..." (L'Avvisatore Marittimo)

Taranto:

"...E' stato aggiudicato provvisoriamente l'appalto per la realizzazione degli edifici nel porto..." (Ferpress)

Gioia Tauro:

"...Il Comitato Portuale ha approvato la modifica al Piano operativo triennale 2016-2018..." (Ferpress, Ansa)

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data 27/5/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Messina:

"...Milazzo, il Consiglio Comunale: l'amministrazione pensi alla piana..." (TempoStretto)

Notizie da altri porti

Notizie da porti stranieri

Focus:

- **Pesa contenitori** (La Nazione)

ASSOPORTI e SRM pubblicano nuova Newsletter Mediterranean Ports

(FERPRESS) - Roma, 26 MAG - E' uscito ieri il nuovo numero di "Porti e Mediterraneo", la newsletter semestrale frutto della sinergia tra ASSOPORTI (Associazione Porti Italiani) e SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo).

SRM e Assoporti hanno cercato di dare una panoramica di alcuni parametri economici più strettamente collegati allo sviluppo del trasporto marittimo nell'area del Mediterraneo, con l'obiettivo di seguirne l'osservazione nel tempo.

Lo scopo è mettere in risalto dati, statistiche, analisi sulla competitività del sistema portuale nel Mediterraneo, mare in cui circola il 19-20 per cento circa del traffico mondiale e dove, sono in corso piani di potenziamento di molte infrastrutture portuali e logistiche.

L'Italia sta attraversando un momento importante per la sua economia portuale, con una riforma in corso che apporterà importanti novità sulla governance e sugli assetti organizzativi portuali, con previsioni di realizzazione di importanti investimenti.

Rimane aperta la competizione portuale e marittima nel Mediterraneo, il fenomeno delle Megaship pare non fermarsi almeno per ora; l'apertura del nuovo Canale di Suez e la prossima inaugurazione del Canale

di Panama il 26 giugno paiono essere le nuove sfide che i porti del Mediterraneo debbono prepararsi ad affrontare appieno i nuovi flussi commerciali che ne deriveranno.

La newsletter, in definitiva, vuole offrire agli operatori uno spaccato sul Mediterraneo e su quello che vuol dire la portualità che in esso si sviluppa. Con l'Italia in prima fila che deve puntare in modo deciso e forte sullo sviluppo dei suoi scali e del sistema logistico connesso.

Le analisi e i dati sono arricchiti da interviste realizzate con protagonisti della portualità di livello internazionale. In questo numero:

- Eamonn O'Reilly, Direttore Generale del Porto di Dublino;
- Santiago Garcia-Milà, Vice Presidente del Porto di Barcellona.

Il testo integrale della Newsletter con tutte le statistiche e le analisi è disponibile su:
www.srm-maritimeconomy.com
www.assoporti.it

Porti: Rossi (Gruppo Misto - Liguria Civica), entro fine estate nuovi Presidenti e nuova normativa

(FERPRESS) - Roma, 26 MAG - "Oggi pomeriggio nella Commissione ottava del Senato è stato incardinato l'Atto Governativo di riorganizzazione del sistema portuale e c'è la volontà di procedere celermente." Questa la dichiarazione - secondo quanto si apprende da una nota - del Maurizio Rossi (Liguria Civica) sul tema della riorganizzazione dei porti.

"Sarà analizzato oltre al testo del Governo, anche il prezioso Parere del Consiglio di Stato che chiede di rivedere diversi punti molto importanti dell'Atto. Credo che si risolverà tutto entro fine estate, comprese le nomine dei Presidenti con il nuovo iter che non prevede più le terne, metodo della prima repubblica che finalmente va in cantina, così come i Comitati portuali veri centri di conflitti di interessi che hanno condizionato i porti italiani in questi anni."

"Si saprà finalmente - continua il Senatore ligure - quale iter si dovrà seguire per l'affidamento delle banchine, dalle gare con procedure europee ai casi di eventuali proroghe, le durate, gli investimenti con opportune garanzie e cronoprogramma dei lavori, impegni occupazionali. Finalmente un sistema serio che non lasci discrezionalità alle Autorità Portuali per le assegnazioni."

"Sinceramente - conclude Rossi - non comprendo le pressioni mediatiche di questi giorni nelle quali, è evidente, si difendono interessi specifici che alla luce dei pareri del Cds non potrebbero in alcun modo essere soddisfatti in quanto proprio in contrasto con il Parere, serio e totalmente condivisibile del Consiglio di Stato."

Spezia, gli operatori "silurano" Messineo

Genova - Gli operatori: «Non vogliamo tecnici paracadutati». Tutti i nomi tra sicuri, in bilico e senza speranza.

Genova - L'identikit è stato disegnato ed è così preciso che è facile trovare subito il colpevole. La Spezia Port Service - l'associazione che riunisce spedizionieri e agenti marittimi del porto ligure - lancia un siluro sulla candidatura di **Francesco Messineo** a presidente della futura Authority di sistema che comprenderà anche lo scalo di Cararra. Gli operatori chiedono «Un presidente che sia espressione dello "spirito-La Spezia"», sottolineando che «Difficilmente anche un tecnico e (ancora meno un burocrate o un politico a caccia di poltrone) che fosse "paracadutato" su La Spezia, potrebbe prendere in mano questa macchina complessa». L'indicazione è chiara: serve una figura locale - non un foresto - e Messineo (nome che il *Secolo XIX/The Meditelegraph*aveva anticipato giorni fa) non va bene. Spezia peraltro rischia di rimanere orfana di Forcieri a cui chiedono in molti di fare il sindaco, ma la partita è aperta.

E non è l'unica perchè un po' ovunque si naviga a vista, anche se le prime certezze in attesa del via libera alla riforma che il ministero continua a garantire entro l'estate, cominciano ad arrivare. Soprattutto in Adriatico: Trieste sarà certamente guidata di Zeno D'Agostino, Ancona dovrebbe rimanere sotto **Rodolfo Giampieri**(nominato presidente da Lupi) e a Ravenna dovrebbe toccare**Claudio Casadio**, democratico, ex presidente della provincia. Pochi punti fermi, poi tanta incertezza. A Venezia il dopo-Costa potrebbe andare ad un nuovo nome che nelle ultime ore viene sussurrato da diversi operatori della provincia e confermato anche da fonti parlamentari: Antonio Cancian, numero uno di Rete Autostrade Mediterranee, ex europarlamentare prima del Pdl e poi per Ncd.

A Civitavecchia invece riprendono quota le azioni di Pasqualino Monti, l'attuale presidente che sarebbe così uno dei pochi confermati. Sul porto che nascerà dall'unione tra Messina e Gioia Tauro invece, sembra saltato l'accordo sul parlamentare di Ncd **Vincenzo Garofalo**. Il partito di Alfano sembra essere stato il più veloce a muoversi: a Bari l'ipotesi della successione a Mariani passa, almeno per ora, per la segreteria politica di Udc e Nuovo Centrodestra. «Altro che 13 a 2 - fanno notare a Roma, alludendo allo schema di spartizione tra Pd e Forza Italia - così il partito di Alfano si prende tutto». Ecco perchè al ministero rimangono fermi sul rinnovamento in massa anche per l'urgenza dei problemi da risolvere. A Taranto ad esempio, c'è chi chiede che Delrio invii Luigi Merlo a mettere a posto la situazione.

L'ex presidente del porto genovese dovrebbe però approdare molto più probabilmente, al famigerato tavolo di coordinamento dei porti presso il ministero. L'Authority guidata da Prete è alle prese con la gara del Molo Polisettoriale che procede con il massimo della circospezione nella valutazione delle due sole offerte. Genova e Napoli invece rimangono i nodi più difficili da sciogliere. Su questi due porti conta sì il nome del prossimo presidente (**Biasotti** per lo scalo ligure e **Annunziata**per Napoli anche se in calo), ma soprattutto servono tempi celeri. Luglio si sta avvicinando.

Portuali a Trieste, nasce l'Agenzia

Genova - Sarà partecipata dall'Authority per il primo anno. L'organico dell'articolo 17 raddoppierà per rispondere ai picchi di lavoro.

Genova - **Il porto di Trieste si attrezza per accogliere le megaportacontainer anche dal punto di vista dell'organizzazione del lavoro. Per affrontare meglio i picchi di attività l'Autorità portuale guidata da Zeno D'Agostino ha costituito Alpt, l'agenzia per il lavoro portuale del porto di Trieste.** Sostituirà l'attuale articolo 17, ossia la società Minerva, con una struttura societaria e un organico più forti. «La scelta che abbiamo compiuto - spiega D'Agostino - darà certezza e stabilità a tanti lavoratori e aiuterà il porto ad affrontare le sfide del gigantismo navale e della produttività. Voglio sottolineare la grande unità delle imprese attorno a questo progetto». Alpt avrà sedici soci privati che per statuto avranno quote paritarie, per garantire la neutralità dell'agenzia. Il capitale sociale è di 150 mila euro. Per il primo anno, in via provvisoria, l'Autorità portuale sarà titolare del 51 per cento delle quote, poi uscirà dall'azionariato.

L'organico sarà di 111 unità, contro le 59 di Minerva. A questi ultimi si aggiungeranno i dipendenti della fallita Coop Primavera. **L'Autorità portuale manterrà una funzione di controllo come presidente del Comitato dei garanti.** In questo primo anno sperimentale, presidente di Alpt sarà il segretario generale dell'Authority, Mario Sommariva. Trascorso questo periodo, finalizzato alla stabilizzazione del mercato del lavoro in ambito portuale, l'Authority dovrà cedere la propria partecipazione. «Abbiamo chiesto al ministero - spiega Sommariva - un'autorizzazione in via sperimentale per dodici mesi. Il numero dei dipendenti dovrà essere verificato alla luce delle effettive esigenze di impiego dello scalo. Il ministero non ha fatto sconti, ha chiesto che l'organico sia reversibile, sulla base del criterio che l'80 per cento siano giornate lavorate e il 20 per cento mancato avviamento».

Trieste è il porto del mare Adriatico che può accogliere le navi più grandi. Oggi arrivano tre servizi oceanici alla settimana, con navi fra 9.000 e 14.000 teu di capacità. «Quando si movimentano più di duemila teu nell'arco di 24-30 ore le esigenze di picco si sentono», dice Sommariva, a spiegare perché l'Autorità portuale ha sentito l'urgenza di creare l'agenzia. Questo modello di pool di manodopera è previsto dall'articolo 17 delle legge 84, comma 5. La maggior parte dei pool nei porti italiani sono soggetti privati che hanno vinto la gara per il servizio, secondo il comma 2 dell'articolo 17. **Di agenzie promosse da Autorità portuali in base al comma 5, oltre a Trieste, ci sono soltanto quelle di Livorno e di Piombino.** Nonostante alcune analogie, come la presenza nell'agenzia dei terminalisti, il sistema italiano è differente rispetto a quello spagnolo che è stato bocciato dall'Unione europea. «In Italia non c'è l'obbligo di partecipare e di utilizzare la manodopera dell'agenzia, come in Spagna». Questo è il punto critico messo sotto accusa dalla Commissione di Bruxelles. Il modello per Sommariva è piuttosto quello dell'Europa settentrionale. «Bisognerebbe fare un regolamento per le agenzie.

Dovrebbero essere enti pubblici a cui possano partecipare le Autorità portuali, mentre oggi possono soltanto promuoverle. E' giusto, come proposto dalle compagnie portuali di Genova, Savona e Ravenna, riconoscere che questo è un servizio di interesse generale. Non intendo dire che si deve arrivare all'autogestione. Il modello è piuttosto il sistema adottato ad Anversa, sui cui potrebbe lavorare il legislatore». Fra le proposte delle compagnie liguri, presentate nell'autunno del 2015, c'è anche quella di consentire l'utilizzo di macchine proprie, includendole nel servizio offerto assieme alla manodopera. **«A Trieste il problema non si è posto, avevamo problemi molto più basilari da risolvere.** Ma certamente a livello nazionale si dovrebbe riconoscere che la compagnia può offrire anche i propri macchinari, purché questo non si configuri come appalto». Durante la fase sperimentale il consiglio d'amministrazione di Alpt sarà formato da Mario Sommariva (presidente), dai dirigenti dell'Authority Fabio Crosilla e Federico Decli e dai rappresentanti dei privati Marco Furlan e Massimo Zucchi.

Portuali a Trieste, nasce l'Agenzia

L'organico dell'articolo 17 raddoppierà per rispondere ai picchi di lavoro

Il porto di Trieste si attrezza per accogliere le megaportacontainer anche dal punto di vista dell'organizzazione del lavoro. Per affrontare meglio i picchi di attività l'Autorità portuale guidata da Zeno D'Agostino ha costituito Alpt, l'agenzia per il lavoro portuale del porto di Trieste. Sostituirà l'attuale articolo 17, ossia la società Minerva, con una struttura societaria e un organico più forti. «La scelta che abbiamo compiuto - spiega D'Agostino - darà certezza e stabilità a tanti lavoratori e aiuterà il porto ad affrontare le sfide del gigantismo navale e della produttività. Voglio sottolineare la grande unità delle imprese attorno a questo progetto».

Alpt avrà sedici soci privati che per statuto avranno quote paritarie, per garantire la neutralità dell'agenzia. Il capitale sociale è di 150 mila euro. Per il primo anno, in via provvisoria, [redacted] sarà titolare del 51 per cento delle quote, poi uscirà dall'azionariato. L'organico sarà di 111 unità, contro le 59 di Minerva. A questi ultimi si aggiungeranno i dipendenti della fallita Coop Primavera [redacted] manterrà una funzione di controllo come presidente del Comitato dei garanti. In questo primo anno sperimentale, presidente di Alpt sarà il segretario generale dell' [redacted] Mario Sommariva. Trascorso questo periodo, finalizzato alla stabilizzazione del mercato del lavoro in ambito portuale [redacted] dovrà cedere la propria partecipazione. «Abbiamo chiesto al ministero - spiega Sommariva - un'autorizzazione in via sperimentale per dodici mesi. Il numero dei dipendenti dovrà essere verificato alla luce delle effettive esigenze di impiego dello scalo. Il ministero non ha fatto sconti, ha chiesto che l'organico sia reversibile, sulla base del criterio che l'80 per cento siano giornate lavorate e il 20 per cento mancato avviamento».

Trieste è il porto del mare Adriatico che può accogliere le navi più grandi. Oggi arrivano tre servizi oceanici alla settimana, con navi fra 9 000 e 14 000 teu di capacità. «Quando si movimentano più di duemila teu nell'arco di 24-30 ore le esigenze di picco si sentono», dice Sommariva, a spiegare perché [redacted] ha sentito l'urgenza di creare l'agenzia. Questo modello di pool di manodopera è previsto dall'articolo 17 della legge 84, comma 5. La maggior parte dei pool nei porti italiani sono soggetti privati che hanno vinto la gara per il servizio, secondo il comma 2 dell'articolo 17. Di agenzie promosse da Autorità portuali in base al comma 5, oltre a Trieste, ci sono soltanto quelle di Livorno e di Piombino. Nonostante alcune analogie, come la presenza nell'agenzia dei terminalisti, il sistema italiano è differente rispetto a quello spagnolo che è stato bocciato dall'Unione europea. «In Italia non c'è l'obbligo di partecipare e di utilizzare la manodopera dell'agenzia, come in Spagna». Questo è il punto critico messo sotto accusa dalla Commissione di Bruxelles. Il modello per Sommariva è piuttosto quello dell'Europa settentrionale. «Bisognerebbe fare un regolamento per le agenzie. Dovrebbero essere enti pubblici a cui possano partecipare le Autorità portuali, mentre oggi possono soltanto promuoverle. È giusto, come proposto dalle compagnie portuali di Genova, Savona e Ravenna, riconoscere che questo è un servizio di interesse generale. Non intendo dire che si deve arrivare all'autogestione. Il modello è piuttosto il sistema adottato ad Anversa, sui cui potrebbe lavorare il legislatore».

Fra le proposte delle compagnie liguri, presentate nell'autunno del 2015, c'è anche quella di consentire l'utilizzo di macchine proprie, includendole nel servizio offerto assieme alla manodopera. «A Trieste il problema non si è posto, avevamo problemi molto più basilari da risolvere. Ma certamente a livello nazionale si dovrebbe riconoscere che la compagnia può offrire anche i propri macchinari, purché questo non si configuri come appalto». Durante la fase sperimentale il consiglio d'amministrazione di Alpt sarà formato da Mario Sommariva (presidente), dai dirigenti dell' [redacted] Fabio Crosilla e Federico Dechi e dai rappresentanti dei privati Marco Furlane Massimo Zucchi.

Alberto Ghiara

IN CIFRE

+36% Le risorse 2016 Il bilancio dei Beni culturali, che si era dimezzato dal 2000 al 2013, ha registrato negli ultimi due anni un' inversione di tendenza. «È stata recuperata la consapevolezza che il patrimonio è una carta formidabile per la competitività» ha detto il ministro 1 miliardo L' ultimo stanziamento Cipe Le risorse stanziate con delibera Cipe per 33 grandi interventi. Tra questi 40 milioni ciascuno andranno al progetto Grande Brera, agli Uffizi, alla Reggia di Caserta e a Pompei , 30 al museo di Capodimonte, 50 al porto di Trieste 62 milioni Il valore delle sponsorizzazioni Grazie all' art bonus a gennaio scorso oltre 2mila, tra privati cittadini e imprese, avevano messo a disposizione complessivamente 62 milioni di euro, con i quali sono stati finanziati 500 interventi di manutenzione o restauro.

Corriere della Sera

La battaglia per il controllo del porto di Venezia L' ipotesi di Msc e Costa Crociere

Ci sarebbe un pre-accordo. Che comporterebbe la privatizzazione del porto di Venezia, con la cessione di una quota del 48% del capitale di APVS, la società creata due anni fa tra l' autorità portuale di Venezia e Veneto Sviluppo, la finanziaria controllata dalla regione Veneto. A rilevarla Venezia Investimenti, che raggruppa i principali operatori del settore crociere tra cui Msc, Costa Crociere e Royal Caribbean. Lo schema di accordo prevede un' opzione put esercitabile dopo due anni da Venezia Investimenti per andare in controllo.

Potrebbe sembrare una nemesi. Il porto di Venezia, compreso il suo terminal passeggeri, è considerato una gallina dalle uova d' oro visto l' enorme transito dei turisti. Consegnarlo alle compagnie di crociera, finite nell' occhio del ciclone per il passaggio delle grandi navi davanti a piazza San Marco, sorprende.

Ma la questione è più complessa. L' autorità portuale, presieduta da Paolo Costa, rimarrà con un simbolico 1%. Il presidente di Veneto Sviluppo, Nicola Tussardi, ha sostenuto la tesi secondo la quale la finanziaria regionale cederebbe il 48% per fare cassa (17,5 milioni) ma restando in controllo.

Peccato che i piccoli operatori sarebbero molto freddi. Compreso il socio di minoranza Finpax e la cooperativa Portabagagli. Uno studio di Ambrosetti ipotizza una posizione dominante delle compagnie che potrebbe far scendere il giro d' affari.

GENOVA, +30% NEL 2016

Crociere, è record di passeggeri: «Oltre un milione»

GALLOTTI >> 14

PARLA IL NUMERO UNO DI STAZIONI MARITTIME

Genova verso il record storico delle crociere

Superata quota un milione di passeggeri Monzani: «Per il Comune non siamo strategici»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. «Stiamo andando verso il record storico di passeggeri: quest'anno supereremo il milione».

Edoardo Monzani, numero uno di Stazioni Marittime di Genova, rimane contento giusto il tempo di snocciolare i dati positivi di previsione di quest'anno, quando il porto supererà la barriera del milione di passeggeri, con un aumento del 30% rispetto al 2015. Basta però chiedergli come reagisce la città a questi numeri, e cambia umore: «È significativo che il Comune di Genova non sia riuscito a valorizzare la propria partecipazione (pari al 5%, ndr) in Stazioni Marittime - spiega Monzani - La mettono sul mercato senza capire che restando nella società potrebbero condizionare lo sviluppo marittimo e avere voce in capitolo in una società che viaggia a gonfie vele». Il Comune vuole che la quota venga ricomprata dalla stessa Stazioni Marittime; la battaglia si è spostata al Tar che però aveva ributtato la palla alla giustizia ordinaria e ora si attende una nuova battaglia in sede civile. Nemmeno con [redacted] il rapporto è così idilliaco: «Attendiamo il nuovo assetto [redacted] sia con un nuovo presidente che un segretario generale in grado di far funzionare l'ente». Il merito dei numeri delle crociere sono di Msc: «Il gruppo di Aponte garantisce 200 toccate, siamo l'hub della compagnia». Msc è l'azionista di maggioranza della società «e però non è tutto scontato: ci chiedono servizi e prestazioni che dobbiamo garantirgli. E su questo fronte un grosso aiuto è arrivato da Capitaneria, Dogane e forze dell'ordine».

Bene anche i traghetti che segneranno «un 10% di crescita nel 2016, anche se i numeri pre-crisi ormai ce li

scordiamo». Gli oltre due milioni di passeggeri, non possono competere con i tre milioni degli anni scorsi, ma il clima come conferma Monzani, «è positivo».

Gli investimenti previsti nel 2016 sono elevati. «Per la manutenzione abbiamo come al solito programmato due milioni di investimenti, ma quest'anno dovremmo anche intervenire sull'adeguamento antincendio dei terminal e abbiamo previsto un costo di 1 milione di euro».

E poi Genova dovrà prepararsi all'arrivo delle nuove mega navi di Msc che necessitano di infrastrutture adeguate.

www.themeditelegraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

La Stazione Marittima di Genova BALOSTRO

PORTO SENZA GUIDA

«Aspettiamo che i nuovi vertici facciano funzionare

Circolo Autorita' Portuale e Società del Porto di Genova: 70 ANNI MA NON LI DIMOSTRA

Genova, 27 maggio 2016 - Nato nell'immediato dopoguerra, il Circolo C.A.P. dei lavoratori portuali in via Albetazzi (Circolo Autorità Portuale e Società del Porto di Genova) è un insieme di attività che, unendo generazioni e culture, lo rendono un'agorà portuale e cittadina. Con oltre 4000 iscritti, di cui 1600 soci lavoratori attivi, 1700 soci pensionati e il restante cittadini, il Circolo festeggia quest'anno i suoi primi 70 anni, vivendo attivamente il presente e guardando al domani con il valore della memoria. Nel calendario delle celebrazioni, pochi giorni fa si è svolto il convegno nel cui titolo, "Riflessioni sulla riforma portuale", spicca un lemma importante e spesso dimenticato, riflessioni, che richiama il pensiero critico e la sua responsabilità. Nella ampia sala conferenze con un pubblico attento di soci, che conosce meglio delle proprie tasche il porto e la sua imprevedibile quotidianità, i lavori si sono aperti con il benvenuto del Presidente, **Danilo Oliva**, che ha sottolineato l'intreccio profondo della vita del circolo con quella del porto, rintracciabile nell'evoluzione da realtà strettamente aziendale e fortemente corporativa a realtà intra-aziendale, che ha scelto politicamente di essere aperta al quartiere ed alla città.

"Siamo il circolo del porto, dei lavoratori e dei pensionati di Autorità portuale e terminal, e stiamo recuperando molto sul terreno culturale. Abbiamo dato il tema "Riflessioni" perchè abbiamo bisogno di capire. Per quello che abbiamo visto e sentito finora, in questa riforma si è parlato poco del lavoro e vorremmo essere smentiti. Il lavoro, se viene, viene sempre dopo; invece per noi viene prima".

Ed ad aprire le riflessioni, dando un organico filo conduttore al parterre, l'intervento di **Mario Sommariva**, Segretario generale del porto di Trieste. Egli ha evidenziato in primo luogo la caratteristica di decreto delegato della riforma delle AP, che la circoscrive molto distintamente a numero degli enti, governance interna e semplificazione amministrativa, allo scopo di fare i conti con il dimensionamento dei porti italiani, il localismo, l'integrazione fra aree portuali e retroportuali ed il coordinamento fra piani e opere infrastrutturali. Il punto qualificante per Sommariva è che la riforma delegata si colloca all'interno del PSNPL e del DEF Infrastrutture, che rivede in modo molto netto la politica scellerata della legge Obiettivo, recependo l'ottimizzazione e integrazione infrastrutturale, la manutenzione, la ricaduta sui centri urbani, lo scenario internazionale. A tal proposito, ha ricordato che l'economia mondiale è in rallentamento e con essa i traffici portuali. Negli ultimi 25 anni la stazza media di tutte le tipologie di navi è quadruplicata, determinando sovra capacità di stiva permanente. Tutto il naviglio consegnato nel 2015 (1,5 mln di tonnellaggio), è stato compensato con un pari ammontare di navi di età 10-12 anni, messe in disarmo o demolite. Inoltre, si assiste al riassetto delle alleanze nel mercato delle portacontainer; mentre

la geopolitica influenza sempre più i traffici, non solo commerciali ma, per la sicurezza, anche crocieristici. L'allargamento di Suez, per il quale si è rischiata una destabilizzazione politica permanente dell'Egitto, non ha portato maggior traffico, anzi esso si è ridotto. Infatti, il bunker a buon mercato permette di aumentare la velocità di traversata delle navi, che così possono doppiare il Capo di Buona Speranza risparmiando il costo della fee di attraversamento del canale.

La riforma fornisce qualche risposta di tenuta a tutto questo, con una gestazione che dovrebbe concludersi entro la scadenza della delega in agosto.

Accanto alle positività (definizione di enti pubblici non economici ad ordinamento speciale delle APdS e accorpamenti; Tavolo di coordinamento nazionale; sportelli e uffici territoriali rispondenti alla necessità dei porti di articolazioni territoriali che non hanno niente a che vedere con quelle decisionali), ha poi sollevato alcune criticità, tra cui lo stralcio della possibilità delle APdS di partecipare a società di intermodalità; l'applicazione secca delle norme sull'impiego pubblico alle APdS, che invece hanno bisogno di rapida capacità organizzativa; l'assenza sul come integrare porti e aree retroportuali; la non chiarezza su come si garantisce il riparto delle risorse tra i porti accorpati. Sommariva ha anche rilevato un'attenzione alla privatizzazione dei servizi di interesse generale, in cui non è detto che il privato possa funzionare, e in ultimo lo squilibrio del Comitato di gestione, perché il Tavolo di partenariato deve poter contare.

In chiusura Sommariva ha sottolineato l'importanza di un regolamento delle concessioni atteso da anni, massacrato dal Consiglio di Stato, che lo ha sovrapposto ingiustificatamente al nuovo Codice degli appalti. È poi passato alla necessità di rivedere l'incameramento previsto dal Codice della Navigazione e di prevedere la tutela degli investimenti privati nelle infrastrutture.

Infine, ha evidenziato la necessità di politiche per e del lavoro portuale, alla luce anche del gigantismo che rilancia il lavoro flessibile, espletato dagli Art 17, indicando l'APdS il soggetto centrale per politiche attive di stimolo e di processo di riqualificazione e formazione. Ha espresso l'importanza di riformare il 15 bis dell'Art 17 della L 84/94 che ha messo insieme gli articoli 17 e 16 e di emanare un atto di indirizzo per la regolazione del lavoro temporaneo che revisioni quello di Matteoli, che ormai conta più della legge. Occorre anche un regolamento per l'agenzia del lavoro temporaneo, intesa come strumento/emanazione del pubblico e non una società. Ha poi evidenziato il bisogno dei porti di intervenire sulla previdenza di sistema perché il lavoro portuale è usurante e necessita di prepensionamento.

Sergio Bologna ha preso la parola interrogandosi sull'esistenza o meno di unastrategia per cui fare una riforma e di una politica industriale. Per lo studioso l'unica strategia per il porto di Genova è allargare il proprio mercato oltralpe. Ma ha anche evidenziato alcuni elementi di scenario cruciali, che la riforma non sembra considerare. Occorrono 3 anni ad una società intermodale per raggiungere il break even, aprendo un problema di sostegno, e quando si va fuori dal territorio nazionale spesso gli inland terminal esteri ostacolano il traffico gestito da un altro paese. I porti nordeuropei aprono terminal all'estero per realizzare l'intermodalità.

La situazione italiana è caratterizzata da porti nord europei costosi e congestionati; da un forte rallentamento degli elementi di degrado nella logistica terrestre grazie all'azione dei comitati di base; dall'apertura del tunnel ferroviario del San Gottardo. Innanzitutto serve un progetto industriale, perché le infrastrutture non sono un valore di per sé, ma solo se servono a qualche cosa e meno che mai sono una misura anticiclica. Per Sergio Bologna, la Torino-Lione è inutile, risultato della Legge obiettivo di Lunardi che ha visto completare appena l'8,4% di tutto quello che ha consentito di avviare, grazie alla previsione di finanziamento a tranche.

A seguire, un interessante intervento a carattere giuridico di **Sergio Maria Carbone,** che ha aperto evidenziando il cambio di orientamento economicomondiale ed europeo, che ha battagliato il sistema delle Conference, che nasceva sulla base della libera concorrenza regolata in modo trasparente, lasciando spazio alle attuali opache e imprevedibili Alliance. Esiste un conflitto nei trasporti tra mercato regolato e mercato libero senza regole o direzione. In Italia la L. 84/94 rispecchia una concezione del terminalista come soggetto neutro di fronte al traffico, ma intanto sono cambiati gli impegni finanziari di investimento, le linee e le modalità di trasporto. Oggi gli operatori e i lavoratori chiedono chiarezza degli obiettivi e delle modalità per raggiungerli e non va dimenticato che la riforma attuale si basa sulla L. 84/94 rimasta incompiuta. Vi è un elemento ineludibile: favorire una partecipazione degli utenti alla governance; saranno poi gli enti pubblici a decidere, ma non possono essere svincolati dagli operatori privati, che non sono solo condizionamento ma anche stimolo.

Nel futuro prossimo gli investimenti diventeranno sempre più cruciali, ma va in direzione opposta la rigidità degli investimenti sin dall'inizio concessione, e non a medio o a fine concessione, introdotta dalle osservazioni del Consiglio di Stato. Il concessionario già in atto deve essere privilegiato, ma con verifiche con parità di condizione di mercato.

Secondo il giurista il lavoro è il grande assente della riforma. Le indicazioni di Confindustria e il pool di manodopera debbono essere verificate. Infine, rileva l'esistenza di una superfetazione normativa in ambito portuale senza alcuna logica.

Il Segretario generale della AP di Genova **Alessandro Carena** ha espresso estrema perplessità.

Non gli sembra che questa riforma sia utile o particolarmente migliorativa della L. 84/94. Propende per la trasformazione dei porti in SpA pubbliche e condivide l'istituzione delle macroregioni Alto tirrenica e Alto adriatica.

Prendendo la parola, il presidente di Assiterminal, **Marco Conforti,** ha subito messo in luce una posizione dubitativa sugli accorpamenti e sulla pianificazione centrale.

I terminalisti rappresentati da Assiterminal sono contrari al parternariato pubblico-privato ed alla espulsione dei comitati portuali con qualcosa che non si conosce. "Il fatto che gli investitori siano espulsi crea problemi agli stessi investitori" ha sintetizzato Conforti. Riguardo agli accorpamenti, poiché il mercato è sovranazionale, se va in questo senso, approvano il processo di dimensione amministrativa infra-regionale.

Sulla pianificazione si è interrogato sul come si fa ad investire se non vengono dichiarate a livello nazionale le priorità o dunque come si spenderanno i soldi, mentre sulla sburocratizzazione, ha sottolineato come, unico caso in Europa, ai terminalisti restino 5 livelli di regolazione: Ap/APdS, MIT, Tavolo coordinamento nazionale, Antitrust e Authority Trasporti. Ha concluso con un breve passaggio sul lavoro, in cui si è dichiarato contrario sia ad ulteriori vincoli per l'utilizzo dell'Art.16 che all'adozione di un modello del lavoro più rigido e costoso.

I tre sindacati, **Filt,Fit, Uilt** rappresentati dal Segretario della Camera del Lavoro di Genova **Ivano Bosco,** hanno espresso apprezzamento per l'avvio di una riforma portuale, date l'estrema burocrazia nei Comitati portuali e le regole organizzative diverse da porto a porto. Ha espresso sconcerto sulla tendenza a distinguere sempre meno tra porti e logistica, che potrebbe nascondere una strategia. La riforma in atto è minimalista e aspettano di vedere la seconda parte di essa. Resta la necessità che ai lavoratori delle APdS sia riconosciuto il CCNL porti ed al lavoro temporaneo sia riconosciuto l'interesse generale. Commentando la richiesta dei terminalisti di ulteriore flessibilità del lavoro, Bosco si è detto preoccupato

che a ciò possa corrispondere la diminuzione dei posti di lavoro nei terminal. Secondo i sindacati, gli alti investimenti dei privati in qualche modo vanno garantiti, perché significano garanzia di lavoro. Conclude infine richiamando la necessità di riconoscere il lavoro portuale usurante.

A seguire, ha preso la parola il console della Culmv **Antonio Benvenuti,** che ha aperto il suo intervento annunciando la decisione di entrare in stato di agitazione sonon avverrà la firma del contratto con i terminalisti, che riconosce la Culmv unica fornitrice di lavoro temporaneo. La Compagnia Unica Paride Batini condivide la creazione a Trieste dell'agenzia per il lavoro temporaneo, ma questa soluzione non va bene per Genova. E' necessario riconoscere il servizio di interesse generale del lavoro temporaneo dell'art 17, che nei porti italiani esiste a Savona, Genova e Ravenna.

La parola finale è stata affidata a **Luigi Merlo,** Consigliere del Ministro Delrio, che subito ha sottolineato come le iniziative del Governo per i porti siano un'occasione importante di cambiamento. Per Merlo è necessario chiudere la lunga stagione di deformazione applicativa della Legge 84/94, che ha reso insostenibili Autorità e Comitati portuali. Esprimendo giudizi molto positivi su quanto previsto dal Piano Nazionale e dalle modalità di pianificazione delle opere infrastrutturali, ha poi spiegato che i motivi che lo hanno allontanato dall'idea di trasformare le AP in SpA pubbliche sono dovuti all'intervento di alcuni provvedimenti che ne hanno cambiato le condizioni. Oggi una SpA portuale impedirebbe autonomia e flessibilità necessarie allo sviluppo dei traffici. Sulle concessioni Merlo ha rassicurato che si sta per scrivere la risposta al Consiglio di Stato; sulla questione lavoro portuale ha rimarcato che il Tavolo non è ancora partito per le proposte sindacali disgiunte. Si sta lavorando per raggiungere una quadra unitaria.

La Spezia: cercasi...presidente A.P. coraggioso

Di fronte a una accelerazione della riforma portuale e delle nomine, la Community portuale spezzina lancia una sua proposta di identikit per la eventuale successione al vertice della Autorità portuale di sistema

La Spezia, 26 maggio 2016 – Un Presidente che sia espressione dello spirito-La Spezia; che sia in grado di compattare istituzioni e operatori su un obiettivo comune, che conosca il porto e il settore, che sia autorevole ma al tempo stesso "coraggioso" a sufficienza per rilanciare il modello spezzino in una chiave di rapido sviluppo; un presidente che abbia anche la capacità e la conoscenza dei meccanismi amministrativi in modo da evitare lungaggini inutili e pretestuose e sappia distinguere la funzione pubblica di promozione e controllo da quella privata rappresentata dalle attività commerciali di impresa.

Nella prospettiva di una accelerazione della riforma portuale e quindi delle scelte di governance dei porti, e nel caso di un avvicendamento obbligato nei maggiori porti, è questo il sintesi l'identikit per il presidente della nuova Autorità portuale di sistema che la community portuale attraverso La Spezia Port Service lancia oggi con l'obiettivo preciso di scongiurare in anticipo, se ve ne fosse la volontà, derive lottizzatorie/politiche che "il porto, per le sue caratteristiche originali, per la sua storia di successo e per la sua capacità di cogliere in anticipo le trasformazioni dei mercati, non si può permettere".

Se si porrà in tempi tutti da valutare il problema di un avvicendamento al vertice dell'AP e quindi di una nomina per l'Autorità di sistema, la qualità della scelta e i criteri che a questa scelta presiederanno, diventano strategicamente determinanti per il futuro del porto.

Se l'integrazione di Marina di Carrara non sembra suscitare particolari preoccupazioni, i nodi che il nuovo presidente sarà chiamato a sciogliere a La Spezia sono molteplici e tutti determinanti. Il porto è chiamato a ridefinire la sua mission strategica nei container, ma anche a fissare le linee guida per il suo sviluppo in altri settori, come quello delle rinfuse, dei ferries/autostrade del mare, delle crociere e della nautica da diporto.

Il porto - sottolinea La Spezia Port service - dovrà compiere scelte precise e coraggiose per quanto attiene temi come le riparazioni navali, l'utilizzo coordinato con le altre istituzioni degli spazi retro-portuali (in primis Santo Stefano Magra), le connessioni e le alleanze logistiche-.

Il nuovo presidente dovrà quindi aver ben chiaro davanti agli occhi la situazione di un porto che è sulla linea del fronte della competizione internazionale e che ha sempre vinto le sue battaglie giocando in anticipo, non cavalcando bensì determinando il cambiamento.

Difficilmente anche un tecnico e (ancora meno un burocrate o un politico a caccia di poltrone) che fosse "paracadutato" su La Spezia, potrebbe prendere in mano questa macchina complessa. Macchina che richiede uno sforzo coeso di tutte le componenti del porto per la realizzazione di un numero limitato, ma essenziale di obiettivi e quindi la firma di un nuovo patto sul e per il porto.L'attuale stagnazione dei traffici dopo anni e anni di crescita (anche quando porti concorrenti erano in crisi) conferma che i tempi per una scelta sono stretti. Sappiamo che frutta o qualità delle decisioni spesso non si conciliano. Crediamo tuttavia che sia dovere preciso della Community mettersi a disposizione del ministro, del governo e della Regione Liguria, per una consultazione anche informale che sia utile per tutti, governo in primis, ad assumere decisioni di cui non pentirsi.

La Spezia Port service chiede un presidente coraggioso alla guida del Porto

(FERPRESS) - La Spezia, 26 MAG - Difronte a una accelerazione della riforma portuale e delle nomine, la Community portuale spezzina lancia una sua proposta di identikit per l'eventuale successione al vertice della Autorità portuale di sistema.

"Un Presidente - scrive in una nota La Spezia Port service - che sia espressione dello spirito-La Spezia; che sia in grado di compattare istituzioni e operatori su un obiettivo comune, che conosca il porto e il settore, che sia autorevole ma al tempo stesso "coraggioso" a sufficienza per rilanciare il modello spezzino in una chiave di rapido sviluppo; un presidente che abbia anche la capacità e la conoscenza dei meccanismi amministrativi in modo da evitare lungaggini inutili e pretestuose e sappia distinguere la funzione pubblica di promozione e controllo da quella privata rappresentata dalle attività commerciali di impresa.

Nella prospettiva di una accelerazione della riforma portuale e quindi delle scelte di governance dei porti, e nel caso di un avvicendamento obbligato nei maggiori porti, è questo il sintesi l'identikit per il presidente della nuova Autorità portuale di sistema che la community portuale attraverso La Spezia Port Service lancia oggi con l'obiettivo preciso di scongiurare in anticipo, se ve ne fosse la volontà, derive lottizzatorie/politiche che "il porto, per le sue caratteristiche originali, per la sua storia di successo e per la sua capacità di cogliere in anticipo le trasformazioni dei mercati, non si può permettere".

Se si porrà in tempi tutti da valutare il problema di un avvicendamento al vertice dell'AP e quindi di una nomina per l'Autorità di sistema, la qualità della scelta e i criteri che a questa scelta presiederanno, diventano strategicamente determinanti per il futuro del porto.

Se l'integrazione di Marina di Carrara non sembra suscitare particolari preoccupazioni, i nodi che il nuovo presidente sarà chiamato a sciogliere a La Spezia sono molteplici e tutti determinanti. Il porto è chiamato a ridefinire la sua mission strategica nei container, ma anche a fissare le linee guida per il suo sviluppo in altri settori, come quello delle rinfuse, dei ferries/autostrade del mare, delle crociere e della nautica da diporto".

"Il porto – sottolinea La Spezia Port service – dovrà compiere scelte precise e coraggiose per quanto attiene temi come le riparazioni navali, l'utilizzo coordinato con le altre istituzioni degli spazi retro-portuali (in primis Santo Stefano Magra), le connessioni e le alleanze logistiche-.

Il nuovo presidente dovrà quindi aver ben chiara davanti agli occhi la situazione di un porto che è sulla linea del fronte della competizione internazionale e che ha sempre vinto le sue battaglie giocando in

anticipo, non cavalcando bensì determinando il cambiamento.

Difficilmente anche un tecnico e (ancora meno un burocrate o un politico a caccia di poltrone) che fosse "paracadutato" su La Spezia, potrebbe prendere in mano questa macchina complessa. Macchina che richiede uno sforzo coeso di tutte le componenti del porto per la realizzazione di un numero limitato, ma essenziale di obiettivi e quindi la firma di un nuovo patto sul e per il porto.

L'attuale stagnazione dei traffici dopo anni e anni di crescita (anche quando porti concorrenti erano in crisi) conferma che i tempi per una scelta sono stretti. Sappiamo che fretta e qualità delle decisioni spesso non si conciliano. Crediamo tuttavia che sia dovere preciso della Community mettersi a disposizione del ministro, del governo e della Regione Liguria, per una consultazione anche informale che sia utile per tutti, governo in primis, ad assumere decisioni di cui non pentirsi".

Porti, da La Spezia l'identikit del presidente dell'Authority

La Spezia - Un'iniziativa, spiega in una nota la Community portuale spezzina, che ha per obietivo di «di scongiurare in anticipo derive lottizzatorie/politiche».

La Spezia - L'identikit del futuro presidente dell'autorità portuale di sistema, previsto dalla riforma, è stato delineato da La Spezia Port Service. Un'iniziativa, spiega in una nota la Community portuale spezzina, che ha per obietivo di «di scongiurare in anticipo derive lottizzatorie/politiche».

Il Presidente, secondo La SPezia Port Service, dovrebbe essere espressione dello spirito-La Spezia, essere in grado di compattare istituzioni e operatori su un obiettivo comune, conoscere il porto e il settore, essere autorevole ma al tempo stesso «coraggioso» a sufficienza per rilanciare il modello spezzino in una chiave di rapido sviluppo, avere anche la capacità e la conoscenza dei meccanismi amministrativi in modo da evitare lungaggini inutili e pretestuose e saper distinguere la funzione pubblica di promozione e controllo da quella privata rappresentata dalle attività commerciali di impresa. Difficilmente, sostiene la Commyunity portuale spezzina, anche un tecnico e (ancora meno un burocrate o un politico a caccia di poltrone) che fosse «paracadutato» su La Spezia, potrebbe prendere in mano questa macchina complessa che richiede uno sforzo coeso di tutte le componenti del porto.

Porti:da La Spezia l'identikit del presidente Ap di sistema

La Spezia Port Service,scongiurare derive lotizzatorie/politiche

(ANSA) - LA SPEZIA, 26 MAG - L'identikit del futuro presidente dell'autorità portuale di sistema, previsto dalla riforma, è stato delineato da La Spezia Port Service. Un'iniziativa, spiega in una nota la Community portuale spezzina, che ha per obietivo di "di scongiurare in anticipo derive lottizzatorie/politiche".

Il Presidente, secondo La SPezia Port Service, dovrebbe essere espressione dello spirito-La Spezia, essere in grado di compattare istituzioni e operatori su un obiettivo comune, conoscere il porto e il settore, essere autorevole ma al tempo stesso "coraggioso" a sufficienza per rilanciare il modello spezzino in una chiave di rapido sviluppo, avere anche la capacità e la conoscenza dei meccanismi amministrativi in modo da evitare lungaggini inutili e pretestuose e saper distinguere la funzione pubblica di promozione e controllo da quella privata rappresentata dalle attività commerciali di impresa.

Difficilmente, sostiene la Commyunity portuale spezzina, anche un tecnico e (ancora meno un burocrate o un politico a caccia di poltrone) che fosse "paracadutato" su La Spezia, potrebbe prendere in mano questa macchina complessa che richiede uno sforzo coeso di tutte le componenti del porto. (ANSA).

Il rinnovo di incarichi in [redacted] portuale

di Renato Raffi

LIVORNO - Qualcuno aveva gridato allo scandalo nell'apprendere che la Cipl (Compagnia impresa lavoratori portuali di Livorno suole ricevere dalla società Porto di Livorno 2000 la non risibile somma di 2500 ogni volta che ospita per poche ore una nave da crociera alla banchina Alto fondale, di cui è concessionaria. Chissà che cosa potrà pensare lo stesso "qualcuno" nell'apprendere che la Porto 2000 ha accettato di corrispondere alla società terminal Scotto - Giorgio Neri l'iperbolica somma di ben 12.500 (dodicimila cinquecento) per lo stesso servizio. Del resto Livorno, non soltanto in ambito portuale, ci ha abituato a non stu-

(continua a pagina 2)

Il rinnovo di incarichi

pirci, neppure se si tratta di tenere in perfetto non cale i dettati di una legge come la 84/94.
Ma, procediamo ad andare con ordine.

La stampa di questi giorni riporta a chiare note la notizia che il commissario per [redacted] di Livorno, [redacted] sta per procedere alla proroga per sei mesi del dottor Massimo Provinciali nell'incarico di segretario generale e ciò proprio mentre il commissario per l[redacted] genovese, ammiraglio Giovanni Pettorino, aderendo alla prescrizione di legge, anziché prorogare l'incarico al segretario uscente, ha nominato un facente funzioni opportunamente prelevato dalle risorse interne all'Ente.

Il fatto è che, l'articolo 10 della legge 84/94, senza lasciare spazio alcuno ad interpretazioni... localistiche, recita testualmente: *"Il segretario generale è assunto con contratto di diritto privato di durata quadriennale e può essere rinnovato una sola volta"*.

Pettorino, dunque, non avrebbe potuto agire diversamente senza porsi in una situazione di aperta violazione di legge, proprio da quella stessa legge che per Livorno sembrerebbe non esistere o, quanto meno, essere ignorata, se non disinvoltamente infranta.

Tornando all'affaire dei 12.500 euri chiesti ed ottenuti (per adesso soltanto sulla carta) da Scotto Neri per ciascuna della trentina di navi da crociera (per un totale di circa 375 mila) che la Porto 2000 ha programmato di far ormeggiare al lato Sud del molo Italia di cui l'impresa è titolare per concessione demaniale, merita considerare che l'atto concessorio prevede - fin quando non verrà ultimata la parte turistica del porto - una sostanziosa riduzione del canone, accordata dall'[redacted] proprio per compensare tale tipologia di "disagi", peraltro accettati solo in assenza di operatività della banchina.

E' da notare che, per l'anno in corso, [redacted] non pare avere emanato la consueta ordinanza sugli accessi e che quella relativa all'anno passato ha perduto la sua efficacia il 31 Dicembre 2015.

Ad oggi la Porto 2000, per non essere stritolata nella tenaglia del terminalista concessionario del lato Sud del molo Italia, sarebbe nell'affannosa ricerca di soluzioni alternative, ma l'unica via di uscita rimarrebbe l'Alto Fondale, in concessione alla Cilp che, al momento, costerebbe molto meno.

Già, al momento..., infatti, chi può dire che, in una situazione così delicata e così... liquida, le richieste della Cilp non tenderanno ad accorciare le distanze da quelle di Scotto?.

In tale guazzabuglio è difficile resistere alla voglia di porre al dottor Provinciali qualche domanda, come nostro solito, senza troppi giri di parole.

Perché, in presenza di una richiesta tanto paradossale (12.500, giova ripetere), il presidente della Porto 2000, che (ricordiamolo) è anche il segretario generale dell'[redacted] anziché limitarsi a manifestare per lettera un disappunto tutto di maniera a Confindustria e alla stessa [redacted] (praticamente a sé stesso), non ha comunicato alla società Scotto - Neri almeno l'intenzione di rimuovere dall'atto di concessione la clausola relativa allo sconto di canone demaniale accordato specificamente come indennizzo per l'ospitalità alle navi da crociera?

Un dato, a questo punto, sembra abbastanza evidente ed è che, in pratica, stando così le cose, a pagare la concessione dell'impresa Scotto - Neri o buona parte di essa sarà, di fatto, la Porto 2000 e, per essere più chiari, saremo tutti noi, almeno fino alla infinitamente differita alienazione della partecipata dell'[redacted] di cui abbiamo riferito diffusamente lo scorso venerdì 20 Maggio.

Stando, fra l'altro, a voci che circolano sempre meno sommessamente, [redacted] sarebbe intenzionata ad impiegare i proventi della vendita della Porto 2000 per acquisire la maggioranza relativa dell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci, sul cui futuro non proprio tutti sarebbero disposti a scommettere, a parte il governo della Regione Toscana che, nel tempo, ha generosamente profuso energie e pubbliche risorse nella discussa infrastruttura.

Visto che ci siamo, c'è un'altra domanda che vorremmo porre al segretario generale [redacted] nonché presidente della Porto 2000, questa volta nei panni dell'imprenditore che indossa come presidente di Alp, la società per il lavoro in porto nella quale, con un'interpretazione a dir poco estensiva della legge 84/94, l'[redacted] si è impegnata nel (discutibile) ruolo di impresa con un'acquisizione di quote pari al 49%.

Va ricordato che, all'atto del proprio impegno diretto in Alp, che la legge vieterebbe, [redacted] si giustificò sostenendo la necessità di risanare l'azienda per salvaguardare l'occupazione ed assicurò che, una volta riportato il bilancio *in bonis*, avrebbe proceduto alla immediata dismissione delle quote possedute.

Intento lodevolissimo, anche se il risanamento di aziende private non rientra fra i compiti e le funzioni di un[redacted] *super partes*.

Il fatto è, però, che da un po' di tempo il poliedrico e polivalente segretario pluripresidente va sostenendo che la società Alp si sarebbe rimessa del tutto in carreggiata e che il suo stato di crisi rappresenta ormai solo un brutto ricordo.

Ebbene, se ciò risponde a verità, quali sono le arcane motivazioni che trattengono l'[redacted] dal rientrare nell'ortodossia della legge alienando - come aveva assicurato - la propria (*contra legem*) partecipazione in Alp?

Ci sarebbe, infine, una domanda semplice semplice anche per il numero uno [redacted] livornese.

Sappiamo tutti quali e quanti siano i ritardi accumulati sulle tabelle di marcia verso le realizzazione della darsena o piattaforma Europa e, sebbene la così detta fase uno appaia ancora ben distante dal darsi ultimata, il commissario sostiene ottimisticamente che tutto sarebbe pronto per passare alla fase due, quella che riguarda il traffico dei ro-ro.

Ci piacerebbe davvero che le cose stessero così. Sarebbe pronto il commissario Gallanti a garantire le sue certezze in proposito con la propria parola d'onore?

Intendiamoci, poniamo certe domande con il cuore abbastanza alleggerito dal prevedere, per esperienza, che ben difficilmente riceveremo qualche risposta. E' un po' come si fa quando mandiamo degli accidenti sapendo bene che il Padre Eterno si guarda bene dall'ascoltare certe imprecazioni.

Le nomine in [redacted] la versione di Provinciali

LIVORNO - Il dottor Massimo Provinciali ha inviato una nota di risposta in relazione all'articolo da noi pubblicato nella edizione del 24 Maggio scorso riguardante le nomine in [redacted] ed altro.

Nello scusarci per non aver riferito immediatamente (per mere ragioni di tempo) le deduzioni ricevute e nel precisare che più che una cortesia - che gli avremmo comunque usato con piacere - si tratta di un dovere deontologico, riportiamo integralmente quanto trasmesso dal segretario generale [redacted] di Livorno.

«Gentile dott. Roffi, non è assolutamente mia intenzione mandare deluse le Sue aspettative, per cui rispondo senza indugi ai quesiti che ha inteso pormi nel Suo articolo

(continua in ultima pagina)

Le nomine in [redacted]

dello scorso 24 Maggio.

Una premessa. [redacted] di Livorno non vista alcuna [illegible] di legge.

L'attività di vigilanza del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Collegio dei revisori, la recente relazione della Corte dei conti sulla gestione e le decisioni dei giudici amministrativi degli ultimi anni (*fino al Consiglio di Stato*), sono lì a dimostrarlo. Quindi La invito ad essere più cauto prima di affermare che qui si tengano in *"mon cale"* i dettati della legge n. 84 del 1994.

Quanto alla possibilità che possa essere prorogato il mio incarico di segretario generale, le consegno un paio di precisazioni:

- l'eventuale proroga non la decide il Commissario Gallanti; Lei che conosce molto bene la legge n. 84 del 1994 sa di certo che tale potere spetta al Comitato portuale, cui il Commissario fa una proposta che può anche essere respinta;

- Lei ha correttamente riportato che l'articolo 10 della legge n 84 del 1994 prevede che il Segretario generale è assunto con contratto quadriennale e può essere rinnovato una sola volta. Come sicuramente sa, l'amico Titta d'Aste ha compiuto entrambi i mandati consentiti dalla legge, mentre quello scaduto a Novembre scorso era il mio primo mandato. Di fronte all'alternativa di proporre un rinnovo quadriennale o una breve proroga, il Commissario Gallanti ha scelto questa seconda opzione, aderendo al una precisa indicazione in tal senso pervenuta dal ministero che, correttamente, ha chiesto di non cristallizzare posizioni in vicinanza della riforma. Non le sfuggirà che questo è l'atteggiamento che il Ministro sta tenendo addirittura a proposito dei vertici delle Autorità portuali, posto che esclusivamente per valutazioni di politiche di sistema e in assenza di una norma che lo preveda, da anni i presidenti non vengono nominati e c'è chi in veste di commissario ha quasi effettuato un terzo mandato.

Detto questo, rispondo alle Sue domande con la stessa schiettezza ed immediatezza con cui le ha formulate.

La prima. Sia come [redacted] che come Porto di Livorno 2000 non abbiamo nessuna intenzione di limitarci ad una lettera di disappunto per l'abnorme ritardo richiesto dal terminalista del molo Italia che ha evidentemente strumentalizzato il fatto che la nave da crociera fosse ormai in arrivo. Pensiamo, le informazioni in Suo possesso non sono corrette. Tale ritardo, a partire dal 1° Gennaio 2015, non consiste più in uno sconto sul canone di concessione, ma in una cifra da negoziare nell'ambito delle tariffe depositate in [redacted] come appunto avviene quando Porto di Livorno 2000 opera navi in aree ad oggi in concessione a Cilp.

La seconda. Avrà forse letto da qualche parte che l'ingresso [redacted] in ALP è avvenuto nella massima trasparenza e con il preventivo parere favorevole del ministero vigilante. Come da obiettivo prefissato, l'intervento sta dando i suoi frutti ed è ferma intenzione dell'Ente ridurre progressivamente la sua partecipazione fino ad azzerarla, ovviamente una volta che i privati risultati in una situazione definitivamente consolidata.

La terza domanda è indirizzata al Commissario Gallanti, ma mi prendo la libertà di rispondere io. Fortunatamente (*o forse non solo per questioni di fortuna...*), il traffico merci nel porto di Livorno sta crescendo in maniera esponenziale e non è un pensiero peregrino quello di ridurre il divario temporale originariamente ipotizzato tra la realizzazione della fase "uno" e quella della fase "due" della piattaforma Europa.

Capisco che aver contribuito a riportare il valore del porto di Livorno ai livelli ante crisi del 2008, a risalire rapidamente ad 800.000 crocieristi con un trend in aumento, ad avere in un colpo solo sestuplicato i turni lavorati da ALP, salvato 60 posti di lavoro e quasi azzerato la spesa pubblica per IMA, possa urtare qualche suscettibilità, ma ce ne faremo una ragione...

Un'ultima notazione sulla richiamata necessità di *"... rientrare nell'ortodossia della legge... "*. L'articolo 575 del codice penale punisce *"... chiunque cagiona la morte di un uomo... "*; saranno mica tutti paladini dell'ortodossia della legge quei miserabili che cagionano la morte di una donna...?

Certo che vorrà usarmi la cortesia di pubblicare integralmente questa mia. La ringrazio e La saluto».

Shipping & dintorni

Ancona quattro mesi in positivo

Il 2016 si apre con una performance positiva del traffico merci nel porto di Ancona: da Gennaio ad Aprile sono state movimentate complessivamente 2.885.439 tonnellate di merci, pari a +3% rispetto allo stesso periodo del 2015. L'andamento positivo è dovuto sia alla movimentazione di prodotti petroliferi destinati alla raffineria API di Falconara, che sono stati 1.622.423 tonnellate (pari a +9% vs 2015), che alla crescita del traffico di merci nei container: 383.969 tonnellate (+7%). Prosegue, infatti, l'ottimo andamento del traffico contenitori: 59.109 Teu (+11 %). In linea con lo scorso anno il numero di tir e trailer in transito nel porto di Ancona: 45.218 mezzi, dicui 37.945, pari all'84%, sono transitati sulla direttrice greca. Fortemente in crescita il traffico di tir e trailer da/per l'Albania: 4.655 mezzi, pari a +58% rispetto allo stesso periodo del 2015. Nel primo quadrimestre 2016 sono transitati per il porto di Ancona 144.313 passeggeri su navi traghetto, di cui 111.525 sono quelli che hanno scelto Ancona come porto di collegamento con i porto greci di Igoumenitsa e Patmos. I veicoli al seguito dei passeggeri sono stati 26.669. «I dati dei traffici commerciali ci inducono ad un ragionato ottimismo» ha dichiarato il presidente Giampieri. «La vitalità delle imprese e la loro capacità di interpretare un mercato che richiede sempre più flessibilità si traduce in una crescita che rappresenta un ulteriore impegno a rafforzare lo sviluppo infrastrutturale».

Taranto: è stato aggiudicato provvisoriamente l'appalto per la realizzazione degli edifici nel porto

(FERPRESS) - Taranto, 26 MAG - Si è tenuta nei giorni scorsi la seduta pubblica di gara che si è conclusa con l'aggiudicazione provvisoria, con il sistema dell'offerta economicamente più vantaggiosa, dell'appalto relativo alla "*Redazione della progettazione esecutiva e esecuzione dei lavori di realizzazione degli edifici per la sistemazione logistica dei servizi tecnico nautici in area retrostante la darsena servizi nel porto di Taranto*" al costituendo raggruppamento di Imprese RAMIREZ GROUP SURL/IMPRESA DEL FIUME SPA/MODOMEC ECOAMBIENTE SRL che ha ottenuto il punteggio totale di 93,369/100, con un prezzo offerto pari ad € 5.304.895,38 ed un tempo offerto di esecuzione dei lavori pari a 355 gg. Lo rende noto in un comunicato stampa il porto di Taranto.

Le offerte pervenute e ammesse in gara sono state 22.

L'offerta prima classificata nella graduatoria provvisoria di gara non è risultata anormalmente bassa.

Si prevede l'apertura del cantiere alla fine del mese di Settembre p.v., previo accertamento dei requisiti del raggruppamento risultato aggiudicatario e la redazione del progetto esecutivo.

Saranno realizzati due edifici nelle aree retrostanti la darsena servizi San Nicolicchio del porto mercantile di Taranto, ove troveranno idonea sistemazione logistica gli addetti alle complementari attività portuali di servizio quali piloti, operatori dei rimorchiatori, barcaioli, ormeggiatori, eventuali altri diversi soggetti operanti in ambito portuale.

L'opera rientra nel più generale quadro di efficientamento e riqualificazione/ammodernamento del porto e dei servizi ad esso connessi e risponde, attraverso la modularità e la flessibilità, alle diverse esigenze riportate dagli operatori.

Gioia Tauro: il Comitato Portuale ha approvato la modifica al Piano operativo triennale 2016 - 2018

(FERPRESS) - Gioia Tauro, 27 MAG - Il Comitato Portuale di Gioia Tauro ha approvato all'unanimità la modifica al Piano operativo triennale 2016 - 2018 con lo scopo di realizzare le opere preliminari alla messa in opera di un bacino di carenaggio per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle navi porta-container. Lo annuncia in una nota il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro Andrea Agostinelli, che ha sottolineato l'importanza delle scelte fatte a sostegno dello sviluppo dei porti di competenza dell'Ente ed in particolar modo del porto di Gioia Tauro.

"Considerata l'importanza strategica di questa decisione - ha spiegato Agostinelli nel presentare il progetto del bacino - il prossimo 16 giugno parteciperò a Roma, alla Camera dei Deputati, alla presentazione del volume 'Il porto di Gioia Tauro: tra Città Metropolitana e nuovi paradigmi geopolitici' e in quella occasione illustrerò fattivamente, con tanto di analisi dei costi e dei benefici, il progetto di realizzazione di un polo logistico di manutenzione portacontainer che sarà realizzato nel porto di Gioia Tauro. In tal senso, credo sia giusto agire con una certa tempistica e in modo concreto per portare a compimento ogni necessaria attività a sostegno dello scalo".

Nel corso del Comitato è stata, così, approvata all'unanimità, è scritto in una nota, "la variazione al

Piano operativo triennale 2016 - 2018 con l'obiettivo, attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio, di diversificare le attività lavorative attualmente presenti nel porto di Gioia Tauro. Dalla lettura integrata dei punti di forza e delle opportunità per lo scalo gioiese, si è infatti determinata la necessità di sviluppare una nuova strategia del Porto. E al centro di questa operazione, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha posto lo sviluppo di un progetto per la costruzione di un polo per le manutenzione navale delle porta-container, che transitano nei circuiti dei traffici internazionali del Mediterraneo. Del resto - prosegue la nota - dalla preliminare analisi e valutazione dell'idea progettuale è già emerso un'importante ricaduta occupazionale per lo scalo, che ben si
concilia con l'attuale filiera produttiva dell'Hub portuale".

Tra gli altri punti all'ordine del giorno, il Comitato portuale di Gioia Tauro ha approvato all'unanimità il bilancio consuntivo dell'Autorità portuale relativo all'esercizio 2015. Anno che si e' chiuso con un avanzo di esercizio corrente pari a 4,852 milioni di euro e di avanzo di amministrazione di circa 58 milioni. Dalla gestione 2015 ne e' derivato un totale di 20,441 milioni di euro di entrate accertate e di 15,888 milioni di euro di uscite impegnate, con una disponibilità di cassa di circa 105 milioni di euro.

Porti:Gioia, modifica Piano per realizzare bacino carenaggio

Approvata all'unanimità da Comitato: diversificare attività

(ANSA) - GIOIA TAUO (REGGIO CALABRIA), 26 MAG - Il Comitato Portuale di Gioia Tauro ha approvato all'unanimità la modifica al Piano operativo triennale 2016 - 2018 al fine di realizzare le opere preliminari alla messa in opera di un bacino di carenaggio per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle navi porta-container. A dare inizio ai lavori è stato il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro Andrea Agostinelli, che ha sottolineato l'importanza delle scelte fatte a sostegno dello sviluppo dei porti di competenza dell'Ente ed in particolar modo del porto di Gioia Tauro.

"Considerata l'importanza strategica di questa decisione - ha spiegato Agostinelli nel presentare il progetto del bacino - il prossimo 16 giugno parteciperò a Roma, alla Camera dei Deputati, alla presentazione del volume 'Il porto di Gioia Tauro: tra Città Metropolitana e nuovi paradigmi geo-politici' e in quella occasione illustrerò fattivamente, con tanto di analisi dei costi e dei benefici, il progetto di realizzazione di un polo logistico di manutenzione portacontainer che sarà realizzato nel porto di Gioia Tauro. In tal senso, credo sia giusto agire con una certa tempistica e in modo concreto per portare a compimento ogni necessaria attività a sostegno dello scalo".

Nel corso del Comitato è stata, così, approvata all'unanimità, è scritto in una nota, "la variazione al Piano operativo triennale 2016 - 2018 con l'obiettivo, attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio, di diversificare le attività lavorative attualmente presenti nel porto di Gioia Tauro. Dalla lettura integrata dei punti di forza e delle opportunità per lo scalo gioiese, si è infatti determinata la necessità di sviluppare una nuova strategia del Porto. E al centro di questa operazione, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha posto lo sviluppo di un progetto per la costruzione di un polo per le manutenzione navale delle porta-container, che transitano nei circuiti dei traffici internazionali del Mediterraneo. Del resto - prosegue la nota - dalla preliminare analisi e valutazione dell'idea progettuale è già emerso un'importante ricaduta occupazionale per lo scalo, che ben si concilia con l'attuale filiera produttiva dell'Hub portuale".

Tra gli altri punti all'ordine del giorno, il Comitato portuale di Gioia Tauro ha approvato all'unanimità il bilancio consuntivo dell'Autorità portuale relativo all'esercizio 2015.

Anno che si è chiuso con un avanzo di esercizio corrente pari a 4,852 milioni di euro e di avanzo di amministrazione di circa 58 milioni. Dalla gestione 2015 ne è derivato un totale di 20,441 milioni di euro di entrate accertate e di 15,888 milioni di euro di uscite impegnate, con una disponibilità di cassa di circa 105 milioni di euro. (ANSA).

Milazzo, il Consiglio Comunale: "L' amministrazione pensi alla piana"

È rimasto solo il Consiglio Comunale a difendere gli abitanti della piana di Milazzo . Una mozione del Pdr ha infatti impegnato l' amministrazione a sollecitare tutti gli interventi necessari alla soluzione dell' emergenza. In particolare, i consiglieri chiedono l' intervento delle ferrovie dello Stato, del Consorzio autostrade siciliane, dell' Ente di sviluppo agricolo e del Consorzio di bonifica del Mela, ai quali spetta la costante pulizia dei canali di scolo e la progettazione di opere finalizzate alla raccolta delle acque . "Si tratta di un atto per spingere le istituzioni regionali e nazionali ad attivarsi immediatamente e porre fine allo stato di disagio della popolazione" - ha affermato il consigliere promotore, Santino Saraò - "sino ad ora è mancata la volontà politica per risolvere un problema che si trascina ormai scandalosamente da decine e decine di anni, senza che si riesca nemmeno a utilizzare possibili finanziamenti pubblici". I lavori proseguiranno stasera con una seduta straordinaria fissata alle 19:30, nel corso della quale si parlerà della riorganizzazione della rete ospedaliera . Proprio ieri mattina il sindaco Giovanni Formica e il presidente del consiglio Franco Nastasi sono stati in visita al "Fogliani" per incontrare il direttore sanitario. Venerdì mattina invece i lavori saranno dedicati alle problematiche del porto ed in particolare all' accorpamento dell' Autorità portuale .

Concluse a Porto Empedocle le operazioni di sbarco di 540 migranti e 5 cadaveri dal pattugliatore "COMANDANTE BETTICA" della M.M.

Porto Empedocle, 26 maggio 2016 - Alle ore 19.45 si sono concluse a Porto Empedocle le operazioni di sbarco, coordinate dalla sala operativa della Capitaneria di Porto, di 540 migranti (tra cui 48 donne e 51 minori) tratti in salvo nel Canale di Sicilia dal pattugliatore "COMANDANTE BETTICA" della M.M. A bordo, purtroppo, anche 5 cadaveri recuperati dalla nave a seguito di un intervento di soccorso.

L'unità è giunta in banchina Todaro alle ore 16.00, scortata dalle motovedette CP 819 e CP 765 della Guardia Costiera e dal rimorchiatore "Vigata". I migranti, in prevalenza provenienti da Marocco, Siria e paesi dell'Africa subsahariana, sono risultati nel complesso in buone condizioni. Militari della Guardia Costiera hanno fornito assistenza al dispositivo delle forze di polizia e degli operatori socio-sanitari, coordinato dall'Autorità di P.S. (presenti, tra gli altri, il Prefetto di Agrigento Dott. Nicola Diomede ed il Sostituto Procuratore della Repubblica di Agrigento Dott. Salvatore Vella), cui i migranti - dopo il nulla-osta allo sbarco da parte dell'Ufficio di Sanità Marittima, Aerea e di Frontiera - sono stati affidati per gli adempimenti di rito ed il successivo trasferimento presso idonee strutture. Le cinque salme sono state ricomposte nelle bare e messe a disposizione dell'Autorità Giudiziaria: l'arciprete della Chiesa Madre di Porto Empedocle Don Leo Argento ha voluto essere presente in banchina per alcuni attimi di raccoglimento in memoria delle vittime.

Nel corso della mattina la Guardia Costiera di Porto Empedocle aveva provveduto ad effettuare l'evacuazione urgente dalla nave militare di un migrante di circa 60 anni, colto da ictus ed in gravi condizioni di salute. Alle ore 10.00 le motovedette CP 765 e CP 819 hanno mollato gli ormeggi per dirigersi verso il pattugliatore, in navigazione verso lo scalo empedoclino. Il trasbordo è avvenuto ad oltre 20 miglia dalla costa: il migrante, accompagnato da quattro familiari ed un ufficiale medico della M.M., è stato preso a bordo e trasportato immediatamente a Porto Empedocle dove, all'arrivo delle motovedette, poco prima delle ore 13 è stato affidato ad un'ambulanza del servizio 118 per il successivo trasferimento all'Ospedale di Agrigento.

Quello odierno è il primo sbarco di migranti a Porto Empedocle nell'anno 2016, cui si aggiungono 5.100 migranti trasferiti con il traghetto di linea per le isole Pelagie e 18 migranti (più 2 cadaveri) intercettati in mare, o rintracciati a terra, in occasione di 2 operazioni di contrasto al fenomeno migratorio che hanno coinvolto personale e mezzi della Guardia Costiera, per un totale di 5.658 migranti (oltre, purtroppo, a 7 cadaveri) giunti a Porto Empedocle nel 2016.

Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di Porto Empedocle e Lega Navale Italiana-sez.di Agrigento organizzano la "Giornata nazionale L.N.I. della sicurezza in mare"

Porto Empedocle, 26 maggio 2016 - Sabato 28 maggio presso il porto turistico di San Leone (AG) si svolgerà la *"Giornata nazionale L.N.I. per la sicurezza in mare"*, organizzata congiuntamente dalla Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Porto Empedocle e dalla Lega Navale Italiana - sez. di Agrigento.

La manifestazione, promossa da alcuni anni dalla Lega Navale Italiana per diffondere l'educazione marinara e le tematiche inerenti la sicurezza della navigazione, la prevenzione degli incidenti in mare e la tutela ambientale marina, intende coinvolgere in particolare i diportisti, i gestori delle strutture dedicate alla nautica da diporto, le associazioni di educazione e formazione nautica, i mezzi d'informazione. Come di consueto anche quest'anno alla manifestazione parteciperà personale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, che affiancherà i soci della L.N.I. ed il Presidente della sezione di Agrigento, Dott. Renato Lentini, fornendo ogni supporto alle attività in programma.

Alle ore 10.00 è previsto, presso la sede della Lega Navale Italiana all'interno del porto turistico di San Leone, l'incontro con diportisti, operatori e rappresentanti dei mezzi d'informazione, nel corso del quale i soci della L.N.I. ed i militari della Guardia Costiera illustreranno le regole fondamentali per evitare gli abbordi in mare, per favorire il corretto utilizzo delle dotazioni di bordo e per la diffusione della conoscenza delle condizioni meteomarine. Alle ore 10.30 è in programma l'intervento di una motovedetta della Guardia Costiera per una dimostrazione pratica di utilizzo delle dotazioni di sicurezza (boetta fumogena e fuochi a mano di segnalazione), con simulazione di intervento di soccorso e recupero di uomo a mare.

Porto di Torre del Greco:Giornata della Sicurezza in Mare e Fondali Puliti. Alla banchina di Ponente il 27 maggio 2016

Torre del greco, 26 maggio 2016 – La Salvaguardia della vita umana in mare e la difesa dell'ambiente marino costiero, in quanto tendenti a preservare beni primari della collettività , richiedono una costante opera di sensibilizzazione e di informazione a favore dell'utenza del mare"

E' in tale ottica che si inserisce la Giornata della Sicurezza in Mare e Fondali Puliti organizzata dalla Capitaneria di Porto di Torre del Greco e dalla locale Lega Navale in collaborazione con il Comune di Torre del Greco, il Centro Sub di Torre del Greco, l'Istituto Nautico ISISS C. Colombo sez. ITTL, Legambiente Campania, Marevivo e Arcipesca Fisa.

La manifestazione che si svolgerà nella mattinata di venerdì 27 Maggio presso lo storico porto di Torre del Greco, in aggiunta a tutta una serie di eventi divulgativi e didattico/culturali che coinvolgeranno studenti, operatori istituzionali e dell'associazionismo volontariato del settore marino/ambientale, prevederà la pulizia dello specchio acqueo interno portuale da parte dei sommozzatori del 2° Nucleo Sub del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera e del Centro Sub di Torre delGreco.

Gli stessi rifiuti recuperati e classificati, prima di essere idoneamente smaltiti, verranno rendicontati ed inseriti nella banca dati internazionale – Project Aware – con lo scopo di fornire un valido strumento di supporto a studi scientifici finalizzati a fornire possibili soluzioni all'inquinamento marino dovuto all'abbandono dei rifiuti.

VISITA IN GRECIA

Putin: «Interessati al porto di Salonicco»

ATENE. La Russia è interessata ad acquistare quote in società ferroviarie greche e in impianti portuali di Salonicco. Lo ha spiegato il presidente russo Vladimir Putin alla vigilia della sua visita ufficiale in Grecia. «La Russia potrebbe anche contribuire all'ottimizzazione delle infrastrutture di trasporto greche. Stiamo parlando della partecipazione di strutture aziendali russe nella prossime gare in Grecia per l'acquisizione di quote nelle società ferroviere, strutture portuali di Salonicco».

La Russia vuole investire nel porto di Salonicco

Genova - Lettera di Putin alla Grecia: «Ci interessano anche le ferrovie».

Genova - La Russia è interessata ad acquistare quote in società ferroviarie greche e in impianti portuali di Salonicco. Lo ha dichiarato il presidente russo Vladimir Putin, firmando oggi un articolo sul quotidiano Kathimerini, alla vigilia della sua visita ufficiale in Grecia. «La Russia potrebbe anche contribuire all'ottimizzazione delle infrastrutture di trasporto greche», si legge nell'articolo rilanciato dalle agenzie russe. «Stiamo parlando della partecipazione di strutture aziendali russe nella prossime gare in Grecia per l'acquisizione di quote nelle società ferroviere, strutture portuali di Salonicco». **A detta del leader del Cremlino, in ballo vi sono anche «una serie di altri progetti, che potrebbero aumentare significativamente il potenziale della cooperazione bilaterale».** Putin ha poi espresso fiducia che le relazioni amichevoli russo-greche siano una solida base per una collaborazione a lungo termine.

Russia Eyes Thessaloniki Port Privatization

The privatization of the second biggest Greek port of Thessaloniki seems to have sparked interest in Russia, as the country's President voiced intention to bid for the port.

The country is interested in forthcoming Greek tenders for "*the purchase of assets of railway companies and the Thessaloniki port facilities,*" Vladimir Putin said in an article published in Greek newspaper Kathimerini ahead of his visit to Greece on May 27-28.

Based on the latest media reports, Greece plans to invite investors to submit binding bids for a majority stake in the port in Thessaloniki at the end of September.

The port is being privatized under the same terms as its counterpart Piraeus, the majority stake of which was transferred to China's port operator Cosco Group (Hong Kong) Limited in April.

The sale of the 67 percent stake of the Piraeus Port Authority (PPA) and Thessaloniki Port Authority (THPA), which are being privatized within the country's bailout plan, was launched in 2014.

However, the country's maritime workers are dissatisfied with the privatization process and have launched a series of strikes to voice their opposition to the move. The latest 48-hour strikes have been announced by the Port of Piraeus Dockworkers' Union starting from May 26.

Russia Ships 1st Yamal Oil from Arctic Gate Terminal

Russia's energy giant Gazprom launched on Wednesday the year-round shipments of Yamal oil from the Arctic Gate (Vorota Arktiki), an Arctic oil loading terminal.

The operation start was symbolically kick-started when the Russian President Vladimir Putin gave the command via a video call to start loading a tanker with oil from the Novoportovskoye oil, gas and condensate field, the richest in oil reserves in the Yamal Peninsula.

Taking into account that the field is located 700 kilometers away from the existing pipeline infrastructure, the country has decided to ship Yamal oil by sea for the first time in the history of Russia's oil and gas industry.

"Gazprom is systematically exploring the Russian Arctic. We are successfully extracting oil from the Prirazlomnoye field, Russia's only hydrocarbon production project on the Arctic shelf. A one-of-a-kind gas production center in the Yamal Peninsula is in full swing. Today, we are creating a new oil province on top of the gas center. We have opened the Arctic Gate to deliver Yamal oil to European consumers via the Northern Sea Route all year round," said Alexey Miller, Chairman of the Gazprom Management Committee.

Alexey Miller, Chairman of the Gazprom Management Committee, and Alexander Dyukov, Chief Executive Officer of Gazprom Nef
The terminal, with the annual capacity of up to 8.5 million tons was constructed at sea, some 3.5 kilometers offshore, as the Ob Bay's ship channel with a depth of 11 meters is too shallow for ship traffic.

The terminal will ensure a year-round loading of tankers with Yamal oil for further shipments via the Northern Sea Route, according to Gazprom.

The Arctic Gate offshore oil terminal is designed to operate under extreme natural and climatic conditions, as temperatures in the region can drop below minus 50 degrees Celsius and ice can grow over two meters thick.

The terminal's equipment is fully automated and protected from hydraulic shocks. The facility is equipped with a special system that allows for prompt undocking without depressurizing the units undergoing disconnection and a zero discharge technology that prevents foreign substances from getting into the Ob Bay, including a subsea pipeline.

Reefer Vessel Ignites in Spanish Port of

The 1994-built reefer vessel Frio Antwerp caught fire in the afternoon hours of May 25 while it was unloading its cargo of 200 tons of frozen fish in the Spanish port of Marin, Pontevedra, local media reported.

The fire reportedly originated from a forklift which was located in the third cargo hold aboard the vessel.

Pontevedra's fire department personnel were sent to deal with the incident, and the fire was put out around 4 p.m.

Relevant authorities will now conduct an investigation into the incident, however, initial reports show that the fire did not affect the vessel's structure nor its cargo.

The incident did not cause any injuries to the crewmembers, who were allowed to return aboard their vessel after necessary ventilating operations were conducted.

Owned by the Greek company Nautilus Shipping and Trading S.A, the 8,032 dwt Frio Antwerp is still moored in Pontevedra, according to AIS data from Marine Traffic.

L'ESPANSIONE DEL CANALE

Panama, nuovo mega terminal contenitori

LONDRA. Il gruppo cinese Landbridge Group ha intenzione di costruire un nuovo terminal contenitori sul versante atlantico del Canale di Panama. Il nuovo mega terminal secondo gli obiettivi del gruppo avrà una capacità annuale di diversi milioni di teu. La struttura potrà accogliere navi da almeno 14 mila teu per un investimento totale di 900 milioni di dollari, di cui 500 milioni per la costruzione del nuovo porto e 400 per le infrastrutture logistiche. Il complesso sarà realizzato in tre anni.

IN VISTA DELL'APERTURA DEL NUOVO CANALE

I cinesi di Landbridge investono 900 milioni per un nuovo mega terminal a Panama

Il gruppo cinese Landbridge Group, colosso privato della logistica e dell'energia, ha acquisito un nuovo container terminal nell'Isola Margarita di Panama. La mossa si inserisce nel progetto di espansione della capacità che lo stato sud americano prevede in vista dell'apertura del nuovo Canale di Panama. La costruzione del nuovo mega terminal che secondo gli obiettivi del gruppo, avrà una capacità annuale che si aggirerà su diversi milioni di teu. La struttura avrà quattro banchine in grado di accogliere navi da almeno 14 mila teu per un investimento totale di 900 milioni di dollari, di cui 500 milioni saranno spesi per la costruzione materiale del nuovo porto e 400 per le infrastrutture logistiche. Il complesso sarà realizzato in tre anni.

Il Canale di Panama

Si completa così il programma della Panama Cana[redacted] che mirava a progettare e poi realizzare terminal sia sulla parte pacifica che su quella atlantica. Poche settimana fa infatti sul versante pacifico sono arrivate offerte dalla gran parte dei principali gruppi terminalistici mondiali. Il gruppo Landbridge l'anno scorso ha vinto una concessione di 99 anni per il porto australiano di Darwin.

La Nazione

PORTO OPERAZIONI A RILENTO NELLA FASE DI IMBARCO

La pesa dei contenitori è un problema Grido d' allarme degli operatori: «Più flessibilità nelle procedure»

L' ENTRATA in vigore della normativa Solas sulla pesa dei contenitori all' export continua a creare apprensione, e anche polemiche, nel comparto delle spedizioni marittime. E' di ieri la notizia che per facilitare gli esportatori e i trasportatori, l' interporto Vespucci sta attrezzandosi, con la collaborazione dell' Autorità portuale, di un sistema di pese "a raso" certificate, che fornirannno poi i dati in via informatica al sistema Tuscan Port Community per facilitare i terminal. I primi commenti alla notizia sono positivi: ma è stato anche fatto notare che dovrà essere previsto un qualche sistema di indirizzo degli autisti al Vespucci, per evitare sia code alle "pese".

Anche la federazione spedizionieri nazionale, la Fedespedi, da Milano ha diramato una serie di indicazioni. Con una nota firmata dal presidente della sezione marittima Mario Enrico Disegni, si informano gli spedizionieri livornesi e i terminal che dalla Solas è pervenuto un invito alle autorità preposte ai controlli perchè «assumano un atteggiamento pragmatico, permettendo che i containers imbarcati prima dell' entrata in vigore possano raggiungere il porto di destino anche se privi della certificazione sul peso». La Solas ha anche richiesto a tutti gli operatori del settore «di essere flessibili nelle procedure, se necessario emendandole».

L' INTERVENTO dell' organizzazione mondiale per la sicurezza della navigazione Solas conferma che la pesa dei contenitori sta diventando un problema serio, che rischia di compromettere la velocità delle operazioni sui terminal.

Tutte le norme che entreranno in vigore il 1 luglio sembrano tener conto solo dei containers che arrivano su strada, mentre poco o niente sembra dedicato al trasporto degli stessi su ferrovia; che è invece uno degli obiettivi del piano nazionale della logistica, e che anche per il nostro porto è tra le iniziative più importanti visto che stanno per essere completati i binari di collegamento tra i terminal containers Lorenzini e TDT e la rete nazionale.