Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 28/4/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

- **Bari, primo forum su portualità e logistica**

(The MediTelegraph, Ansa, Ferpress, L'Informatore Navale, La Repubblica Genova)

- **Concessioni, verso il via libera al nuovo regolamento** (Il Secolo XIX)

Dai Porti:

Venezia:

"...«Servizi Portuali, a Venezia costi troppo alti»..."

(The MediTelegraph, L'Avvisatore Marittimo)

Livorno:

"...Livorno, i primi container passano sul Fast Corridor..."

(The MediTelegraph, L'Avvisatore Marittimo, La Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...Arrivano le prime sei navi da crociera..." (Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...Il Forte Michelangelo apre le porte al pubblico..." (Civonline)

Napoli:

"...Napoli: tre approdi crocieristici bloccati con un'ordinanza dell'A.P e Capitaneria. 90 metri in meno per le grandi navi..."

(L'Informatore Navale)

Salerno:

"..Renzi e De Luca visitano la Stazione Marittima di Salerno..."
(Seareporter)

Bari:

"...Mariani saluta Bari: «Lascio un porto in salute»..."

(The Meditelegraph)

Gioia Tauro:

"...Porti: Gioia; Scopelliti (Ap), sia una eccellenza per il Sud..."

(Ansa)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 28/4/2016

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Messina:

"...Il monopolio dei mari..." (Centonove)

Augusta:

"...Il mistero dei terreni..." (Centonove)

Porti, Delrio: «Sulla riforma siamo a buon punto»

Bari - Lo ha detto in sintesi Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture che stamattina a Bari partecipa al Primo Forum Nazionale su Portualità e Logistica, insieme agli operatori del settore.

Bari - **«Sulla riforma della portualità e della logistica siamo a buon punto e tutte le misure adottate per il sistema mare e per un'Italia come pontile dell'Europa procedono con energia,** tra incentivi Ferrobonus e Marebonus, collegamenti ferroviari con i porti, sportello Doganale unico, semplificazioni normative pre dragaggi ed escavi»: **lo ha detto in sintesi Graziano Delrio,** ministro delle Infrastrutture che stamattina a Bari partecipa al Primo Forum Nazionale su Portualità e Logistica, insieme agli operatori del settore. «Le riforme spingono l'economia del mare a una blue economy sostenibile ed intelligente al servizio della crescita del Paese - ha proseguito il ministro dialogando, nell'ambito del forum - oggi la fase che viviamo ha opportunità e pericoli, le opportunità si colgono lavorando insieme, i pericoli si evitano facendo sistema e oggi il nostro sistema logistico e industriale ha bisogno del mare e della sua economia, come porta di ingresso e uscita, ha bisogno delle città che a loro volta si sentano parte dell'economia dei loro porti».

Porti: Delrio, riforme spingono l'economia del mare

'Una blue economy al servizio della crescita del Paese'

(ANSA) - BARI, 27 APR - "Le riforme spingono l'economia del mare". Lo ha sottolineato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, intervenendo al primo forum nazionale sulla portualità e logistica, in corso a Bari. "La riforma della portualità e della logistca è a buon punto", ha aggiunto il ministro, precisando che "oggi tocchiamo con mano che tutte le misure adottate per il sistema mare e per una Italia come pontile dell'Europa stanno procedendo con energia: incentivi Ferrobonus e Marebonus - ha proseguito - collegamenti ferroviari con i porti, sportello doganale unico e sdoganamento in mare, regolamento per le concessioni, semplificazione della normativa per escavi e dragaggi". "Una blue economy sostenibile ed intelligente - ha concluso Delrio - al servizio della crescita del Paese". (ANSA).

Bari: si è aperto oggi il "1° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica". L'intervento di Decaro

(FERPRESS) – Bari, 27 APR – Questa mattina il sindaco di Bari e della città metropolitana Antonio Decaro è intervenuto al "1° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica – Lo stato di attuazione del Piano Nazionale Strategico", organizzato dal ministero dei Trasporti e Infrastrutture (MIT) e da Rete Autostrade Mediterranee Spa (RAM), alla presenza del ministro Graziano Delrio.

"Siamo onorati che il primo forum nazionale sulla portualità e la logistica si tenga proprio nella città di Bari – ha dichiarato Decaro in una nota stampa – che si caratterizza sempre più come una delle capitali del Mezzogiorno d'Italia, ponte tra Europa, Balcani e Medio Oriente.

Proprio per la sua posizione il porto di Bari è porto core del più lungo tra i Corridoi europei della rotta centrale (TEN-T), il corridoio SCANMED, che collega i grandi centri urbani della Scandinavia – Oslo, Copenaghen, Stoccolma ed Helsinki – al Mediterraneo, attraversando l'Europa centrale e l'Italia.

Questo corridoio rappresenta un asse fondamentale per l'economia europea sia per l'identità delle popolazioni che attraversa sia per la strategicità del collegamento tra l'Europa continentale e la sponda sud del Mediterraneo. Bari è anche il terminale della rete ferroviaria primaria europea, che corre lungo lo stesso corridoio e che vedrà a breve il collegamento tra l'Adriatico e il Tirreno con la realizzazione della linea ad altra capacità Bari-Napoli.

In un'ottica di pianificazione europea questa opportunità deve essere sfruttata al massimo con l'obiettivo di far diventare il porto di Bari l'hub di un sistema portuale regionale capace di attrarre ulteriori traffici a servizio e a beneficio dei territori di riferimento. L'area metropolitana di Bari con i suoi 41 Comuni è la quinta città metropolitana d'Italia, la seconda del Mezzogiorno per popolazione. Il suo futuro dipenderà dalla sua capacità di internazionalizzarsi e di aprirsi al mondo. Il tessuto produttivo di questo territorio è variegato e multisettoriale e rappresenta una delle aree di sviluppo industriale più attive e importanti del Mezzogiorno ma anche del bacino dell'Adriatico su cui si affaccia e di cui il porto di Bari costituisce un fondamentale gateway regionale. È intorno a questo scenario internazionale che Bari come capoluogo metropolitano si candida a svolgere un ruolo attivo per la creazione dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico meridionale che, secondo la riforma in fase di approvazione, dovrebbe riunire tutti i porti della Puglia adriatica. Una riforma che richiama direttamente la responsabilità dei sindaci a confrontarsi su un nuovo modello di governance che anche attraverso il nuovo comitato di gestione sia in grado di superare le divisioni territoriali. Abbiamo l'occasione per definire e immaginare insieme un'unica banchina dal Gargano al Salento che tenga insieme in un solo disegno strategico tutti i principali porti della Puglia orientale per dare attuazione alle politiche di sviluppo dei nostri territori in coerenza con la pianificazione europea e in collaborazione con il porto di Taranto che ha esigenze, traffici e un mare diverso dal nostro. Questa è per i nostri territori un'opportunità imperdibile, ed è per questo che ho invitato i sindaci di Brindisi, Monopoli, Manfredonia e Barletta ad un confronto su un nuovo modello di governance, che sia in grado di superare le divisioni di campanile, di supportare strategie unitarie di sviluppo e di evitare gerarchie territoriali ed istituzionali. Nella governance della nuova Autorità le città possono e devono avere voce, portare progetti, integrare mare e territorio, fare sistema.

Occorre riconoscere al porto la sua utilità economica e sociale e migliorarne la performance e allo stesso tempo risolvere il tema della relazione tra porto e città. Credo sia arrivato il momento di aprire i porti alle città e di superare quello sbarramento al mare che vivono molte città cresciute attorno al proprio porto.

In questa direzione si inquadra l'attività dell'amministrazione comunale di Bari svolta in collaborazione con l'Autorità portuale e la Capitaneria di porto, di cui cito alcune delle principali iniziative:

- la realizzazione di una viabilità camionale per collegare il porto con la SS 16, la zona industriale, l'interporto e l'autostrada, per non avere alla fine del corridoio sempre una porta chiusa che impedisce di uscire dalla città;
- l'insediamento, in fregio a detta nuova camionale, di aree retroportuali operative, possibilmente rientranti negli spazi doganali, per trasferire alcune lavorazioni portuali secondarie ma comunque non eliminabili e liberando le banchine per usi più pregiati a supporto dell'aumento dei traffici;
- la realizzazione di un parcheggio "polmone" esterno all'area portuale e collegato con la stessa tramite la camionale come accade in altre città come Ancona;
- il potenziamento delle infrastrutture portuali per consentire in via prioritaria lo sviluppo di traffico passeggeri e merci alla rinfusa;
- la riorganizzazione delle funzioni portuali con eventuale rilocalizzazione di alcuni immobili demaniali per consentire una migliore fruizione degli spazi nelle aree più prossime alla radice della diga foranea.
- la rilocalizzazione dei silos granari in aree portuali più esterne al fine di migliorare lo skyline della città vecchia;
- la modifica della viabilità portuale, assicurando il mantenimento delle piena operatività portuale e l'integrità del circuito doganale e di security, per consentire il ridisegno del lungomare cittadino finalizzato alla creazione del Parco del Castello;
- la creazione di una fascia di interazione porto/città, da realizzarsi utilizzando una porzione delle aree della attuale e della futura colmata di Marisabella oltre che razionalizzando quelle a ridosso del murattiano;
- la realizzazione di un approdo turistico nell'area di San Cataldo, secondo lo studio di fattibilità già predisposto dall'Autorità Portuale che ne prevede la realizzazione all'interno dello specchio acqueo portuale, con completamento di un polo per il diporto per il quale dovrà essere realizzato un secondo accesso al bacino portuale così da aumentare la sicurezza della navigazione all'interno.

Bari è una città di mare, di approdi, di partenze ed ha nel suo codice genetico la vitalità di un mare che porta con sé scambi commerciali e gli echi di altri Paesi e di altre storie. Bari è una grande città del Mediterraneo, per secoli è stata attraversata da popoli e culture differenti, e ha costruito sulla navigazione di 62 marinai, attraverso il Mediterraneo orientale, una delle narrazioni religiose e storiche più suggestive di tutti i tempi.

Bari e la sua area metropolitana, penso non solo al porto di Bari ma anche alle marinerie di Molfetta, Mola e Monopoli, tra le più importanti dell'Adriatico meridionale, hanno costruito una vocazione che oggi diventa una prospettiva strategica.

Per questo motivo ringrazio ancora una volta il ministro Del Rio per aver voluto far partire da Bari questo importante processo di partecipazione, comunicazione e confronto su uno degli asset più importanti della competitività per il nostro Paese".

1° Forum nazionale Portualità e Logistica: Emiliano, grande futuro per il porto di Taranto

(FERPRESS) – Bari, 27 APR – "Desideriamo che ci sia spirito di collaborazione col governo, che è fondamentale. Anche perché l'armonia istituzionale vige in questa regione da tanti anni e ci consente di avvicendare presidenti, sindaci, grazie a una visione del futuro comune, che è stata il segreto del successo di questa regione. In un periodo che è stato forse il peggiore della storia della Repubblica, siamo diventati una Regione di riferimento nel sud Italia, in grado di spendere al 100 per cento i fondi europei Fesr e Fse, abbiamo una efficienza che non può essere mortificata dall'idea che si spenda meglio a Roma ciò che noi spendiamo già benissimo qui. Siamo allenatissimi, non ci sono stati scandali e, grazie anche alla fondamentale presenza delle forze dell'ordine, continuiamo a sorvegliare per cercare di capire se qualcuno si comporta male. Siamo affidabili e abbiamo voglia di realizzare queste opere, anche sollevando il centro dal peso della loro realizzazione". Così il presidente della Regione Puglia ha aperto il suo intervento al primo Forum nazionale sulla Portualità e Logistica.

"Inutile dire che il porto di Taranto in questo momento è la cosa che emoziona di più tutta la Puglia. Perché vedendolo per la prima volta da mare insieme a Lei Signor Ministro – ha detto ancora il governatore – ho immaginato quello che potrebbe accadere all'imprenditoria pugliese, attraverso quella straordinaria piattaforma logistica collegata a un aeroporto con la più lunga pista di atterraggio, che già fa viaggiare i nostri prodotti, come accade con le carlinghe del dreamliner. Sono molti gli investimenti che le imprese pugliesi stanno realizzando proprio in questo settore. C'è una pressione positiva da parte delle nostre università, dei nostri studiosi, dei centri ricerca. Così come c'è bisogno del coraggio delle imprese locali: le grandi major internazionali non hanno mai smesso di interessarsi a noi, hanno utilizzato bene i fondi strutturali e investito. Adesso vorremmo che le imprese più piccole e nazionali siano in grado, anche attraverso formule di pubblico-privato, di prendere in mano questa grande potenza economica e portarla a una evoluzione. La regione Puglia è lì come una sorella che cura ognuno di questi passaggi, sapendo rispettare il protagonismo dei sindaci così come del governo, ma facendo in modo che il territorio non sia mai dimenticato e che quel concetto di prossimità, che è fondamentale nel governo delle grandi strategie, rimanga un nodo centrale della nostra mentalità operativa. Noi abbiamo affrontato ogni fase strategica di questa regione tenendo insieme pubblico, privato, sindaci, regione e governo, anche quando le maggioranze politiche non erano omogenee. Mi auguro, e la mia disponibilità è formale e ufficiale, che questa nuova idea formidabile di dar vita alle Autostrade del Mediterraneo dia la possibilità a questo piano strategico, che aspettavamo con grande ansia, di realizzare una riscossa dell'economia italiana".

"Noi siamo al posto giusto nel momento giusto nel Mediterraneo, un luogo strategico, divenuto nuovamente centro degli scambi internazionali. Attorno a questi porti – ha aggiunto Emiliano – possono crescere tutti i tipi di impresa, da quelle che si occupano dell'innovazione tecnologica, a quelle agricole. E soprattutto i porti possono anche consentirci di essere una grande piattaforma di accoglienza: se realizzeremo quei corridoi umanitari sui quali siamo stati sollecitati a parlare dalla visita di Papa Francesco a Lesbo, siamo in grado di assicurare, se sarà necessario, non solo l'arrivo in sicurezza, pacifico e controllato di tutti coloro che, in stato di emergenza, devono raggiungere l'Unione europea.

Ma siamo in grado, grazie alle nostre infrastrutture e ai quattro aeroporti, di distribuire queste persone nei luoghi che ci verranno indicati, secondo principi di equilibrio e di giustizia, assicurando all'economia anche quegli elementi fondamentali per un Paese che sono appunto giustizia e umanità. Questa è una terra famosa nel mondo perché abbiamo saputo accogliere nel momento del bisogno chiunque abbia bussato alla nostra porta. Economia e potenza dei valori umani sono sempre andati insieme. Non ci sono paesi che riescono a cogliere grandi obiettivi economici senza avere dentro di sé grandissimi valori legati all'umanità e alla propria civiltà. La Puglia ha questa capacità, utilizzatela perché appartiene al Paese intero. Sentiamo di essere parte di questo bellissimo paese, dalla Val d'Aosta sino a qui, sappiamo obbedire con ragionevolezza e intelligenza, e vogliamo e possiamo dare un grande contributo".

Rispondendo a margine dell'incontro ai giornalisti, Emiliano ha poi aggiunto "Ho detto al Ministro che può contare su di noi, su una collaborazione critica ed intelligente che non è mai finalizzata a personali vantaggi della classe politica pugliese. La Puglia ha la schiena dritta, sa quello che deve chiedere, sa quando deve obbedire, precisare, quando deve mettersi al lavoro e portare a casa dei risultati perché altrimenti senza non si è credibili. I risultati sono sotto gli occhi di tutti: la Puglia è oggi un riferimento di tutto il Mezzogiorno, in tutti i settori e questo fa parte di un orgoglio, che non è mio personale, ma di un'intera comunità che da generazioni che sta facendo il proprio dovere con intelligenza, rispettando le leggi, in grande trasparenza. Questo non è un Mezzogiorno nel quale accadono incidenti di natura morale che compromettano il risultato del nostro lavoro. Siamo attentissimi: becchiamo e puniamo chi si comporta male, escludendoli dal circuito della politica e dell'economia". Sulla questione della lettera inviata ieri sul Masterplan del Sud, Emiliano ha risposto che "sono certo che Renzi mi risponderà, l'ho scritta appena ieri sera, dategli il tempo".

1° Forum nazionale Portualità e Logistica: Delrio, la riforma della portualità è a buon punto

(FERPRESS) – Bari, 27 APR – Il pacchetto di riforme del Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica promosso dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio sta rafforzando la competitività del sistema portuale e logistico italiano. È questo in sintesi il messaggio emerso dal "1° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica" svoltosi oggi a Bari, alla presenza del Ministro Delrio e dei principali interlocutori tra istituzioni e operatori del settore, intervistato da Francesco Giorgino.

"La riforma della portualità e della logistica è a buon punto – ha affermato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio – Oggi tocchiamo con mano che tutte le misure adottate per il Sistema Mare e per un'Italia come pontile dell'Europa stanno procedendo con energia: incentivi Ferrobonus e Marebonus, collegamenti ferroviari con i porti, sportello doganale unico e sdoganamento in mare, regolamento per le concessioni, semplificazione della normativa per escavi e dragaggi. Le riforme spingono l'economia del Mare. Una Blue Economy, sostenibile ed intelligente, al servizio della crescita del Paese".

"Antonio Cancian, presidente di Rete Autostrade Mediterranee S.p.A. (RAM) – informa una nota del MIT – è intervenuto annunciando che "RAM è impegnata a livello europeo nello studio di fattibilità per l'attivazione di un sistema comunitario di incentivi: un possibile 'Eurobonus' per lo sviluppo dell'intermodalità anche a livello comunitario sul modello degli italiani Marebonus e Ferrobonus".

"I bandi relativi a questi due incentivi partiranno entro l'estate", ha annunciato il Direttore operativo di RAM Spa Francesco Benevolo, che ha continuato ricordando come "per Ferrobonus e Marebonus la Legge di Stabilità 2016 ha stanziato complessivamente 200 milioni di euro grazie all'iniziativa del Ministro Graziano Delrio. Il provvedimento è importante perché dà concreta attuazione alla visione strategica del Piano Strategico Nazionale di ridurre lo squilibrio modale e favorire l'uso di modi di trasporto delle merci più efficienti ed economicamente più sostenibili".

Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana del Gruppo FS, è intervenuto illustrando le strategie per lo sviluppo "dell'ultimo miglio ferroviario".

"L'ingegner Gentile – riferisce la nota del MIT – ha ricordato come il programma di investimenti per l'incremento di competitività del vettore ferroviario per i trasporti terrestri da e per i porti, nell'ambito del Contratto di Programma fra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI, ammonti a circa 1,5 miliardi di interventi "leggeri". Per quanto riguarda i Corridoi Merci, nel Contratto di Programma vigente sono programmati interventi per oltre 600 milioni di euro (escluse le grandi opere); nell'aggiornamento 2015 di tale Contratto sono previsti ulteriori finanziamenti per oltre 260 milioni di euro, da investire direttamente nel potenziamento dei Corridoi Merci, dei Porti e dei Terminali. Nell'aggiornamento 2016 del Contratto, in corso di perfezionamento, sono previsti ulteriori finanziamenti per i Corridoi Merci che superano i 300 milioni di euro".

"Il direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Giuseppe Peleggi – riferisce ancora la nota del MIT – ha ricordato come l'Agenzia, prima di altre dogane europee, abbia individuato la tecnologia come elemento chiave per ridurre tempi e costi delle operazioni dello Sportello Unico Doganale".

"Oggi – ha ricordato Peleggi – nella nostra Penisola i corridoi su gomma coprono tratte per 1298 km, i corridoi intermodali coprono tratte per 500 km, quelli su ferro per 100 km. Oltre 3.500 navi dal febbraio 2014 a oggi hanno utilizzato la procedura di sdoganamento in mare o pre-clearing, attiva in 17 porti."

Il professor Stefano Zunarelli, esperto della Struttura tecnica di Missione del Ministero, ha ricordato come l'iter della riforma delle concessioni demaniali sia in dirittura d'arrivo, mancando solo la registrazione da parte del Consiglio di Stato per il Regolamento Ministeriale. Il Regolamento di attuazione realizza un più stretto coordinamento con i principi della disciplina in materia di contratti pubblici; nell'adozione dei provvedimenti di concessione valorizza il ruolo delle nuove Autorità di Sistema Portuale e rafforza il ruolo di vigilanza e coordinamento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, così da garantire coerenza delle scelte con le indicazioni degli strumenti di programmazione in materia di portualità e logistica e l'effettivo perseguimento degli obiettivi alla base del rilascio della concessione.

L'On. Silvia Velo, Sottosegretario all'Ambiente, in un videomessaggio ha portato i suoi saluti ai partecipanti del Forum ed è intervenuta sul tema della semplificazione della normativa per escavi e dragaggi, sottolineando come "oggi per queste attività abbiamo, finalmente, un quadro regolamentare chiaro, certezza e semplificazione delle procedure. Una normativa che affronta in maniera organica la questione dei dragaggi nei porti italiani consente di superare le difficoltà riscontrate in questi anni durante le operazioni di dragaggio e nella gestione del materiale dragato. Si tratta – ha concluso l'On. Velo – di un percorso di riforma atteso da anni che va nella direzione della semplificazione normativa e che favorisce l'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili per l'esecuzione degli interventi".

Durante la sessione pomeridiana si è svolta una tavola rotonda sul tema "I provvedimenti assunti e l'impatto sull'economia portuale" ha visto la partecipazione dei rappresentanti delle principali associazioni di portualità e logistica – Marco Conforti di Assiterminal, Emanuele Grimaldi di Confitarma, Nereo Marcucci di Confetra, Pasqualino Monti di Assoporti, Michele Pappalardo di Federagenti, Pasquale Russo di Confitrasporto, Pierfrancesco Vago di Clia Europe – in un confronto sulle prospettive di sviluppo del Sistema Mare, che pongano questo settore al centro della ripresa economica del Paese e lo guidino a diventare strumento attivo di politica euro-mediterranea.

Ennio Cascetta, Responsabile della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha presentato le conclusioni della giornata, delineando il programma di lavoro di quello che si propone come il primo di una serie di appuntamenti che radunino i principali attori nazionali e internazionali della portualità e della logistica, dando vita a un percorso permanente di confronto strutturato su uno dei grandi asset della competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

1° Forum nazionale Portualità e Logistica: CLIA Europe, da crocieristica grandi benefici per economia italiana

(FERPRESS) – Bari, 27 APR – "Il nostro Paese, l'Italia, è allo stesso tempo una delle destinazioni più ambite, un'importante mercato di provenienza dei crocieristi e un Paese leader mondiale nella costruzione di navi. Non a caso, quindi, in Italia il nostro settore gode di grande popolarità: gli italiani sanno bene che la crocieristica è una potente fonte di impiego e che il settore crocieristico apporta benefici enormi all'economia italiana anche in fasi di grave difficoltà". Così – secondo quanto si apprende da una nota stampa – Pierfrancesco Vago, Chairman di CLIA Europe, l'organizzazione internazionale delle compagnie da crociera, nel suo intervento oggi durante il 1° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica, in corso a Bari.

"L'economia italiana è effettivamente quella che, in Europa, più beneficia dalla crocieristica con oltre 4,6 miliardi di euro di impatto economico diretto in un anno e oltre 102 mila unità di lavoro a vario titolo coinvolte dal comparto (pari a quasi un terzo del totale europeo)".

"Detto questo siamo di fronte ad una battuta di arresto del settore: Nel 2015 il mercato crocieristico italiano, che comunque si è collocato al terzo posto in Europa con 810.000 crocieristi, dopo la Germania (1.813.000) e il Regno Unito e Irlanda (1.789.000), ha registrato un calo nel numero di passeggeri italiani del 4 per cento rispetto al 2014. Mentre gli altri mercati crescono: Germania +2,4 per cento, Regno Unito e Irlanda +8,8 per cento, Francia +3,6 per cento. A guardarci dentro con attenzione, oggi questo gap ci preoccupa, ma soprattutto proietta alcuni dubbi sulla capacità dell'Italia di svilupparsi alla stregua di altri paesi europei simili nelle caratteristiche economiche e sociali".

La Cruise Lines International Association (CLIA), essendo la più grande associazione di categoria al mondo dell'industria crocieristica, è la voce e l'autorità principale della comunità crocieristica globale. Con 15 uffici nel mondo, CLIA ha rappresentanza in Nord e Sudamerica, Europa, Asia e Australasia. CLIA supporta le policy e le pratiche a favore di una crociera sicura, salutare e sostenibile per gli oltre 23 milioni di passeggeri che viaggiano annualmente, e promuove le travel experience a bordo di navi da crociera. I membri comprendono le più prestigiose compagnie di crociera di oceano, fiume e specializzate e una community di agenti di viaggio con formazione di alto livello e altri partner del settore crocieristico tra cui porti, destinazioni, costruttori di navi, fornitori, servizi business e operatori di viaggio impegnati al successo duraturo della crocieristica.

Bari,al 1° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica: «Le riforme spingono l'economia del mare»

Positivi i giudizi degli operatori del settore sul Piano Strategico Nazionale promosso dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio

Bari, 27 aprile 2016 – Il pacchetto di riforme del Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica promosso dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio sta rafforzando la competitività del sistema portuale e logistico italiano. È questo in sintesi il messaggio emerso dal "1° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica" svoltosi oggi a Bari, alla presenza del Ministro Delrio e dei principali interlocutori tra istituzioni e operatori del settore, intervistato da Francesco Giorgino.

«La riforma della portualità e della logistica è a buon punto – ha affermato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano **Delrio** – Oggi tocchiamo con mano che tutte le misure adottate per il Sistema Mare e per un'Italia come pontile dell'Europa stanno procedendo con energia: incentivi Ferrobonus e Marebonus, collegamenti ferroviari con i porti, sportello doganale unico e sdoganamento in mare, regolamento per le concessioni, semplificazione della normativa per escavi e dragaggi. Le riforme spingono l'economia del Mare. Una Blue Economy, sostenibile ed intelligente, al servizio della crescita del Paese».

Antonio **Cancian**, presidente di Rete Autostrade Mediterranee S.p.A. (RAM), è intervenuto annunciando che«RAM è impegnata a livello europeo nello studio di fattibilità per l'attivazione di un sistema comunitario di incentivi: un possibile 'Eurobonus' per lo sviluppo dell'intermodalità anche a livello comunitario sul modello degli italiani Marebonus e Ferrobonus».

Ferrobonus e Marebonus. «I bandi relativi a questi due incentivi partiranno entro l'estate», ha annunciato il Direttore operativo di RAM Spa Francesco **Benevolo**, che ha continuato ricordando come «per Ferrobonus e Marebonus la Legge di Stabilità 2016 ha stanziato complessivamente 200 milioni di euro grazie all'iniziativa del Ministro Graziano Delrio. Il provvedimento è importante perché dà concreta attuazione alla visione strategica del Piano Strategico Nazionale di ridurre lo squilibrio modale e favorire l'uso di modi di trasporto delle merci più efficienti ed economicamente più sostenibili.»

Ultimo miglio ferroviario. Maurizio **Gentile**, amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana del Gruppo FS, è intervenuto illustrando le strategie per lo sviluppo "dell'ultimo miglio ferroviario". L'ingegner Gentile ha ricordato come il programma di investimenti per l'incremento di competitività del vettore ferroviario per i trasporti terrestri da e per i porti, nell'ambito del Contratto di Programma fra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI, ammonti a circa 1,5 miliardi di interventi "leggeri". Per quanto riguarda i Corridoi Merci, nel Contratto di Programma vigente sono programmati interventi per oltre 600 milioni di euro (escluse le grandi opere); nell'aggiornamento 2015 di tale Contratto sono previsti ulteriori finanziamenti per oltre 260 milioni di euro, da investire direttamente nel potenziamento dei Corridoi Merci, dei Porti e dei Terminali. Nell'aggiornamento 2016 delContratto, in corso di perfezionamento, sono previsti ulteriori finanziamenti per i Corridoi Merci che superano i 300 milioni di euro.

Sportello unico doganale. Il direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Giuseppe **Peleggi** ha ricordato come l'Agenzia, prima di altre dogane europee, abbia individuato la tecnologia come elemento chiave per ridurre tempi e costi delle operazioni dello Sportello Unico Doganale. Oggi – ha ricordato Peleggi – nella nostra Penisola i corridoi su gomma coprono tratte per 1298 km, i corridoi intermodali coprono tratte per 500 km, quelli su ferro per 100 km. Oltre 3.500 navi dal febbraio 2014 a oggi hanno utilizzato la procedura di sdoganamento in mare o pre-clearing, attiva in 17 porti.

Concessioni. Il professor Stefano **Zunarelli**, esperto della Struttura tecnica di Missione del Ministero, ha ricordato come l'iter della riforma delle concessioni demaniali sia in dirittura d'arrivo, mancando solo la registrazione da parte del Consiglio di Stato per il Regolamento Ministeriale. Il Regolamento di attuazione realizza un più stretto coordinamento con i principi della disciplina in materia di contratti pubblici; nell'adozione dei provvedimenti di concessione valorizza il ruolo delle nuove Autorità di Sistema Portuale e rafforza il ruolo di vigilanza e coordinamento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, così da garantire coerenza delle scelte con le indicazioni degli strumenti di programmazione in materia di portualità e logistica e l'effettivo perseguimento degli obiettivi alla base del rilascio della concessione.

Escavi e dragaggi. L'On. Silvia **Velo**, Sottosegretario all'Ambiente, in un videomessaggio ha portato i suoi saluti ai partecipanti del Forum ed è intervenuta sul tema della semplificazione della normativa per escavi e dragaggi, sottolineando come «oggi per queste attività abbiamo, finalmente, un quadro regolamentare chiaro, certezza e semplificazione delle procedure. Una normativa che affronta in maniera organica la questione dei dragaggi nei porti italiani consente di superare le difficoltà riscontrate in questi anni durante le operazioni di dragaggio e nella gestione del materiale dragato. Si tratta – ha concluso l'On. Velo – di un percorso di riforma atteso da anni che va nella direzione della semplificazione normativa e che favorisce l'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili per l'esecuzione degli interventi».

Durante la sessione pomeridiana si è svolta una tavola rotonda sul tema "I provvedimenti assunti e l'impatto sull'economia portuale" ha visto la partecipazione dei rappresentanti delle principali associazioni di portualità e logistica – Marco **Conforti** di Assiterminal, Emanuele **Grimaldi** di Confitarma, Nereo **Marcucci** di Confetra, Pasqualino **Monti** di Assoporti, Michele **Pappalardo** di Federagenti, Pasquale **Russo** di Confitrasporto, Pierfrancesco **Vago** di Clia Europe – in un confronto sulle prospettive di sviluppo del Sistema Mare, che pongano questo settore al centro della ripresa economica del Paese e lo guidino a diventare strumento attivo di politica euro-mediterranea.

Ennio **Cascetta**, Responsabile della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha presentato le conclusioni della giornata, delineando il programma di lavoro di quello che si propone come il primo di una serie di appuntamenti che radunino i principali attori nazionali e internazionali della portualità e della logistica, dando vita a un percorso permanente di confronto strutturato su uno dei grandi asset della competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

Bari: Pierfrancesco Vago (CLIA Europe) interviene al 1° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica

Bari, 27 aprile 2016 – Pierfrancesco Vago, Chairman di CLIA Europe, l'organizzazione internazionale delle compagnie da crociera, è intervenuto oggi ad una tavola rotonda sull'economia portuale durante il 1° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica, in corso presso il Terminal Crociere del Porto di Bari. Riportiamo di seguito ampie parti del suo intervento.

L'impatto economico della crocieristica in Italia

- "Il nostro Paese, l'Italia, è allo stesso tempo una delle destinazioni più ambite, un'importante mercato di provenienza dei crocieristi e un Paese leader mondiale nella costruzione di navi. Non a caso, quindi, in Italia il nostro settore gode di grande popolarità: gli italiani sanno bene che la crocieristica è una potente fonte di impiego e che il settore crocieristico apporta benefici enormi all'economia italiana anche in fasi di grave difficoltà".
- "L'economia italiana è effettivamente quella che, in Europa, più beneficia dalla crocieristica con oltre 4,6 miliardi di euro di impatto economico diretto in un anno e oltre 102 mila unità di lavoro a vario titolo coinvolte dal comparto (pari a quasi un terzo del totale europeo)".
- "Detto questo siamo di fronte ad una battuta di arresto del settore: Nel 2015 il mercato crocieristico italiano, che comunque si è collocato al terzo posto in Europa con 810.000 crocieristi, dopo la Germania (1,813,000) e il Regno Unito e Irlanda (1,789,000), ha registrato un calo nel numero di passeggeri italiani del 4% rispetto al 2014. Mentre gli altri mercati crescono: Germania +2,4%, Regno Unito e Irlanda +8,8%, Francia +3,6%. A guardarci dentro con attenzione, oggi questo gap ci preoccupa, ma soprattutto proietta alcuni dubbi sulla capacità dell'Italia di svilupparsi alla stregua di altri paesi europei simili nelle caratteristiche economiche e sociali".

Le sfide per il settore e l'importanza della riforma portuale

- "Se da un lato questi dati confermano la strategicità del settore crocieristico in Italia, che funge da volano per turismo, cultura, cantieristica e, in generale, per la ripresa economica del Paese, dall'altro rappresentano un campanello d'allarme per il settore, per tutto l'indotto che vi ruota intorno e infine per quelle stesse istituzioni responsabili del benessere economico dell'Italia".
- "Ci sono alcuni ostacoli che frenano lo sviluppo del settore e che vanno affrontati con urgenza. La cosa forse non sorprenderà nessuno, ma l'ostacolo che indubbiamente pesa di più sulla crescita italiana è duplice: infrastrutturale e regolatorio. Proprio per questo, al Ministro Delrio e alla sua squadra non può che andare un "grazie" da parte nostra, poiché ha saputo sfidare inerzia e resistenze e superare la forte volatilità che caratterizza sia la politica italiana sia, con una intensità se possibile anche maggiore, il mondo delle infrastrutture e dei trasporti.Dopo venti anni e fiumi di inchiostro spesi a discutere della riforma, eccola prendere corpo e colorarsi di sostanza. Finalmente!"
- "La riforma portuale è un segnale incoraggiante, che fa ben sperare anche per il futuro prossimo. Come CLIA siamo infatti consapevoli dell'importante fase di cambiamento che sta per investire l'intera architettura costituzionale. È un vero e proprio cambio di paradigma nella parte che interessa trasporti e infrastrutture. Per questo abbiamo seguito l'iter parlamentare della riforma costituzionale del Titolo V con grande attenzione, e ci prepariamo a seguire con altrettanta attenzione il referendum autunnale"
- "Ovviamente non vogliamo in alcun modo che si determinino involontarie tensioni tra Amministrazioni centrali e Regioni. A farne le spese sarebbero ancora una volta le nostre infrastrutture. E, poiché stamattina abbiamo avuto in apertura il saluto del governatore Emiliano, ci teniamo a rassicurare le regioni: anche se passa la riforma del Titolo V, il nostro settore avrà sempre le àncore ben piantate nelle comunità locali, senza le quali il nostro lavoro non sarebbe immaginabile".

Gli aspetti più significativi della riforma portuale

- "Fatta questa doverosa premessa, ci sono alcuni aspetti della riforma che a mio avviso sono particolarmente degni di nota. Il metodo, prima di tutto. Perché di metodo è giusto parlare, visto che c'è una strategia d'insieme, declinata nel Piano Strategico Nazionale della Portualità, nella Legge Madia e nella decretazione che ne discende. La strategia è imperniata su una decina di obiettivi prioritari per il mondo dello shipping. Presupposto inevitabile di questi obiettivi è a sua volta il fatto che il traffico passeggeri in Italia è particolarmente marcato, con una quota vicina al 20% del traffico complessivo europeo, seconda solo alla Grecia, e che l'Italia detiene a sua volta un primato nel traffico crocieristico europeo.
- La semplificazione. Il Ministero coglie nel segno: la crocieristica non può che apprezzare la filosofia del "meno autorità portuali, più interlocutori unici". Soprattutto se saprà tradursi in un alleggerimento di tempi e risorse – e questo lo capiremo molto presto.
- La certezza e la programmabilità. Se c'è un aspetto caratteristico del cruising è che si basa sulla programmazione delle rotte, delle navi e delle risorse da allocare che ha bisogno di avvenire dai due ai tre anni prima della partenza delle navi stesse con i loro passeggeri. Ma proprio su questo aspetto si registrano pericolose asimmetrie. Noi, le compagnie, abbiamo la necessità di programmare con largo anticipo perché questo è quanto ci chiedono i consumatori, ma spesso le autorità portuali provano a introdurre diritti autonomi, prelievi, "variazioni in corso d'opera" che minano la certezza del diritto e rischiano di aumentare l'alea. Serve una migliore pianificazione dei porti, per i porti. La riforma lo riconosce piuttosto esplicitamente, tanto che l'obiettivo 8 del Piano Strategico Nazionale della Portualità è proprio la creazione di un sistema bilanciato di allocazione delle risorse generate all'interno dei porti.
- La rappresentanza, infine. Quale rappresentanza avrà davvero la crocieristica negli organismi portuali? Per anni noi di CLIA, abbiamo temuto di ritrovarci ancora una volta scorrere la vecchia pellicola dei comitati portuali, dove la crocieristica non ha quasi cittadinanza – o meglio, ha cittadinanza indiretta – e non ne è riconosciuta la specificità. La riforma sgombra il campo da equivoci: la crocieristica siede nei tavoli di partenariato previsti dalla riforma, ideati con l'intento di consentire un confronto tra le diverse componenti che animano l'ecosistema portuale. Ebbene, CLIA è la casa della crocieristica. Rappresentiamo tutte le bandiere, siamo specializzati sul segmento cruising. La nostra è una visione profonda e consapevole dello spazio specifico occupato dalla crocieristica, che siamo contenti di condividere con le istituzioni. Anzi, a dirla proprio tutta, siamo contenti di poter sedere negli organismi di partenariato locali, cioè nei vari porti".

Delrio: "Pronta la riforma del mare"

Il sistema portuale e logistico italiano prova a mettersi in movimento con un pacchetto di riforma messo a punto dal Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica firmato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio. Dal primo forum su portualità e logistica chiuso a Bari arriva un messaggio forte sulle potenzialità del sistema-mare.

«La riforma della portualità e della logistica è a buon punto — spiega Delrio — Oggi tocchiamo con mano che tutte le misure adottate per il Sistema Mare e per un'Italia come ponte dell'Europa stanno procedendo con energia: incentivi Ferrobonus e Marebonus, collegamenti ferroviari con i porti, sportello doganale unico e sdoganamento in mare, regolamento per le concessioni, semplificazione della normativa per escavi e dragaggi. Le riforme spingono l'economia del Mare. Una Blue Economy, sostenibile ed intelligente, al servizio della crescita del Paese».

Proseguono intanto gli incentivi a sostegno della modalità-mare come ricorda Antonio Cancian, presidente di Rete Autostrade Mediterranee. «Siamo impegnati a livello europeo nello studio di fattibilità per l'attivazione di un sistema comunitario di incentivi, un possibile "Eurobonus" per lo sviluppo dell'intermodalità anche a livello comunitario sul modello degli italiani Marebonus e Ferrobonus», spiega Cancian. Novità in arrivo anche sul fronte ferroviario. Maurizio Gentile, ad di Rfi illustra le strategie per lo sviluppo "dell'ultimo miglio ferroviario", ricordando come il programma di investimenti per l'incremento di competitività del vettore ferroviario per i trasporti terrestri da e per i porti, nell'ambito del contratto di Programma fra ministero delle Infrastrutture e e Rfi, ammonti a circa 1,5 miliardi di interventi "leggeri". Per quanto riguarda i corridoi merci sono programmati interventi per oltre 600 milioni di euro (esclusa le grandi opere); nell'aggiornamento 2015 sono previsti ulteriori finanziamenti per oltre 260 milioni, da investire direttamente nel potenziamento dei corridoi merci, dei porti e dei terminali.

Il Secolo XIX

IL QUADRO NORMATIVO È ATTESO DA 22 ANNI

Concessioni, verso il via libera al nuovo regolamento

Due le novità: l'indennizzo per gli operatori e la possibilità per le [redacted] di firmare contratti fino a 25 anni

BARI. Manca ancora l'ok da parte del Consiglio di Stato e poi il regolamento sulle concessioni sarà realtà. Gli operatori lo aspettano da ventidue anni e il ministero rassicura tutti: «Presto sarà operativo». La novità principale è la prevista possibilità di indennizzo ai concessionari: il testo illustrato ieri al forum della portualità, spiega le condizioni per ottenere il rimborso: «Qualora il concessionario abbia realizzato o acquistato beni non amovibili per l'esercizio della concessione, aggiuntivi rispetto a quelli previsti nel programma degli investimenti non ancora ammortizzati». Potrebbe invece salire a 25 anni la quota di concessione che le [redacted] potranno chiedere autonomamente. Tutte quelle di durata superiore dovranno passare dal ministero. Il provvedimento comunque quando uscirà dal Consiglio di Stato, sostanzialmente regolerà i rinnovi del principale porto italiano, Genova, visto che le altre Autorità portuali già hanno concesso l'allungamento ai terminalisti. La prossima settimana poi, potrebbe essere decisiva anche sulla pesa dei contenitori. Fallita la possibilità di ottenere dall'Europa linee guida comuni, ora tocca al governo muoversi. La proposta di Assiterminal è «pesare i contenitori mentre si muovono», trovando nei diversi punti del percorso per l'arrivo al terminal, lo spazio per la pesatura: «Evitando così di intasare tutta la filiera logistica» spiega Conforti "attraverso i mezzi meccanici esistenti" (le gru, ndr). Il forum è stato organizzato da Rete Autostrade Mediterranee e il presidente Antonio Cancian ha annunciato: "Entro settembre partiranno i bandi per gli incentivi per l'utilizzo delle autostrade del mare, attraverso il Marebonus, e quelli per incentivare il trasporto su ferro, con il Ferrobonus". Si tratta rispettivamente di 50 e 20 milioni di euro per il primo anno e il provvedimento ha una durata triennale. Prosegue il lavoro intanto sul fronte Eurobonus, con l'obiettivo di trasformare questi incentivi da nazionali ad europei.

SI.GAL.

«Servizi portuali, a Venezia costi troppo alti»

Genova - Appello del presidente degli agenti marittimi veneti, Alessandro Santi. Paolo Costa (Authority): «Qui abbiamo trovato il giusto equilibrio».

Genova - **La Commissione consultiva del porto di Venezia ha dato parere positivo alla proroga per 4 anni della concessione alla nuova Compagnia lavoratori portuali, per coprire i picchi di richiesta di manodopera, come previsto dall'articolo 17 della legge 84.** Domani mattina il Comitato portuale confermerà la decisione della Commissione per il periodo 1 maggio 2016-30 aprile 2020, sancendo il buon risultato della Compagnia negli ultimi anni, in termini di chiamate. **Nel 2020 verrà indetta la gare europea prevista dalla legge per riassegnare il servizio.** A Venezia la compagnia non ha i problemi di bilancio che invece stanno affrontando altri pool, come quello di Genova, che pure ha visto aumentare le chiamate nel 2015, ma che è attualmente oggetto dell'attenzione dei revisori dei conti dell'Authority di Palazzo San Giorgio. **Alcuni operatori veneziani ritengono che questo risultato della nuova Clp sia stato raggiunto con tariffe che potrebbero essere limate, con una maggiore apertura al mercato.** «L'ordinamento della legge 84 - afferma **Alessandro Santi,** presidente degli agenti marittimi del Veneto - ha dato i suoi frutti, negli ultimi anni a Venezia non abbiamo potuto lamentarci per quanto riguarda l'organizzazione del lavoro. Resta in piedi il problema del costo del servizio, che paga la mancanza di concorrenza. In alcuni settori della catena dello shipping, come quello delle agenzie marittime, c'è una completa liberalizzazione, mentre altri, come i servizi portuali, restano l'anello debole. Il rinnovo della concessione a Nclp è corretto, i lavoratori sono efficienti, ma i costi sono importanti e rendono meno competitivi i servizi dei terminalisti e la merce».

Santi nota che finora il tema dell'articolo 17 non è stato preso in considerazione nel cammino di riforma della legge 84: **«Credo che la riforme dovrebbe interessarsene. Si deve rendere il lavoro in linea con i parametri della competizione globale.** E' un tassello che si somma al costo della merce e rende più o meno competitivi i porti italiani, assieme ad esempio alle inefficienze doganali o ai lunghi tempi di sosta. Mi sembra che ci troviamo in una fase di immobilismo. Il fatto che il servizio del pool di manodopera si assegni con gara europea non mi pare abbia avuto effetti positivi da questo punto di vista, anche se il sistema Venezia in questo momento funziona».

Il governo ha annunciato che dopo il capitolo governance, la riforma portuale toccherà quello dell'organizzazione del lavoro in banchina. «Spero che non mi rompano il giocattolo», afferma il presidente dell'Authority di Venezia, **Paolo Costa,** secondo cui in Laguna «è stato trovato il giusto equilibrio, dopo i primi 4 anni (dal 2002 al 2006, ndr) in cui avevamo avuto qualche difficoltà». Prosegue Costa: «Per quanto ci riguarda, la riforma in questo settore non servirebbe, ma non posso parlare per gli altri scali». In base alle verifiche fatte dall'Autorità portuale, necessarie per prorogare l'assegnazione del servizio, la Nclp ha ridotto l'organico da 126 persone nel 2012 a 117 (compresi gli impiegati) nel 2015; ha ridotto nel tempo i conflitti con i terminalisti; ha aumentato gli avviamenti del 50 per cento, da 25.023 nel 2012 a 37.664 nel 2015; ha ridotto del 61 per cento le giornate di mancato avviamento e la corrispondente indennità (Ima) da 7.155 giornate nel 2012 a 2.796 nel 2015.

Secondo il presidente di Nclp, Davide Tassan, il segreto è nel taglio imprenditoriale che è stato dato alla cooperativa (di cui 57 sono soci e 47 dipendenti, oltre agli impiegati; a questi si aggiungono 32 lavoratori contrattualizzati per tre anni grazie alle disposizioni del Jobs Act attraverso l'agenzia Intempo e altri 70-80 che vengono chiamati a giornata). La Nclp è anche associata a Confindustria. Tassan pensa che la riforma portuale, se mai si occuperà di lavoro, dovrebbe rendere più omogenea la situazione degli articoli 17 nei diversi porti italiani. «Il legislatore della legge 84 - ricorda - aveva deciso che doveva esserci diversità fra i vari scali e ha fatto sì che nascessero problematiche diverse. L'idea è che si trovi una soluzione omogenea. Non sarà facile, ci stiamo confrontando fra i vari porti per vedere se è possibile riconoscersi in un documento unico».

APPELLO DEL PRESIDENTE DEGLI AGENTI MARITTIMI VENETI, ALESSANDRO SANTI

«Lavoro in porto, costi troppo alti»

Paolo Costa (Authority): «A Venezia abbiamo trovato il giusto equilibrio»

L'AVVISATORE MARITTIMO

«Lavoro in porto, costi troppo alti»

Paolo Costa (Authority): «A Venezia abbiamo trovato il giusto equilibrio»

Porto di Livorno, i primi container sono passati sul nuovo Post Corridor

La Commissione consultiva del porto di Venezia ha dato parere positivo alla proroga per 4 anni della concessione alla nuova Compagnia lavoratori portuali, per coprire i picchi di richiesta di manodopera, come previsto dall'articolo 17 della legge 84. Questa mattina il Comitato portuale confermerà la decisione della Commissione per il periodo 1 maggio 2016-30 aprile 2020, sancendo il buon risultato della Compagnia negli ultimi anni, in termini di chiamate. Nel 2020 verrà indetta la gare europea prevista dalla legge per riassegnare il servizio. A Venezia la compagnia non ha i problemi di bilancio che invece stanno affrontando altri pool, come quello di Genova, che pure ha visto aumentare le chiamate nel 2015, ma che è attualmente oggetto dell'attenzione dei revisori dei conti dell'Authority di Palazzo San Giorgio. Alcuni operatori veneziani ritengono che questo risultato della nuova Clp sia stato raggiunto con tariffe che potrebbero essere limate, con una maggiore apertura al mercato. «L'ordinamento della legge 84 - afferma Alessandro Santi, presidente degli agenti marittimi del Veneto - ha dato i suoi frutti, negli ultimi anni a Venezia non abbiamo potuto lamentarci per quanto riguarda l'organizzazione del lavoro. Resta in piedi il problema del costo del servizio, che paga la mancanza di concorrenza. In alcuni settori della catena dello shipping, come quello delle agenzie marittime, c'è una completa liberalizzazione, mentre altri, come i servizi portuali, restano l'anello debole. Il rinnovo della concessione a Nclp è corretto, i lavoratori sono efficienti, ma i costi sono importanti e rendono meno competitivi i servizi dei terminalisti e la merce». Santi nota che finora il tema dell'articolo 17 non è stato preso in considerazione nel cammino di riforma della legge 84: «Credo che la riforme dovrebbe interessarsene. Si deve rendere il lavoro in linea con i parametri della competizione globale. E' un tassello che si somma al costo della merce e rende più o meno competitivi i porti italiani, assieme ad esempio alle inefficienze doganali o ai lunghi tempi di sosta. Mi sembra che ci troviamo in una fase di immobilismo. Il fatto che il servizio del pool di manodopera si assegni con gara europea non mi pare abbia avuto effetti positivi da questo punto di vista, anche se il sistema Venezia in questo momento funziona». Il governo ha annunciato che dopo il capitolo governance, la riforma portuale toccherà quello dell'organizzazione del lavoro in banchina. «Spero che non mi rompano il giocattolo», afferma il

presidente dell'Authority di Venezia, Paolo Costa, secondo cui in Laguna «è stato trovato il giusto equilibrio, dopo i primi 4 anni (dal 2002 al 2006, ndr) in cui avevamo avuto qualche difficoltà». Prosegue Costa: «Per quanto ci riguarda, la riforma in questo settore non servirebbe, ma non posso parlare per gli altri scali». In base alle verifiche fatte dall'Autorità portuale, necessarie per prorogare l'assegnazione del servizio, la Nclp ha ridotto l'organico da 126 persone nel 2012 a 117 (compresi gli impiegati) nel 2015; ha ridotto nel tempo i conflitti con i terminalisti; ha aumentato gli avviamenti del 50 per cento, da 25.023 nel 2012 a 37.664 nel 2015; ha ridotto del 61 per cento le giornate di mancato avviamento e la corrispondente indennità (Ima) da 7.155 giornate nel 2012 a 2.796 nel 2015. Secondo il presidente di Nclp, Davide Tassan, il segreto è nel taglio imprenditoriale che è stato dato alla cooperativa (di cui 57 sono soci e 47 dipendenti, oltre agli impiegati; a questi si aggiungono 32 lavoratori contrattualizzati per tre anni grazie alle disposizioni del Jobs Act attraverso l'agenzia Intempo e altri 70-80 che vengono chiamati a giornata). La Nclp è anche associata a Confindustria. Tassan pensa che la riforma portuale, se mai si occuperà di lavoro, dovrebbe rendere più omogenea la situazione degli articoli 17 nei diversi porti italiani. «Il legislatore della legge 84 - ricorda - aveva deciso che doveva esserci diversità fra i vari scali e ha fatto sì che nascessero problematiche diverse. L'idea è che si trovi una soluzione omogenea. Non sarà facile, ci stiamo confrontando fra i vari porti per vedere se è possibile riconoscersi in un documento unico». Alberto Ghiara

Livorno, i primi container passano sul Fast Corridor

Livorno - «Il risultato raggiunto - ha commentato il commissario dell'Autorità portuale di Livorno, Giuliano Gallanti - porta alla ribalta il nostro scalo come esempio di logistica integrata».

Livorno - **Dopo essere stato presentato alla comunità portuale all'inizio del mese scorso, il Fast Corridor è già diventato una realtà.** Domenica scorsa, 63 contenitori provenienti dal Terminal Darsena Toscana sono infatti stati trasferiti all'interporto Vespucci usando il canale sprint che accelera i processi di sdoganamento attraverso un controllo full digital della merce. Il Fast Corridor ha consentito il trasferimento diretto dei contenitori sino al magazzino di temporanea custodia di sei mila metri quadrati gestito dalla società Trailer Service all'interno dell'Interporto. I container, scaricati dalla nave Frisia Helsinki di Hapag Lloyd, contengono 250 autovetture elettriche della C.S. Group di Livorno, leader nazionale del car sharing. Dopo essere state parcheggiate nell'area di temporanea custodia, le automobili verranno poi caricate sulle bisarche e spedite a Milano e a Roma, non senza prima essere state controllate e collaudate un'ultima volta nelle officine dell'Interporto: i Controlli Pdi (pre-delivery ispections), quelli effettuati prima della consegna, danno lavoro stabile a otto dipendenti della Cs Gorup e sono un valore aggiunto per il Vespucci.

«Il risultato raggiunto – ha commentato il commissario dell'Autorità portuale di Livorno, Giuliano Gallanti – porta alla ribalta il nostro porto come esempio di logistica integrata. Il Fast Corridor avvicina di più le banchine a quello che, sotto tutti i punti di vista, sta diventando sempre di più il nostro retroporto di riferimento». Giovedì sbarcheranno, questa volta sulle banchine del terminal Lorenzini, 65 contenitori con altre 258 auto elettriche. La merce, scaricata dalla nave Msc Regina, transiterà per il secondo fast corridor attualmente operativo, quello riservato al trasferimento dei container dalle aree in concessioni a Lorenzini sino all'Interporto. «È la prima volta che usiamo il Fast Corridor in modo così massiccio – ha detto l'ad del Lorenzini Terminal & C, Daniele Grifoni – si tratta di uno strumento utile a disposizione della nostra clientela e dimostra quanto Livorno sia all'avanguardia nei processi di sdoganamento della merce».

Porto di Livorno, i primi container sono passati sul nuovo Fast Corridor

Dopo essere stato presentato alla comunità portuale all'inizio del mese scorso, il Fast Corridor è già diventato una realtà. Domenica scorsa, 63 container provenienti dal Terminal Darsena Toscana sono infatti stati trasferiti all'interporto Vespucci usando il canale sprint che accelera i processi di sdoganamento attraverso un controllo full digital della merce. Il Fast Corridor ha consentito il trasferimento diretto dei contenitori sino al magazzino di temporanea custodia di sei mila metri quadrati gestito dalla società Trailer Service all'interno dell'Interporto.

I container, scaricati dalla nave Frisia Helsinki di Hapag Lloyd, contengono 250 auto vetture elettriche della C.S. Group di Livorno, leader nazionale del car sharing. Dopo essere state parcheggiate nell'area di temporanea custodia, le automobili verranno poi caricate sulle bisarche e spedite a Milano e a Roma, non senza prima essere state controllate e collaudate un'ultima volta nelle officine dell'Interporto. I Controlli Pdi (pre-delivery ispections), quelli effettuati prima della consegna, danno lavoro stabile a otto dipendenti della Cs Gorup e sono un valore aggiunto per il Vespucci. «Il risultato raggiunto – ha commentato il commissario [redacted] di Livorno, [redacted] – porta alla ribalta il nostro porto come esempio di logistica integrata. Il Fast Corridor avvicina di più le banchine a quello che, sotto tutti i punti di vista, sta diventando sempre di più il nostro retroporto di riferimento». Giovedì sbarcheranno, questa volta sulle banchine del terminal Lorenzini, 65 contenitori con altre 258 auto elettriche. La merce, scaricata dalla nave Msc Regina, transiterà per il secondo fast corridor attualmente operativo, quello riservato al trasferimento dei container dalle aree in concessioni a Lorenzini sino all'Interporto. «È la prima volta che usiamo il Fast Corridor in modo così massiccio – ha detto l'ad del Lorenzini Terminal & C, Daniele Grifoni – si tratta di uno strumento utile a disposizione della nostra clientela e dimostra quanto Livorno sia all'avanguardia nei processi di sdoganamento della merce».

Quella rissa sul "sistema" per farci cosa

LIVORNO - Come spesso succede, il recente dibattito in commissione comunale sul "sistema" bacini di carenaggio ha chiarito alcuni aspetti procedurali, anche in vista della gara, ma non è andato a sfiorare il tema di fondo. Che in parole povere è il seguente: chi avrà in concessione il "sistema" e per farne che cosa.

Mi direte: c'è la gara, appena la magistratura sblocca il sequestro si parte. Ma sulle gare per le opere pubbliche da dare in concessione - a Livorno e non solo - permettetemi di essere scettico, almeno per quanto riguarda i tempi. Qualche esempio recente: la gara per la Porta 2000 è slittata almeno due volte

Antonio Fulvi

(segue in ultima pagina)

Quella rissa sul "sistema"

e richiederà ancora mesi; la gara per la piattaforma Europa va ovviamente ancora più alle lunghe. E per i bacini, se l'ingegner Poerio parla con ottimismo tutto partenopeo di quello galleggiante rimesso in servizio in autunno, sul "bacinone" nessuno ha il coraggio di fare pronostici. Tra l'altro la gara pare consegni al vincitore la patata bollente del rifare la barca porta taffondata da due anni e ormai diventata un fondo al mare un rottame inservibile) e tutta l'impiantistica elettrica, idraulica e di sollevamento. Poca roba? Ricordo che qualche anno fa la Camera di Commercio fece fare uno studio dal Rina, che quantificò i lavori necessari intorno ai 20 milioni (di euro). E la barca porta funzionava ancora.

Domanda: chi assumerà questi oneri e per fare che cosa? Non è un mistero che il "bacinone", nato per navi fino a 350 metri di lunghezza, ha due pretendenti dichiarati: il primo è il cantiere Benetti, che intende utilizzarlo per i suoi giga-yachts da oltre 100 metri già in costruzione ma anche per riparazioni navali di piccola e media taglia in accordo con il consorzio livornese dei riparatori navali; il secondo pretendente è il gruppo Jobson Italia, filiale del più grande Jobson International, che preme per portare a Livorno le riparazioni di grandi navi per le quali non ha spazi a La Spezia. Ed avrebbe - pare - un'alternativa a Piombino, dove a sua volta si è ipotizzato (sottovoce ma non troppo) di dotarsi quanto prima di un bacino. Il polo piombinese delle riparazioni (e demolizioni) è un programma concreto, già finanziato. Parliamo dunque di fatti.

Compatibilmente al piano regolatore portuale, agli investimenti già fatti e agli accordi di programma solennemente sanciti tredici anni fa al salvataggio dell'ex cantiere Orlando, l'opzione Benetti per i due bacini appare la più praticabile. In più ci sono motivazioni ambientali, che non favoriscono certo l'idea di un cantiere di riparazioni di grandi navi sopravvento alla città e al suo porto Mediceo. Rimane l'osservazione, non certo fuori luogo, che il "bacinone" sembrerebbe sprecato per navi da diporto di "soli" 100 metri o poco più. Ma mi hanno fatto notare che i lavori su uno di questi quelli tecnologici rendono enormemente di più che su un qualsiasi cargo.

Quali che siano le osservazioni valide, il dato di fatto d'oggi è che se vogliamo tagliare le radici delle polemiche e delle contrapposizioni - che bene non fanno né alle istituzioni né al mondo del lavoro - bisogna arrivare prima possibile alla gara. Dando per scontato anche ricorsi e controricorsi. Ma rimandare sine die è la soluzione peggiore.

Si sblocca il bacino affondato e riparte la gara sulla gestione

[redacted] ha avuto l'approvazione per l'intervento di rigalleggiamento
Secondo la Benetti il bacino potrebbe tornare operativo il prossimo autunno

LIVORNO - A dieci mesi dal sinistro che ha affondato il bacino galleggiante Mediterraneo ed è costato la vita a un lavoratore, stanno per iniziare i lavori di rimessa in galleggiamento dell'apparato. La conferma ufficiale è arrivata dal commissario dell'[redacted] portuale [redacted] in commissione consiliare. Il magistrato inquirente, che ha sequestrato il bacino per l'inchiesta penale, ha accettato il progetto di rimessa in galleggiamento del bacino predisposto dai tecnici dell'[redacted] e del cantiere Benetti che effettuerà materialmente l'intervento. Il progetto, assai complesso, è stato anche visionato e approvato dal RINa. Secondo Vincenzo Poerio, AD di Benetti, il bacino potrà essere rimesso in galleggiamento entro la fine di maggio. Poi si procederà a rimuovere il relitto della nave oceanografica che ha causato l'affondamento e quindi, mentre l'inchiesta tecnica andrà avanti, si procederà alle riparazioni definitive nel quadro della gara di assegnazione della gestione dei bacini, che così potrà ripartire. Il bacino potrebbe tornare operativo già a settembre, anche se il termine è considerato da qualcuno ottimistico.

* * *

Le operazioni di recupero del Mediterraneo sono importanti anche per la diretta connessione che hanno con la gara sulla gestione dei due bacini, a sua volta importante per i programmi delle riparazioni navali, dei vari dei giga-yachts del cantiere Benetti (ben tre oltre i 100 metri in costruzione) e per la definitiva rimessa in funzione della grande vasca in muratura. La gara, già da tempo pronta negli uffici della Port[redacted] come noto è stata bloccata dall'incidente al Mediterraneo. Nel frattempo si sono portate al calor bianco le polemiche relative alla mancata accettazione della richiesta della Jobson spezzina di poter operare alla banchina 76 con due o tre navi (lavori interni), con la conseguente scelta alternativa di

(segue a pagina 2)

Si sblocca il bacino

andare a Piombino dove peraltro è già previsto un polo di riparazioni e di demolizioni navali con un forte intervento finanziario dello Stato.

Lavori di pubblica utilità il Comune scrive [redacted]

Una lettera dell'assessore Martini per cooperare ai fini di ottenere nuovi posti per i sottoccupati

LIVORNO - Nell'ultima commissione lavoro l'assessore comunale Martini ha rivolto un appello al commissario Gallanti affinché partecipi, come capofila del territorio, per attivare un progetto di lavori di pubblica utilità.

Il presidente della Regione Enrico Rossi ha già annunciato che uscirà, a breve, un avviso per finanziare nuovamente progetti di pubblica utilità.

Nonostante i tanti tentativi fatti dal Comune affinché fosse modificato il bando regionale per consentire agli enti locali del territorio di partecipare l'orientamento regionale - dice la nota del Comune - è rimasto quello di confermare la stessa impostazione del bando del 2015.

Questo significa che il Comune, così come molti altri enti locali costieri, non sarà in grado di partecipare perché ha già quasi raggiunto i limiti di assunzioni consentiti dalla legge per il tempo determinato.

Non solo. La quota di cofinanziamento regionale - dice ancora il Comune - è stata ridotta al 65% rispetto allo scorso anno e questo mette a dura prova le casse degli enti locali.

A ciò si aggiunge il fatto che non è stato ancora trovato il modo di coinvolgere soggetti privati nei lavori di pubblica utilità. Questa nuova opportunità offerta al territorio non deve comunque essere sprecata.

E dunque chi meglio dell[redacted] - si è chiesto l'assessore - magari anche attraverso le proprie partecipate, Porto 2000 e la Agenzia per il Lavoro Portuale, potrebbe costruire percorsi formativi e professionalizzanti per operare all'interno del porto?

"Sicuramente dare a un disoccupato la possibilità di inserire anche solo l'esperienza di pochi mesi di lavoro in porto nel proprio curriculum - conclude la nota - è altamente qualificante, anche in considerazione dell'altissimo livello di specializzazione che hanno le attività formative svolte dalla Port[redacted]

Il Tirreno

Arrivano le prime sei navi da crociera

Diga foranea: quasi pronto il primo accosto da 330 metri, entro l'anno altri due prolungamenti, di 216 metri ciascuno

PIOMBINO

Sono al momento 6 gli scali programmati di navi da crociera nel porto di Piombino per il 2016. Si comincia il 30 giugno con l'arrivo del Le Ponant, per poi continuare a fine estate con il Sirena, il Crystal Symphony, Berlin, di nuovo il Le Ponant e La Belle de l'Adriatique.

Si concluderanno nei tempi previsti i lavori di raccordo e prolungamento della diga foranea.

Entro pochi mesi sarà infatti disponibile il primo accosto di 330 metri, mentre entro la fine dell'anno sarà completato l'intervento per la realizzazione dei due prolungamenti, ognuno dei quali di 216 metri.

Il settore crocieristico nel nostro porto è destinato a crescere grazie al lavoro di promozione che [redacted] ha cominciato, facendo conoscere il retroterra della Toscana meridionale, ricco di cultura artistica e di paesaggi suggestivi ma ciò che attrae maggiormente il crocierista nella nostra zona è la possibilità di escursioni alle cantine del territorio per degustare i vini ormai famosi in tutto il mondo, a Bolgheri e Montalcino.

Meta di escursioni saranno anche Suvereto e Campiglia, Massa Marittima e San Galgano, Populonia ed il suo tesoro archeologico. Per coloro che decideranno di rimanere in porto, ci sarà la possibilità di visitare la città grazie alla collaborazione dell'Amministrazione comunale e della Parchi Val di Cornia, che metterà a disposizione il proprio personale per indirizzare i crocieristi verso i principali luoghi di interesse.

Il mercato globale delle crociere anche per il 2017 conferma la solidità di sempre con un forte incremento previsto; e potranno giovare di questo incremento sicuramente i porti nuovi, in quanto molti passeggeri ingrosseranno il numero dei cosiddetti "repeaters", cioè coloro che hanno già compiuto un viaggio crocieristico, visitando le città più famose, e che pertanto sono alla ricerca di nuove destinazioni, per la loro seconda crociera.

A Portoferraio la stagione crocieristica anche per il 2016 si conferma estremamente positiva.

Sono infatti oltre 120 gli approdi programmati con il consolidamento degli arrivi della Costa Crociere, il ritorno della P&O e della Regent.

Se questo dato venisse confermato, si arriverebbe così a superare nuovamente il record registrato nel 2015, sfiorando i 40.000 passeggeri.

Il Tirreno

«Più competitivi con le nuove opere»

Investimenti importanti per rilanciare il porto di Piombino «Insieme a Livorno possiamo dare un'offerta di spessore»

I lavori, ormai quasi finiti, valgono circa **250 milioni di euro**, ma con i privati si arriva a oltre **un miliardo** complessivo

di Guido Fiorini

PIOMBINO

Quando tutte le opere, pubbliche e private, saranno completate, l'investimento complessivo sul porto di Piombino sarà di circa un miliardo di euro. E sono stati i primi 250 milioni, quelli per le nuove banchine, a mettere in moto il meccanismo che ha attratto le aziende e può dare respiro a tutta l'economia dell'area.

Un porto che, in sinergia con Livorno, può essere competitivo con gli altri scali mediterranei e con l'enorme sistema portuale olandese e tedesco, da Rotterdam, a Amburgo, Brema - Bremerhaven, Wilhelmshaven (tutti e tre con sbocco sul Mare del Nord) e Lubecca, Rostock e Puttgarden (con sbocco sul Mar Baltico).

Ne parliamo con Luciano Guerrieri, commissario straordinario [redacted] di Piombino, l'uomo che, da mesi, ogni giorno, sta seguendo passo passo i lavori di adeguamento che procedono spediti.

Il nuovo porto sta nascendo.

«Abbiamo portato avanti, con tempi il più accelerati possibile, un lavoro molto intenso di programmazione, progettazione e realizzazione che consentirà un rilancio e una diversificazione delle attività portuali. Logistica e industria che daranno slancio all'economia in generale, portando anche molta occupazione. Il tutto, penso alle bonifiche, in un contesto di sostenibilità ambientale».

In effetti avete corso parecchio.

«Il tempo è un fattore strategico. L'obiettivo è recuperare terreno verso i principali concorrenti, cioè gli altri porti del Mediterraneo e quelli del nord Europa».

Lo sforzo finanziario è stato importante.

«Devo ringraziare Enrico Rossi e il Governo. Se consideriamo i 70 milioni per i quali stiamo chiedendo il mutuo, che servono a completare le opere, siamo a 250 milioni di investimenti. Con i soldi per reindustrializzazione e Accordo di programma e, si spera in tempi brevi, i 50 milioni per la 398, siamo a oltre 400 milioni. A questi vanno aggiunti gli investimenti dei privati: 600 milioni di Aferpi, 13 milioni di Piombino Industrie Marittime, 40 di General Electric e una decina di Solmine e altre aziende locali, si supera il miliardo complessivo».

Partiamo dalle crociere.

«Il molo foraneo è a buon punto. Questo ci ha consentito di entrare, insieme a Livorno, nel settore delle crociere. Ce ne sono già alcune programmate».

La novità è Piombino Industrie Marittime.

«Si tratta della prima iniziativa in Italia sul regolamento europeo per le demolizioni delle navi, una società appena costituita (partecipata al 50% da S. Giorgio del Porto Spa e al 50% da Fratelli Neri Spa, *ndr*) che entra a Piombino con il settore del "reverse logistic", in sostanza si parte dal bene per arrivare ai materiali. Per l'acciaio il reimpiego sarà a km zero, vista la presenza di Aferpi, ma poi recupereranno rame e plastica, il tutto con altissima qualità delle lavorazioni e massima tutela ambientale. È un mercato nascente e noi ci entriamo per primi, un mercato potenzialmente enorme, sono circa mille all'anno le navi da demolire nel mondo. Per questo, come [redacted] abbiamo già stipulato con Piombino Industrie Marittime un contratto preliminare che consentirà loro di avviare i contatti con la Marina per le navi militari e iniziare l'iter autorizzativo. Si stima che questa operazione darà lavoro a circa duecento persone».

E General Electric?

«Con loro il dialogo è serrato. Hanno in progetto di realizzare un polo per la produzione di grandi manufatti, da imbarcare su navi speciali. Avranno a disposizione circa 200mila metri quadri. In questo caso l'occupazione prevista è di 300-350 persone».

Chiaramente una larga fetta di porto sarà a disposizione di Aferpi.

«Per l'acciaio e per la logistica e spero quanto per l'agroalimentare. Fra l'altro sono arri-

vati primi con Invitalia e realizzeranno un ampliamento della banchina attuale. Così potranno anche collaborare con altre aziende, alla fine avranno circa un milione di metri quadri di spazio. Va detto che, per quando ci riguarda, rafforzeremo anche le attività tradizionali, come le rinfuse, soprattutto nella zona dell'ex carbonile e in quella dove ora c'è il cantiere Sales che, a fine lavori, sparirà».

Parliamo di viabilità. E di 398, la nota dolente.

«Intanto va detto che siamo pronti con il progetto per lo svincolo, che realizziamo a spese nostre. Per la 398, in attesa della conferma del finanziamento di 50 milioni, abbiamo già inviato il progetto del primo lotto, quello fino al Gagno, ad Anas, che penso a questo punto farà la stazione appaltante. Per il secondo stralcio, un tempo lotti 2 e 3, con Aferpi e Comune abbiamo già un'ipotesi di tracciato, basato sul nuovo piano regolatore portuale. Manca la progettazione, siamo pronti a farcene carico, pur di accelerare al massimo i tempi. Al tempo stesso stiamo affidando la progettazione per la parte ferroviaria fino al nuovo banchinamento e con Livorno stiamo lavorando sulle infrastrutture lontane, come il nodo di Pisa».

Già, con Livorno. Coordinamento e sinergia fra porti.

«Avremo benefici incrementali dalla sinergia con Livorno, potremo dare un'offerta importante. I due porti insieme sono una grande realtà con quasi 40 milioni di tonnellate di merci e oltre 8 milioni di passeggeri: una strategia ed un'azione condivisa faranno crescere questi numeri. Dobbiamo recuperare competitività nei confronti dei diretti concorrenti e insieme abbiamo ottime possibilità di riuscirci».

Guilforini

Luciano Guerrieri, commissario straordinario

> Portiamo le crociere e ampi spazi sono stati destinati ad Aferpi, sia per l'acciaio che, spero quanto prima, anche per il settore agroalimentare

> La vera novità è la Piombino Industrie Marittime, prima società italiana che recepisce la normativa europea per la demolizione delle navi

Il Forte Michelangelo apre le porte al pubblico

CIVITAVECCHIA - Nell'ambito delle numerose iniziative messe in atto in ambito portuale e connesse ai festeggiamenti in onore della Santa Patrona della Città di Civitavecchia, la Capitaneria di porto aprirà le porte del Forte Michelangelo alla cittadinanza in giorni ed orari prestabiliti (tutti i sabato, domenica e festivi, dalle 10 alle 13 e dalle 16 alle 19).

"Quale gradita sorpresa che i visitatori potranno certamente apprezzare - hanno spiegato dalla Capitaneria - sarà possibile ammirare anche la caratteristica cappella dedicata a Santa Fermina, oggetto di recenti manutenzioni straordinarie da parte del personale della Capitaneria di porto stessa, che, per dare nuova linfa al Sacro luogo, ha altresì provveduto a restaurare l'affresco che raffigura la Santa situato al suo interno. Il Forte Michelangelo e la cappella saranno naturalmente visitabili anche per tutto il giorno del 28 aprile in occasione delle celebrazioni in onore della Patrona, riprendendo un'antica tradizione rinnovata solo negli ultimi anni, e che vedrà ancora una volta rinsaldarsi quel solido legame tra il porto e la sua città".

Napoli: tre approdi crocieristici bloccati con un'ordinanza dell'AP e Capitaneria.90 metri in meno per le grandi navi

Napoli, 27 aprile 2016 – Arriva la "stagione crocieristica" a Napoli e subito si riscontrano le prime deficienze. E non da poco. L'allarme e' scattato quando il personale della Napoli Terminal, la societa' che gestisce la Stazione Marittima ed aree annesse, hanno notato profonde lesioni sulla banchina degli ormeggi 9-10 ed 11 lungo Calata Piliero (lato a sinistra della Stazione Marittima).Il giorno 14 aprile scorso e' stato effettuato un primo sopralluogo che ha spinto l'Autorita' Portuale unitamente alla Capitaneria e alla Napoli Terminal di far effettuare il 18 aprile scorso una ricognizione subacquea da due uomini della Guardia Costiera che hanno confermato le "caverne" che si sono create sotto la banchina. In data 21 aprile si sono nuovamente incontrati Guardia Costiera,l'A.P. e Terminal per emanare una ordinanza che imponeva la recinzione dell'intera zona il divieto di passaggio pedonale e automobilistico sui 90 metri della banchina interessata a "tutela della sicurezza ed effettuazione dei lavori". Le prime grandi navi da crociera arriveranno a fine maggio e saranno i comandanti delle stesse a decidere se approdare o meno.Per il momento si stanno avviando i documenti per la gara d'appalto che richiederanno un tempo vicino ai 15 giorni.Poi i lavori.La domanda che si pongono gli operatori e' questa: avremo una stagione piena p ridotta all'ossicino?

Renzi e De Luca visitano la Stazione Marittima di Salerno

Visita del Presidente del Consiglio Matteo Renzi alla Stazione Marittima di Salerno progettata da Zaha Hadid. "E' un'opera meravigliosa – ha dichiarato il Renzi – e queste giornate sono anche un modo per ricordare una grandissima artista. Salerno sta vivendo una strepitosa fase di trasformazione urbanistica, anche grazie al contributo di archistar del calibro di Zaha Hadid. Solo chi vive di pregiudizio non si rende conto del capolavoro che è stato fatto in questa città". "Volevamo la Stazione con la firma di questa immensa arista – Zaha Hadid – per avere un grande attrattore turistico, per avere migliaia di ragazzi che da tutto il mondo fossero sollecitati a venire nella nostra città per godere di questa bellezza e di questa emozione", ha aggiunto il Presidente della Regione Vincenzo De Luca. "Questa deve essere per noi il simbolo della nuova Italia. L'Italia deve andare avanti ed arricchirsi della grande architettura contemporanea non possiamo permettere ai nostri ragazzi di andare all'estero per godere della grande architettura. L'Italia dovrà essere la sua grande tradizione ma anche la capacità di produrre opere di straordinaria bellezza perché questo significa nuova sensibilità, nuova cultura ma anche ricchezza e turismo".

Mariani saluta Bari: «Lascio un porto in salute»

Bari - Il presidente dell'Autorità portuale del Levante (Bari, Barletta e Monopoli) abbandonerà la Puglia «quando il percorso della riforma della governance sarà completato».

Bari - **Dopo 10 anni Franco Mariani lascia la presidenza dell'Autorità portuale del Levante (Bari, Barletta e Monopoli).** Lo farà ufficialmente **«quando il percorso della riforma della governance sarà completato»** e lascia nel testamento **«Bari, primo porto pugliese» in salute.** Mariani ha aperto gli stati generali della portualità e della logistica in qualità di padrone di casa: «Siamo un porto medio e abbiamo scelto la banchina pubblica che ci ha permesso di praticare la flessibilità. In tempi di crisi è fondamentale. Nel 2016 continuiamo nel trend di crescita e chiuderemo l'anno con un traffico di 80 mila teu. Numeri piccoli, ma che servono al nostro territorio». **Sulle crociere invece il grido di dolore di Mariani:** «La situazione di Venezia che ancora non si è risolta, condiziona anche il traffico nei nostri porti. E le prospettive di sviluppo di complicano per colpa del terrorismo».

Porti: Gioia; Scopelliti (Ap), sia una eccellenza per il Sud

Governo metta in atto azioni per progetto di crescita struttura

(ANSA) - CATANZARO, 28 APR - "Il porto di Gioia Tauro rappresenta per la Calabria e per tutto il Mezzogiorno una enorme opportunità di sviluppo, è necessario quindi che tutte le forze di Governo nazionale e territoriale cooperino per la concretizzazione del progetto di rilancio del Sud che più volte il Presidente Renzi ha definito prioritario". Così in una nota la deputata calabrese di Area popolare (Ncd - Udc) Rosanna Scopelliti.

"A tal proposito - aggiunge - spero che nei rappresentanti del Governo, sopratutto calabresi, che sono chiamati ad occuparsi di questo prevalga il buon senso più che lo spirito di polemica come abbiamo visto per il recente caso della Lcv, costato la perdita di 800 posti di lavoro non certo per demerito del sindaco di Gioia Tauro, e che agiscano in tempi rapidi per mettere in atto ogni azione possibile per supportare ogni progetto finalizzato alla crescita ed al pieno funzionamento del Porto, a fronte dell'emergenza lavorativa che si è creata e delle costanti richieste presentate anche dal sindaco di Gioia Tauro, Giuseppe Pedà. Io stessa, certa dell'attenzione più volte dimostrata dal Ministro Del Rio su questi temi, mi attiverò a livello parlamentare per avere al più presto riscontri su ciò che è stato fatto e che si intende fare per promuovere quello che ritengo possa diventare traino e punto di forza non solo per la Calabria, ma per tutto il Paese".(ANSA).

Il monopolio dei mari

In una interrogazione al ministro dei Trasporti e a quello dell' Economia, si documenta come il gruppo Franza-Morace copre ormai quasi il 100 per cento delle corse. Pagate dallo Stato

MESSINA. "Il trasporto marittimo veloce in Sicilia nelle mani di un solo gruppo imprenditoriale". E' la denuncia oggetto di una interrogazione presentata alla Camera, ai ministri dei Trasporti e dello Sviluppo Economico, dal deputato Davide Mattiello del Pd che è stata inviata per conoscenza anche alla presidente della commissione antimafia, Rosy Bindi.

Il parlamentare nel lungo documento rileva come la Sns, società di navigazione siciliana che è partecipata in maniera paritetica al 50% da Caronte 8E Tourist del gruppo Franza di Messina e da Ustica Lines della famiglia Morace di Trapani, ha acquisito i contratti di servizio pubblico assegnati alla ex Siremar che svolgono un servizio pubblico.

Contributi e sgravi Mattiello, nel ricordare che anche l' altra compagnia impegnata nei trasporti per le isole minori della Sicilia, la Ngi, Navigazione generale italiana, fa capo alla famiglia Franza di Messina, fa i conti in tasca alla Sns, «vedrà entrare nelle proprie casse in 9 anni circa 560 milioni di contributi, 50 milioni di sgravi fiscali, 300 milioni di incassi da vendite dirette».

economia

Il monopolio dei mari

Ma sulle navi ora Sns cambia anche gli orari

Mattiello chiede ancorta di sapere "quali siano le motivazioni per le quali non si è atteso il parere della Corte dei conti, e perché, «alla luce della macroscopica posizione di dominanza (circa il 100%) non ci si sia rivolti all' Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, consegnando con i fondi pubblici tutto il trasporto siciliano ad un solo soggetto economico».

Mattiello ha perciò evidenziato come «sarebbe stato quanto meno prudente verificare meglio la posizione dei soci e delle società». I riferimenti sono anche all' ex parlamentare del Pd, Francantonio Genovese, socio rilevante di Caronte 8E Tourist, che di recente è passato a Forza Italia.

La Compagnia delle Isole, presieduta dall' armatore partenopeo Salvatore Lauro, è stata costretta a cedere la Siremar dopo un ricorso al Tar che configurava nelle procedure acquisto l' aiuto di Stato per l' utlizzo di una fidejussione bancaria di Unicredit, della quale all' epoca era socia la Regione siciliana che attraverso "Mediterranea holding" rappresentava il capitale di maggioranza della società che partecipava all' asta pubblica.

Ordinanze Il Tar del Lazio ordinò al Ministero dello Sviluppo Economico di riavviare la procedura dismissiva del ramo entro 120 giorni. Ma alla scadenza del giugno 2015 tutto è rimasto come prima: solo dopo 350 giorni dal pronunciamento del Consiglio di Stato, si è arrivati alla cessione a favore della Sns per l' importo di 55 milioni di euro, la stessa cifra proposta in sede di offerta.
Nel frattempo la Compagnia delle Isole, che con gli ex aliscafi Siremar ha garantito i collegamenti, è stata sanzionata dal ministero delle Infrastrutture per 6 milioni di euro: all' istruttoria ha partecipato la regione Sicilia, socia di Compagnia delle Isole.
Mattiello rileva così che: «si è determinata nella società una difficoltà finanziaria tale da costringere Compagnia delle Isole ad accettare di fatto le condizioni della transazione, per realizzare "a tutti i costi" la procedura di aggiudicazione, pur essendo abbondantemente scaduti i termini di ottemperanza del giudicato, sono state sanate le citate sanzioni in capo alla gestione Compagnia delle Isole di Siremar accordando di fatto uno sconto di circa il 10 per cento alla Società di Navigazione Siciliana, evenienza questa che configurerebbe un danno erariale».
Il danno per la Sicilia è ancora maggiore: «aggravato dalla perdita di valore della quota detenuta in Compagnia delle Isole attraverso Mediterranea Holding, il valore nominale della quota regionale è passata da circa 4.2 milioni di euro a circa 1.5».
Mattiello chiude la sua interrogazione ponendo un ulteriore problema: "il passaggio della Siremar dalla Compagnia delle Isole alla Sns è stato segnato da due decreti emessi dal Governo regionale siciliano nell' arco di 12 ore: «l' assessorato regionale Infrastrutture, ha emanato due decreti, uno per condizionare la propria rinuncia alle sanzioni solo dopo la valutazione della Corte dei conti ed un altro per abrogare il primo, ambedue provvedimenti adottati nella stessa data».
r.c.

RETROSCENA. Nelle intercettazioni emerge l'interesse alle compravendite immobiliari per sviluppare gli affari della cricca

Augusta,il mistero dei terreni

Nelle indagini dei giudici di Potenza, passaggi sospetti di aree a un euro al metro quadrato. Ecco come Gemelli&C. si apprestavano a costruire la rete di affari. All' ombra del Petrolchimico

AUGUSTA. Nel filone d' inchiesta di Potenza che riguarda Augusta, spuntano altri particolari sul pontile consortile negato alla Decal dei fratelli Fazio per favorire Gemelli & Compagni, nel giro d' affari del "quartierino ad Augusta; così come i tanti sospetti della presunta speculazione di terreni legati sia al parco serbatoi sia all' ampliamento del porto commerciale di Augusta e allo smaltimento del polverino dell' Ilva di Taranto.

Ma le tre storie potrebbero essere slegate tra di loro, per ricomporsi in un unico progetto più ampio, che vede la gestione del potere nell' ambito dell' attività dell' Autorità portuale megarese in tutte le sue sfaccettature, nel tempo già trascorso e nei progetti futuri, e del consorzio a gestione mista pubblico privato tas di Priolo Gargallo.

Dopo l' interrogatorio di Gianluca Gemelli davanti ai magistrati della Procura della Repubblica di Potenza e della Direzione nazionale antimafia, in Sicilia in special modo ad Augusta, l' interesse generale è sulle domande e le risposte intervenute davanti al procuratore aggiunto Francesco Basentini, il sostituto Laura Triassi, e al pm della direzione nazionale antimafia, Elisabetta Pugliese e il capo della Squadra mobile di Potenza, Carlo Pagano.

L' interrogatorio il verbale dell' interrogatorio è stato secretato, e questo non è un buon segno per altri eventuali "partecipi" ancora "celati", ma anche la possibile condizione che Gemelli possa essere solamente da tramite in alcuni "affari", sia a Roma, sia a Potenza e soprattutto ad Augusta.

Gli aspetti salienti potrebbero ancora svelare dei fatti inediti.

Insieme a tutti gli interrogativi, insiste oltremodo chiarire la vicenda legata alla possibile speculazione dei tanti terreni dal costo iniziale di appena pochi euro al mq per essere "ricollocati" a 35 euro. Aree d' interesse strategico. Notizie e considerazione che solo chi era a conoscenza dei progetti dello sviluppo del porto commerciale megarese potevano fare. Di terreni da comprare, secondo quanto emerso dalle intercettazioni telefoniche, hanno parlato più volte Gemelli e Ivan Lo Bello. In particolare secondo quando emergerebbe nel fascicolo d' indagine, un terreno sarebbe stato già comprato dal Gemelli,

sicilia

Augusta, il mistero dei terreni

sicilia

Las, il pozzo senza fondo

così come spiega in un' intercettazione a Lo Bello, mentre l' altro sarebbe stato nell' interesse del vice presidente nazionale di Assindustria.
Entra anche a forza la vicenda legata allo smaltimento del polverino dell' Ilva di Taranto arrivato con delle navi nelle banchine del porto commerciale di Augusta per essere stoccato in una discarica e smaltito successivamente. Un' operazione che destò il sospetto di ambientalisti e giuristi sulla classificazione del tipo di rifiuti. In un progetto più ampio del collegato tecnico dell' ampliamento delle banchine del porto di Augusta, così come nelle tematiche delle bonifiche dei veleni nei fondali della rada megarese.
Nell' ambito dei vari elabori di ampliamento delle banchine del porto dell' Autorità portuale, si parlò della possibilità di "seppellire" le scomode polveri del Siderurgico di Taranto in una cassa di colmata di riempimento per chiuderla definitivamente con le scorie dentro.
Ma nel contesto dei vari progetti di più ampio respiro, entrerebbero diversi fattori e criticità, compreso un filone dell' indagine della procura di Siracusa, dove sono iscritti nel registro degli indagati quattro persone a vario titolo. I fatti elencati si riferiscono agli anni che vanno dal 2013 al 2015, e indicano quale luogo la Port Authority megarese.
Nel procedimento penale indicato al 7651/15 a modello ventuno, si fa riferimento a reati "in concorso fra loro (...) intervenendo senza alcun titolo nella predisposizione e nella stesura dei tre bandi dell' Autorità portuale di Augusta relativi agli interventi "adeguamento banchine e attrezzaggio con gru a portale", "acquisizione aree e ampliamento dei piazzali", "terza fase banchina e containers, il responsabile dei rispettivi procedimenti, accogliendone gli illegittimi interventi, alterando il contenuto dei bandi in modo da avvantaggiare alcune fra le imprese partecipanti dalle quali (...) avrebbero poi ricevuto incarichi di consulenza, turbavano i procedimenti amministrativi diretti a stabilire il contenuto dei bandi al fine di condizionare le modalità di scelta del contraente da parte dell' autorità portuale (...). Ma in tutta la tematica, la schermaglia legale continua in un contesto tutto ancora da chiarire e dove si annunciano colpi di scena clamorosi.
Intanto, titolare dell' inchiesta petrol gate rimane la Procura di Potenza e per il momento è esclusa la possibilità di un trasferimento a Roma, mentre è confermato che la procura della Repubblica di Siracusa non sta indagando in merito, così come ha dichiarato più volte il procuratore capo Francesco Paolo Giordano.
Le nomine L' interesse degli inquirenti si sarebbe soffermato sulle nomine in generale nella gestione del potere all' interno dell' Autorità portuale di Augusta e del depuratore Ias di Priolo Gargallo, da parte degli uomini nominati e che si trovano nei posti di comando dei due enti, ma anche su tanti altre vicende ancora tutti da svelare. E spunta fuori una società creata ad hoc per l' eventuale acquisto delle quote dell' Irsap in fase di scioglimento, l' ente regionale che ha inglobato le ex Asi. Così come l' interesse manifestato da più parti nelle operazioni di compravendita delle quote della Sac Spa e dei tanti risvolti già all' attenzione della Procura della Repubblica di Catania dal 2012.
In tal senso, le indagini degli inquirenti e degli investigatori si dispiegano a ventaglio e si sarebbero spostati anche nella ricerca dei riscontri finanziari; atti di compravendita d' immobili, quote societarie, operazioni finanziarie, conti correnti e movimenti di denaro in ogni direzione (estero compreso), dove si riscontrano i nomi di personaggi legati anche da un labile filo con l' inchiesta giudiziaria. Gli uomini della speciale sezione antiriciclaggio della guardia di finanza di mezza Italia setacciano ogni movimento sospetto, in un incrocio cavilloso di dati e circostanze, insieme alla richiesta d' informativa da parte delle procure di mezza Italia.

CONCETTO ALOTA