



Primo piano:

Riforma dei porti (The Medi Telegraph, Ferpress)

Dai Porti:

Trieste:

"...Serracchiani: trasloco dei punti franchi è una rivoluzione..."
(Ferpress)

La Spezia:

"...Royal Caribbean conferma navi nel 2016/17..." (Ansa)

"...Rccl conferma le navi posizionate su La Spezia..."
(The Medi Telegraph)

Ravenna:

"...2015 quarto anno consecutivo di crescita +1.14%..."
(Ferpress)

Livorno:

"...Primo passo per il polo ro/ro..." (The Medi Telegraph)

"...Il contratto di rete, la ricetta per un porto più efficiente..."
(L'Informatore Navale)

"...Portuale ferito da una lastra di metallo..." (The Medi Telegraph)

Civonline:

"...tlcpl: "Garantiti i posti di lavoro"..." (Civonline)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Avvisatore Marittimo

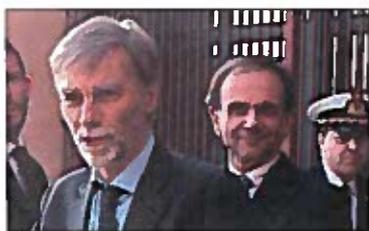
InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter — Release

Lloyd's List

In Allegato:

- **L'Avvisatore Marittimo**
- **Nautilus n°5 Anno X**



Porto di Savona, Berruti da Delrio chiede garanzie sugli investimenti

Savona - Proposte di modifica alla riforma portuale firmate Unione industriali. «Enti locali coinvolti nelle scelte strategiche».

Savona - **Tre richieste precise, per tentare di correggere una riforma che continua a essere indigesta:** la certezza del mantenimento degli investimenti previsti, non solo la Piattaforma Maersk; nessuna modifica alle indicazioni di specializzazione attuali oggetto di concessioni e maggiori poteri al direttore di scalo e al tavolo di partenariato, per fare in modo che enti locali e operatori possano incidere sulle scelte che riguardano il Piano regolatore portuale e il piano triennale delle opere. Le proposte di modifica alla riforma portuale sono state elaborate dall'Unione industriali di Savona e molto probabilmente finiranno sul tavolo del ministro Graziano Delrio che, nella giornata di oggi, **incontrerà a Roma il sindaco di Savona, Federico Berruti**, proprio per riprendere il discorso sulle garanzie che Savona e Vado chiedono al titolare del dicastero dei Trasporti sulla fusione con Genova. Una bozza contenente le modifiche giudicate necessarie quantomeno per considerare accettabile la rivoluzione nel sistema portuale è stata redatta dal direttore dell'Unione industriali, Alessandro Berta. Il giudizio complessivo sul decreto continua infatti a essere molto negativo, sulla scorta di quanto già espresso in passato dalla comunità economica savonese e in linea con quanto dichiarato ieri dall'assessore regionale Edoardo Rixi.

Le modifiche si concentrano sulle garanzie chieste per gli investimenti previsti e sulle specializzazioni: **in quest'ultimo caso si vuole evitare che si trovino in difficoltà quegli operatori che hanno investito su una determinata specializzazione e che potrebbero trovarsi dinanzi a un cambiamento nella strategia delle concessioni per la fusione con lo scalo genovese.**

- segue

Il terzo punto tocca invece il nervo scoperto della riforma: la capacità delle comunità territoriali di incidere sulle scelte strategiche. Si chiede di rafforzare il ruolo del direttore di scalo, prevedendo l'introduzione di potere «istruttori e di controllo» nell'ambito della redazione del Piano regolatore portuale e del piano triennale delle opere, con un reale coordinamento con il segretario generale, e un potere sulla disciplina degli accosti, degli accessi e della sicurezza portuale. Inoltre si chiede che al Tavolo del partenariato partecipino anche le associazioni datoriali e sindacali del porto di Savona, oltre che di quello di Genova.

«E' il minimo che chiediamo per fare in modo che questa riforma, sulla quale il nostro giudizio non è cambiato, non calpesti la comunità economica savonese», sintetizza Berta. Ma la riforma preoccupa anche i sindacati. Le segreterie provinciali di Cgil, Cisl e Uil manifestano forti timori e lanciano anche un salvagente verso gli enti locali: «Noi saremo disponibili al confronto al fianco degli enti locali al fine di recuperare il ruolo che compete al porto di Savona-Vado - spiegano Giulia Stella, Simone Pesce e Franco Paparusso - Le principali criticità riguardano la perdita dell'autonomia gestionale da parte dei cosiddetti uffici territoriali di scalo. **Per quanto riguarda Savona, si rischia di compromettere gli investimenti e la realizzazione dei progetti già avviati, strategici per rendere il porto di Savona uno dei più avanzati dell'intero Paese.** Inoltre ci sarà un ulteriore elemento di criticità: il mantenimento delle regole sul lavoro. Gli accordi stipulati a Savona e Vado dal 2000 al 2003 hanno garantito pace sociale, sviluppo e lavoro attraverso l'equilibrio fra tutti i soggetti operanti in porto».

Authority Porti: D'Ali (FI), accopamento Trapani- Palermo illegittimo e irricevibile

Author : com

Date : 27 gennaio 2016



(FERPRESS) - Trapani, 27 GEN - "Illegittima, indecente e irricevibile". Così il senatore Antonio d'Ali (FI) ha definito la proposta del Governo nazionale e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, riguardante il riordino delle autorità portuali. Proposta che prevede che il Porto di Trapani rientri nella giurisdizione dell'autorità portuale di Palermo.

"E' illegittima perché la città di Trapani non è sede di autorità portuale avendo già subito la mortificazione da parte del Governo Prodi di vedere soppressa la sua. Dunque non si capisce perché debba subire dopo la beffa anche il danno».

"E' indecente tecnicamente poiché configura un'ulteriore volontà di colonizzare Trapani da parte palermitana senza alcun nesso logico di sistema. Dico ciò perché Trapani non ha alcuna attinenza strategica con Palermo mentre invece, piuttosto, si è sempre rilevata l'esigenza di fare sistema con la fascia costiera sud-occidentale e prospiciente il canale di Sicilia che conduce sino a Porto Empedocle. Indecente anche perché il modello di governance proposto esclude dal tavolo delle decisioni i rappresentanti degli enti locali trapanesi e degli operatori marittimi del territorio, prevedendo che a Trapani venga istituito solamente un ufficio distaccato dell'autorità di Palermo".



"E' irricevibile perché comporterebbe una mortificazione dell'autonomia del Porto di Trapani e una prevaricazione delle esigenze prioritarie di autodeterminazione delle sue strategie secondo le indicazioni e le sue peculiari prospettive già praticate e progettate dall'attività degli operatori marittimi trapanesi".

"Il decreto legislativo – prosegue d'Ali - verrà ora all'attenzione delle commissioni parlamentari competenti. Per quel che mi riguarda interverrò in Commissione trasporti a difesa dell'autorità trapanese, motivando il perché questa estensione di Palermo su Trapani non sia da consolidarsi. Spero che facciano altrettanto gli altri rappresentanti della città in Parlamento. Ma soprattutto mi rammarico che qui siano venuti a fare inutilmente passerella, promettendo l'autonomia, il sottosegretario Nencini e il Senatore Filippi, componenti del Governo e della maggioranza che lo sostiene, in occasione delle visite da loro personalmente effettuate proprio al Porto di Trapani. La storia e la valenza attuale e potenziale del Porto

- segue

di Trapani, da sempre Porto di interesse nazionale, non può consentire un simile ridimensionamento dal punto di vista dell'autonomia e dell'interlocuzione degli enti sovrapposti. Spero infine che gli enti locali e le rappresentanze sindacali degli operatori e dei lavoratori marittimi trapanesi impugnano nelle competenti sedi il decreto ove nella sua stesura definitiva, dopo il passaggio parlamentare, confermi i contenuti della proposta del Governo".

Porto di Trieste: Serracchiani, il trasloco dei punti franchi è una rivoluzione

Author : com

Date : 27 gennaio 2016



(FERPRESS) - Trieste, 27 GEN - "Va reso merito al prefetto Garufi per il grande impegno e la vera passione con cui ha affrontato da subito il nodo cruciale dello spostamento dei Punti Franchi dal Porto Vecchio, fino all'atto definitivo di oggi". Lo ha affermato la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani commentando la firma di Francesca Adelaide Garufi, commissario di Governo in Friuli Venezia Giulia, sul documento ufficiale che trasferisce la vastissima superficie dei Punti Franchi dal Porto Vecchio in altre aree del territorio triestino, eliminando gli ultimi ostacoli agli interventi di urbanizzazione di una vastissima area ancora di recente interdetta.

"Una vera rivoluzione è stata compiuta in poco più di un anno – ha aggiunto Serracchiani – e sono state messe le basi per dare una grande opportunità di crescita alla città di Trieste e a tutte le attività che potranno trarne vantaggio".

"È stata la prova che la sinergia leale e ben indirizzata delle Istituzioni, dal piano locale al Parlamento italiano, può superare ostacoli che l'abitudine e l'inerzia fanno apparire inamovibili", ha concluso la presidente Serracchiani.

Il provvedimento del commissario di Governo è venuto, come previsto dalla legge di Stabilità 2015, dopo il via libera da parte delle tre principali amministrazioni chiamate a esprimersi: Regione, Comune di Trieste, Comune di Muggia, più le altre Istituzioni competenti: Dogane, Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera, sindaci dei Comuni di Monrupino e Sgonico.

- segue

Molto positivo anche il dato dei materiali da costruzione, con 4,6 milioni di tonnellate movimentate (+9,6 per cento), ed in particolare delle materie prime per le ceramiche, passate da 3,4 a 3,9 milioni di tonnellate con un incremento del 13,6 per cento. Secondo i dati di Confindustria Ceramica, nel 2015 si è registrata una ripresa nelle vendite complessive di piastrelle, pari a 401 milioni di mq (+1,4 per cento), in particolare le esportazioni sono risultate pari a 320 milioni di mq (+1,8 per cento) e le vendite sul mercato italiano stabili.

Il comparto agroalimentare (derrate alimentari solide e prodotti agricoli) ha registrato 3,9 milioni di tonnellate, 400 mila tonnellate in meno (-9,2 per cento). I cali più significativi sono per le farine di soia e girasole provenienti soprattutto da Argentina, Brasile, Russia e Ucraina, ma anche per i semi oleosi e il legno in pellet. In aumento invece il frumento e il granturco provenienti in buona parte da Ucraina, Usa e Bulgaria, in quanto la produzione italiana non è sufficiente a coprire il fabbisogno interno.

Tra le rinfuse liquide spicca ancora una volta il calo dei prodotti petroliferi (- 4,0 per cento) e dei prodotti alimentari liquidi (- 8,6 per cento), soprattutto olii e melassa.

Il numero dei trailer è stato pari a 70.109 unità (-7,8 per cento), comunque superiore alle previsioni 2015 di 65.000 pezzi: il calo, ampiamente atteso, è interamente dovuto alla linea con la Grecia (con fermata intermedia a Bari) che è stata sospesa per 9 mesi per incidente alla nave, registrando un traffico complessivo di oltre 7.000 pezzi (1.150 per Bari e 5.913 per Patrasso).

"Ancora una volta – commenta il Presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna, Galliano Di Marco– mi trovo a commentare un anno di crescita, con dati di traffico che sono andati ben al di là delle nostre attese, visti i problemi che ci troviamo a fronteggiare quotidianamente. In questi giorni, Eurostat ha certificato quattro anni consecutivi di calo della produzione industriale italiana (-6,4 per cento nel 2012, -3 per cento nel 2013, -0,5 per cento nel 2014 e calo ancora da valutare nel 2015, anno in cui "l'Italia ha faticato ad agganciare la timida ripresa vista nella zona Euro"): nello stesso periodo il nostro porto invece è cresciuto dell'11,4 per cento, frutto del duro lavoro di tutti gli stakeholder portuali.

Il dato più importante per noi è la crescita delle merci varie in colli (TEUs, Ro-Ro, altre merci varie), ma anche e soprattutto la stabilità delle rinfuse solide che, vista la situazione dei fondali, ci saremmo aspettati in forte calo. Invece, mentre il settore a livello nazionale ha perso oltre 20 milioni di tonnellate (da 95 a 73) dal 2007 al 2015, con l'importazione dell'acciaio – secondo l'ultima ricerca di Clarkson Research – che si è dimezzata (da 16,8 milioni di tonnellate a 7,8), nello stesso periodo Ravenna è cresciuta ed anche nel 2015 ha tenuto benissimo. La classifica italiana del 2015 vede sempre primo il Porto di Taranto, che però ha perso ben 4,5 milioni di tonnellate (da 16 milioni a 11,6), e Ravenna stabilmente al secondo posto con 10,1 milioni di tonnellate, dato in linea con il 2014, nonostante un settore in grandissima difficoltà, con sempre meno navi che attraccano nei Porti italiani, come certificato da Federagenti. E' un risultato strabiliante che mostra ancora una volta la nostra forza.



Non posso che esprimere grande soddisfazione perché i numeri fanno giustizia delle parole e dimostrano che il Porto di Ravenna è tutt'altro che abbandonato, come qualcuno ha osato dire di recente, e noi non ci

- segue

siamo mai seduti sugli allori né ci siamo depressi dopo i quotidiani attacchi che abbiamo subito su stampa locale e nazionale dai soliti noti. Infatti, dopo due mesi di complesso lavoro, in piena sintonia e sinergia con il MIT (Segreteria Tecnica del Ministro Delrio e Direzione Generale Porti), il DIPE, il MEF, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Provveditore alle Opere Pubbliche di Lombardia ed Emilia Romagna , abbiamo inviato al Tavolo Tecnico il 19 gennaio scorso – esattamente a due mesi dalla riunione del 19 novembre 2015 nella quale erano presenti anche gli Enti locali – la Relazione di rimodulazione per il CIPE con tre soluzioni, due con casse a mare e una senza casse a mare. Di ogni soluzione sono stati studiati vantaggi e svantaggi, analizzati costi e benefici per il porto ed è stata sviluppata anche una SWOT ANALYSIS, richiesta proprio dal MIT in relazione al nuovo Piano Nazionale della Portualità e della Logistica, del quale il Decreto approvato in Consiglio dei Ministri il 20 gennaio scorso è solo la prima parte. Adesso il MIT invierà il documento alla Regione Emilia Romagna e al Comune di Ravenna per poi convocare nuovamente il Tavolo Tecnico anche con gli Enti Locali, al fine di decidere al più presto quale soluzione adottare per il dragaggio del porto. Quella è ormai la sede delle decisioni e bisogna decidere senza perdere altro tempo: rispetto al Comitato del 21 ottobre scorso abbiamo già perso tre mesi ed altri ne perderemo. Questo tempo purtroppo non si può recuperare.

Per parte mia ringrazio il mio team sia per i risultati ottenuti, tra mille difficoltà ed inutili polemiche, che per il lavoro svolto negli ultimi mesi al Tavolo Tecnico.

Quanto alla Riforma Delrio, ancora una volta vediamo che alcune Regioni ed Enti Locali italiani si arrogano il diritto di decisione, dopo anni ed anni di blocco causati proprio dalla politica locale e speriamo che stavolta il Governo non abbia ripensamenti. Aldilà del numero delle Autorità Portuali, contano i contenuti del provvedimento, che è solo il primo passo verso una Riforma più radicale e che spinge le 15 Autorità di Sistema ad allearsi tra di loro - in tal senso stiamo lavorando con Venezia cui abbiamo proposto un'Alleanza Strategica sulla falsariga di importanti esperienze internazionali di successo: il 20 gennaio insieme al collega Paolo Costa l'abbiamo illustrata al nuovo Capo della Struttura Tecnica di Missione, Prof. Ennio Cascetta, che si è dichiarato entusiasta - affinché siano i motori di un vero cambiamento che rilanci il commercio internazionale e promuova un salto di qualità in termini di efficienza, libero accesso e competitività. La Riforma deve essere l'occasione per azzerare definitivamente quella politica marittima che non vuole la crescita, influenzata eccessivamente dalla politica locale, poco innovativa e molto consociativa, e vittima delle rendite di posizione di pochi contro l'interesse di tutti. In tal senso, la nomina dei nuovi Presidenti delle Autorità di Sistema avrà un valore paradigmatico. Altrimenti sarà l'ennesima occasione persa per il nostro Paese*.

Porti: Royal Caribbean conferma navi a Spezia nel 2016 e '17

Forcieri: 'Ribadito ruolo strategico dello scalo per compagnia'

27 gennaio, 19:33



(ANSA) - LA SPEZIA, 27 GEN - Lo scalo spezzino piace alla Royal Caribbean che ha confermato la presenza delle sue grandi navi da crociera anche per il 2016 e per tutto il 2017. In due anni la società statunitense porterà alla Spezia circa 250 mila passeggeri. Nel porto ligure attraccheranno stabilmente quest'anno ancora Freedom of the Seas e il debutto in primavera di Harmony of the Seas, la nave da crociera più grande del mondo. Ben 227.000 tonnellate di stazza lorda. La notizia è stata confermata nel corso dell'incontro tra il presidente dell'Autorità Portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri e i partner della società americana. Durante l'incontro è stato ribadito il ruolo strategico del porto spezzino per la compagnia: uno dei pochi scali nel Mediterraneo attrezzato per accogliere le più moderne navi da crociera, con servizi portuali ad elevato standard qualitativo. Confermato l'ampliamento della flotta di Royal Caribbean ed il numero di navi presenti nel Mediterraneo. Forcieri ha richiesto ai manager di distribuire a bordo delle navi una mappa della città e una card speciale, elaborata da Autorità Portuale e Comitato Commercianti del Centro Storico, per favorire le visite e lo shopping nel centro cittadino. (ANSA).



Rccl conferma le navi posizionate su La Spezia

La Spezia - Quando debutterà, nella primavera del 2016, con le sue 227.000 tonnellate di stazza lorda, "Harmony of the Seas" diventerà in assoluto la più grande nave da crociera del mondo.

La Spezia - Il presidente dell'Autorità portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri, ha ricevuto, presso la sede di via Del Molo, Alessandro Carollo, Mediterranean Port Operations di Royal Caribbean e Anna D'Imporzano, Port Operation Director di Aloschi&Bassani agente e tour operator per l'Italia della compagnia crocieristica americana, nonché Giorgia Bucchioni, agente rappresentante Royal C. alla Spezia. **Durante l'incontro, i rappresentanti di Royal Caribbean hanno ribadito che La Spezia rappresenta un porto strategico per la compagnia**, essendo fra i pochi scali nel Mediterraneo ad essere attrezzato per accogliere le più moderne navi da crociera ed in grado di garantire servizi portuali e di assistenza di elevato standard qualitativo.

Royal Caribbean ha inoltre confermato la sua presenza a La Spezia per gli anni 2016 e 2017 in cui saranno posizionate stabilmente nel nostro porto rispettivamente le navi "Harmony of the Seas" e "Freedom of the Seas". **Quando debutterà, nella primavera del 2016, con le sue 227.000 tonnellate di stazza lorda, "Harmony of the Seas" diventerà in assoluto la più grande nave da crociera del mondo, superando, seppur di poco, le due unità gemelle "Oasis" e "Allure"**. In tutto la società statunitense porterà in due anni 250 mila passeggeri. I rappresentanti di Royal Caribbean hanno anche confermato al presidente Forcieri i programmi di ampliamento della flotta in atto ed il numero di navi presenti nel Mediterraneo. Anche in questa prospettiva futura è stata confermata la valenza strategica del porto della Spezia e la sua capacità di rispondere sempre adeguatamente alle esigenze del mercato.

- segue

Il presidente Forcieri, si legge in una nota, esprimendo soddisfazione per la fiducia accordata al porto della Spezia dalle più importanti compagnie crocieristiche del mondo, tra cui Rccl, ha anche fatto richiesto ai manager presenti, nell'ottica di moltiplicare le ricadute sul territorio, di distribuire a bordo nave una mappa della città e una shopping&welcome card elaborata nell'ambito del progetto "Facciamo centro!" dall'ente di via del Molo in collaborazione con il Comitato Commercianti del Centro Storico. I manager di Royal si sono dichiarati favorevoli all'iniziativa, unica nel panorama crocieristico italiano.

Porto di Ravenna: 2015 quarto anno consecutivo di crescita (+1,14%) e record storico crescita container

Author : com

Date : 27 gennaio 2016



(FERPRESS) – Ravenna, 27 GEN - Anche il 2015, dopo il 2013 e 2014, si chiude con un segno positivo (+1.14 per cento sul 2014) per il Porto di Ravenna, con una movimentazione pari a 24.738.989 tonnellate. Gli sbarchi hanno avuto una crescita, rispetto al 2014, del 3,2 per cento a 21.062.433 tonnellate, mentre gli imbarchi ammontano a 3.676.556 tonnellate (-9 per cento) in linea con il trend sia italiano che regionale sull'export.

Tale risultato è il sesto nella storia del Porto in termini di traffico complessivo ed il migliore dalla crisi del 2009. Il dato è ancora più significativo se si considera quanto detto dalla Banca d'Italia sull'economia regionale, cresciuta meno del previsto, come prova il calo delle merci (- 4 per cento) che si è registrato all'Aeroporto di Bologna a fronte di un boom di passeggeri.

Si è registrato il nuovo record storico per il traffico container con 244.813 TEUs, 22.265 in più del 2014 (+10 per cento), superando il record precedente del 2013 di circa 226.000 TEUs. La crescita si è registrata sia al Terminal TCR che a quello Setramar, dove evidentemente il management è riuscito a trovare il modo di superare il problema dei fondali.

Il 2015 è stato trainato dai metallurgici, passati da 5,4 a 6,2 milioni di tonnellate (+14,4 per cento): i dati mostrano che si tratta soprattutto di coils provenienti per quasi metà da Cina, Italia (Taranto), Iran e Russia. Le strategie commerciali di questo settore premiano i terminalisti che le hanno messe in atto, in primis il gruppo Marcegaglia.



Il dato di Ravenna si inserisce in un contesto nazionale in cui si continua a registrare una sempre crescente importazione di acciaio dall'estero come conseguenza del pesante calo produttivo nazionale (-7,4 per cento nei primi 11 mesi 2015).



Livorno, primo passo per il polo Ro/ro

Livorno - Via al contratto di rete tra i terminal: è arrivato il benestare del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Livorno - Lo strumento c'è già. A fornirlo è la legge n.33 del 2009. **C'è anche il benestare del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, cui i vertici dell'Authority avevano chiesto il via libera per poterlo applicare alle realtà del mondo portuale.** E ieri è arrivato anche l'ok da parte delle imprese che si occupano di Ro/Ro, ovvero dei traghetti merci che sbarcano e imbarcano veicoli gommati. Il Lucarelli Terminal, LTM e Sintermar, convocati a Palazzo Rosciano per una importante riunione sul tema del "polo unico dei rotabili", hanno infatti rilasciato un consenso di massima, dicendosi disponibili ad iniziare insieme un percorso che, al termine di una serie di approfondimenti, dovrebbe portare alla stipula di un contratto di rete.

Si tratta di un istituto innovativo nel nostro sistema produttivo e definisce un modello di collaborazione tra imprese che permette ai soggetti coinvolti di realizzare progetti ed obiettivi condivisi, incrementando la capacità innovativa e la competitività sul mercato. **Applicato al porto, il contratto di rete consentirebbe ai tre operatori portuali di prestarsi mutuo soccorso, di condividere servizi e addirittura infrastrutture,** avendo, in linea teorica e secondo modalità tutte da definire, ciascuno la possibilità di "operare" nelle aree assentite in concessione all'altro quelle navi che, per motivi vari (mancanza di spazi, sovrapposizione di due o più servizi lungo una stessa rotta, etc), non potessero essere lavorate nelle propria concessione demaniale.

«

- segue

Condividiamo l'impostazione politica che ha portato l'Autorità Portuale a formulare la proposta - ha dichiarato per conto di Sintermar Corrado Neri - ci rendiamo partecipi di questo percorso per approfondire insieme tutti gli aspetti tecnici e operativi del contratto di rete». **Dello stesso tenore gli interventi dei rappresentanti delle altre imprese.** «Sposo l'idea del commissario Gallanti e mi riservo di sottoporla al cda di LTM - ha dichiarato uno dei consiglieri della società Livorno Terminal Mediterraneo, Fabio Selmi, presentatosi all'incontro assieme a Francesco Conti -; la parte operativa e tecnica va organizzata in maniera approfondita. Questo è il primo tavolo, dovranno chiaramente seguirne altri».

Anche Cristiano Lucarelli e Roberto Piccini, in rappresentanza di LTL, hanno confermato di non avere alcuna preclusione nei confronti della proposta fatta dall'Authority. «Vogliamo dare un contributo di sviluppo al porto - ha detto Piccini - ma alcune questioni giuridiche vanno affrontate sin da ora e vanno disciplinate le modalità di interscambio di lavoro tra un operatore e l'altro». A detta del commissario dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, questa prima intesa tra gli operatori è assai importante perché rappresenta l'inizio condiviso di un processo che dovrà giocoforza condurre alla realizzazione di un Polo unico dei rotabili: «Ce ne rendiamo conto: siamo soltanto all'inizio di un percorso che necessiterà di più fasi di lavoro e di altri incontri per definirsi in ogni suo aspetto, ma siamo contenti di avere le imprese dalla nostra parte. Avere un gruppo coordinato nell'ambito dei Ro/Ro rafforza il porto e lo rende più competitivo».

Livorno: Il contratto di rete, la ricetta per un porto più efficiente LTL, LTM e Sintermar: «disponibili a collaborare»

Livorno e la razionalizzazione delle aree dedicate ai rotabili

Gallanti: è l'inizio di un percorso condiviso per la realizzazione del Polo Unico. Provinciali: sulle reti di impresa lo scalo labronico battistrada a livello nazionale

Livorno, 27 gennaio 2016 - Lo strumento c'è già. A fornirlo è la legge n.33 del 2009. C'è anche il benestare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, cui i vertici dell'Authority avevano chiesto il via libera per poterlo applicare alle realtà del mondo portuale. E stamani è arrivato anche l'ok da parte delle imprese che si occupano di Ro/Ro, ovvero dei traghetti merci che sbarcano e imbarcano veicoli gommati.

Il Lucarelli Terminal, LTM e Sintermar, convocati a Palazzo Rosciano per una importante riunione sul tema del "polo unico dei rotabili", hanno infatti rilasciato un consenso di massima, dicendosi disponibili ad iniziare insieme un percorso che, al termine di una serie di approfondimenti, dovrebbe portare alla stipula di un contratto di rete.

Si tratta di un istituto innovativo nel nostro sistema produttivo e definisce un modello di collaborazione tra imprese che permette ai soggetti coinvolti di realizzare progetti ed obiettivi condivisi, incrementando la capacità innovativa e la competitività sul mercato. Applicato al porto, il contratto di rete consentirebbe ai tre operatori portuali di prestarsi mutuo soccorso, di condividere servizi e addirittura infrastrutture, avendo, in linea teorica e secondo modalità tutte da definire, ciascuno la possibilità di "operare" nelle aree assentite in concessione all'altro quelle navi che, per motivi vari (mancanza di spazi, sovrapposizione di due o più servizi lungo una stessa rotta, etc), non potessero essere lavorate nelle propria concessione demaniale.

«Condividiamo l'impostazione politica che ha portato l'Autorità Portuale a formulare la proposta - ha dichiarato per conto di Sintermar Corrado Neri - ci rendiamo partecipi di questo percorso per approfondire insieme tutti gli aspetti tecnici e operativi del contratto di rete».

- segue

Dello stesso tenore gli interventi dei rappresentanti delle altre imprese. «Sposo l'idea del commissario Gallanti e mi riservo di sottoporla al cda di LTM - ha dichiarato uno dei consiglieri della società Livorno Terminal Mediterraneo, Fabio Selmi, presentatosi all'incontro assieme a Francesco Conti -; la parte operativa e tecnica va organizzata in maniera approfondita. Questo è il primo tavolo, dovranno chiaramente seguirne altri».

Anche Cristiano Lucarelli e Roberto Piccini, in rappresentanza di LTL, hanno confermato di non avere alcuna preclusione nei confronti della proposta fatta dall'Authority. «Vogliamo dare un contributo di sviluppo al porto - ha detto Piccini - ma alcune questioni giuridiche vanno affrontate sin da ora e vanno disciplinate le modalità di interscambio di lavoro tra un operatore e l'altro».

A detta del commissario dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, questa prima intesa tra gli operatori è assai importante perché rappresenta l'inizio condiviso di un processo che dovrà giocoforza condurre alla realizzazione di un Polo unico dei rotabili: «Ce ne rendiamo conto: siamo soltanto all'inizio di un percorso che necessiterà di più fasi di lavoro e di altri incontri per definirsi in ogni suo aspetto, ma siamo contenti di avere le imprese dalla nostra parte. Avere un gruppo coordinato nell'ambito dei Ro/Ro rafforza il porto e lo rende più competitivo».

Soddisfatto dell'intesa raggiunta anche il segretario generale Massimo Provinciali, per il quale la riorganizzazione più efficiente degli spazi dedicati ai rotabili è da sempre una delle priorità del Piano Regolatore Portuale e del P.O.T. 2013/2015: «L'APL ha fatto da battistrada a livello nazionale nell'introduzione di molti cambiamenti, come dimostrano l'ingresso dell'Autorità Portuale nella compagine sociale dell'at.17 del porto, l'ALP, e le soluzioni innovative introdotte nella stesura del Prp, che hanno indotto il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ad aggiornare le linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali risalenti al 2004. Oggi possiamo essere il primo porto in Italia ad applicare lo strumento del contratto di rete».

Il primo round si è concluso, quindi, nel migliore dei modi. A breve si formerà un gruppo di lavoro coordinato che coinvolgerà i tecnici delle tre imprese e i funzionari dell'Authority. L'obiettivo: riempire di contenuti il contratto di rete.



Portuale ferito da una lastra di metallo

Livorno - Sul posto, oltre ai volontari del 118, sono intervenute Polmare, Capitaneria di porto e il servizio prevenzione infortuni sui luoghi di lavoro della Asl, che hanno avviato le procedure per ricostruire e chiarire le cause dell'incidente.

Livorno - **Un lavoratore portuale di 38 anni è rimasto ferito stamani alla schiena da una lastra di metallo** che si è sganciata, per cause ancora da chiarire, mentre veniva trasferita a bordo di una nave ormeggiata in Darsena Toscana nel porto di Livorno. L'uomo, subito soccorso da un'ambulanza dell'Svs e trasferito in ospedale per accertamenti ha riportato uno schiacciamento del rachide, ed è stato poi dimesso nel pomeriggio. **A sganciarsi sarebbe stata una lastra di metallo che serve per bloccare i container.** Sul posto, oltre ai volontari del 118, sono intervenute Polmare, Capitaneria di porto e il servizio prevenzione infortuni sui luoghi di lavoro della Asl, che hanno avviato le procedure per ricostruire e chiarire le cause dell'incidente.

tlcpl: "Garantiti i posti di lavoro"

La società si difende e chiarisce i rapporti con Geochem. L'Ugl invoca la decadenza della concessione ed invita i componenti della commissione d'indagine ad effettuare un sopralluogo all'interno dell'interporto



CIVITAVECCHIA - Parla di "polemiche sterili" la direzione dell'Icpl e difende il proprio operato, all'indomani dei problemi sorti all'interno dell'interporto, che hanno coinvolto in modo particolare la società di sviluppo logistico Geochem. «Icpl sta sviluppando la sua attività di gestione logistica dell'interporto - hanno spiegato - all'interno di un contesto economico particolarmente difficile. Nonostante questo siamo riusciti a garantire tutti i posti di lavoro ed il regolare pagamento degli stipendi». La società chiarisce anche la propria posizione in merito al mancato ingresso del rappresentante della Geochem all'interno della struttura, lasciato in attesa fuori le sbarre per ore. «Una vicenda - hanno aggiunto - riconducibile ad un normale rapporto contrattuale nell'ambito del quale Icpl ha semplicemente esercitato i suoi diritti. Tra Icpl srl e Geochem logistic srl, infatti, è in corso un contratto di fornitura di servizi logistici integrati con utilizzo degli spazi, non in esclusiva, che non implica pertanto la facoltà della Geochem di poter accedere all'area dell'interporto a proprio piacimento. L'accesso è regolato da precise modalità operative - hanno concluso - con obblighi informativi nei confronti della società Icpl: obblighi che in questo caso non sono stati rispettati dal rappresentante di Geochem».

E dopo le dichiarazioni del sindaco Cozzolino, a tornare sull'argomento è il segretario confederale dell'Ugl Fabiana Attig. Pur apprezzando le parole e la buona fede del Sindaco, il rappresentante sindacale ha sottolineato che «la benevola dichiarazione di intenti del sindaco cozza palesemente con le non azioni che l'amministrazione sta facendo nei riguardi di Icpl», giudicato questo un soggetto «senza più i requisiti di legge per poter operare all'interno della piastra logistica».

- segue

Perché il sindaco si espone a danno erariale? - si chiede Attig - perché non attiva la procedura della decadenza della concessione in autotutela amministrativa? A chi giova mantenere in piedi un diritto di concessione ad un soggetto fallito?». E ricorda che, proprio in termini di occupazione e sviluppo, la Geochem a novembre si era detta disponibile ad "impegnarsi, attraverso una concessione temporanea a dare continuità aziendale all'impianto, di riassorbire tutti i dipendenti a pari condizioni e, di assumere ulteriori 150 unità lavorative": una proposta che però, a quanto pare, sarebbe caduta nel vuoto. Il sindacato invita quindi i consiglieri che compongono la commissione d'indagine, e in particolare il presidente Sandro De Paolis, a predisporre ed effettuare da subito un sopralluogo nel sito della piattaforma logistica Interporto «di concerto - ha sottolineato ancora l'Ugl - con gli uffici tecnici, per accertare che i fondi erogati dal Cipe e messi a disposizione della Icpl srl siano stati effettivamente impiegati per la realizzazione delle infrastrutture. Più in particolare si invita il presidente della commissione a prestare attenzione alle seguenti opere finanziate anch'esse con gli ultimi 6 milioni Cipe: adeguamento del sedime della piastra logistica, messa in sicurezza del perimetro della piastra logistica, spostamento dell'acquedotto interferente, messa a norma degli spazi e dei gruppi di raffreddamento, certificazione e revisione dei binari ferroviari,, ripristino dei servizi necessari. Tralasciamo le opere di ordinaria e straordinaria manutenzione e la messa in sicurezza del luogo di lavoro non per importanza, ma per mera opportunità. Resta fermo che il totale dei lavori non raggiunge la cifra di 6 milioni di euro». Ugl, con atto ufficiale, si è detta quindi pronta a richiedere trasmissione dei verbali della commissione di indagine «al fine di valutare il riscontro di quanto richiesto. Allo stesso modo - ha concluso Attig - chiediamo al Sindaco di riportare la discussione in seno al Consiglio Comunale l'organo preposto decisionale».