



ASSOporti
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo piano:

- **Ravenna rientra in Asoporti** (Il Resto del Carlino, Corriere di Ravenna)
- **Porti, Delrio: «I Presidenti entro giugno»** (The Medi Telegraph)

Dai Porti:

Trieste:

“...Porto, fuori luogo la visione “bucolica” dell’assessore Grim”...
(Il Piccolo)

Venezia:

“...Venezia, 1,5 milioni di passeggeri...” (Il Sole 24 Ore)

“...Porti: Presidente Vtp, se coerenza indifferente che compra...”
(Ansa, Ferpress)

“...Venezia, presenta la stagione crocieristica...” (Seareporter)

Genova:

**“...Porto Genova: la nuova conformazione di Comitato portuale
Commissione Consuntiva...”** (Ferpress)

“...Comitato, banchina ad Ansaldo Energia...” (Il Secolo XIX, Ansa, The
Mediatelegraph, La Repubblica Genova, L'Avvisatore Marittimo,

Ravenna:

**“...Ravenna, nel primo trimestre 2016 il traffico dello scalo cresce del
15%...”** (The MediTelegraph)

Livorno:

“...La Seatrag protesta a Palazzo Rosciano...” (La Nazione Livorno)

“...Arriva l'ok dal Comitato, per il Porto spesi 34 milioni...” (Gonews.it)

“...L'avanzo resta record: 46 milioni...” (Il Tirreno, La Nazione)

“...Incontro di Asia-Usb con il Commissario dell'Authority...”
(La Nazione Livorno)

Civitavecchia:

“...Nave Diciotti torna al Porto...” (Civonline)

Taranto:

“...I Porti e l'input di Delrio «Taranto ha un piano chiaro»...”
(Quotidiano Taranto)

“...1.500 milioni per la logistica di porti e ferrovie...” (Logisticamente.it)



Gioia Tauro:

"..Gioia Tauro reagisce all'addio di LCV Capital..." (MF)

Cagliari:

"...Autorità Portuale Cagliari: Porto al MED Ports 2016 di Tangeri per promuovere la logistica..." (Ferpress)

Messina:

"...Messina:il Comune di Milazzo tenta un accordo con la Capitaneria per salvare i Molini Lo Presti..." (Stretto web)

"...Milazzo, area portuale recintata E' scontro fra consiglieri e Autorità..." (Giornale di Sicilia)

Palermo:

"...Lunedì 2 maggio incontro CISL Palermo Trapani ore 9.30 ex noviziato dei crociferi a Palermo..." (Trapani ok)

"...Il Castello al mare abbandonato "Chiusi nel bunker tra topi e zecche"..." (La Sicilia Web)

Focus:

- **Porti: a Palermo convegno su sicurezza**
(Ansa, Travelnostop, Giornale di Sicilia)
- **Confetra, Marcucci confermato Presidente**
(Il Secolo XIX, L'Informatore Navale, The Meditelegraph, Ferpress, La Nazione, La Nazione Livorno)

COMITATO PORTUALE AVVIATA LA MANUTENZIONE DEL PORTO

Una draga pronta per l'emergenza Intanto il commissario Meli ha deciso il rientro in Assoporti

UNA DRAGA pronta ad intervenire rapidamente in caso di insabbiamento dell'avamposto, lavori sul fondale del terminal crociere, ma anche il rientro in Assoporti visto - come commenta - il commissario straordinario dell'Autorità portuale, contrammiraglio Giuseppe Meli - che i problemi del porto di Ravenna sono, in questo momento, i problemi di molti porti italiani, ed è importante avere un organismo che possa rappresentare tali problemi con maggiore forza, in forma collettiva».

IERI MATTINA si è riunito il Comitato portuale, il secondo dall'insediamento di Meli in Autorità Portuale, con un nutrito ordine del giorno. Dopo aver approvato all'unanimità il bilancio consuntivo 2015, Meli ha fatto il punto su alcuni progetti in corso. «Siamo a buon punto - ha spiegato il commissario - nella predisposizione del progetto per l'escavo in avamposto. L'intervento, paragonabile a quello di una manutenzione periodica, sarà affidato per la durata di alcune ore annue e consentirà di avere



ARMA DI SCORTA

Se si insabbiava l'avamposto si punta a intervenire subito

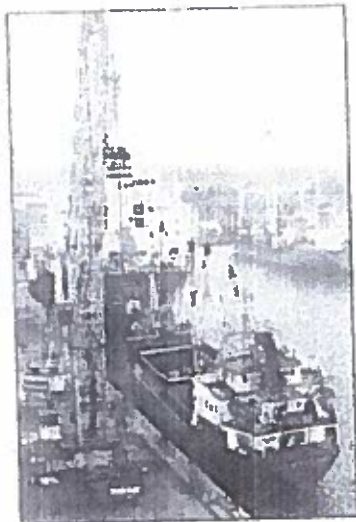
BRUTTO PRECEDENTE
L'anno scorso servirono otto mesi per eliminare un dosso dopo la tempesta

scopi molto ridotti perché una draga proceda alla rimozione degli insabbiamenti che si dovessero verificare in avamposto, evitando, dunque, che si arrivasse alle necessarie, conseguenti, limitazioni alla navigazione

che tanto danno arrecano all'attività del Porto. Lo scorso anno servirono otto mesi per rimuovere il dosso che si era formato all'inizio di febbraio. Sul progetto "Hub portuale di Ravenna" si lavora senza soluzione di continuità. Abbiamo avuto e abbiamo incontri con rappresentanti del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Proprio domani (oggi, per chi legge) incontreremo anche Arpa regio-

nale per cercare di individuare la strada possibile da percorrere per garantire l'avvio delle operazioni di escavo del fondale del Canale Caudiano quanto prima.

L'ENTE sta dando corso ad una serie di interventi che interessano diversi punti dell'area portuale che vanno dalle assunzioni ordinarie a quelle straordinarie, dentro cui sono compresi il completamento di tratti di strada e di banchine, il ripristino di alcune protezioni di sponda, la sistemazione di piazzali, la realizzazione di pontili di attracco per mezzi ausiliari, la riprofilatura del fondale al terminal crociere. «Tutti questi progetti servono a garantire il funzionamento del Porto e in questi mesi è proprio su questa attività che bisogna lavorare intensamente. Già ieri, e ancor più in occasione delle prossime riunioni del Comitato, questi interventi saranno oggetto di comunicazione o deliberazione e l'obiettivo è quello di concluderli tutti perché, insieme, costituiscano una parte imprescindibile dell'operatività, dell'efficienza e della competitività del nostro scalo».



C'è il nuovo comitato portuale

Presieduto dal commissario dell'Autorità portuale Meli

RAVENNA. Si è insediato ieri il nuovo comitato portuale, presieduto dal commissario straordinario dell'Autorità portuale, contrammiraglio Giuseppe Meli. Dopo l'approvazione del bilancio costitutivo 2015 e di alcune concessioni relative ai servizi di pulizia e manutenzione di specchi acquari e aree verdi, il comitato ha fatto il punto sul tormentone di questi mesi, ovvero il progetto di escavo dei fondali del porto che tante polemiche ha sollevato in città. «Si lavora senza soluzione di continuità - assicura Meli - abbiamo avuto e abbiamo incontri

con i rappresentanti del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Consiglio superiore dei Lavori pubblici. Proprio domani incontreremo anche Arpa regionale per cercare di individuare la strada da percorrere per garantire l'avvio delle operazioni di escavo dei fondali quanto prima. Intanto andiamo avanti, e siamo a buon punto, anche nella predisposizione del progetto per l'escavo in avamporto. L'intervento, paragonabile a quello di una manutenzione periodica, sarà affidato per la durata di almeno tre anni e consentirà di avere tempi molto ridotti perché una draga proceda alla rimozione degli insab-

biamenti che si dovessero verificare in avamporto, evitando, dunque, che si arrivi alle necessarie, conseguenti, limitazioni alla navigazione che tanto danno arrecano all'attività del Porto». Il commissario straordinario Meli ha anticipato al comitato l'intenzione dell'Autorità Portuale di rientrare a far parte dell'associazione dei Porti Italiani (Assoportli). «Visto che i problemi del Porto di Ravenna sono, in questo momento, i problemi di molti porti italiani, ed è importante avere un organismo che possa rappresentare tali problemi con maggiore forza, in forma collettiva».

Porti, Delrio: «I presidenti entro giugno»

Bari - A Bari la prima edizione degli Stati generali della logistica. Il ministro avverte le Regioni: «Non rinunciamo al coordinamento centrale». Grimaldi scettico.

Bari - Se Cernobbio avesse il mare, sarebbe una piccola Bari. E il primo forum nazionale sulla portualità e la logistica si è ispirato a quello che da anni si svolge in riva al lago, dando così avvio alla prima edizione degli Stati generali dello shipping italiano. **In Puglia la Liguria è rappresentata dal solo Lorenzo Forcieri, ma c'è tanta Genova:** da Franco Mariani, il presidente della locale Authority che lascia l'incarico dopo 10 anni e mezzo alla guida del porto e saluta commosso la comunità portuale, alle parole di Delrio che cita il capoluogo ligure svariate volte e a cui chiediamo se la conferma del commissario Pettorino, alla scadenza del 23 maggio, sarà automatica: «Vedremo - dice il ministro -: se troviamo l'intesa con la Regione potremo anche nominare un commissario diverso» che magari diventi poi presidente quando passerà la riforma della governance dei porti. Però, e lo ammette anche il ministro, la strada è molto difficile. **E quando saranno nominati i nuovi presidenti? «A breve, è questione di settimane».**

Il percorso, secondo il ministero, è in discesa: lo scoglio del Consiglio di Stato è dato come superato: «Abbiamo ottenuto il via libera tecnico, subordinato all'ok delle Regioni. L'approvazione dei governatori l'abbiamo portata a casa, quindi ora dovremmo procedere velocemente» confida una fonte vicina al dossier-riforma. A Roma qualche timore che spuntino nuovi ostacoli ci sono, ma il ministero le considera ormai superate: «Entro giugno avremo i presidenti». Ma i nomi? Chi ha più esperienza politica tra i presenti al forum, è convinto che da un accordo politico non si potrà scappare: **per Genova tre nomi su tutti (Biasotti, Simonetti e Signorini, con le quotazioni di quest'ultimo in ascesa), a Livorno Pasqualino Monti, attuale presidente di Assoporti e ben visto da Palazzo Chigi, mentre a Bari il dopo Mariani potrebbe essere affidato al coordinatore regionale dell'Udc, anche se le resistenze sarebbero pesanti.**

Delrio però rivendica un ruolo decisionista: «Sui porti non rinunciamo a un forte coordinamento centrale. Non è che ognuno può continuare a fare come gli pare. Il regolamento delle concessioni deve valere per tutti». Ecco perché sottolinea ancora la necessità di una revisione dei progetti: controllare adesso e anche dopo la riforma, quello che hanno fatto e ciò che hanno intenzione di investire i porti. **Certo, su Taranto stanno per piovere «altri 250 milioni di investimenti», in uno scalo che da oltre un anno porta zero contenitori.**

Non solo: **Delrio voleva meno Autorità portuali e «in prospettiva» mira a ridurre ulteriormente il numero: «I cinesi non capiscono perché non abbiamo un'Authority unica nel Nord Adriatico» e anche sulla Puglia spera che alla fine si arrivi ad una sola Autorità portuale**, invece delle due attuali, Bari e Taranto. Il ministro elogia poi il Nord Ovest con la sua cabina di regia (che adesso vorrebbe replicare anche in Puglia) e chiede alle Regioni di «abbracciare lo spirito della riforma» e all'Austria di non chiudere il Brennero. Comunque sia, il giudizio sulla riforma portuale non è positivo per tutti. Nella tavola rotonda con gli operatori moderata da Luigi Merlo, consulente del ministro, **Manuel Grimaldi, presidente di Confitarma, vede «più rischi che opportunità**: con gli accorpamenti c'è il pericolo di perdere competitività tra porti e che questi preferiscano vivere di rendita. Più competizione tra scali dà vantaggi a noi armatori»; Pappalardo, numero uno di Federagenti che sta per lasciare la presidenza: «Questa non è una riforma, preferisco definirli passi. Voglio vedere il piano globale della portualità. Le nomine ci premono, perché una lunga gestione commissariale rischia di bloccare un porto, ma ci sono anche altri obiettivi a media e lunga scadenza». **I terminalisti puntano il dito sui ritardi** e Marco Conforti spiega: «Il regolamento sulle concessioni e la parte sui dragaggi sono un atto dovuto. I tempi sono troppo lunghi».

LA LETTERA DEL GIORNO

Porto, fuori luogo la visione "bucolica" dell'assessore Grim

Ho ascoltato l'assessore Antonella Grimm durante la trasmissione Sveglia Trieste. Dalle Sue parole ho percepito che non ha ben chiaro cosa effettivamente ha bisogno Trieste, non ascoltando e non vedendo i veri problemi che quasi giornalmente vengono segnalati e mostrati sui quotidiani locali e dalla emittente Telequattro. Mi ha molto deluso la soluzione che Lei ha prospettato sul Porto Franco Vecchio e il discorso che la Pubblica Amministrazione lavora con trasparenza ed efficienza, come anche previsto dalla Legge. Per il Porto Franco Vecchio Lei dice che deve essere riconsegnato alla città, dove la gente potrà (visto il modo con cui l'ha detto, aggiungo io, con "spensieratezza e felicità") passeggiare, fare running, andare in bici, godere di ulteriori spazi, ambienti dove proporre manifestazioni e mostre, e via dicendo... Le chiedo allora: avrà sentito e visto che molte attività commerciali, esercizi, aziende, fabbriche, hanno chiuso perché fallite? I miei figli stanno studiando molto per poi trovare

un posto di lavoro, spero a Trieste senza dover espatriare, e non hanno alcun bisogno di ulteriori aree per fare jogging e divertirsi, basta andare in periferia e in Carso. Lo sa assessore che da un recente studio il Porto Franco Nuovo e Vecchio, lavorando in simbiosi e aprendo anche ad investimenti esteri, per produrre beni, trasformare, immagazzinare, stoccare, fare ricerca, a livello manifatturiero, cantieristico, commerciale, industriale, possono offrire un'occupazione di oltre 20.000 unità ed essendo zona franca si possono acquistare beni, come alimenti, abbigliamento, materiali, farmaci, carburante, a prezzi agevolati? Per quanto invece riguarda la Pubblica Amministrazione il cittadino spesso deve correre da un ufficio all'altro; per ottenere un atto abilitativo devono essere prodotti molti documenti che devono essere emessi da altri enti per i quali bisogna presentare altri documenti e quindi, rispetto la Germania, il cartaceo inoltrato al Comune è dieci volte tanto. Non parliamo poi delle file agli sportelli, al pronto soccorso, im-



mondizie e trascuratezza nelle aree verdi come il giardino pubblico de Tommasini, S. Giusto, Miramare, Ferdinando, Revoltella; l'inciviltà dei triestini relativamente al traffico e all'inquinamento veicolare causati purtroppo sì da una maleducazione, ma anche da una inefficace prevenzione. Questi sono i reali e tangibili problemi che devono essere affrontati e risolti, quelle altre cose sono solo fumo negli occhi.

Erich Ferluga

Crociere. Le previsioni del Terminal: meno persone nel corso del 2016, con 529 approdi e 38 compagnie

Venezia, 1,5 milioni di passeggeri

Gli operatori chiedono al più presto nuove regole per le grandi navi

Barbara Gatz

VENEZIA

Il danno è stato contenuto, le contromisure sono servite: ma è tempo di uscire dall'incertezza. Venezia Terminal Passeggeri fa i conti della stagione conclusa e di quella che si apre: «La previsione di traffico 2016 è di movimentare 1,55 milioni di passeggeri, per un totale di 529 approdi e 38 compagnie schedulate; lo scorso anno erano stati 529 gli approdi, con 1,58 milioni di viaggiatori», spiega il presidente Sandro Trevisanato.

Meno passeggeri, più navi: ecco l'effetto della situazione che si è creata per la crocieristica veneziana: solo nel 1997 i passeggeri erano 300mila, con il record - 1,8 milioni - raggiunto nel 2013. Dal 1° gennaio 2014 è vietato il transito delle navi traghetti nei canali San Marco e della Giudecca, dal 2015 le compa-

gnie hanno deciso di posizionare in laguna solo unità fino a 96mila tonnellate di stazza, in attesa dell'approvazione del nuovo progetto di canale. Un limite annullato dal Tar del Veneto, ma rispettato volontariamente dalle stesse compagnie.

«Se non avessimo agito su vari fronti, puntando molto sull'accoglienza dei passeggeri, elevando lo standard per lo smistamento bagagli e migliorando ulteriormente la viabilità interna al porto, avremmo potuto perdere fino a un 60% di passeggeri, quelli che arrivavano a bordo delle navi di più grande dimensione», sottolinea Trevisanato. Invece il calo 2015 «si è fermato a un 7 per cento. Ma se le normative non cambieranno al più presto, rischiamo un declino tanto rapido quanto vertiginoso è stata la crescita della crocieristica stessa, mettendo in crisi un comparto che intermini di spe-

sa di passeggeri, equipaggio e navi vale oltre 450 milioni di euro annui. Già ora, secondo l'ultimo rapporto del Clia, l'economia di Venezia ha subito una perdita di 40 milioni nel 2014 e 2015 in termini di spesa diretta proveniente da crocieristi, equipaggio e navi, attribuibili direttamente al limite delle 96mila tonnellate».

Danni contenuti grazie ai rapporti allacciati con più compagnie, aumentando appunto gli approdi, come ha precisato l'ad Roberto Perocchia. Resta il fatto che «ci sono 47 nuove unità da crociera in costruzione da qui al 2021, e di queste 38 superano il limite applicato di fatto a Venezia: un business da 150mila posti letto e 35 miliardi di dollari», sottolinea il presidente di Vtp. Di quelle due richieste al governo: «La prima misura che dovrebbe attuare è l'individuazione di una via alternativa

che garantisca lo spostamento del transito delle grandi navi da San Marco: una scelta rapida, seguita dalle necessarie verifiche tecniche, che per noi può essere solo il canale Tresse Nuovo. In secondo luogo, il Governo dovrebbe definire contemporaneamente un decreto che superi l'illogicità del limite già annullato dal Tar, ma ancora osservato dalle compagnie: un limite che diventa paradossale, perché esclude da Venezia le navi più moderne e tecnologicamente avanzate, e guarda all'aspetto quantitativo trascurando quello qualitativo».

Il tutto in tempi brevi: «La nuova proprietà cinese del porto di Atene investirà 120 milioni sulle crociere, e porti come Cuba stanno proponendosi come mete. Una volta allontanate certe navi dalla pianificazione che prevede Venezia, qui non torneranno più».

© RASSEGNA STAMPA
@Gatz24Ore

IN CIFRE

1,55 milioni

Le previsioni
Sostanziale tenuta del traffico
crocieristico 2016 a Venezia: un
milione e 550mila passeggeri
stimati, e 529 approdi

70 milioni

68 investimenti
Arricchiscono a quasi 70 milioni
fra il 1997 e il 2015,
quando sono transitati
26,9 milioni di passeggeri

1,68 milioni

La produttività
Nel 2015 sono stati movimentati
1,68 milioni di passeggeri, di cui
1,58 da crociera. In alta stagione
sono transitate giornalmente
fino a 33mila persone (nel
parco ospiti ospitate 36.500 auto)

LA SITUAZIONE

Dopo il divieto nei canali
San Marco e della Giudecca,
vengono posizionate
unità solo fino a 96mila
tonnellate di stazza

Porti: presidente Vtp, se coerenza indifferente chi compra

Tracciato consuntivo 15 anni di mandato

(ANSA) - VENEZIA, 28 APR - I vertici di Venice Terminal Passeggeri (Vtp) ha colto l'occasione della conferenza stampa di consuntivo 2015 e previsione 2016 per fare il punto su quindici anni di mandato, che è stato prorogato solo in attesa del completamento della gara di vendita della società. "Dai 300.000 crocieristi di 15 anni fa - ha ricordato il presidente, Sandro Trevisanato - siamo arrivati al record di 1.815.000 del 2013 e alle 708 toccate del 2014, con l'impatto del limite delle 96.000 tonnellate che si è fatto poi notevolissimo. I dati di bilancio parlano di un fatturato passato dai tre milioni iniziali ai 32 attuali, con un picco di 36 milioni, con 11 milioni di dividendi distribuiti ai soci e altri 2,5 che dovrebbero essere distribuiti quest'anno. Abbiamo investito quasi settanta milioni, con un'opera di riqualificazione unica a Venezia, su una superficie che supera il 7 per cento dell'intero centro storico. Insomma: la valutazione notevole della società è pienamente giustificata dai dati di bilancio, visto che non abbiamo un solo debito, abbiamo in cassa dieci milioni e abbiamo cumulato negli anni un cash flow di 89 milioni: chiunque comprerà la società, malgrado questa crisi indotta, acquisirà una società sana, che produce utili e che, con meno di cinquanta dipendenti e una produttività pro capite di 700.000 euro, registra dati di assoluto rilievo per una società privata e difficili a reperirsi in una società pubblica".

Riguardo all'opportunità che Vtp passi ora alle compagnie o che Veneto Sviluppo eserciti il diritto di prelazione, Trevisanato non si è sbilanciato. "Noi - ha specificato - siamo oggetto e non soggetto di vendita: da amministratori della società, il nostro compito è quello di raggiungere i maggiori risultati possibili, non quello di avere preferenze sull'acquirente. L'unica preferenza che possiamo esprimere, e che è stata opportunamente inserita anche nel bando di gara, riguarda la conduzione della società, visto che è stata riconosciuta la bontà dei criteri adottati da Vtp: bisogna continuare a garantire la totale apertura a tutte le compagnie di crociera, visto che è stata questa in un primo tempo la chiave del successo di Vtp e poi quella del successo delle misure difensive. Per questo, se c'è correttezza di comportamento da parte del concessionario e determinazione, da parte del concedente Autorità portuale, ad andare avanti su questo criterio, è indifferente chi compra la società". (ANSA)

V.T.P.: presentata stagione crocieristica 2016. Trevisanato, previsti 1.550.000 passeggeri

(FERPRESS) – Venezia, 28 APR – Una crescita esponenziale che dal 1997 al 2015 ha visto i crocieristi passare da 300.000 a 1.582.483 unità ed il fatturato da 3.552.957euro a 32.934.378euro con 69.969.667euro investiti e un cash flow di 82.646.062 euro. Questi numeri tracciano il perimetro entro cui ha operato Venezia Terminal Passeggeri, società che dal 1997 promuove e sviluppa l'attività passeggeri nel Porto di Venezia. I dati, insieme alla nuova stagione crocieristica, sono stati presentati oggi, giovedì 28 aprile 2016, agli organi di informazione nel corso di una conferenza stampa.

“Le previsioni di traffico del 2016 stimano di movimentare per la stagione in corso 1.550.000 passeggeri per un totale di 529 approdi, 38 compagnie schedate per complessive 70 unità posizionate a fronte dei 1.582.483 unità e 521 approdi dell'anno passato- spiega Sandro Trevisanato, Presidente di Venezia Terminal Passeggeri-. Il Porto di Venezia registra, seppur con la ben nota situazione dei limiti di tonnellaggio, una sostanziale tenuta e conferma la sua leadership nel Mediterraneo. Un primato difeso tenacemente. Infatti si è dovuto procedere ad una riorganizzazione dell'attività' potenziando sia le infrastrutture, con un aumento dei fabbricati terminalistici, che l'operatività delle banchine. E' stata infatti attuata una revisione delle procedure essendo aumentato, rispetto al periodo precedente alle limitazioni, il numero delle navi con una diminuzione dei passeggeri”.

L'anno scorso con il Terminal 123 si è completato il piano di riqualificazione dell'area di Marittima che da obsoleto porto commerciale si è trasformato in pochi anni in una stazione passeggeri all'Avanguardia. In particolare questo padiglione terminalistico, dopo lo spostamento del traffico traghetti al nuovo Terminal Autostrade del Mare di Fusina è diventata una ulteriore stazione.

“La situazione però va risolta a livello governativo al più presto, – continua Trevisanato, perché vietando l'accesso alla maggior parte delle nuove navi, Venezia rischierebbe di ospitare quelle meno recenti e tecnologicamente meno avanzate con una progressiva marginalizzazione del terminal lagunare, baricentro dei traffici adriatici, generando ripercussioni sull'intera crocieristica italiana e su tutto l'indotto occupazionale ed economico ad essa collegato. Se le normative non cambiano al più presto avremo un declino tanto rapido quanto vertiginoso è stata la crescita della crocieristica stessa, mettendo in crisi un comparto che in termini economici di spesa di passeggeri, equipaggi e navi vale oltre 450milioni di euro annui. Secondo l'ultimo rapporto del Clia l'economia di Venezia, ha già subito una perdita di 40 milioni di euro nel 2014 e nel 2015 in termini di spesa diretta proveniente da crocieristi, equipaggio e navi, attribuibile direttamente al limite delle 96 mila tonnellate. Nel dettaglio, si sono persi 20,2 milioni di euro solo in relazione alla spesa diretta di passeggeri e membri dell'equipaggio, e 20,7 milioni di euro per la spesa diretta di navi da crociera. Il calo del traffico, insieme al calo delle spese dirette, causa anche difficoltà per le aziende locali coinvolte in attività collegate alla crocieristica. Nella sola area di Venezia sono oltre 200 le aziende economicamente legate alla crocieristica per un totale di 2.150 posti di lavoro (1.221 nel comune di Venezia) in 38 settori diversi.

-segue

Due sono le misure che il Governo dovrebbe mettere in atto. La prima l'individuazione di una via alternativa, con verifiche tecniche successive, che garantisca lo spostamento del transito delle Grandi Navi dal Canale San Marco – Giudecca. Ed allo stato attuale l'unica che appare percorribile, condivisa peraltro dal Comune di Venezia e dall'Autorità Portuale, è il canale Tresse Nuovo. Lo scavo di questo nuovo canale, unico progetto presentato da soggetti pubblici, oltre a rappresentare una straordinaria opportunità per riqualificare dal punto di vista dell'habitat naturalistico la Laguna, permetterebbe finalmente di superare l'impasse creata dal Decreto Clini Passera prima e dalla successiva ordinanza 153/2013 della Capitaneria di Porto, introducendo criteri limitativi su base quantitativa quale quello delle 96.000 tonnellate. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti inoltre, secondo quanto annunciato di recente dal suo titolare Graziano Delrio ha dato il via libera a investire per completare gli studi di impatto ambientale del progetto Tresse Nuovo, segnalando al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare che il carattere prioritario risiede nella circostanza che tale progetto ha ricevuto i pareri positivi di tutte le amministrazioni locali rispetto ad altri in corso di elaborazione. La seconda determinazione che il Governo dovrebbe assumere contemporaneamente, è la definizione di un decreto che superi l'illogicità del limite già annullato dal TAR del Veneto ma rispettato volontariamente dalle compagnie di crociera – passando da una misura quantitativa ad una qualitativa. Tale passaggio è stato espresso dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio il quale di recente, a margine del varo di una nuova nave presso la Fincantieri, ha dichiarato come abbia seriamente preso in considerazione la necessità di adottare limiti qualitativi e non quantitativi per la soluzione transitoria. Una scelta peraltro auspicata anche dal Sottosegretario ai Beni e alle Attività Culturali e al Turismo, Dorina Bianchi e da sempre sostenuta da VTP per continuare a garantire in termini di qualità e di numero di passeggeri il livello di eccellenza già raggiunto dal Porto Crociere di Venezia. Il limite è infatti del tutto ingiustificato se non in termini estetici, ed è dannoso proprio ai fini della tutela ambientale e della sicurezza. Tale criterio ha determinato la sostituzione da parte di molte compagnie, per non perdere la destinazione Venezia, di navi all'avanguardia, dotate di tecnologia di ultima generazione e a basso impatto ambientale, con unità più piccole, ma allo stesso tempo più vecchie e di conseguenza meno manovrabili e più inquinanti. Infatti queste ultime non sono di norma predisposte per l'uso di combustibili alternativi, né per l'uso di filtri né per ricevere energia elettrica da terra durante l'ormeggio".

Continuano gli investimenti sul fronte infrastrutturale. In particolare si registra un ulteriore miglioramento della viabilità interna al porto sia per gli operatori che per i passeggeri che possono muoversi in tutta sicurezza mediante percorsi pedonali coperti preassemblati. Si eleva anche lo standard per lo smistamento dei bagagli il cui conferimento avviene in ogni terminal grazie ad un sistema di nastri trasportatori che convogliano valigie e borse, attraverso tunnel sottostanti il fabbricato direttamente sulla banchina di servizio. Oltre al numero, che ha raggiunto un totale di 2235 stalli, aumenta anche l'efficienza del sistema di automazione dei parcheggi e della loro prenotazione online direttamente accessibile in tutta comodità dal sito web di VTP. Nell'ultimo anno si è puntato molto sull'accoglienza dei passeggeri quindi l'offerta è stata aumentata sia incrementando il numero degli information point, che offrendo nuovi servizi (parafarmacia, gelaterie, shuttle e taxi per raggiungere la città storica) oltre all'ampliamento del punto di ristoro centrale dove gustare specialità enogastronomiche nazionali e tipiche del territorio. Inoltre si è lavorato ad una nuova disposizione dei pontili di attracco per i mezzi di collegamento per la città storica (lancioni e taxi) e al rivestimento di protezioni aggiuntive in prossimità delle bitte d'attracco per uno svolgimento in tutta sicurezza della attività di ormeggio.

Venezia, presentata la stagione crocieristica

Una crescita esponenziale che dal 1997 al 2015 ha visto i crocieristi passare da 300.000 a 1.582.483 unità ed il fatturato da 3.552.957euro a 32.934.378euro con 69.969.667euro investiti e un cash flow di 82.646.062 euro. Questi numeri tracciano il perimetro entro cui ha operato Venezia Terminal Passeggeri, società che dal 1997 promuove e sviluppa l'attività passeggeri nel Porto di Venezia. I dati, insieme alla nuova stagione crocieristica, sono stati presentati oggi, giovedì 28 aprile 2016, agli organi di informazione nel corso di una conferenza stampa. "Le previsioni di traffico del 2016 stimano di movimentare per la stagione in corso 1.550.000 passeggeri per un totale di 529 approdi, 38 compagnie schedate per complessive 70 unità posizionate a fronte dei 1.582.483 unità e 521 approdi dell'anno passato- spiega Sandro Trevisanato, Presidente di Venezia Terminal Passeggeri-. Il Porto di Venezia registra, seppur con la ben nota situazione dei limiti di tonnellaggio, una sostanziale tenuta e conferma la sua leadership nel Mediterraneo. Un primato difeso tenacemente. Infatti si è dovuto procedere ad una riorganizzazione dell'attività' potenziando sia le infrastrutture, con un aumento dei fabbricati terminalistici, che l'operatività delle banchine. E' stata infatti attuata una revisione delle procedure essendo aumentato, rispetto al periodo precedente alle limitazioni, il numero delle navi con una diminuzione dei passeggeri". L'anno scorso con il Terminal 123 si è completato il piano di riqualificazione dell'area di Marittima che da obsoleto porto commerciale si è trasformato in pochi anni in una stazione passeggeri all'Avanguardia. In particolare questo padiglione terminalistico, dopo lo spostamento del traffico traghetti al nuovo Terminal Autostrade del Mare di Fusina è diventata una ulteriore stazione. "La situazione però va risolta a livello governativo al più presto, - continua Trevisanato, perché vietando l'accesso alla maggior parte delle nuove navi, Venezia rischierebbe di ospitare quelle meno recenti e tecnologicamente meno avanzate con una progressiva marginalizzazione del terminal lagunare, baricentro dei traffici adriatici, generando ripercussioni sull'intera crocieristica italiana e su tutto l'indotto occupazionale ed economico ad essa collegato. Se le normative non cambiano al più presto avremo un declino tanto rapido quanto vertiginosa è stata la crescita della crocieristica stessa, mettendo in crisi un comparto che in termini economici di spesa di passeggeri, equipaggi e navi vale oltre 450milioni di euro annui. Secondo l'ultimo rapporto del Clia l'economia di Venezia, ha già subito una perdita di 40 milioni di euro nel 2014 e nel 2015 in termini di spesa diretta proveniente da crocieristi, equipaggio e navi, attribuibile direttamente al limite delle 96 mila tonnellate. Nel dettaglio, si sono persi 20,2 milioni di euro solo in relazione alla spesa diretta di passeggeri e membri dell'equipaggio, e 20,7 milioni di euro per la spesa diretta di navi da crociera. Il calo del traffico, insieme al calo delle spese dirette, causa anche difficoltà per le aziende locali coinvolte in attività collegate alla crocieristica. Nella sola area di Venezia sono oltre 200 le aziende economicamente legate alla crocieristica per un totale di 2.150 posti di lavoro (1.221 nel comune di Venezia) in 38 settori diversi. Due sono le misure che il Governo dovrebbe mettere in atto. La prima l'individuazione di una via alternativa, con verifiche tecniche successive, che garantisca lo spostamento del transito delle Grandi Navi dal Canale San Marco - Giudecca. Ed allo stato attuale l'unica che appare percorribile, condivisa peraltro dal Comune di Venezia e dall'Autorità Portuale, è il canale Tresse Nuovo. Lo scavo di questo nuovo canale, unico progetto presentato da soggetti pubblici, oltre a rappresentare una straordinaria opportunità per riqualificare dal punto di vista dell'habitat naturalistico la Laguna, permetterebbe finalmente di superare l'impasse creata dal Decreto Clini Passera prima e dalla successiva ordinanza 153/2013 della Capitaneria di Porto, introducendo criteri limitativi su base quantitativa quale quello delle 96.000 tonnellate.

-segue

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti inoltre, secondo quanto annunciato di recente dal suo titolare Graziano Delrio ha dato il via libera a investire per completare gli studi di impatto ambientale del progetto Tresse Nuovo, segnalando al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare che il carattere prioritario risiede nella circostanza che tale progetto ha ricevuto i pareri positivi di tutte le amministrazioni locali rispetto ad altri in corso di elaborazione. La seconda determinazione che il Governo dovrebbe assumere contemporaneamente, è la definizione di un decreto che superi l'illogicità del limite già annullato dal TAR del Veneto ma rispettato volontariamente dalle compagnie di crociera – passando da una misura quantitativa ad una qualitativa. Tale passaggio è stato espresso dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio il quale di recente, a margine del varo di una nuova nave presso la Fincantieri, ha dichiarato come abbia seriamente preso in considerazione la necessità di adottare limiti qualitativi e non quantitativi per la soluzione transitoria. Una scelta peraltro auspicata anche dal Sottosegretario ai Beni e alle Attività Culturali e al Turismo, Dorina Bianchi e da sempre sostenuta da VTP per continuare a garantire in termini di qualità e di numero di passeggeri il livello di eccellenza già raggiunto dal Porto Crociere di Venezia. Il limite è infatti del tutto ingiustificato se non in termini estetici, ed è dannoso proprio ai fini della tutela ambientale e della sicurezza. Tale criterio ha determinato la sostituzione da parte di molte compagnie, per non perdere la destinazione Venezia, di navi all'avanguardia, dotate di tecnologia di ultima generazione e a basso impatto ambientale, con unità più piccole, ma allo stesso tempo più vecchie e di conseguenza meno manovrabili e più inquinanti. Infatti queste ultime non sono di norma predisposte per l'uso di combustibili alternativi, né per l'uso di filtri né per ricevere energia elettrica da terra durante l'ormeggio. Continuano gli investimenti sul fronte infrastrutturale. In particolare si registra un ulteriore miglioramento della viabilità interna al porto sia per gli operatori che per i passeggeri che possono muoversi in tutta sicurezza mediante percorsi pedonali coperti preassemblati. Si eleva anche lo standard per lo smistamento dei bagagli il cui conferimento avviene in ogni terminal grazie ad un sistema di nastri trasportatori che convogliano valigie e borse, attraverso tunnel sottostanti il fabbricato direttamente sulla banchina di servizio. Oltre al numero, che ha raggiunto un totale di 2235 stalli, aumenta anche l'efficienza del sistema di automazione dei parcheggi e della loro prenotazione online direttamente accessibile in tutta comodità dal sito web di VTP. Nell'ultimo anno si è puntato molto sull'accoglienza dei passeggeri quindi l'offerta è stata aumentata sia incrementando il numero degli information point, che offrendo nuovi servizi (parafarmacia, gelaterie, shuttle e taxi per raggiungere la città storica) oltre all'ampliamento del punto di ristoro centrale dove gustare specialità enogastronomiche nazionali e tipiche del territorio. Inoltre si è lavorato ad una nuova disposizione dei pontili di attracco per i mezzi di collegamento per la città storica (lancioni e taxi) e al rivestimento di protezioni aggiuntive in prossimità delle bitte d'attracco per uno svolgimento in tutta sicurezza della attività di ormeggio

Porto di Genova: la nuova conformazione di Comitato portuale e Commissione Consuntiva

(FERPRESS) – Genova, 28 APR – A seguito delle procedure di nomina appena concluse, il Comitato portuale e la Commissione consultiva hanno assunto una nuova conformazione. Commissario straordinario dell'Autorità portuale e Comandante del porto è il contrammiraglio Giovanni Pettorino.

Di seguito riportiamo tutti i membri:

COMITATO PORTUALE:

1) Contramm. Giovanni	PETTORINO	Commissario Straord. APGE
2) Contramm. Giovanni	PETTORINO	Comandante del Porto
3) Dottor Franco	LETRARI	Ag. Doganali Genova
4) Dottoressa Mirella	BOLOGNA	Rappr. Imprese Ferroviarie
5) Dott. Arch. Roberto	FERRAZZA	Rappr. Ministero LL.PP.
6) Dottor Giovanni	TOTI	Presidente Giunta Regionale
7) Dottor Marco	DORIA	Sindaco Comune di Genova
8) Dottor Marco	DORIA	Città Metropolitana di Genova
9) Signor Paolo C.	ODONE	Presidente CCIAA Genova
10) Dottor Ignazio	MESSINA	Rappresentante Armatori
11) Dottor Marco	BISAGNO	Rappresentante Industriali
12) Dottor Gilberto G.	DANESI	Rappresentante Imprenditori
13) Dottor Alessandro	PITTO	Rappresentante Spedizionieri
14) Dottor Gian Enzo	DUCI	Rappresentante Ag. Racc. Marittimi
15) (da definire)		Rappresentante Autotrasportatori
16) Signor Giacomo	SANTORO	Rappresentante FILT – CGIL
17) Signor Antonio	BENVENUTI	Rappresentante FILT – CGIL
18) Signor Enrico	ASCHERI	Rappresentante FILT – CGIL
19) Signor Ettore	TORZETTI	Rappresentante FIT – CISL
20) Signor Claudio	ROSSI	Rappresentante Dipendenti A.P.
21) Signor Roberto	GULLI	Rappresentante UILTRASPORTI

-segue

COMMISSIONE CONSULTIVA

1) Contramm.	Giovanni	PETTORINO	Commissario Straord. APGE
2) Dottor	Alessandro	FERRARI	Rappresentante Armatori
3) Dottor	Leopoldo	DA PASSANO	Rappresentante Industriali
4) Dottor	Alberto	CORDELLA	Rappresentante Imprenditori
5) Dottor	Giulio	BAER	Rappresentante Spedizionieri
6) Dottor	Alberto	BANCHERO	Rappresentante Ag. Racc Marittimi
7)	(da definire)		Rappresentante Autotrasportatori
8) Signor	Silvano	CIUFFARDI	Rappresentante FILT-CGIL
9) Signor	Enrico	POGGI	Rappresentante FILT-CGIL
10) Signor	P. Francesco	BERTELLI	Rappresentante FILT-CGIL
11) Architetto	Ileana	DOLCINO	Rappresentante Dipendenti A. P.
12) Signor	Mauro	BOFFELLI	Rappresentante FIT-CISL
13) Signor	Duilio	FALVO	Rappresentante UILTRASPORTI

DI GENOVA

Comitato, banchina ad Ansaldo Energia

Negato l'art. 16 alla Nuovo Borgo Terminal

GENOVA. Il nuovo Comitato portuale

di Genova, insediato ieri dopo che in mattinata si era insediata la nuova Commissione consultiva, ha approvato l'autorizzazione al co-uso e all'esercizio delle operazioni portuali sulle banchine attualmente in concessione a Ilva da parte di Ansaldo Energia al servizio della produzione industriale di turbine e altri materiali assemblati fino al 2065 per una settimana al mese. Lo ha annunciato in una nota

di Genova che ha dato in questo modo il via libera alle operazioni di movimentazione di turbine da parte di Ansaldo su parte delle aree Ilva, come previsto da un accordo firmato dalle due società.

Il nuovo Comitato portuale ha anche prorogato fino a fine anno alla società "I Saloni Nautici" la concessione della Darsena nautica, come annunciato già nelle scorse settimane. Concessione che

potrà essere comunque sospesa per il periodo di allestimento, svolgimento e disallestimento del Salone Nautico, in caso di una offerta migliore per l'organizzazione della manifestazione.

Dopo una lunga discussione, il Comitato ha anche approvato il diniego alla richiesta di articolo 16 presentato dalla società Nuovo Borgo Terminal, dando seguito all'istruttoria motiva-

ta presentata dalla struttura di

LA REAZIONE

La società del gruppo Scerni adesso valuterà se presentare un ricorso al Tar

«Amareggiato» per la decisione del Comitato è Salvatore Prato, titolare, in so-

cietà col gruppo Scerni, di Nbtic. «Per quanto ci riguarda si tratta di un accanimento fuori luogo, che si aggiunge ad altre decisioni che non capiamo, come il limite per il nostro terminal di andare oltre la terza fila nell'impilare dei container, per motivi di sicurezza. Ma siamo l'unico terminal del porto del capoluogo ligure con questo limite. Pensiamo di rivolgerci al Tar».

Ansaldo E.: via libera Comitato portuale a co-uso aree Ilva

Da nuovo comitato portuale Genova. Potrà movimentare le turbine

(ANSA) - GENOVA, 28 APR - Il nuovo Comitato portuale dell'Autorità portuale di Genova, insediato oggi dopo che in mattinata si era insediata la nuova Commissione consultiva, ha approvato l'autorizzazione "al co-uso e all'esercizio delle operazioni portuali sulle banchine attualmente in concessione a Ilva spa da parte di Ansaldo Energia al servizio della produzione industriale di turbine e altri materiali assemblati fino al 2065 per una settimana al mese". Lo annuncia in una nota l'Autorità Portuale di Genova che dà in questo modo il via libera alle operazioni di movimentazione di turbine da parte di Ansaldo su parte delle aree Ilva come previsto da un accordo firmato dalle due società.

Il nuovo Comitato portuale ha anche prorogato fino a fine anno alla società 'I Saloni Nautici' la concessione della "Nuova Darsena Nautica". Concessione che potrà essere sospesa per il periodo di allestimento, svolgimento e disallestimento del Salone Nautico in caso di offerta migliore per l'organizzazione di detta manifestazione.

La seduta continuerà in prosecuzione venerdì 13 maggio.

(ANSA).

Genova, banchina ad Ansaldo Energia

Genova - Palazzo San Giorgio nega l'articolo 16 alla Nuovo Borgo Terminal (gruppo Scerni). Pitto (Spediporto) entra in Comitato, autotrasportatori senza rappresentante.

Genova - **Ansaldo Energia potrà utilizzare la banchina di Ilva a Cornigliano. Lo ha deciso il Comitato portuale di Genova.** Il Comitato ha dovuto prendere decisioni su due realtà produttive di dimensioni molto differenti: il colosso Ansaldo Energia, che chiedeva banchine per il suo sito produttivo, che sorgerà a Cornigliano, e la piccola Nuovo Borgo terminal container (Nbtc), che preme per sopravvivere e sviluppare il proprio business all'interno dello scalo. Per questo aveva chiesto di essere riconosciuta come articolo 16, ma la richiesta è stata respinta. **«Non sussistono i requisiti», hanno spiegato gli uffici tecnici dell'Authority al Comitato.** I quindici lavoratori di Nbct hanno atteso i risultati dell'incontro all'esterno di Palazzo San Giorgio. Ansaldo ha visto accogliere la sua richiesta di banchina, necessaria per inviare gli impianti che verranno prodotti a Genova verso i mercati esteri. **La banchina sarà pronta nel 2018 e potrà essere utilizzata da Ansaldo Energia assieme a Ilva.** Fino al 2018 verrà trovata una soluzione alternativa per imbarcare gli impianti nel porto commerciale. Inoltre è stata prorogata a Ucina la concessione della darsena in area fiera, in attesa che venga decisa l'assegnazione definitiva.

Il Comitato che si è riunito, presieduto da Giovanni Pettorino, è il primo dopo la scadenza di quello che aveva accompagnato negli anni passati il secondo mandato di Luigi Merlo e che ha proseguito la propria attività anche nei primi mesi della fase commissariale guidata da Pettorino. **Questa mattina si era insediata anche la nuova Commissione consultiva. Il nuovo Comitato avrà però vita breve se, come promesso dal ministro delle Infrastrutture e trasporti Graziano Delrio, a giugno prossimo arriverà a compimento il cammino della legge di riforma dei porti.** Comunque i cambiamenti sono stati pochi e hanno riguardato soprattutto l'ingresso di Alessandro Pitto, nuovo presidente di Spediporto, l'associazione delle case di spedizione genovesi, al posto di Maurizio Fasce. Resta vacante il posto del rappresentante degli autotrasportatori, mentre per la Ultrasporti Roberto Gulli subentra a Marco Odone. Cambia il rappresentante degli spedizionieri anche in Commissione consultiva: lascia Renzo Muratore e arriva Giulio Baer.

-segue

Per le imprese, in Comitato restano Ignazio Messina (armatori), Marco Bisagno (industriali), Gilberto Danesi (terminalisti) e Gian Enzo Duci (agenti marittimi), per i lavoratori Giacomo Santoro, il console della Compagnia Unica, Antonio Benvenuti, e Enrico Ascheri (tutti e tre in quota Filt-Cgil) e Ettore Torzetti (Fit-Cisl). Claudio Rossi rappresenta i dipendenti dell'Autorità portuale. Il Comitato portuale ha approvato l'autorizzazione al co-uso e all'esercizio delle operazioni portuali sulle banchine attualmente in concessione a Ilva spa da parte di Ansaldo Energia al servizio della produzione industriale di turbine e altri materiali assemblati fino al 2065 per una settimana al mese. **Durante la seduta è stata confermata la comparazione delle istanze relative al compendio "Nuova Darsena Nautica"** procedendo alla proroga condizionata fino al 31/12/2016 a favore della società I Saloni Nautici, che fa capo a Ucina. Tale concessione potrà essere infatti sospesa per il periodo di allestimento, svolgimento e disallestimento del Salone Nautico in caso di offerta migliore per l'organizzazione di detta manifestazione.

Dopo lunga discussione, il Comitato ha poi approvato il diniego alla richiesta di articolo 16 presentato da **Nuovo Borgo Terminal** dando seguito all'istruttoria motivata presentata dalla struttura di Autorità portuale. Ciò nonostante, in attesa di nuova documentazione, proseguono le procedure amministrative per la verifica dei canoni di concessione relativi allo stesso richiedente. Prima di aggiornare la seduta, che continuerà in prosecuzione venerdì 13 maggio, è stata definita la contrattazione di secondo livello per i quadri e gli impiegati dell'Autorità portuale. «Amareggiato» per la decisione del Comitato è **Salvatore Prato**, titolare, in società col gruppo Scerni, di Nbtcc. «E' un accanimento fuori luogo, che si aggiunge ad altre decisioni che non capiamo, come il limite per il nostro terminal di andare oltre la terza fila nell'impilare i container, per motivi di sicurezza. Ma siamo l'unico terminal del porto di Genova con questo limite. Pensiamo di rivolgerci al Tar».

Porto, Ansaldo Energia sbarca sulle aree Ilva

Dal ieri al lavoro il nuovo comitato voluto dall'ammiraglio

AVEVA chiesto di dare continuità immediata agli organi di governo del porto, l'ammiraglio Giovanni Pettorino. E l'ha ottenuta. Il comitato portuale era in scadenza ed è stato rinnovato, consentendo così al commissario di Palazzo San Giorgio di continuare ad avere al suo fianco un organo di governo fondamentale per l'azione del porto. Rispetto ai precedenti, il comitato resterà in carica fino a che la nuova legge non lo cancellerà, quindi non più di qualche mese, anche se ovviamente il suo incarico re-

sta di quattro anni, come per tutti i precedenti. Si tratta di un passaggio non secondario, perché fra poche settimane scadrà il mandato del segretario generale Titta D'Asto e a quel punto, senza comitato, il commissario si sarebbe trovato soltanto con i revisori dei conti. Così non sarà, sempre in attesa che la gestione commissariale termini e che si possa insediare il primo presidente dell'autorità di sistema. Non è detto, però, che a Pettorino possa succedere un nuovo commissario. L'ammiraglio, infatti, il 20 maggio taglierà il traguardo dei sei mesi e in cuor suo non disdegnerrebbe tornare a occuparsi in esclusiva della Capitaneria di Porto, che ha giurisdizione su tutta la Liguria. Potrebbe allora succedergli un

nuovo commissario, magari la persona chiamata poi a ricoprire il ruolo di presidente. Si vedrà. Nel frattempo, da ieri sono al lavoro il nuovo comitato e la nuova commissione consultiva, composti in grandissima parte dai precedenti membri, con poche sostituzioni, fra cui in comitato il rappresentante degli spedizionieri (il nuovo presidente Pitto al posto dell'ex Fasce).

Nella sua prima riunione, il comitato ha approvato l'autorizzazione al «co uso e all'esercizio delle operazioni portuali sulle banchine» in concessione all'Ilva da parte di Ansaldo Energia. L'azienda potrà avere le banchine una settimana al mese per 65 anni per poter spo-

dire via mare turbine e altri materiali assemblati.

Decisa anche la proroga della concessione della Nuova Darsena ai Saloni Nautici (Ucina). Una proroga «condizionata» fino al 2016 «che potrà essere sospesa per il periodo di allestimento, svolgimento e disallestimento del Salone Nautico in caso di offerta migliore per l'organizzazione di questa manifestazione. In sostanza, un invito indiretto a trovare fra i tre concorrenti (Saloni Nautici, Flora e l'associazione privata Pestis Amico) una collaborazione che possa favorire il rilancio dell'evento. Il comitato ha poi approvato il diniego alla richiesta di articolo 16 presentato da «Nuovo Borgo Terminal».

(massimo minella)

Genova, banchina ad Ansaldo Energia

Ansaldo Energia potrà utilizzare la banchina di Ilva a Cornigliano. Lo ha deciso ieri il Comitato portuale di Genova. Il Comitato ha dovuto prendere decisioni su due realtà produttive di dimensioni molto differenti: il colosso Ansaldo Energia, che chiedeva banchine per il suo sito produttivo, che sorgerà a Cornigliano, e la piccola Nuovo Borgo terminal container (Nbtc), che preme per sopravvivere e sviluppare il proprio business all'interno dello scalo. Per questo aveva chiesto di essere riconosciuta come articolo 16, ma la richiesta è stata respinta. «Non sussistono i requisiti», hanno spiegato gli uffici tecnici dell'Authority al Comitato. I quindici lavoratori di Nbtc hanno atteso i risultati dell'incontro all'esterno di Palazzo San Giorgio. Ansaldo ha visto accogliere la sua richiesta di banchina, necessaria per inviare gli impianti che verranno prodotti a Genova verso i mercati esteri. La banchina sarà pronta nel 2018 e potrà essere utilizzata da Ansaldo Energia assieme a Ilva. Fino al 2018 verrà trovata una soluzione alternativa per imbarcare gli impianti nel porto commerciale. Inoltre è stata prorogata a Ucina la concessione della darsena in area fiera, in attesa che venga decisa l'assegnazione definitiva. Il Comitato che si è riunito ieri, presieduto da Giovanni Pettorino, è il primo dopo la scadenza di quello che aveva accompagnato negli anni passati il secondo mandato di Luigi Merlo e che ha proseguito la propria attività anche nei primi mesi della fase commissariale guidata da Pettorino. In mattinata si era insediata anche la nuova Commissione consultiva. Il nuovo Comitato avrà però vita breve se, come promesso dal ministro delle Infrastrutture e trasporti Graziano Delrio, a giugno prossimo arriverà a compimento il cammino della legge di riforma dei porti. Comunque i cambiamenti sono stati pochi e hanno riguardato soprattutto l'ingresso di Alessandro Pitto, nuovo presidente di Spediporto, l'associazione delle case di spedizione genovesi, al posto di Maurizio Fasce. Resta vacante il posto del rappresentante degli autotrasportatori, mentre per la Uiltrasporti Roberto Gulli subentra a Marco Odone. Cambia il rappresentante degli spedizionieri anche in Commissione consultiva: lascia Renzo Muratore e arriva Giulio Baer. Per le imprese, in Comitato restano Ignazio Messina (armatori), Marco Bisagno (industriali), Gilberto Danesi (terminalisti) e Gian Enzo Duci (agenti marittimi), per i lavoratori Giacomo Santoro, il console della Compagnia Unica, Antonio Benvenuti, e Enrico Ascheri (tutti e tre in quota Filt-Cgil) e Ettore Torzetti (Fit-Cisl). Claudio Rossi rappresenta i dipendenti dell'Autorità portuale. Il Comitato portuale ha approvato l'autorizzazione al co-uso e all'esercizio delle operazioni portuali sulle banchine attualmente in concessione a Ilva spa da parte di Ansaldo Energia al servizio della produzione

-segue

industriale di turbine e altri materiali assemblati fino al 2065 per una settimana al mese. Durante la seduta è stata confermata la comparazione delle istanze relative al compendio Nuova Darsena Nautica procedendo alla proroga condizionata fino al 31/12/2016 a favore della società I Saloni Nautici, che fa capo a Ucina. Tale concessione potrà essere infatti sospesa per il periodo di allestimento, svolgimento e disallestimento del Salone Nautico in caso di offerta migliore per l'organizzazione di detta manifestazione. Dopo lunga discussione, il Comitato ha poi approvato il diniego alla richiesta di articolo 16 presentato da Nuovo Borgo Terminal dando seguito all'istruttoria motivata presentata dalla struttura di Autorità portuale. Ciò nonostante, in attesa di nuova documentazione, proseguono le procedure amministrative per la verifica dei canoni di concessione relativi allo stesso richiedente. Prima di aggiornare la seduta, che continuerà in prosecuzione venerdì 13 maggio, è stata definita la contrattazione di secondo livello per i quadri e gli impiegati dell'Autorità portuale. «Amareggiato» per la decisione del Comitato è Salvatore Prato, titolare, in società col gruppo Scerni, di Nbt. «E' un accanimento fuori luogo, che si aggiunge ad altre decisioni che non capiamo, come il limite per il nostro terminal di andare oltre la terza fila nell'impilare i container, per motivi di sicurezza. Ma siamo l'unico terminal del porto di Genova con questo limite. Pensiamo di rivolgerci al Tar». Alberto Ghiara

Ravenna, nel primo trimestre 2016 il traffico dello scalo cresce del 15%

Ravenna - Le merci varie hanno toccato quota 2,8 milioni di tonnellate (+17,3%), di cui 653mila tonnellate in container (+14,1%).

Ravenna - **Il porto di Ravenna ha chiuso il primo trimestre con la movimentazione di 6,5 milioni di tonnellate di merci, il 15,3% in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.** Le merci varie sono ammontate a 2,8 milioni di tonnellate (+17,3%), di cui 653mila tonnellate in container (+14,1%) con una movimentazione di contenitori pari a 55.520 teu (+6,8%), 439mila tonnellate di carichi ro-ro (+28,2%) e 1,7 milioni di tonnellate di altre merci varie (+16,0%). Le rinfuse secche sono ammontate a 2,7 milioni di tonnellate (+16,9%), di cui 1 milione di tonnellate di minerali, cementi e calci (+19,0%), 509mila tonnellate di cereali (-0,8%), 501mila tonnellate di derrate alimentari, mangimi e semi oleosi (+51,1%), 71mila tonnellate di carboni fossili e ligniti (+6,9%), 5mila tonnellate di prodotti metallurgici (+24,3%) e 603mila tonnellate di altre rinfuse solide (+10,7%). Le rinfuse liquide sono salite del 6,6% a milioni di tonnellate, di cui 377mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-0,2%), 215mila tonnellate di prodotti chimici (+8,5%), 134mila tonnellate di prodotti gassosi (-1,2%), 41mila tonnellate di petrolio grezzo rispetto ad un traffico azzerato nei primi tre mesi del 2015 e 257mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+3%).

LO SCIOPERO

La Seatrag protesta a Palazzo Rosciano

SCIOPERO di 24 ore dalle 7.30 di ieri alle 7.30 di questa mattina. E presidio sempre ieri davanti

dei lavoratori (oltre metà dei 40 dipendenti sono iscritti a Filt-Cgil) della società Sea Trag che opera in appalto alla Darsena Toscana per conto della Sintermar nelle operazioni di carico e scarico delle navi (settore ro-ro). I lavoratori sostenuti da Filt-Cgil si sono mobilitati per protestare contro la mancata trattativa con l'azienda sul lavoro. E perché «gli stipendi vengono pagati alle volte in ritardo» denuncia Simone Angella di Filt-Cgil. Una delegazione è stata ricevuta dal commissario

«Più controlli sulla sicurezza e il rispetto della legge 84 del 1994». Ma la Cgil ha detto «no a fare del porto di Livorno una jungla degli appalti».

Arriva l'ok dal Comitato, per il porto spesi 34 milioni

28 aprile 2016 15:12 Economia e Lavoro Livorno



Quasi 34 milioni di euro in conto capitale, con un incremento di ben 12 milioni rispetto all'anno precedente. Tanto ha speso, nel 2015, l'Apt di Livorno per realizzare e mantenere le infrastrutture in ambito portuale. La demolizione subacquea del vecchio muro di banchina della calata Bengasi, il banchinamento della Darsena Calafati, il prolungamento dello sporgente Elba, i lavori per la costruzione del Cunicolo che attraverserà il Canale di accesso in porto, il perfezionamento della gara per la Piattaforma Europa, l'ottimizzazione dei lavori di costruzione della seconda vasca di calata e tutte le attività di dragaggio (da quelle che hanno interessato i fondali prospicienti la Darsena Toscana a quelli di approfondimento dell'imboccatura del porto) sono le principali voci di spesa che hanno portato l'Apt ad intaccare anche il proprio avanzo di amministrazione, dimagrito, in 12 mesi, da gennaio a dicembre del 2015, di appena 100 mila euro.

-segue

Il quadro contabile che emerge dal bilancio consuntivo presentato quest'oggi in Comitato Portuale dal dirigente amministrativo Simone Gagliari, offre una visione completa delle priorità politiche.

«L'amministrazione ha speso di più rispetto all'anno passato in infrastrutture e dragaggi – ha commentato il presidente Galliani –, il bilancio è il frutto di un attento lavoro di squadra che non ha trascurato nessuna voce: oggi continuiamo a investire sul territorio, non esitando a utilizzare, quando necessario, la parte disponibile dell'avanzo di amministrazione per migliorare l'infrastrutturazione del porto ed i suoi fondali, così da creare nuove opportunità di lavoro».

L'analisi dei dati dell'anno passato mette in evidenza importanti risultati: nel 2015 sono stati impegnati 49 milioni di euro, di cui 34 per gli interventi infrastrutturali, e 13 per spese correnti. Sul fronte delle entrate invece, nel 2015 ha incassato 39 mln di euro, di cui 18,9 dalle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate, di ancoraggio ed erariali; 12,9 da proventi relativi alla riscossione dei canoni demaniali (tra concessioni, occupazione temporanea e accessi pubblici). In diminuzione, invece, le entrate in conto capitale, principalmente a causa della mancata assegnazione del fondo Iva, la cui ripartizione tra i porti è proporzionale rispetto ai livelli di traffico di ogni singolo porto. Rispetto ai 5,5 milioni di euro ricevuti dallo Stato l'anno scorso, quest'anno non è arrivato nulla, senza alcuna giustificazione formale da parte del Mef.

Nel suo complesso l'APL presenta al 31/12/2015 un saldo finale di cassa di 85 milioni di euro e un avanzo di amministrazione complessivo di 46,745 milioni di euro, di cui una parte vincolata per quasi 22 milioni ed una parte, 10,8 milioni, destinata a copertura del disavanzo del bilancio di previsione 2015.

«Dal bilancio emergono due dati fondamentali – ha detto Gagliari –: primo di tutti, un controllo rigido delle spese di gestione: i risultati minori rispetto a quelli preventivati nel bilancio di previsione, e secondo, una aumentata capacità di spesa per il miglioramento del porto. I dati contabili dimostrano la virtuosità della gestione portata avanti dall'Ente».

L'avanzo resta record: 46 milioni

Nel 2015 **Il Tirreno** ha speso 34 milioni per il porto. Gallanti: investiamo sul territorio

■ LIVORNO

Quasi 34 milioni di euro in conto capitale, con un incremento di ben 12 milioni rispetto all'anno precedente.

Tanto ha speso, nel 2015, **Il Tirreno** per realizzare e mantenere le infrastrutture in ambito portuale.

La demolizione subacquea del vecchio muro di banchina della calata Bengasi, il banchinamento della Darsena Calafati; il prolungamento dello sporgente Elba, i lavori per la costruzione del Cunicolo che attraverserà il Canale di accesso in porto, il confezionamento della gara per la Piattaforma Europa, l'ultimazione dei lavori di costruzione della seconda vasca di colmata e tutte le attività di dragaggio (da quelle che hanno interessato i fondali prospicienti la Darsena Toscana a quelli di approfondimento dell'imboccatura del porto); sono le principali voci di spesa che hanno portato **Il Tirreno** ad intaccare anche il proprio avanzo di amministrazione, dimagrito, in 12 mesi, da gennaio a dicembre del 2015, di appena 100 mila euro.

Il quadro contabile che emerge dal bilancio consuntivo presentato ieri in Comitato Portuale dal dirigente amministrativo Simone Gagliani, offre una visione completa delle priorità politiche **Il Tirreno**.

«L'amministrazione ha speso di più rispetto all'anno pas-



Gallanti, Provinciali e Gagliani

sato in infrastrutture e dragaggi - ha commentato il presidente Gallanti -, il bilancio è il frutto di un attento lavoro di squadra che non ha trascurato nessuna voce: oggi continuiamo a investire sul territorio, non esitando a utilizzare, quando necessario, la parte disponibile dell'avanzo di amministrazione pur migliorare l'infrastrutturazione del porto ed i suoi fondali, così da creare nuove opportunità di lavoro».

L'analisi dei dati dell'anno passato mette in evidenza importanti risultati: nel 2015 sono stati impegnati 49 milioni

di euro, di cui 34 per gli interventi infrastrutturali, e 13 per spese correnti.

Sul fronte delle entrate, invece, nel 2015 **Il Tirreno** ha incassato 39 milioni di euro, di cui 18,9 dalle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate, di ancoraggio ed erariali; 12,9 da proventi relativi alla riscossione dei canoni demaniali (tra concessioni, occupazione temporanea e accessi pubblici).

In diminuzione, invece, le entrate in conto capitale, principalmente a causa della mancata assegnazione del fondo Iva, la cui ripartizione tra i por-

» Approvati i conti di palazzo Rosciano Gagliani: «I dati contabili dimostrano la virtuosità della nostra gestione con un controllo rigoroso delle spese risultate minori rispetto alle preventivate»

ti è proporzionale rispetto ai livelli di traffico di ogni singolo porto.

Rispetto ai 5,5 milioni di euro ricevuti dallo Stato l'anno scorso, quest'anno non è arrivato niente, senza alcuna giustificazione formale da parte del Mef.

Nel suo complesso l'Apl presenta al 31 dicembre 2015 un saldo finale di cassa di 85 milioni di euro e un avanzo di amministrazione complessivo di 46,746 milioni di euro, di cui una parte vincolata per quasi 22 milioni ed una parte, 10,8 milioni, destinata a copertura del disavanzo del bilancio di previsione 2015.

«Dal bilancio emergono due dati fondamentali - ha detto Gagliani -: primo di tutto, un controllo rigoroso delle spese di gestione, risultate minori rispetto a quelle preventivate nel bilancio di previsione, e secondo: una aumentata capacità di spesa per il miglioramento del porto. I dati contabili dimostrano la virtuosità della gestione portata avanti dall'Ente».

LE SFIDE DELL'ECONOMIA

PIANO OPERATIVO TRIENNALE

MASSIMO PROVINCIALI HA RIFERITO CHE SONO STATI COMPLETATI ALL'85% I PROGRAMMI DEL PIANO OPERATIVO TRIENNALE, CON UN FORTE IMPEGNO ECONOMICO E DEGLI UFFICI

bilancio ok L'avanzo sfiora i 47 milioni di euro

Il comitato ha destinato il bacino «Ercolino» alla Calafati

- LIVORNO -

UN COMITATO portuale pieno di scelte, quello di ieri: che era stato precaldato, il giorno prima, dalla commissione consultiva anch'essa con molte decisioni. In termini operativi, forse la cosa più importante è l'approvazione della concessione alla società che gestisce il bacino galleggiante «Ercoli-

no», la Salvadori, per spostare il manufatto all'interno della darsena dei Calafati, liberando così la calata Bengasi che potrà finalmente tornare alla destinazione del ruolo. Il lungo, costoso e in alcuni momenti mortificante peregrinare dell'«Ercolino» sembra vicino alla fine. Con la speranza che siano rispettati gli spazi chiesti da Salvadori per poter imbarcare e

sbarcare gli scafi da 100 metri ed oltre sul bacino.

ALTRI TEMI Il segretario generale Massimo Provinciali ha riferito che sono stati completati all'85% i programmi del piano operativo triennale, con un forte impegno economico e degli uffici. Si è parlato anche di A.L.P., l'agenzia del lavoro provvisorio,

che nella nuova formulazione ha ereditato 1700 turni a marzo, a fronte delle 200 giornate del 2015. Compagnia portuale e Uniport hanno receduto contributi per la formazione, rispettivamente di 320 mila e di 180 mila euro. Per il 2016 sono state rinnovate molte autorizzazioni alle imprese secondo l'art. 16 della legge. Ne usufruiscono Compagnia Portuale, Uniport, Sestrag, Mediterranea Trasporti, Sealve e Livorno Reefer terminal. Fratelli Bartoli e LTM hanno avuto rinnovi pluriennali. Per Sestrag, che avrà dalla Sintermar l'appalto per lavorare su cinque linee di Cernialdi, c'è stato il voto contrario di 4 sindacalisti. Altre autorizzazioni a Bettanini, Consorzio trasporti portuali, Vigli Giurati Spa, Mitto, Inter Repairs nord e Co.Re.Ma. Infine, l'approvazione del bilancio. Nel 2015 [redacted] ha speso 34 milioni di euro, 12 milioni di più dell'anno precedente. Il saldo finale è di 85 milioni con un avanzo di 46,74 milioni.

A.F.

IL RUOLO
Il commissario
di Livorno



Incontro di Asia-Usb con il commissario dell'Authority

Occupazione

UNA delegazione del sindacato Asia-Usb e del comitato disoccupati, dopo l'occupazione simbolica della sede Olt ha incontrato il commissario



«Abbiamo chiesto quali ricadute occupazionali abbia il rigassificatore - spiegano i portavoce di Comitato e Asia Usb - e Gallanti però si è impegnato a contattare i dirigenti della società Olt per chiedere spiegazioni e avere le informazioni che abbiamo richiesto». Gallanti ha poi difeso la darsena europa «imprescindibile per la sopravvivenza del porto di Livorno». Il commissario ha anche difeso la scelta del project financing per la grande opera. « Per le infrastrutture logistiche il project financing è l'unico modo per ottenere finanziamenti privati».

Nave Diciotti torna al porto

CIVITAVECCHIA - È tornata inaspettatamente al porto Nave Diciotti (CP 941), unità d'altura della Guardia Costiera appartenente alla Classe Dattilo, per una breve sosta tecnica in attesa di tornare nelle acque del Canale di Sicilia ed essere nuovamente impiegata nell'emergenza legata ai flussi migratori provenienti dal Nord Africa.

Dopo il successo registrato lo scorso fine settimana, l'unità sarà nuovamente a disposizione, a partire dalle 14, per le visite a bordo da parte della cittadinanza e per tutti coloro che vorranno accedere al porto storico per approfittare di questa occasione, anche in considerazione della perfetta concomitanza con i festeggiamenti di Santa Fermina, patrona di Civitavecchia e protettrice dei naviganti.

La splendida cornice della solenne processione a mare delle reliquie e della statua di Santa Fermina, quest'anno sarà quindi impreziosita anche dalla suggestiva presenza della Nave ammiraglia del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera.

I porti e l'input di Delrio «Taranto ha un piano chiaro»

Prete: «Autorità unica? Fondamentale coordinarsi». Terminal verso la svolta

di **Alessio PIGNATELLI**

Coordinamento, condivisione e programmazione. Sono le linee guida che dovrà seguire il sistema portuale pugliese. Al di là se prevarrà la doppia opzione Bari-Taranto - più probabile - o se dopo il monito del ministro Graziano Delrio si ritenterà la strada dell'unica Autorità portuale.

All'indomani delle parole pronunciate dal ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture al Forum nazionale della portualità e della logistica (tenutosi l'altro ieri a Bari), a parlare è il commissario dell'Authority di Taranto, Sergio Prete. Anche lui presente al convegno barese di mercoledì, il commissario ha analizzato gli scenari futuri per una blue economy pugliese e per il porto tarantino. Rilanciando le sfide già tracciate dal ministro, a cominciare dalla "cortezza" di opere e infrastrutture per operatori e possibili investitori.

Prete parte da un presupposto: «Delrio ha ribadito la posizione iniziale (preferenza di un'Autorità di sistema unica anche per la Puglia, ndr) ma ha anche chiarito che, laddove permangono due centri nevralgici, in ogni caso ci dovrà essere un forte coordinamento. Pur essendo materialmente separate, l'auspicio è che Taranto e Bari possano lavorare all'unisono». Al di là degli steccati, bisognerà «tirarsi il naso» se proprio non c'è armonia. Anche perché mentre si guarda ai propri orticelli, il mondo della portualità naviga a doppia velocità. Se nelle consuete classifiche sono impetosi i confronti con i porti asiatici - Shanghai e Singapore in testa - o con un gigante europeo come Rotterdam, bisogna guardarsi anche dall'avanzare di affermate realtà del nord Africa e della Grecia.

Nella nostra Penisola i corridoi su gomma coprono tratte per 1298 chilometri, i corridoi

intermodali coprono tratte per

500 chilometri, quelli su ferro per 100. Oltre 3.500 navi dal febbraio 2014 a oggi hanno utilizzato la procedura di sdoganamento in mare o pre-clearing, attiva in 17 porti. Recenti dati del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti confermano come il trasporto stradale in Italia sia utilizzato per il trasporto del 56,5% della merce, a fronte di una media europea del 45%.

«Taranto - spiega Prete -

ha già individuato da tempo e sta realizzando una programmazione. Il ministro ha voluto sottolineare che le individualità non producono nulla di costruttivo. La competizione è internazionale e i singoli porti italiani sono considerati piccole infrastrutture rispetto ad altre aree».

Delrio ha anche citato l'esempio virtuoso del connubio tra Liguria, Lombardia e Piemonte. Genova è riconosciuta come centro portuale anche

dalle regioni retrostanti senza sbocco sul mare. È proprio quello il cambio di passo. «Per quanto ci riguarda - prosegue Prete - abbiamo suddiviso idealmente il porto di Taranto in tre macroaree: industriale, logistico-commerciale e turistica. Nel primo caso, le decisioni internazionali condizionano pesantemente i traffici. Sia su Eni, sia su Ilva, ci sono situa-

zioni molto particolari. Nel secondo, il molo polisetoriale e la piattaforma logistica sono le due punte di diamante. Ora bisogna popolarle trovando operatori in grado di rimettere in moto anche l'indotto. Infine, sul discorso turistico ci saranno interessanti novità tra qualche settimana nei settori crocieristici e diporto».

C'è poi il nodo dei nodi. Ci saranno novità nel giro di un mese sul bando per il nuovo terminalista. O i nuovi, poiché il frazionamento della banchina a più operatori è soluzione auspicata. Il 3 maggio ci sarà l'apertura delle buste per verificare i requisiti, ma le proposte saranno vagliate in sedute riservate della commissione. Entro giugno si potrebbe conoscere chi subentrerà a Tct, società in liquidazione costituita da Evergreen, Hutchinson e Maneschi. L'addio a Taranto arrivò dopo l'assemblea dei soci azionisti tenutasi a Roma il giorno 11 giugno 2015. Il comitato portuale deliberò successivamente la revoca della concessione a Tct e la decadenza della stessa. A settembre dello scorso anno, infine, firmò al ministero del Lavoro del rinnovo della cassa integrazione straordinaria per cessazione di attività per i 534 lavoratori di Tct. Scadrà giorno 11 settembre 2016 e il destino degli operai resta legato strettamente ai piani industriali dei nuovi operatori.

1.500 milioni per la logistica di porti e ferrovie.

Al Forum di Bari anticipazioni sui piani di sviluppo.

Nel corso del Forum nazionale sulla portualità e la logistica che si è svolto martedì 26 aprile a Bari sono stati illustrati i futuri investimenti per lo sviluppo della logistica trasporti e ferrovia, che ammonterebbero a 1.500 milioni di euro, 900 dei quali destinati al potenziamento del Corridoio Meridionale, ed altri 260 a porti e terminali.

Si è parlato quindi di sviluppo della rete del ferro da e per i porti per potenziare "la competitività del vettore ferroviario", come ha sottolineato Maurizio Gentile, a.d. di Rfi delle Fs.

A Taranto, primo porto europeo sulla rotta cinese, sta già accadendo: sono infatti stati investiti 25 milioni per la formazione del treno direttamente nell'area portuale, così da intercettare le navi transoceaniche e rendere il porto competitivo.

Antonio Cancian, presidente di Rete Autostrade Mediterranee Spa (Ram), ha anticipato che a settembre saranno pubblicati i bandi per le modalità di utilizzazione degli incentivi per la autostrada del mare, il Marebonus, e del trasporto su ferro, il Ferrobonus che ammontano a 138,4 milioni nel triennio 2016-2018.

Presente al Forum anche il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio che, ribadendo che la riforma della portualità e della logistica è a buon punto, ha definito questa strategia "una blue economy sostenibile ed intelligente al servizio della crescita del Paese".

Gioia Tauro reagisce all'addio di LCV Capital

Gioia Tauro ha perso l'opportunità di attrarre investimenti e occupazione dopo il dietrofront di LCV Capital a insediare in Calabria uno stabilimento per la produzione di innovative auto leggere e low cost. La società statunitense lo ha comunicato al Ministero dello Sviluppo Economico, spiegando che tutto il progetto sarà accorpato in un unico sito produttivo da insediare negli stabilimenti ex Om Currelli di Modugno (Bari). Il perché di questa scelta LCV Capital lo fa sapere a *MF Shipping & Logistica* attraverso lo Studio Cisinetti che la rappresenta in Italia: «Inizialmente il progetto era articolato su due location per ragioni di spazi mentre successivamente è stato deciso di externalizzare una fase importante della produzione presso una primaria industria italiana della componentistica automotive e ciò ha ridotto la necessità di spazio. Si è quindi preferito Modugno solo perché lo stabilimento esiste già e ne verrà ac-

quisita la proprietà, a differenza di Gioia Tauro dove andava in parte costruito e sarebbe stato comunque in concessione demaniale. Si tratta, dunque, di una decisione di tipo imprenditoriale, che nulla a che vedere con le polemiche che sono state artificialmente sollevate. I problemi di Gioia Tauro e della Calabria non li crea certo una start up come la nostra».

Il commissario straordinario

Andrea Agostinelli, replica a LCV Capital dicendo: «Non ci sono costi elevati per l'azienda (si parla di circa 15 milioni, ndr) perché tutti gli oneri previsti sono a carico della port [redacted] e l'azienda che attualmente occupa i capannoni in questione verrà ricollocata». Agostinelli preannuncia infine che a maggio sarà presentato uno studio di fattibilità per aprire a Gioia Tauro un nuovo polo per le riparazioni navali tramite l'installazione di un bacino di carenaggio galleggianti. (riproduzione riservata)

Autorità Portuale Cagliari: Porto al MED Ports 2016 di Tangeri per promuovere la logistica

(FERPRESS) – Cagliari, 28 APR – L'Autorità portuale di Cagliari è presente con la Società terminalista Cagliari International Container Terminal (CICT) al MED Ports 2016 di Tangeri, una delle maggiori fiere dedicate ai Terminal Container ed ai Porti nel Mediterraneo. Giunta alla sua 4^a edizione, quest'anno si svolge per la prima volta a Tangeri, in Marocco, al Tanger Med Port Center.

La Responsabile Marketing dell'Autorità Portuale di Cagliari Valeria Mangiarotti ed il Managing Director CICT Franco Nicola Cupolo hanno preso parte alla sessione dedicata allo sviluppo di nuove opportunità di business per la regione – relativamente alle attività di Shipping e transhipment che si inseriscono nel ciclo della supply chain – con un intervento dal titolo "Mediterranean supply chain initiatives: Cagliari, the center of service and trading needs".

Lo scalo di Cagliari è collegato con 100 porti al mondo, ha volumi di crescita costanti. Gli operatori in particolare hanno dimostrato interesse per la recente apertura del PIF (posto di ispezione frontaliero) che permetterà a Cagliari di essere la vera e propria porta dell'Europa sull'Africa.

Messina: il Comune di Milazzo tenta un accordo con la Capitaneria per salvare i Molini Lo Presti

Il destino dei Molini Lo Presti di Milazzo si deciderà nei prossimi giorni. Un' alternativa alla svendita all' asta potrebbe essere un accordo del Comune con l' Autorità Portuale

Alla vendita all' asta, i Molini Lo Presti di Milazzo avrebbero un valore di circa tre milioni di euro. Il Comune di Milazzo sta ipotizzando diverse soluzioni per evitare la svendita: l' Autorità Portuale, per esempio, potrebbe utilizzare lo stabile come un polo per le attività dell' approdo mamertino, comportando il trasferimento della Capitaneria al molo Marullo. Servirà una riunione, fissata tra pochi giorni, del comitato portuale con il sindaco Giovanni Formica per decidere se il progetto sia effettivamente realizzabile. Spiega: " Se è vero che il porto si prepara a ospitare le grandi navi da crociera la scommessa Molini va ancor più portata avanti, perché può rappresentare una svolta per dare alla città di Milazzo quelle soluzioni che consentano di trovare nel waterfront un' opportunità di crescita e sviluppo. Questa sinergia con l' Autorità portuale di Messina ci darebbe la possibilità di ottenere la riqualificazione dell' edificio senza oneri per il Comune ".

Milazzo, area portuale recintata È scontro fra consiglieri e Autorità

Alla decisione adottata dall' **Autorità portuale** di procedere alla recinzione dell' area **portuale** è seguita la dura reazione di alcuni consiglieri comunali contrari all' iniziativa, i quali ritengono che l' area **portuale** è stata sempre integrata al centro storico e una chiusura «ermetica», anche dal punto paesaggistico "offenderebbe" la città del Capo.

Sulla vicenda è intervenuto, proprio ieri, l' ex presidente del consiglio comunale Maurizio Capone, il quale in una nota giudica una bruttura il progetto dell' **Autorità portuale** «che ha sempre vissuto sulle entrate finanziarie di Milazzo».

E, per l' opposizione consiliare, Franco Russo ha chiesto «più rispetto per il civico consenso, sulle decisioni che si vanno a prendere per il nostro territorio». Il progetto, però, è già nella fase operativa, avendo ottenuto anche tutti i pareri previsti. È stato, perfino, approvato dal Comitato Portuale nel corso di una recente seduta e, attorno a quel tavolo era presente anche il sindaco di Milazzo o un suo delegato. Successivamente, la stessa **Autorità** ha chiarito che «la recinzione alla, per la quale è stata avanzata mozione dai Consiglieri comunali verrà realizzata solo a perimetro

della parte commerciale del porto (dalla rotonda di Largo del Mille sino a Largo Buccari) ed è costituita da un muretto di circa 50 centimetri sormontato da una ringhiera in ferro di meno di un metro e mezzo di altezza». In più nel progetto approvato è stata inserita un' area verde, attualmente abbandonata, dove un tempo c' era una stazione di servizio, prevedendo anche un arretramento del confine al fine di realizzare posti auto e stalli autobus a servizio della città. Sulla chiusura del porto è intervenuto il presidente del «Comitato grande porto», Mario Sciotto il quale, invece, condivide in pieno quanto ipotizzato dall' Ente. «Tutti i porti commerciali di una certa importanza al pari degli aeroporti, delle stazioni ferroviarie, delle metropolitane - scrive il comandante Sciotto - sono dei punti di arrivi e partenze e pertanto strutture sensibili da proteggere contro eventuali atti di terrorismo. Purtroppo queste misure di prevenzione limitano l' uso della struttura interrompendo nel caso del nostro porto l' antico legame che lo ha unito alla città». Secondo il presidente Sciotto «ormai è una questione di sicurezza e quindi bene fa l' **Autorità Portuale** a recintare il porto permettendo l' accesso ai soli addetti ai lavori». A

-segue

conclusione Sciotto invita i consiglieri comunali "contestatari" a segnalare, invece, all' **Autorità portuale** «il degrado in cui versa la recinzione del **porticciolo turistico** attualmente fatiscente tenuta in piedi con mezzi di fortuna e con le fioriere ridotte a pezzi. Uno spettacolo veramente indecoroso alla vista dei **turisti** che sbarcano dalle navi passeggeri o che devono raggiungere le Isole Eolie con le navi di linea. La sede municipale è molto vicina a tale recinzione, pertanto basterebbe uno sguardo più attento da parte dei consiglieri co.

Politica

LUNEDÌ 2 MAGGIO INCONTRO CISL PALERMO TRAPANI ORE 9,30 EX NOVIZIATO DEI CROCIFERI A PALERMO

Progetti da avviare e finanziare su strade, linee ferroviarie porti e aeroporti, opere cantierabili in attesa, che se realizzate, darebbero lavoro e nuovo slancio alle infrastrutture dei territori di Palermo e Trapani il distretto Nord-occidentale della Sicilia, e dunque una nuova possibilità di sviluppo. Faranno il punto della situazione lunedì 2 maggio dalle ore 9,30 istituzioni, associazioni degli industriali, enti che si occupano di infrastrutture nel corso dell' incontro Infrastrutture e sviluppo nel distretto Nord-occidentale della Sicilia organizzato dalla Cisl Palermo Trapani nella sede dell' ex Noviziato dei Crociferi in via Torremuzza,22 a Palermo. Interverranno i sindaci di Palermo e Trapani, Leoluca Orlando e Vito Damiano, i presidenti di Confindustria di Palermo e Trapani Alessandro Albanese e Gregorio Bongiorno, i presidenti di Gesap e Airgest le società che gestiscono gli aeroporti delle due città, Fabio Giambone e Franco Giudice, il presidente dell' Autorità portuale di Palermo Vincenzo Cannatella e di Rfi Filippo Palazzo. Previsti anche gli interventi dei segretari di Cisl Palermo Trapani Daniela De Luca, Cisl Sicilia Mimmo Milazzo e il segretario confederale Cisl Maurizio Bernava. Modera l' incontro Manlio Viola direttore BlogSicilia.it

Il Castello al mare abbandonato "Chiusi nel bunker tra topi e zecche"

Il sito archeologico nella zona del porto di Palermo chiuso da tre mesi e lasciato nel degrado assoluto. I dipendenti: "Sterpaglie ovunque, se scoppia un incendio va in fumo tutto"

PALERMO - Mille anni di storia sommersi tra preservativi, fazzoletti, escrementi umani e animali, erbaccia alta fino a due metri e col rischio incendio ai primi venti di scirocco. Così si presenta il Castello al Mare, sito archeologico risalente all'inizio del primo millennio, nella zona del porto di Palermo, a due passi dalla costa. Il sito è chiuso da tre mesi, da quando l'area fu interdetta per consentire agli artificieri di disinnescare un ordigno bellico. Da allora nell'area, oltre 10 mila mq, ha preso piede il degrado più assoluto. Il personale trova di tutto, da preservativi usati dalle coppie che riescono a introdursi scavalcando un muretto a fazzoletti gettati all'interno dalle prostitute. C'è anche chi, in assenza di segnaletica, passeggia tranquillamente il cane. I dipendenti hanno inoltrato alla Sovrintendenza di Palermo, responsabile del sito, diverse richieste d'intervento, spesso invase. "Non ci sono soldi", il refrain. Tanto che i dipendenti sono costretti a comprare di tasca propria quel che serve, come lampadine e prodotti per la pulizia del servizio igienico. L'altro servizio, quello per visitatori e turisti, invece è abbandonato. Manca persino il rubinetto nel lavandino. L'erba attorno è alta, ci sono zecche dappertutto e in caso di incendio il rischio è elevato anche perché, come segnalato dal personale, tutti gli estintori sono scaduti e scarichi. "Siamo chiusi in bunker, tra topi e zecche, in condizioni di degrado e di pericolo. Se qui scoppia un incendio va in fumo tutto, ci sono sterpaglie ed erbacce ovunque", denuncia il personale del castello. Il sito è off limits per visitatori e turisti, i dipendenti, dieci in totale, invece ogni giorno si recano sul posto di lavoro regolarmente. Da mesi segnalano alla soprintendenza disfunzioni e problemi di vario tipo, ma non accade nulla. Nei giorni di pioggia l'acqua penetra all'interno dell'ufficio, per ripararsi dal sole hanno sistemato una tenda a loro spese. Due di loro si sono ritrovati addosso le zecche perché per mancanza di fondi non sono state fatte le operazioni di diserbo, con l'erbaccia che ormai ha invaso l'intero sito, in alcuni punti è alta due metri. L'area dove è stato disinnescato tre mesi fa un ordigno bellico non è stata ancora bonificata. "Di fronte

-segue

a un turista che vuole entrare a visitare allarghiamo le braccia, ci sentiamo mortificati", dicono i lavoratori: nove dipendenti Sas e un regionale. Manca l'illuminazione e qualche settimana fa qualcuno che è riuscito a introdursi nell'area ha appiccato il fuoco alle erbacce dopo essere stato allontanato dal personale, che fa sempre più fatica a occuparsi del sito non avendo risposte da parte dell'amministrazione.

Portuali, l' Europa boccia Madrid

Bruxelles: il modello limita la concorrenza, troppi obblighi per i terminalisti

GENOVA. Pool di portuali, il modello spagnolo non va bene perché «limita l' accesso alle imprese europee». Ecco perché Bruxelles ha aperto una procedura di infrazione contro Madrid, costringendo il governo a smantellare il pool che aveva creato per i portuali.

La decisione però rischia di fare scuola e condiziona le scelte anche sul futuro dei calli italiani: «Con le dovute differenze di contesto e giuridiche, anche l' Italia dovrà tenerne conto qualora voglia riformare l' attuale sistema dell' articolo 17», spiega Davide Maresca, avvocato esperto di diritto Europeo delle infrastrutture. La Spagna aveva creato due anni fa la Sociedad Anónima de Gestion de Estibadores Portuarios (Sagep) che agiva da fornitore di manodopera in banchina per i porti spagnoli. Il governo però aveva contestualmente obbligato i terminalisti ad entrare nella società comprando diverse quote e aveva imposto alle aziende di attingere esclusivamente da quella riserva di manodopera per le operazioni portuali. Per l' Europa queste condizioni sono però illegittime e così stato intimato alla Spagna di riformare «rapidamente» il sistema, altrimenti

potrebbero scattare multe pesanti per non aver adempiuto alle disposizioni comunitarie. Già Bruxelles aveva effettuato «un primo richiamo formale rimasto però senza risposta - spiega Maresca - non tanto contro il concetto di "pool" ma contro i due obblighi previsti che secondo la commissione costituiscono sostanzialmente un disincentivo per le imprese portuali europee a stabilirsi in Spagna». Ora Madrid ha due mesi per cancellare con una legge questi obblighi. La Compagnia di Genova ha sempre guardato per il futuro al modello "pool", anche se pensa di più all' esempio del Nord Europa, ad Anversa e Amburgo: un servizio obbligatorio di interesse generale, compatibile con il mercato europeo che permetta ai portuali di uscire dalle secche attuali dei problemi di bilancio e rilanciare il ruolo delle compagnie, in particolare la Culmv a Genova e la Rebagliati a Savona. Il ministero deve ancora essere scegliere il modello giusto per evolvere l' articolo 17 della legge 84/94, ma i tempi potrebbero non essere rapidissimi perché è probabile che prima si aspetti che il decreto governance vada in porto. Per ora comunque, l' Europa ha deciso di precludere quella strada.

Portuali, l'Europa boccia Madrid

Bruxelles: il modello limita la concorrenza, troppi obblighi per i terminalisti

SIMONE CALLOTTI

GENOVA. Pool di portuali, il modello spagnolo non va bene perché «limita l'accesso alle imprese europee». Ecco perché Bruxelles ha aperto una procedura di infrazione contro Madrid, costringendo il governo a smantellare il pool che aveva creato per i portuali.

La decisione però rischia di fare scuola e condiziona le scelte anche sul futuro dei cammelli italiani: «Con le dovute differenze di contesto e giuridiche, anche l'Italia dovrà tenerne conto qualora voglia riformare l'attuale sistema dell'articolo 17», spiega Davide Maresca, avvocato esperto di diritto Europeo delle infrastrutture. La Spagna aveva creato due anni fa la Sociedad Anónima de Gestion de Estibadores Portuarios (Sagep)

che agiva da fornitore di manodopera in banchina per i porti spagnoli. Il governo però aveva contestualmente obbligato i terminalisti ad entrare nella società comprando diverse quote e aveva imposto alle aziende di attingere esclusivamente da quella riserva di manodopera per le operazioni portuali. Per l'Europa queste condizioni sono però illegittime e così stato intimato alla Spagna di riformare «rapidamente» il sistema, altrimenti potrebbero scattare multe pesanti per non aver adempiuto alle disposizioni comunitarie. Già Bruxelles aveva effettuato «un primo richiamo formale rimasto però senza risposta - spiega Maresca - non tanto contro il concetto di "pool" ma contro i due obblighi previsti che secondo la commissione costituiscono sostanzialmente un disincen-

tivo per le imprese portuali europee a stabilirsi in Spagna». Ora Madrid ha due mesi per cancellare con una legge questi obblighi. La Compagnia di Genova ha sempre guarda-

to per il futuro al modello "pool", anche se pensa di più all'esempio del Nord Europa, ad Anversa e Amburgo: un servizio obbligatorio di interesse generale, compatibile con il mercato europeo che permetta ai portuali di uscire dalle secche attuali dei problemi di bilancio e rilanciare il ruolo delle compagnie, in particolare la Culmv a Genova e la Rebagliati a Savona. Il ministero deve ancora essere scegliere il modello giusto per evolvere l'articolo 17 della legge 84/94, ma i tempi potrebbero non essere rapidissimi perché è probabile che prima si aspetti che il decreto governance vada in porto. Per ora comunque, l'Europa ha deciso di precludere quella strada.

Anversa: L' Autorita' Portuale autorizza una concessione alla francese Engie per 30 anni per rifornire di LNG le navi ed auto

Anversa, 28 aprile 2016 - L'Autorità Portuale di Anversa ha concesso alla francese Engie una concessione di 30 anni per la costruzione e il funzionamento di una piattaforma in grado di fornire LNG, CNG e di energia elettrica per il fiume e il trasporto su strada. La piattaforma di energie alternative sulle aree 526 e 528. Questo "Hub" sarà composto da una stazione di ricarica per il gas naturale liquefatto (GNL) per la navigazione interna e il trasporto su strada, una stazione di servizio con gas naturale compresso (CNG), così come le stazioni di ricarica rapida per veicoli elettrici. Con questo Hub, Engie e il porto di Anversa hanno avviato un passo importante nella transizione energetica, rendendo il settore dei trasporti più sostenibile. La concessione avrà inizio dal prossimo 1° ottobre 2016 e le prime installazioni saranno operative entro la fine del 2017.

Il porto di Anversa vuole giocare un ruolo pionieristico nello sviluppo delle soluzioni sostenibili per i porti. Attraverso i suoi sforzi, il porto riceverà sempre più navi ambientali. La sua iniziativa di concedere una concessione per tale piattaforma energetica dimostra il suo impegno per lo sviluppo sostenibile delle proprie attività. La società del porto è già attiva nel settore del GNL da diversi anni attraverso il "Masterplan LNG Reno-Meno-Danubio", il porto di Anversa sta lavorando con 32 partner in Europa per fare del GNL una soluzione convincente nel trasporto. Da un lato, il porto vuole stimolare l'uso di LNG come combustibile per la navigazione interna. D'altra parte, le navi fluviali forniranno LNG ai porti nell'entroterra dell'Europa. Con il completamento di questo Hub, il GNL sarà disponibile in modo permanente nel porto di Anversa.

Engie vuole essere leader nella transizione energetica, accelerando i propri investimenti in soluzioni di mobilità "green" in tutto il mondo.

Il settore dell'energia sta cambiando. L'azienda deve affrontare importanti sfide sulle questioni climatiche. Per far fronte a questa situazione, l'energia prodotta e consumata deve cambiare.

Il trasporto di persone e merci importano forti impatti delle emissioni di gas serra nell'atmosfera. In Europa, il 30% delle emissioni di CO2 è dovuta al trasporto su strada. Inoltre, i problemi urbani quali l'inquinamento atmosferico, il rumore e la congestione del traffico stanno spingendo a ripensare ad una diversa mobilità.

Engie per affrontare questa sfida limiterà l'impatto del trasporto sulle emissioni inquinanti e di rafforzare la propria leadership nella transizione energetica. Engie vuole essere più di un fornitore di energia. Il Gruppo vuole essere il partner di riferimento per i propri clienti, offrendo soluzioni sostenibili per la loro mobilità.

Il Gruppo promuove l'uso del gas naturale (GNL e metano) e biogas per un lungo periodo per ridurre le emissioni di gas inquinanti e le soluzioni sviluppate per una mobilità

-segue

sostenibile per i propri clienti. Il gas è un combustibile pulito, sicuro e relativamente economico. Inoltre, è adattato alle esigenze ambientali sempre più severe. Il suo utilizzo consente una significativa riduzione di CO₂, SO_x, NO_x e difficilmente produce particelle fini.

Con il completamento della prima piattaforma di energie alternative nel porto di Anversa, Engie contribuirà a rendere il settore dei trasporti più sostenibile. Questa partnership tra il porto di Anversa e Engie contribuirà a costruire la prima stazione LNG "shore-to-ship" dell'Europa accessibili alle navi, navi costiere, draghe e rimorchiatori.

Indirizzo : 1 place Samuel de Champlain, Faubourg de l'Arche, Paris La Défense

Città': Courbevoie

Paese : Francia

Personale : 218 900

Referenze : Il 24 aprile 2015 GDF SUEZ diventa ENGIE.

Porti: a Palermo convegno su sicurezza

Incontro organizzato da Autorità portuale e Ebn

(ANSA) - PALERMO, 28 APR - Si svolgerà domani al porto di Palermo, a partire dalle 9.30, una giornata di studio in materia di sicurezza, organizzata dall'Ente bilaterale nazionale (Ebn) porti, in collaborazione con l'Autorità Portuale di Palermo.

Interverranno il presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella, che porterà anche i saluti di Assoporti. A seguire, Luigi Robba, vice presidente ente bilaterale, quindi Maurizio Colombai, membro del consiglio direttivo dell'ente, Antonino Napoli, segretario regionale Fit Cisl.(ANSA).

Al porto di Palermo giornata di studio sulla sicurezza sul lavoro

Una giornata di studio in materia di sicurezza si svolgerà domani, venerdì 29 aprile, presso la sala convegni Stella Maris al porto di Palermo, a partire dalle 9.30. L'evento è organizzato dall'Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti, in collaborazione con l'Autorità Portuale di Palermo e con il supporto organizzativo della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, rivolta ai responsabili e addetti alla sicurezza delle autorità portuali della Sicilia e della Calabria. Il seminario, dal titolo La gestione delle interferenze e aspetti legati al D.lgs 231/01, è mirato a formare sulle problematiche della sicurezza sul lavoro le figure preposte alla gestione di tali aspetti. La giornata di studio prevede un ricco programma di interventi, aperti dal presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella, che porterà anche i saluti di Assoport. A seguire, Luigi Robba, vice presidente Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti, quindi Maurizio Colombai, membro del Consiglio direttivo Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti, Antonino Napoli, segretario regionale Fit CISL. A partire dalle 11, sono previsti interventi tecnici sul tema Gestione interferenze e D. Lgs 231/01 a cura di Alberto Andreani, magistrato onorario, rappresentante delle regioni e province autonome nella Commissione per gli interpelli; Rosaria Carcassi, chimico, già responsabile Unità Porto; e Renato Coroneo, segretario generale Autorità Portuale di Palermo. I lavori saranno moderati da Renato Goretta, vice presidente della Scuola nazionale Trasporti e logistica.

Porto

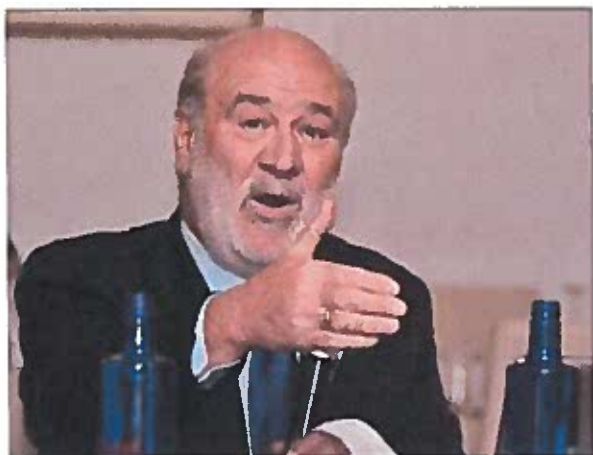
Giornata di studi sulla sicurezza sul lavoro

La sicurezza sul lavoro al centro di una giornata di studio nella sala convegni Stella Maris (porto), a partire dalle 9,30 di oggi, organizzata dall' Ente Bilaterale Nazionale Porti e rivolto ai responsabili della sicurezza presso le autorità portuali della Sicilia e della Calabria. Interverranno, tra gli altri, Vincenzo Cannatella, presidente dell' autorità portuale; Luigi Robba e Maurizio Colombai dell' Ente Bilaterale e Antonio Napoli, segretario regionale Fit Cisl.

Confetra, Marcucci confermato presidente

GENOVA. L'Assemblea di Confetra ha confermato Ne reo Marcucci alla guida della Confederazione dei trasporti e della logistica per il triennio 2016-2019. «Sono onorato - afferma Marcucci - della fiducia che mi è stata rinnovata. Il settore ha davanti sfide importanti, dall'attuazione del Piano della portualità, all'entrata in vigore del nuovo Codice doganale dell'Unione, al rinnovo del contratto di lavoro del settore alle nuove problematiche sulle frontiere terrestri».

Confetra riconferma a presidente Nereo Marcucci



Roma, 28 aprile 2016 – L'Assemblea di Confetra, Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, ha confermato Nereo Marcucci alla guida della Confederazione per il triennio 2016-2019. "Sono onorato della fiducia che mi è stata rinnovata", ha dichiarato Marcucci.

"Il settore ha davanti -ha aggiunto- sfide importanti, dall'attuazione del Piano della portualità e della logistica all'entrata in vigore del nuovo Codice Doganale dell'Unione, dal rinnovo del Ccnl del settore alle nuove problematiche sulle frontiere terrestri".

Quanto prima sarà convocata la giunta confederale per la nomina dei vicepresidenti.

Confetra, Marcucci confermato presidente

Milano - «Sono onorato della fiducia che mi è stata rinnovata» ha dichiarato Marcucci. «Il settore ha davanti sfide importanti, dall'attuazione del Piano della portualità e della logistica, all'entrata in vigore del nuovo Codice Doganale dell'Unione; dal rinnovo del CCNL del settore alle nuove problematiche sulle frontiere terrestri».

Milano - L'Assemblea di Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, ha confermato Nereo Marcucci alla guida della Confederazione per il triennio 2016-2019. **«Sono onorato della fiducia che mi è stata rinnovata» ha dichiarato Marcucci. «Il settore ha davanti sfide importanti, dall'attuazione del Piano della portualità e della logistica, all'entrata in vigore del nuovo Codice Doganale dell'Unione; dal rinnovo del CCNL del settore alle nuove problematiche sulle frontiere terrestri».** Quanto prima sarà convocata la Giunta confederale per la nomina dei Vice Presidenti.

Confetra: l'assemblea conferma alla guida della Confederazione fino al 2019 Nereo Marcucci

(FERPRESS) – Roma, 28 APR – L'Assemblea di Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, ha confermato Nereo Marcucci alla guida della Confederazione per il triennio 2016-2019. Lo annuncia in una nota l'associazione.

“Sono onorato della fiducia che mi è stata rinnovata” ha dichiarato Marcucci. “Il settore ha davanti sfide importanti, dall'attuazione del Piano della portualità e della logistica, all'entrata in vigore del nuovo Codice Doganale dell'Unione; dal rinnovo del CCNL del settore alle nuove problematiche sulle frontiere terrestri”.

Quanto prima sarà convocata la Giunta confederale per la nomina dei Vice Presidenti.

Nereo Marcucci resta leader di Confetra Livornesi protagonisti

L'ASSEMBLEA di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, ha confermato ieri a Milano il livornese Nereo Marcucci alla guida della Confederazione per il triennio 2016-2019. «Sono onorato della fiducia che mi è stata rinnovata» ha dichiarato Marcucci. «Il settore ha davanti sfide importanti, dall'attuazione del Piano della portualità e della logistica, all'entrata in vigore del nuovo Codice Doganale dell'Unione; dal rinnovo del CCNL del settore alle nuove problematiche sulle frontiere terrestri».

QUANTO PRIMA sarà convocata la giunta confederale per la nomina dei vice presidenti. La conferma di Nereo Marcucci viene dopo un confronto che si era fatto ultimamente vivace tra le varie "anime" in Confetra: in particolare tra le associazioni dei trasportatori e quelle dei terminalisti portuali. Ed è probabile che sarà sui vicepresidenti che si giocherà il dosaggio tra le varie categorie. Va anche rilevato che a livello nazionale è un momento molto favorevole per i livornesi: la presidenza riconfermata a Marcucci è stata preceduta dalla nomina di un altro livornese, il dottor Roberto Alberti, alla presidenza nazionale di Fedespedi, la federazione degli spedizionieri, e del pilota portuale comandante "Cino" Milani alla direzione generale della Fedepiloti, la federazione italiana della categoria. Milani è anche uno dei quattro "saggi" che hanno elaborato nell'arco degli ultimi due anni tutta la nuova regolamentazione del pilotaggio portuale, riconosciuta di altissima qualità anche dal comando generale delle Capitanerie di porto.

A.F.

NOMINE ROBERTO ALBERTI E CINO MILANI

Nereo Marcucci resta leader di Confetra Livornesi protagonisti



ESPERTO Nereo Marcucci alla guida di Confetra

L'ASSEMBLEA di Confetra, la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, ha confermato ieri a Milano il livornese Nereo Marcucci alla guida della Confederazione per il triennio 2016-2019. «Sono onorato della fiducia che mi è stata rinnovata» ha dichiarato Marcucci. «Il settore ha davanti sfide importanti, dall'attuazione del Piano della portualità e della logisti-

ca, all'entrata in vigore del nuovo Codice Doganale dell'Unione; dal rinnovo del CCNL del settore alle nuove problematiche sulle frontiere terrestri».

QUANTO PRIMA sarà convocata la giunta confederale per la nomina dei vice presidenti. La conferma di Nereo Marcucci viene dopo un confronto che si era fatto ultimamente vivace tra le



«Onorato della fiducia che mi è stata rinnovata; avanti sfide importanti come l'attuazione del Piano della portualità»

varie "anime" in Confetra: in particolare tra le associazioni dei trasportatori e quelle dei terminalisti portuali. Ed è probabile che sarà sui vicepresidenti che si giocherà il dosaggio tra le varie categorie. Va anche rilevato che a livello nazionale è un momento molto favorevole per i livornesi: la presidenza riconfermata a Marcucci è stata preceduta dalla nomina di un altro livornese, il dottor Roberto Alberti, alla presidenza nazionale di Fedespedi, la federazione degli spedizionieri, e del pilota portuale comandante "Cino" Milani alla direzione generale della Fedepiloti, la federazione italiana della categoria. Milani è anche uno dei quattro "saggi" che hanno elaborato nell'arco degli ultimi due anni tutta la nuova regolamentazione del pilotaggio portuale, riconosciuta di altissima qualità anche dal comando generale delle Capitanerie di porto.

A.F.