

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Assoporti** (Boxmedia-Il Sole 24 ore)
- **Riforma portuale e nomine** (Informazioni Marittime, The Medi Telegraph, Bollettino Avvisatore Marittimo)
- **Il Tresse Nuovo no Passerà Mai** (Il Gazzettino)

Dai Porti

Trieste:

- **"...Trieste porto Franco..."** (Corriere Marittimo, Ansa, Il Piccolo, Informatore Navale, Il Nautilus)
- **"...«Siamo molto interessati al Porto di Trieste»..."** (Il Piccolo)

Venezia:

- **"...Venezia; Clp fa crescere lavoro, crollano infortuni..."** (Ansa)
- **"...Primo "safety day" alla Nuova Compagnia Lavoratori Portuali..."** (Informazioni Marittime, L'Avvisatore Marittimo)

Genova:

- **"...Martedì passaggio di consegne..."** (The Medi Telegraph, Ansa, Il Nautilus, Il secolo XIX)
- **"...Genova segna i motori delle navi in manutenzione..."** (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)
- **"...licenziato il manager dei lavori truccati..."** (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)
- **"...Nuova Authority Genova-Savona, il board è un enigma..."** (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)
- **"...Phase nell'ex area Piaggio, scontro sindacati-Authority..."** (The Medi Telegraph)
- **"...Espropriati per il Terzo valico mai soldi non sono più arrivati..."** (Il Secolo XIX)
- **"...Scellerato oscurare la lanterna con il nuovo Acquario..."** (Il Piccolo)
- **"...Battaglia per la conquista della Darsena..."** (Il Secolo XIX)

La Spezia:

- **"...La Spezia, primi 10 mesi, traffici in calo del 4,4%..."** (Corriere Marittimo)
- **"...Nuove Autorità portuali, per i board Roma e La Spezia scelgono il bando..."** (Il Secolo XIX, La Nazione)
- **"...in calo container e passeggeri..."** (Il Secolo XIX, Ferpress, L'Avvisatore Marittimo, Ansa)
- **"...Nautica italiana: oggi alla spezia l'assemblea soci..."** (Informatore Navale)

Ravenna:

- **"...i complimenti del sindaco al neo nominato Presidente dell'Autorità Portuale Rossi..."** (Ferpress)

Ancona:

- **"...Giampieri presidente Ap Sisema Adriatico centrale, obiettivo sviluppo..."** (Ansa, L'Avvisatore Marittimo, Il Nautilus)

Livorno:

- **"...Nove mesi col segno più..."** (L'Informatore Navale)
- **"...Il porto e le sue geometrie..."** (La Gazzetta Marittima)

Piombino:

- **"...Polo delle demolizioni navali di Piombino la Marina pronta a smantellare le prime navi..."** (Il Secolo XIX)



Civitavecchia:

"...Autorità di Civitavecchia ufficializzato di Majo..."

(La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...Fondato a Napoli un nuovo sindacato..."

(The Medi Telegraph, L'Avvisatore Marittimo)

Brindisi:

"...Provviste delle navi: chiariti i confini di non imponibilità..."

(Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...Oltre Gioia Tauro il futuro del porto passa dalla riscoperta del waterfront..." (Gazzetta del Sud)

Cagliari:

"...Nel porto di Cagliari l'Amadea con 500 turisti..." (Ansa)

Messina:

"...Marittimi morti, sei indagati..."

(Avvenire, La Sicilia, Gazzetta del Sud, L'Avvisatore Marittimo)

Augusta:

"...Marina Noè alla guida di Assoporto..." (Giornale di Sicilia)

Palermo:

"...Banchina a GNV, Filt Cgil così si privatizza il porto..."

(Libero.it, Rassegna Sindacale)

Notizie da altri porti italiani e stranieri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Lloyd's List

ASSOCIAZIONE PORTI ITALIANI – ASSOPORTI UN'ASSOCIAZIONE AL SERVIZIO DELLA PORTUALITÀ

L'Associazione dei Porti Italiani ha lo scopo di concorrere a mettere in evidenza e rafforzare il ruolo e l'importanza dei porti italiani, nel quadro dell'economia nazionale ed europea. La stessa promuove ogni azione intesa a contribuire alla formazione di una organica e razionale politica portuale in Italia, in coerenza con gli indirizzi strategici di settore. Più nel dettaglio, Assoport si occupa di fornire assistenza tecnica e supporto agli associati per l'applicazione delle norme legislative e regolamentari; per l'organizzazione di iniziative promozionali coordinate e armonizzate di interesse comune a livello nazionale e internazionale; cura l'organizzazione di iniziative formative di interesse comune degli associati o di alcuni tra di essi; realizza, coordina o sovrintende attività di

studio e ricerca nell'interesse comune di associati. Inoltre, essa rappresenta gli associati deleganti nei rapporti con le organizzazioni sindacali esercitando le funzioni previste dalle norme in materia; rappresenta e appoggia unitariamente gli associati nelle sedi associative europee ed internazionali in coerenza con gli indirizzi strategici nazionali, a tal fine raccordandosi, per quanto necessario, con altre istituzioni, e rappresenta gli associati nei rapporti con le altre organizzazioni di categoria e con associazioni in genere dei settori marittimo portuali, della logistica e dei trasporti, al fine di promuovere ogni utile sinergia e facilitare lo sviluppo coordinato, armonizzato ed equilibrato del sistema portuale e logistico nazionale, in coerenza con gli indirizzi strategici di settore. L'Associa-

zione si fa promotore nel favorire l'approfondimento e concorre allo studio delle questioni di ordine generale interessanti i porti associati e offre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, agli altri Ministeri, e in più generale al Governo e ad ogni altro organismo della Pubblica Amministrazione, ogni utile consultazione e collaborazione in tema di portualità nell'ambito della politica dei trasporti, tramite la struttura tecnica associativa e collaborando, eventualmente, con altre istituzioni che hanno fini strategici nel settore. Infine, adotta ogni altra iniziativa e svolge ogni altra attività attinente o comunque connessa al conseguimento dei fini istitutivi, e svolge ogni altro compito che l'ordinamento attribuisce alla rappresentanza unitaria delle Autorità di Sistema Portuale.

Informazioni Marittime

Riforma dei porti, il molo delle contese



di **Tobia Costagliola** - *DL News*

Avevo pensato di astenermi per un po' dal riportare informazioni e commenti sull'attuazione della ormai famosa **Riforma dei Porti** e sull'andamento dell'iter per le nomine dei presidenti di AdSP. Il mio intento era quello di tracciare, soltanto alla fine di una procedura rivelatasi purtroppo interminabile, una panoramica di tutte le nomine con conferma degli insediamenti definitivi. Tuttavia non posso fare a meno di riportare alcune notizie in parte preoccupanti ed in parte chiarificatrici, per alcuni nostri dubbi o sottovalutazioni della Riforma dei Porti e sulle nomine dei presidenti.

1. La Corte dei Conti Europea, tra i vari commenti positivi e negativi sulla Riforma del Sistema Portuale italiano, ci aveva richiamato portando il caso del Nord Tirreno come esempio in cui, a distanza di 50 chilometri, si sono sviluppate quattro infrastrutture in concorrenza una con l'altra: Genova, Savona, La Spezia e Livorno (senza contare Vado, Marina di Carrara, Piombino, Portoferraio, Riomarina, ecc), censurando una scelta che non è inserita dentro un piano strategico. Questo aspetto della concorrenza tra porti, non solo nel Nord Tirreno, era già stato rilevato dalle pagine di *DL News* nel corso dei nostri periodici servizi sui porti.

2. A questo proposito è dell'ultima ora la notizia che Alberto Ricci, presidente di Confindustria di Livorno e Massa Carrara ha espresso forti dubbi sulla riforma portuale interrogandosi sulle motivazioni apparentemente inspiegabili che hanno portato all'accorpamento di Marina di Carrara con La Spezia evidenziando tutti gli effetti negativi derivanti dallo "smembramento" del sistema portuale toscano.

3. Mi viene da aggiungere solo una domanda: come si concilia il rilievo della CE con la visione di Delrio che vede "Il nostro paese come un molo nel Mediterraneo"? Considerando gli 8.000 km di coste, questa "visione" del "molo" potrebbe indurci a pensare ai porti come a una miriade di attracchi facenti parte di una struttura "unica". Ma la CE se la berrà? Ma sì! Al diavolo la CE! (Al diavolo anche i finanziamenti?...).

4. Avendo in mente questa "visione", ancor prima del pronunciamento del Ministro, molti Presidenti di A.P., Sindaci ed altri soggetti istituzionali e non, hanno "pensato" e "progettato" in grande, per ogni singolo porto e, ovviamente, in concorrenza con il porto o i porti ubicati nella stessa area. Conseguentemente circa 60 porti italiani, tutti inclusi nelle nuove 15 Autorità dSP, pensando "per sé" hanno complessivamente avanzato centinaia di progetti che spaziano dal semplice ed indispensabile dragaggio dei fondali (es. Ravenna) alla nuova diga foranea di Genova, al megaprogetto dell'Off Shore di Venezia, ecc.

5. Consoliamoci perché ora, finalmente, le cose stanno per cambiare. Per effetto delle nuove regole, le nuove autorità, quando saranno veramente operative, avranno l'obbligo di ritrovare un dialogo con Roma cambiando radicalmente i vecchi e ben noti sistemi che hanno portato a guasti, ritardi e diffusa paralisi decisionale.

6. Nel corso del 3° Forum Shipping and Intermodal transport tenuto a Genova il 22 nov. 2016 si è discusso, tra l'altro, di un altissimo numero di progetti infrastrutturali fermi "al primo ostacolo" del CIPE. Marco Butti, della Banca Imi, ha in quella sede ricordato che tali progetti sono fermi non per problemi burocratici, come si crede, ma semplicemente perché "non sono progetti sostenibili".

- segue

Già la settimana prima, il ministro Delrio aveva evidenziato che in Italia "abbiamo proposte di project financing per 30 miliardi di euro, ma quelle che stanno in piedi sono solo l'8%. Alcune sono credibili, le altre sono tutte fantasie, frutto di piani economico-finanziari totalmente sballati". Cosa dobbiamo pensare dei responsabili dei progetti e degli enti che li hanno commissionati e presentati? Aggiungerei che non si tratta di progetti presentati il mese scorso ma da lunga data. Per alcuni è stato dato un riscontro interlocutorio ma, per la maggioranza, non c'è stato alcun riscontro. Ciò che è grave, e che il Ministro non dice chiaramente, ma che si evince lo stesso, è la constatazione che il 92 % dei progetti è stato redatto da persone incompetenti, fantasiose e poco attendibili: chi, altrimenti, potrebbe redigere piani "sballati" che "non stanno in piedi"?

7. Ma allora, in assenza di altri progetti capaci di risolvere annosi e gravi problemi delle nostre infrastrutture, perché non si procede a dar corso almeno a quell'8% di progetti credibili? C'è da augurarsi che una concreta risposta venga data da quei "patti" con alcune città come Genova, Napoli, Venezia, ecc che il nostro Premier sta sottoscrivendo in questi giorni di "campagna elettorale"? Visto i ritardi e le difficoltà nella esecuzione di opere indispensabili ed il blocco quasi generalizzato di investimenti, c'è ancora da chiedersi se "il terzo valico e nodo ferroviario di Genova" o il dragaggio dei porti o ancora il taglio della banchina del ponte Etiopia a Genova facciano parte di quella lunga lista di progetti non sostenibili di cui ha parlato il ministro...

8. Tra gli obiettivi più significativi della Riforma Portuale erano stati indicati i "tagli alla burocrazia" e la "semplificazione". Possiamo veramente dire che l'iter ancora in corso per la nomina dei presidenti AdSP rappresenti la via più semplice per raggiungimento di almeno uno di questi obiettivi? Abbiamo finora assistito ad una sconcertante e ridicola procedura che partendo dalla scelta del Ministro basata sui "curricula" dei candidati, deve essere approvata dai Consigli Regionali e approdare successivamente nelle due Camere, fermo restando, se ho ben capito, che spetta comunque al Ministro l'ultima parola. Si tratta di un circolo vizioso di dispersive discussioni e "trattative" a cui ora si aggiunge una ulteriore fase evidentemente non prevista: quella della Commissione Anticorruzione. Infatti, a seguito delle contestazioni di alcune nomine di presidenti AdSP, Codacons ha inviato una segnalazione ai componenti delle Commissioni Trasporti di Camera e Senato, alla Vigilanza sulle Autorità Portuali del Mit e all'Autorità Nazionale Anticorruzione, in cui si chiede il blocco delle nomine clientelari nei porti italiani non basate sui requisiti previsti dalla normativa vigente (sic!).

9. L'Autorità Anticorruzione presieduta da Raffaele Cantone, ha accolto la richiesta del Codacons di indagare sulle nomine ritenute illegittime dei presidenti delle Autorità di sistema portuali. Ne ha dato notizia il Codacons con un comunicato in cui si chiede, tra l'altro, ai componenti delle Commissioni Parlamentari e all'Anac di «avallare la nomina alla Presidenza delle Autorità di quei candidati i cui requisiti siano valutati esclusivamente e squisitamente sulla base della effettiva comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia e dei trasporti portuale, e tenendo in debito conto di non esprimere parere favorevole su nomine in palese e comprovata incompatibilità per cumulo di impieghi e incarichi». Ai deputati e senatori il Codacons chiede «di adottare esclusivamente i suddetti criteri di valutazione espressamente previsti dalla legge al di là delle logiche politiche o clientelari che troppo spesso vengono utilizzate nel nostro Paese per l'assegnazione di incarichi importanti, specie tenendo conto del fatto che le nomine in oggetto sono relative al settore considerato strategico e prioritario per l'economia del Paese». E ancora, «Le nomine nei porti italiani sprovviste dei requisiti di legge, si legge ancora nella nota del Codacons, costituiscono un abuso d'ufficio e una violazione dell'art. 97 della Costituzione, e in caso di omissioni e violazione delle norme, l'Anac e la magistratura dovranno intervenire, mentre l'associazione si riserva la possibilità di impugnare al Tar le nomine illegittime». (CFR nota Codacons, Mattino di Napoli, e altra stampa nazionale specializzata). Ma le nomine non dovevano essere fatte dal Ministro, dopo avere fatto tutti i controlli di legge? Si contesta quindi l'operato del Ministro?... Sono notizie scoraggianti che ci fanno sentire come su un treno che corre a 300 all'ora e poi, ogni tanto, non solo si ferma, ma va a marcia indietro...

Nuove Autorità portuali, per i board Roma e La Spezia scelgono il bando

Genova - I "parlamentini" previsti dalla legge di riforma. I Comuni chiedono autocandidature per scegliere i propri rappresentanti .



Genova - **Un bando pubblico per scegliere chi nominare, come proprio rappresentante, nel board - che sarà composto da quattro persone - delle nuove Autorità portuali.** L'iniziativa, facoltativa, **per ora è stata decisa solamente dalla Città Metropolitana di Roma Capitale - per l'Authority che raggruppa gli scali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta - e dal Comune della Spezia,** con un decreto che porta la firma del sindaco Massimo Federici. Nell'avviso pubblico viene fatto riferimento alla nomina di un componente nel nuovo Comitato di gestione che durerà in carica per un quadriennio, rinnovabile una sola volta, fermo restando la decadenza in caso di nomina del presidente del porto.

I gettoni di presenza saranno a carico del bilancio dell'Autorità di sistema portuale «entro i limiti massimi stabiliti» con decreto dal ministero dei Trasporti (art.7, comma 2 della legge 84/1994). Tradotto: la retribuzione potrà oscillare tra quella minima che solitamente viene assegnata ai revisori, fino - ma il caso sembra poco probabile - a quella massima che viene data ai presidenti. Nel bando del Comune ligure è scritto che non può essere nominato chi «si trovi in rapporto d'impiego, consulenza o incarico, con l'ente, l'azienda o l'istituzione presso cui dovrebbe essere nominato; chi sia il titolare, socio illimitatamente responsabile, amministratore, dipendente con poteri di rappresentanza o di coordinamento di imprese che esercitino attività concorrenti o comunque connesse con servizi per i quali l'azienda, il consorzio, o la società sono costituiti». Alla candidatura dovrà essere allegato un curriculum vitae avendo cura di evidenziare «le proprie competenze e professionalità».

- segue

La Città metropolitana di Roma, nello specifico, evidenzia che i candidati «non devono essere coniugi, ascendenti, discendenti, parenti ed affini fino al terzo grado, del sindaco metropolitano o del vice sindaco, dei consiglieri metropolitani, ovvero dei dirigenti della Città metropolitana». Tutto nero su bianco, o quasi. **Perché nell'avviso pubblicato dal Comune della Spezia si legge che la nomina «potrà avvenire scegliendo tra le indicazioni pervenute o anche in base ad ulteriori ed autonome valutazioni purché nel rispetto dei presenti criteri».** Chi verrà scelto per occupare un posto nel nuovo board, si impegna anche a inviare «annualmente al sindaco una relazione sull'attività svolta». E poi ancora a «riferire, almeno ogni sei mesi alla competente commissione consiliare». I termini per la presentazione delle candidature sono scaduti da alcuni giorni sia a Roma che La Spezia. C'è però ancora tempo e qualche altra città potrebbe seguire l'esempio invece di indicare, senza alcuna gara pubblica, il proprio rappresentante in porto.

La denuncia di Fedespedi

"Questo regime Iva allontana le merci"

Milano. «Se la recente riforma dei porti può essere valutata nel complesso positivamente per il contributo che può dare al rafforzamento del ruolo dell'Italia come terminale dei traffici marittimi da/per l'Europa, le norme sul regime Iva nei depositi doganali contenute nel decreto legge 193 vanno nella direzione diametralmente opposta, rappresentando di fatto un disincentivo all'utilizzo dei porti italiani e un fattore di distorsione dei traffici verso quelli esteri a noi vicini, come ad esempio Marsiglia e Capodistria». Così il presidente Fedespedi, Roberto Alberti, commenta lo scenario futuro della portualità italiana nel corso dell'assemblea dell'associazione, tenutasi a Milano a Palazzo Clerici.

Il presidente Alberti ha sottolineato come, per il nostro paese, a pesare siano la complessità burocratica delle norme e la difficoltà della loro interpretazione, oltre che la tendenza a recepire o interpretare le direttive europee in modo restrittivo e penalizzante per le imprese e scelte politiche che molte volte non favoriscono l'agire economico ma anzi lo penalizzano, o comunque lo ostacolano. Nella sua relazione Alberti ha infine affrontato il tema degli attuali scenari dello shipping ripercorrendo i principali fenomeni che lo caratterizzano, dalla concentrazione in atto nel mercato del tra-

segue in ultima pagina

Regime Iva

sporto marittimo alla corsa al gigantismo navale, che ha portato quasi tutti i porti del mondo ad adeguare le proprie infrastrutture in una corsa armata per soddisfare le sempre crescenti necessità dell'armamento mondiale, fino all'eccesso di offerta di silva, che ha determinato il crollo dei livelli di nolo e il deterioramento dei conti economici di una parte dell'armamento. «In uno scenario così difficile -ha concluso Alberti- le aziende rappresentate da Fedespedi sono state capaci di garantire i servizi richiesti dal sistema manifatturiero e distributivo, assicurando quegli standard necessari per poter operare con successo sui mercati internazionali. La Federazione continuerà a favorire percorsi collaborativi tra le nostre imprese, ad approntare, ove necessario, misure di sostegno e a dare il proprio contributo ai decisori pubblici nei processi di elaborazione di misure finalizzate a rendere il settore della logistica un motore importante di crescita e sviluppo del nostro Paese».

Italia Nostra contro il Patto «Il Tresse Nuovo non passerà mai»

L'inserimento del progetto di scavo del canale Tresse nuovo nel Patto per Venezia firmato nei giorni scorsi tra il presidente del consiglio Matteo Renzi e il sindaco di Venezia ha dapprima allarmato Italia nostra per le conseguenze ambientali di un tale proclama.

Ma poi la presidente, Lidia Fersuoch, riflettendoci, ha tirato un po' un sospiro di sollievo. «Renzi ha firmato un patto per molte città - spiega - tra cui Milano, Firenze, Torino, Messina, **Palermo**, Napoli, Reggio Calabria, e ha promesso grandi opere infrastrutturali, finanziamenti cospicui.

Ma si può considerare l'appoggio al progetto del sindaco con meno preoccupazione: il progetto non passerà mai la valutazione di impatto ambientale».

Secondo Fersuoch, infatti, il canale presenterebbe tutte le criticità del Contorta, prospettato come la soluzione ottimale per **autorità portuale** ma ne aggiungerebbe addirittura altre, come il fatto di essere tracciato attraverso l'Isola delle Tresse, una mega discarica di fanghi inquinati (realizzata in regime commissariale, essendo vietatissima la realizzazione di imbonimenti in Laguna, ancor più di discariche).

Ma la criticità maggiore che Italia Nostra contesta a qualunque progetto mirante a conservare le navi da crociera in laguna, è quello che deriva dal transito nel Canale dei petroli, responsabile dell'erosione del bacino centrale, che ha distrutto la morfologia lagunare approfondendo i fondali e cancellando la rete naturale dei canali.

Fersuoch conclude: «La Laguna, patrimonio naturale e culturale dell'umanità, necessita di progetti volti al restauro morfologico e idraulico, e non certo di nuovi, devastanti canali».

© riproduzione riservata.

Trieste porto Franco: A breve la gestione all'Authority

TRIESTE - Storica svolta per la gestione amministrativa del punto franco internazionale di Trieste, il ministro Graziano Delrio ha trasmesso all'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico orientale, per le sue osservazioni, il testo del decreto attuativo del punto franco la gestione passa direttamente al presidente dell'Authority.

Il presidente Zeno D'Agostino ha commentato: *"Il nostro punto franco è un unicum a livello internazionale, il prossimo decreto governativo ci consentirà di liberare un potenziale assolutamente straordinario. Oggi è un gran giorno per la nostra città e per il suo porto. Abbiamo ricevuto formalmente dal ministro Delrio la proposta del testo del decreto attuativo per il regolamento amministrativo del Porto Franco Internazionale di Trieste (articolo 7, comma 12, decreto legislativo 169 del 4 agosto 2016) che stabilisce l'organizzazione amministrativa della gestione dei punti franchi di Trieste, attualmente oggetto di spostamento a seguito della sdemanializzazione del Porto Vecchio. Il fatto che il ministro Delrio abbia avviato tale procedura, ci riempie di soddisfazione. Il Governo ha finalmente capito, dopo decenni, la valenza primaria di uno strumento che permetterà al nostro scalo, al nostro territorio e più in generale all'Italia di accrescere la propria competitività a livello internazionale. Siamo vicini all'emanazione di un atto che non solo il porto, con le sue lavoratrici, lavoratori e operatori, ma la città intera aspettava da generazioni, da ben prima del 1994, data della legge di riforma dei porti. Siamo anche soddisfatti perché il nostro lavoro, in sinergia con quello della presidente della Regione FVG Debora Serracchiani, l'Agenzia delle Dogane e il ministro Delrio, sta per giungere a compimento. Leggeremo con cura l'atto che abbiamo ricevuto da Roma. Il prossimo step sarà perfezionarlo, come l'iter legislativo prevede, per renderlo più adeguato alle moderne esigenze del mercato ed alla richiesta sempre più impellente di agilità amministrativa che sta contraddistinguendo la nostra operatività in porto. Con questi presupposti siamo sicuri che il decreto arriverà velocemente ad emanazione definitiva."*

Porti: Serracchiani, da Delrio decreto punti franchi Trieste

"Iniziativa di portata storica per porto, città e regione"



(ANSA) - TRIESTE, 2 DIC - Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio ha avviato la procedura di un decreto attuativo sui punti franchi di Trieste che la Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, definisce "di portata storica per il porto, per la città e per tutta la Regione".

Delrio - ha reso noto Serracchiani - ha trasmesso all'Autorità di sistema del mare Adriatico orientale, per le sue osservazioni, il testo del decreto attuativo della norma (l'articolo 7, comma 12, del decreto legislativo 169 del 4 agosto 2016) relativa all'organizzazione amministrativa della gestione dei punti franchi di Trieste, oggetto di spostamento a seguito della sdemanializzazione del porto Vecchio. Con il decreto, in particolare, viene precisata in maniera chiara la cornice giuridica che regola il porto franco di Trieste (basata sull'Allegato VIII del Trattato di pace del 1947) e il presidente dell'Autorità assume i poteri del "Direttore del porto". All'Autorità il decreto conferisce i poteri di autorizzazione su tutte le attività commerciali e industriali, compresa la produzione di beni in punto franco, e forte autonomia sui canoni, sulla costruzione di edifici, sugli orari di apertura e chiusura dei punti franchi, sullo svolgimento dei servizi generali, in particolare sui collegamenti ferroviari, sulla formazione delle risorse umane e il coordinamento di tutte le Pubbliche amministrazioni che operano in porto. La stessa Autorità, inoltre, dovrà fornire assistenza tecnica agli investitori.

"E' un traguardo importantissimo - ha detto Serracchiani - per Trieste e per l'intero territorio, che potrà beneficiare di norme di semplificazione amministrativa in grado di dare certezze agli investitori e di integrare i poteri di pianificazione ed i compiti di promozione dell'autorità portuale con il migliore utilizzo della leva del punto franco".

"E' un provvedimento che parte dalle nostre radici e guarda al futuro - ha sottolineato Serracchiani - frutto della volontà e della capacità delle istituzioni che hanno stretto un patto e fatto sistema. Adesso abbiamo a disposizione uno strumento fondamentale per dare forza e supporto alla strategia già intrapresa dall'Autorità di Sistema - ha concluso - per rilanciare le opportunità del punto franco triestino sui mercati internazionali".

- segue

"E' stato raggiunto un obiettivo che a ragione può definirsi storico - ha aggiunto Serracchiani - dato che l'emanazione di tale Decreto era già prevista con la Riforma portuale del 1994 ed è stata poi confermata con l'emanazione del Decreto legislativo del 4 agosto 2016 che ha creato le Autorità di Sistema Portuali. In questo caso - ha sottolineato Serracchiani - grazie alla sinergia creata tra il ministro, la Regione Friuli Venezia Giulia e la nuova Autorità di sistema del mare Adriatico orientale, l'attesa è durata pochi mesi". Oltre a conferire al presidente dell'Autorità i poteri del "Direttore del porto", che secondo il Trattato di pace del 10 febbraio 1947 fra le potenze vittoriose della Seconda Guerra Mondiale, doveva assicurare l'efficienza e la migliore gestione del Porto Franco triestino, il decreto prevede che la potestà amministrativa dell'Autorità portuale si applica anche ai nuovi punti franchi conseguenti alle norme sulla sdemanializzazione di Porto Vecchio.

IL FUTURO DI TRIESTE

Punti franchi: svolta vicina

di ROBERTO MORELLI

Sembra incredibile, ma dopo 70 anni di attesa i punti franchi di Trieste stanno per avere il regolamento che li farà funzionare.

■ A PAGINA 19

LO SCENARIO

SBLOCCO DEI PUNTI FRANCHI: TRIESTE VICINA ALLA SVOLTA

di ROBERTO MORELLI

Sembra incredibile, ma dopo 70 anni di attesa i punti franchi della città stanno per avere il regolamento che consentirà loro di funzionare: il testo è pronto ed è stato spedito dal governo all'Autorità portuale. Almeno tre generazioni politiche li hanno discussi, mitizzati o demonizzati. Ne hanno fatto il primo campo di battaglia, nonché un'icona - mal riposta - del conflitto tra il mantenimento del vecchio scalo a funzioni portuali e il suo recupero alla città.

Eppure tutto questo non poteva realmente verificarsi: i punti franchi sono rimasti privi di disciplina (se non quella, generale e insufficiente, del Trattato di Pace), e sono stati attuati solo parzialmente e con una congerie di lacci e contropartite burocratiche che li hanno depotenziati se non vanificati. Ci provò più di vent'anni fa il ministro Burlando a emanare un regolamento, poi insabbiato per ragioni mai del tutto chiarite. Ora ci sta riuscendo il ministro Del

Rio, con il supporto della Regione e la spinta del nuovo presidente portuale Zeno D'Agostino, che ha compreso il punto chiave: il recupero del Porto vecchio e la valorizzazione dei punti franchi non sono in contrapposizione, ma possono e devono realizzarsi entrambi, ovviamente in aree diverse.

Un paio d'anni fa proponemmo con *Il Piccolo* un accordo istituzionale tra i partiti trasversali della difesa portuale e rispettivamente del recupero urbano del vecchio scalo. Auspicammo che il primo accettasse che l'area non era più porto, né avrebbe mai più potuto esserlo, e che il secondo comprendesse l'utilità di uno spazio extraterritoriale con benefici doganali, trasferendolo altrove e favorendone il funzionamento. L'accordo non ci fu, ma per fortuna le cose sono andate ugualmente così: prima con il famoso "blitz" notturno in Finanziaria del senatore Francesco Russo che sdeamializzò l'area; poi con la felice indicazione da parte del sindaco Roberto Cosolini di un manager portuale come D'Agostino; infine con la conferma e il mantenimento della svolta da parte del sindaco Ro-

berto Di Piazza, che tale svolta aveva già favorito 5 anni prima rompendo il fronte del centro-destra. Caso raro ma meritorio di continuità fra amministrazioni di colore diverso.

Oggi questo percorso viene a compimento. I punti franchi non sono più dove erano diventati inservibili (in Porto vecchio), bensì dove possono funzionare: all'Interporto di Ferneti, alla stazione di Prosecco e in zona industriale, in prossimità dei terminali e dove le merci potranno essere anche lavorate e non solo commerciate. Beneficio, quest'ultimo, che dal lontano 1947 non ha neppure cominciato a generare le ricadute possibili, per l'assenza sia del regolamento ora imminente, sia di un marketing del territorio oggi indispensabile. Con la nuova disciplina D'Agostino sarà a tutti gli effetti il *dominus* della situazione: dirigerà e gestirà le aree, "venderà" e autorizzerà le attività commerciali e industriali, costruirà e smantellerà edifici, disciplinerà i trasporti, darà assistenza agli investitori. E soprattutto andrà a cercarseli, ciò che con dinamismo contagioso ha già cominciato a fare, senza attendere il *placet*

delle carte bollate. Da domani sarà il "sindaco" delle zone franche.

Non ci attendiamo che il regolamento sia una panacea, anche perché istituti simili (l'importazione temporanea) esistono già. Bastasse un decreto a generare sviluppo economico, l'Italia sarebbe il Paese più avanzato al mondo, e Trieste con essa. Tuttavia il funzionamento dei punti franchi, che hanno vantaggi doganali e valutari altrove inesistenti, potrà essere un tassello fondamentale di un puzzle composito: quello di una città nel cuore dell'Europa e in capo al Mediterraneo che offre la possibilità di commerciare e produrre merci "estero per estero"; che si apre al recupero urbano di 60 ettari in quel che era un porto e sarà un delizioso affaccio sull'Adriatico; che propone un Parco scientifico e un ateneo di ottimo livello al servizio di un'area industriale che si reinventa. Quando i grandi investitori esteri - soprattutto asiatici - cercano questo: aree, vantaggi, competenze. Noi li abbiamo, e ora da noi dipende il cominciare a farli fruttare.

CRISTOFORO BERTAZZI

PORTO: SERRACCHIANI, DELRIO HA AVVIATO IL DECRETO SUI PUNTI FRANCHI DI TRIESTE



Trieste, 2 dicembre – “Il ministro Delrio ha avviato la procedura di un decreto attuativo di portata storica per il Porto, per la città e per tutta la regione”. Lo ha affermato la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani rendendo noto che il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio ha trasmesso all’Autorità di Sistema Portuale / ASP del Mare Adriatico Orientale, per le sue osservazioni, il testo del decreto attuativo dell’articolo 7, comma 12, del decreto legislativo 169 del 4 agosto 2016, che stabilisce l’organizzazione amministrativa della gestione dei Punti Franchi di Trieste, oggetto di spostamento a seguito della sdemanializzazione del Porto Vecchio.

“È stato raggiunto un obiettivo che a ragione può definirsi storico – ha ribadito Serracchiani – dato che l’emanazione di tale decreto era già prevista con la Riforma portuale del 1994 ed è stata poi confermata con l’emanazione del decreto legislativo del 4 agosto 2016 che ha creato le Autorità di Sistema Portuali. In questo caso, grazie alla sinergia creata tra il ministro, la Regione Friuli Venezia Giulia e la nuova ASP del Mare Adriatico Orientale, l’attesa è durata pochi mesi”.

Secondo Serracchiani “è un traguardo importantissimo per Trieste e per l’intero territorio, che potrà beneficiare di norme di semplificazione amministrativa in grado di dare certezze agli investitori e di integrare i poteri di pianificazione e i compiti di promozione dell’Autorità Portuale con il migliore utilizzo della leva del Punto Franco”.

Con il decreto viene precisata, in modo chiaro e definitivo, la cornice giuridica che regola il Porto Franco di Trieste, basata sull’Allegato VIII del Trattato di pace del 10 febbraio 1947 fra le potenze vittoriose del secondo conflitto mondiale. Con il decreto, il presidente assume i poteri del direttore del Porto che, proprio secondo quel Trattato, doveva assicurare l’efficienza e la migliore gestione del Porto Franco triestino. Il decreto e quindi la potestà amministrativa dell’Autorità Portuale si applica anche ai nuovi punti franchi conseguenti alle norme sulla sdemanializzazione di Porto Vecchio.

Integrandosi opportunamente con la legislazione vigente, il decreto conferisce all’Autorità poteri di autorizzazione su tutte le attività commerciali e industriali, compresa la produzione di beni in punto franco, forte autonomia sui canoni, sulla costruzione di edifici, sugli orari di apertura e chiusura dei punti franchi, sullo svolgimento dei servizi generali, in particolare sui collegamenti ferroviari, sulla formazione delle risorse umane e il coordinamento di tutte le Pubbliche Amministrazioni che operano in porto; l’Autorità dovrà inoltre fornire assistenza tecnica agli investitori.

“È un provvedimento che parte dalle nostre radici e guarda al futuro – ha sottolineato la presidente Serracchiani – frutto della volontà e della capacità delle Istituzioni che hanno stretto un patto e fatto sistema. Adesso abbiamo a disposizione uno strumento fondamentale per dare forza e supporto alla strategia già intrapresa dall’Autorità di Sistema – ha concluso – per rilanciare le opportunità del Punto Franco triestino sui mercati internazionali”

TRIESTE: LA GESTIONE AMMINISTRATIVA DEL PUNTO FRANCO INTERNAZIONALE PASSA DIRETTAMENTE AL PRESIDENTE DELL'AUTHORITY



IL COMMENTO DI ZENO D'AGOSTINO

Trieste: 2 dicembre 2016 – “Il nostro punto franco è un unicum a livello internazionale. E il prossimo decreto governativo ci consentirà di liberare un potenziale assolutamente straordinario. Oggi è un gran giorno per la nostra città e per il suo porto. Abbiamo ricevuto formalmente dal Ministro Delrio la proposta del testo del decreto attuativo per il regolamento amministrativo del *Porto Franco Internazionale di Trieste* (articolo 7, comma 12, decreto legislativo 169 del 4 agosto 2016) che stabilisce l'organizzazione amministrativa della gestione dei punti franchi di Trieste, attualmente oggetto di spostamento a seguito della sdemanializzazione del Porto Vecchio. Il fatto che il Ministro Del Rio abbia avviato tale procedura, ci riempie di soddisfazione. Il Governo ha finalmente capito, dopo decenni, la valenza primaria di uno strumento che permetterà al nostro scalo, al nostro territorio e più in generale all'Italia di accrescere la propria competitività a livello internazionale. Siamo vicini all'emanazione di un atto che non solo il porto, con le sue lavoratrici, lavoratori e operatori, ma la città intera aspettava da generazioni, da ben prima del 1994, data della legge di riforma dei porti. Siamo anche soddisfatti” ha concluso D'agostino” perché il nostro lavoro, in sinergia con quello della presidente della Regione FVG Debora Serracchiani, l'Agenzia delle Dogane e il Ministro Del Rio, sta per giungere a compimento. Leggeremo con cura l'atto che abbiamo ricevuto da Roma. Il prossimo step sarà perfezionarlo, come l'iter legislativo prevede, per renderlo più adeguato alle moderne esigenze del mercato ed alla richiesta sempre più impellente di agilità amministrativa che sta contraddistinguendo la nostra operatività in porto. Con questi presupposti siamo sicuri che il decreto arriverà velocemente ad emanazione definitiva”.

Il Nautilus

Porto di Trieste: Delrio passa la gestione del Punto Franco all'Authority



TRIESTE – Il ministro per Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio ha trasmesso all'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale il testo del decreto attuativo del Punto Franco di Trieste in cui la gestione passa direttamente al presidente dell'Authority. Di seguito il commento del presidente D'Agostino. "Il nostro punto franco è un unicum a livello internazionale. E il prossimo decreto governativo ci consentirà di liberare un potenziale assolutamente straordinario. Oggi è un gran giorno per la nostra città e per il suo porto. Abbiamo ricevuto formalmente dal Ministro Delrio la proposta del testo del decreto attuativo per il regolamento amministrativo del Porto Franco Internazionale di Trieste (articolo 7, comma 12, decreto legislativo 169 del 4 agosto 2016) che stabilisce l'organizzazione amministrativa della gestione dei punti franchi di Trieste, attualmente oggetto di spostamento a seguito della sdemanializzazione del Porto Vecchio. Il fatto che il Ministro Delrio abbia avviato tale procedura, ci riempie di soddisfazione. Il Governo ha finalmente capito, dopo decenni, la valenza primaria di uno strumento che permetterà al nostro scalo, al nostro territorio e più in generale all'Italia di accrescere la propria competitività a livello internazionale. Siamo vicini all'emanazione di un atto che non solo il porto, con le sue lavoratrici, lavoratori e operatori, ma la città intera aspettava da generazioni, da ben prima del 1994, data della legge di [riforma dei porti](#).

Siamo anche soddisfatti perché il nostro lavoro, in sinergia con quello della presidente della Regione FVG Debora Serracchiani, l'Agenzia delle Dogane e il Ministro Delrio, sta per giungere a compimento. Leggeremo con cura l'atto che abbiamo ricevuto da Roma. Il prossimo step sarà perfezionarlo, come l'iter legislativo prevede, per renderlo più adeguato alle moderne esigenze del mercato ed alla richiesta sempre più impellente di agilità amministrativa che sta contraddistinguendo la nostra operatività in porto. Con questi presupposti siamo sicuri che il decreto arriverà velocemente ad emanazione definitiva."

«Siamo molto interessati al Porto di Trieste» Il console del Brasile ricevuto in Municipio

«Quello triestino è uno scalo molto importante e non a caso, nei tempi d'oro, qui fu aperto uno dei più antichi consolati del Brasile». A ricordarlo è stato il console generale del Brasile a Milano, ambasciatore Paulo Cordeiro de Andrade Pinto, competente per l'intera Italia settentrionale, in visita a Trieste. Ad accoglierlo in Municipio è stato ieri il vicesindaco Pierpaolo Roberti. Il diplomatico - che ha già ricoperto importanti funzioni, specialmente in Africa e nell'area del Medio Oriente - dopo aver sottolineato il ruolo rilevante del Brasile nella competizione economica internazionale (ad esempio proprio in continenti come l'Africa, con la quale ha storici legami) e dopo aver ricordato l'importanza della popolazione brasiliana di origine italiana che comprende ben 40 milioni di oriundi discendenti da italiani, ha infine evidenziato un grande interesse per la possibilità di più consistenti traffici portuali brasiliani attraverso Trieste, oltre a quelli tradizionali del caffè.



Porti: Venezia; Clp fa crescere lavoro, crollano infortuni

Ridotto del 77% l'indice di frequenza degli infortuni, del 64% l'indice di gravità



(ANSA) - VENEZIA, 2 DIC - La Nuova Compagnia lavoratori portuali (Clp) di Venezia, impresa autorizzata per la fornitura di lavoro portuale temporaneo, ha registrato nel 2015 un +23,27% di avviamenti (rispetto all'anno precedente) e +13,16% nel 2016 con oltre 37.600 turni di lavoro erogati alle imprese portuali.

In una organizzazione così complessa - secondo una nota -, la sicurezza riveste un ruolo rilevante così come la formazione, nel 2016 la Nuova CLP ha erogato oltre 15mila ore di formazione ai suoi dipendenti investendo il 10% del suo fatturato in corsi e attività mirate alla formazione sulla sicurezza.

Attività che hanno consentito di ridurre del 77% l'indice di frequenza degli infortuni e del 64% l'indice di gravità degli stessi, nonostante un considerevole aumento delle ore lavorate gli infortuni sono passati da 19 nel 2015 a soli 5 nel 2016.

Venezia, primo "safety day" alla Nuova Compagnia Lavoratori Portuali



Venerdì scorso si è tenuta a Marghera la prima giornata dedicata alla sicurezza sul lavoro organizzata dalla Nuova Compagnia Lavoratori Portuali (Nuova Clp) di Venezia. Nell'occasione sono stati presentati i risultati raggiunti nel 2016 in materia di sicurezza e di promuovere il dialogo tra soggetti operanti in porto per poter assicurare standard qualitativi del lavoro sempre più alti.

Cosa fa la Nuova Clp

La Nuova Clp è l'impresa autorizzata per la fornitura di lavoro portuale temporaneo per il [porto di Venezia](#), la società ha registrato nel 2015 un +23,27% di avviamenti nel 2015 (rispetto all'anno precedente) e +13,16% nel 2016 con oltre 37.600 turni di lavoro erogati alle imprese portuali. L'organizzazione si è evoluta negli anni e oggi è capace di garantire ampia flessibilità alle imprese portuali: operatività h24, 7giorni su 7, articolazione l'attività in 93 tipologie di verse di turni di lavoro.

La formazione

Nel 2016 la Nuova Clp ha erogato oltre 15mila ore di formazione ai suoi dipendenti investendo il 10% del suo fatturato in corsi e attività mirate alla formazione sulla sicurezza. Attività che hanno consentito di ridurre del 77% l'indice di frequenza degli infortuni e del 64% l'indice di gravità degli stessi, nonostante un considerevole aumento delle ore lavorate gli infortuni sono passati da 19 nel 2015 a soli 5 nel 2016.

"Safety First"

Il motto "Safety First", fatto proprio dalla Nuova Clp, è stato oggi condiviso con le istituzioni competenti, tra cui Autorità Portuale e Capitaneria di Porto, dalle organizzazioni sindacali, dalle imprese terminaliste, dal Sistema Operativo Integrato (SOI) e dell'ente certificatore qualità e sicurezza DNV-GL, riuniti per un'analisi ed una presentazione delle politiche aziendali in materia di sicurezza.

SICUREZZA IN BANCHINA

Portuali, primo Safety day a Venezia

Si è tenuta ieri a Marghera la prima giornata dedicata alla sicurezza sul lavoro organizzata dalla Nuova Compagnia Lavoratori Portuali (NCLP) di Venezia. L'evento, si pone l'obiettivo di presentare i risultati raggiunti nel 2016 in materia di sicurezza e di promuovere il dialogo tra soggetti operanti in porto per poter assicurare standard qualitativi del lavoro sempre più alti. La Nuova CLP è l'impresa autorizzata per la fornitura di lavoro portuale temporaneo per il porto di Venezia, la società ha registrato nel 2015 un +23,27% di avviamenti (nel 2015 (rispetto all'anno precedente) e +13,16% nel 2016 con

oltre 37.600 turni di lavoro erogati alle imprese portuali.

In una organizzazione così complessa, la sicurezza riveste un ruolo rilevante così come la formazione. Nel 2016 la Nuova CLP ha erogato oltre 15mila ore di formazione ai suoi dipendenti investendo il 10% del suo fatturato in corsi e attività mirate alla formazione sulla sicurezza. Attività che hanno consentito di ridurre del 77% l'indice di frequenza degli infortuni e del 64% l'indice di gravità degli stessi, nonostante un considerevole aumento delle ore lavorate: gli infortuni sono passati da 19 nel 2015 a soli 5 nel 2016.

Porto di Genova, martedì il passaggio di consegne

Genova - Giovanni Pettorino, commissario dell'Autorità portuale, accoglierà nella sala dei Protettori, per consegnargli simbolicamente le chiavi, il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini.



Genova - **Il passaggio di consegne a Palazzo San Giorgio avverrà martedì prossimo.** Alle ore 16 l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante del Porto e commissario dell'Autorità portuale di Genova accoglierà nella sala dei Protettori, per consegnargli simbolicamente le chiavi, il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, che guiderà per i prossimi quattro anni gli scali di Genova, Savona e Vado Ligure e inizierà da subito a lavorare in attesa di costituire il comitato di gestione che lo affiancherà nelle decisioni.

Porti: Genova, passaggio di consegne Pettorino-Signorini

Debutta nuovo presidente Signorini



(ANSA) - GENOVA, 03 DIC - Il passaggio di consegne a Palazzo San Giorgio avverrà martedì prossimo. Alle 16 l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante del Porto e commissario dell'Autorità portuale di Genova accoglierà nella sala dei Protettori, per consegnargli simbolicamente le chiavi, il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, che guiderà per i prossimi quattro anni gli scali di Genova, Savona e Vado Ligure e inizierà da subito a lavorare in attesa di costituire il comitato di gestione che lo affiancherà nelle decisioni.

Il Nautilus

Porto di Genova: firmato il decreto di nomina di Signorini



GENOVA – Martedì prossimo a Palazzo San Giorgio debutterà il nuovo padrone di casa. Il decreto di nomina di Paolo Emilio Signorini alla presidenza dell'Autorità di sistema portuale Mar Ligure Occidentale che dal prossimo anno comprenderà oltre a Genova anche Savona e Vado, è stato firmato ieri. Avrà efficacia da oggi e Signorini si insedierà alla guida la prossima settimana.

Finita l'era del commissariamento, si apre quella dell'Autorità di sistema portuale, nata con la riforma della governance dei porti, con il nuovo presidente affiancato non più dal Comitato portuale ma dal Comitato di gestione in cui siederanno soltanto i rappresentanti indicati dal presidente della Regione Liguria, dal sindaco del Comune di Genova e quello di Savona, oltre al comandante della Capitaneria Giovanni Pettorino, l'attuale commissario del porto di Genova.

Il Secolo XIX

Autorità portuale

Debutta Signorini, sul tavolo la Torre piloti

... IL NUOVO PRESIDENTE dell'Autorità portuale, Paolo Emilio Signorini, s'insedia dopodomani e ad attenderlo c'è una prima grana, il rinvio della progettazione esecutiva della nuova Torre piloti disegnata da Renzo Piano. Ufficialmente è un rinvio tecnico di un mese, il tempo necessario perché il nuovo presidente diventi operativo. Nei fatti è un colpo di freno all'opera che rappresenta il primo passo del Blueprint. Signorini, che da poco più di un anno ricopriva l'incarico di segretario generale della Regione, è stato dirigente al ministero dei Trasporti.

PRIMO PORTO IN ITALIA A ELETTRIFICARE LE BANCHINE DI CARENAGGIO



I lavori per la posa del cavo per la connessione elettrica nell'area dell'Ente bacini a Genova

DELL'ANTICO >> 15

DA GENNAIO SARANNO ELETTRIFICATI I BACINI DI CARENAGGIO: STOP ALLE EMISSIONI

Genova spegne i motori delle navi in riparazione

Primo caso in Italia di energia pulita nell'area industriale. Nel 2018 toccherà al porto di Pra'

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Chi spinge per al-

lontanare l'industria delle riparazioni navali da Genova d'ora in avanti avrà una moti-

vazione in meno sulla quale fare leva, probabilmente quella che fino ad oggi più ha

tenuto banco.

L'Autorità portuale, primo caso in Italia, ha infatti elettrificato le banchine dei bacini di carenaggio presenti in porto, quelle attualmente gestite dalla società Ente Bacini. Tradotto: tutte le navi che sosterranno nell'area per lavori di manutenzione e refit, verranno alimentate da terra con energia elettrica, senza dover tenere i motori accessi neppure per un minuto. Stop, dunque, a ogni tipo di inquinamento, sia acustico che atmosferico. Per questa specifica operazione, la somma stanziata da Palazzo San Giorgio è stata di 10 milioni di euro. I lavori termineranno a gennaio e da febbraio tutte le unità saranno alimentate con energia pulita.

L'investimento era già stato programmato dall'ex presidente del porto, Luigi Merlo, ma la ditta vincitrice dell'appalto, un'azienda toscana, era fallita ancora prima di

aprire il cantiere. I lavori sono così iniziati solo nel 2015, e il ritardo inizialmente stimato in 26 mesi è stato ridotto a 14. D'ora in avanti Enel fornirà l'energia elettrica ai concessionari delle banchine di ormeggio che si occuperanno di gestire la fornitura a bordo delle navi, mentre l'armatore riconoscerà al concessionario gli oneri associati alla posa in opera della connessione elet-

trica nave-terra e gli oneri del consumo elettrico della nave. L'intero progetto, seguito da Marco Vaccari, ingegnere di Palazzo San Giorgio, è stato realizzato da una ditta di Napoli, la Sici: tutte le banchine delle riparazioni navali sono state dotate di un cavo flessibile montato su una struttura mobile, che prende energia da due centraline elettriche, e arriva a bordo delle navi per poi essere collegato ad un apposito quadro di bordo.

Le prime applicazioni di questo tipo all'interno di porti commerciali sono state realizzate solo negli ultimi anni in alcuni moli negli scali di Ju-

neau (Alaska), Los Angeles e San Francisco (California), Lubeck (Germania) e Göteborg (Svezia). Ma in Italia mai era stato portato a termine un impianto del genere, se non all'interno di marine turistiche e basi militari. C'è di più: il piano dell'Autorità portuale prevede un investimento di altri 12 milioni di euro per l'elettrificazione del terminal Psd di Voltri-Pra' (fine lavori 2018) e altri tre milioni di euro per la Stazione marittima. L'impianto di Ente Bacini, nello specifico, fornirà energia elettrica a tutti e sei i bacini di carenaggio e alla zona delle riparazioni navali. Un'area, quest'ultima, che presto Palazzo San Giorgio, ancora per pochi giorni gui-

dato dal commissario Giovanni Pettorino, darà in affidamento attraverso la privatizzazione della società che attualmente la gestisce. I soggetti che hanno per ora presentato manifestazione di interesse sono quattro: il gruppo genovese Mariotti-San Giorgio guidato da Marco Bisagno e Ferdinando Garrè, il cantiere ligure Amico & Co, tra i più conosciuti al mondo

nel refit di yacht dai 35 metri in su, Fincantieri, il colosso italiano della navalmeccanica, e G.M.G. (General Montaggi Genovesi.). Il bando di gara non è ancora stato ultimato, ma l'intero dossier sarà uno dei primi ai quali dovrà lavorare il nuovo presidente del porto, Paolo Emilio Signorini.

www.themediterranean.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

TECNOLOGIA

Il progetto è stato seguito direttamente dall'Autorità portuale



I lavori in corso per la realizzazione dell'impianto



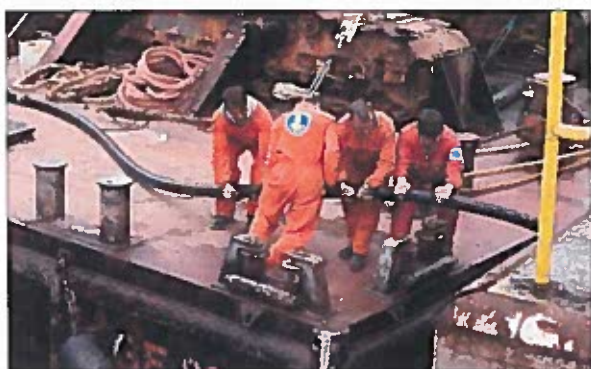
Un tecnico posiziona il cavo che porterà l'elettricità nei bacini



Giovanni Pettorino

Genova spegne i motori delle navi in riparazione

Genova - Primo caso in Italia di energia pulita nell'area industriale. Da gennaio saranno elettrificati i bacini di carenaggio: stop alle emissioni. Nel 2018 toccherà al porto di Pra'.



Genova - Chi spinge per allontanare l'industria delle riparazioni navali da Genova d'ora in avanti avrà una motivazione in meno sulla quale fare leva, probabilmente quella che fino ad oggi più ha tenuto banco. **L'Autorità portuale, primo caso in Italia, ha infatti elettrificato le banchine dei bacini di carenaggio presenti in porto, quelle attualmente gestite dalla società Ente Baci-**ni. Tradotto: tutte le navi che sosterranno nell'area per lavori di manutenzione e refit, verranno alimentate da terra con energia elettrica, senza dover tenere i motori accessi neppure per un minuto. **Stop, dunque, a ogni tipo di inquinamento, sia acustico che atmosferico.** Per questa specifica operazione, la somma stanziata da Palazzo San Giorgio è **stata di 10 milioni di euro**. I lavori termineranno a gennaio e da febbraio tutte le unità saranno alimentate con energia pulita. **L'investimento era già stato programmato dall'ex presidente del porto, Luigi Merlo, ma la ditta vincitrice dell'appalto, un'azienda toscana, era fallita ancora prima di aprire il cantiere.** I lavori sono così iniziati solo nel 2015, e il ritardo inizialmente stimato in 26 mesi è stato ridotto a 14. D'ora in avanti Enel fornirà l'energia elettrica ai concessionari delle banchine di ormeggio che si occuperanno di gestire la fornitura a bordo delle navi, mentre l'armatore riconoscerà al concessionario gli oneri associati alla posa in opera della connessione elettrica nave-terra e gli oneri del consumo elettrico della nave. **L'intero progetto, seguito da Marco Vaccari, ingegnere di Palazzo San Giorgio, è stato realizzato da una ditta di Napoli, la Sici:** tutte le banchine delle riparazioni navali sono state dotate di un cavo flessibile montato su una struttura mobile, che prende energia da due centraline elettriche, e arriva a bordo delle navi per poi essere collegato ad un apposito quadro di bordo.

- segue

Le prime applicazioni di questo tipo all'interno di porti commerciali sono state realizzate solo negli ultimi anni in alcuni moli negli scali di Juneau (Alaska), Los Angeles e San Francisco (California), Lubeck (Germania) e Göteborg (Svezia). Ma in Italia mai era stato portato a termine un impianto del genere, se non all'interno di marine turistiche e basi militari. C'è di più: **il piano dell'Autorità portuale prevede un investimento di altri 12 milioni di euro per l'elettificazione del terminal Psa di Voltri-Pra' (fine lavori 2018) e altri tre milioni di euro per la Stazione marittima.** L'impianto di Ente Bacini, nello specifico, fornirà energia elettrica a tutti e sei i bacini di carenaggio e alla zona delle riparazioni navali.

Un'area, quest'ultima, che presto Palazzo San Giorgio, ancora per pochi giorni guidato dal commissario Giovanni Pettorino, **darà in affidamento attraverso la privatizzazione della società che attualmente la gestisce.** I soggetti che hanno per ora presentato manifestazione di interesse sono quattro: il gruppo genovese **Mariotti-San Giorgio** guidato da Marco Bisagno e Ferdinando Garre, il cantiere ligure **Amico & Co**, tra i più conosciuti al mondo nel refit di yacht dai 35 metri in su, **Fincantieri**, il colosso italiano della navalmeccanica, **eG.M.G. (General Montaggi Genovesi)**. Il bando di gara non è ancora stato ultimato, ma l'intero dossier sarà uno dei primi ai quali dovrà lavorare il nuovo presidente del porto, **Paolo Emilio Signorini.**

Porto di Genova, licenziato il manager dei lavori truccati

Genova - Linea dura dell'Authority sul superdirigente Pieracci: «Atto doveroso dopo lunga riflessione». Potrebbe trasformarsi in un caso pilota nella pubblica amministrazione. Lui prepara il ricorso.



Genova - Per anni è stato il “re” degli appalti all'interno dell'Autorità portuale, uno dei manager (pubblici) più influenti e pagati del porto genovese, prima d'essere travolto da una serie di scandali giudiziari. E però dopo qualche settimana di «riflessione» i vertici uscenti di Palazzo San Giorgio hanno optato per la linea dura e il supermanager **Andrea Pieracci** è stato licenziato in tronco. La lettera è stata firmata dal commissario dell'Authority, l'ammiraglio Giovanni Pettorino (da ieri al suo posto è formalmente insediato il nuovo presidente Paolo Emilio Signorini), e dal segretario generale pro tempore Alessandro Carena. Pieracci, che sta già preparando il ricorso ritenendo «illegittimo» il provvedimento, paga per le due condanne in primo grado riportate dopo altrettanti processi su appalti truccati, a margine dei quali era stata disposta pure una temporanea interdizione dai pubblici uffici. È indubbio che ricorrerà in appello contro i due verdetti penali sfavorevoli, «ma proprio l'interdizione - confermano dalla stessa Autorità portuale - rende la nostra iniziativa un atto dovuto, compiuto peraltro a valle d'una lunga riflessione».

Processi in serie

L'ultima tegola giudiziaria per Pieracci era arrivata il 6 ottobre: il tribunale lo aveva condannato a due anni per il sistema dei cosiddetti lavori-spezziatino, ristrutturazioni che secondo i magistrati venivano frazionate ad arte per favorire imprese amiche dribblando il bando pubblico. In precedenza era già stato sanzionato con un anno per i favori a un'altra azienda, senza dimenticare che un pronunciamento di colpevolezza era arrivato pure dalla Corte dei conti.

- segue

Il verdetto decisivo si è rivelato con ogni probabilità quello di due mesi fa: l'inchiesta riguardava parte del restyling della palazzina del Centro smistamento merci a San Benigno (Csm) e gli interventi eseguiti in un edificio di Ponte Eritrea. Insieme a lui erano stati condannati gli imprenditori Francesco Garau (8 mesi) e Giovanni Reglioni (1 anno e 4 mesi). A giugno gli era stato inflitto un anno per una vicenda simile, mentre a febbraio era stata la magistratura contabile a pronunciarsi negativamente su di lui, condannandolo a pagare il 60% di 270 mila euro di danni all'Erario, mentre il resto era finito sul groppone di altri due dipendenti dell'Ap. Anche in questo frangente i rilievi si erano concentrati sull'ampliamento del Csm: secondo l'accusa erano state compiute «numerose irregolarità nell'appalto del progetto esecutivo imputabili proprio a Pieracci, oltre che al co-progettista e direttore dei lavori». *C'è un altro dettaglio, da non trascurare. Alla fine di settembre, l'ormai ex dirigente aveva ricevuto il cosiddetto «avviso di conclusione delle indagini preliminari», in pratica il preludio d'una richiesta di rinvio a giudizio, per una sospetta corruzione. Secondo il sostituto procuratore Francesco Pinto aveva ottenuto il pagamento d'una consulenza fittizia quale tangente mascherata per favorire un'impresa.*

Tangenti "mascherate"

Nel caso d'una nuova condanna sarebbe reale il rischio di scontare un'eventuale pena definitiva in carcere. E non c'è dubbio che la somma di tutti i guai giudiziari abbia rappresentato agli occhi di chi dirige(va) l'Autorità portuale un elemento incompatibile alla sua permanenza negli uffici di Palazzo San Giorgio. La vicenda genovese rappresenta comunque una rarità, e potrebbe diventare oggettivamente un caso-pilota con qualunque sviluppo si registri a breve.

IL CASO

Supermanager licenziato in porto a Genova «Truccò i lavori»

L'Autorità portuale di Genova ha deciso di licenziare in tronco uno dei suoi manager più esperti e pagati: Andrea Pieracci, per anni uomo degli appalti del porto e travolto da una serie di scandali giudiziari. Pieracci paga per le condanne in primo grado in due processi su appalti truccati. A margine delle sentenze era stata disposta anche la temporanea interdizio-

ne dai pubblici uffici. «E proprio l'interdizione - spiegano fonti dell'Autorità portuale - ha reso un atto dovuto il licenziamento, a valle di una lunga riflessione». Pieracci sta già preparando il ricorso contro il provvedimento, che è stato uno degli ultimi atti firmati dal commissario dell'Authority, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, prima dell'insediamento del nuovo presidente, Paolo Emilio Signorini.

SERVIZIO >> 23

FESTINI & POLEMICHE

E il suo accusatore non molla l'alloggio pubblico a 5 euro al mese

UNO DEI principali accusatori di Andrea Pieracci è stato Mauro Boffelli, sindacalista che nella Direzione tecnica - ufficio appalti diretto dal primo - aveva lavorato a lungo. Oltre a dichiarare che il manager riceveva favori dalle aziende amiche, aveva consegnato agli inquirenti un dvd contenente registrazioni eseguite da lui stesso, dopo che la Finanza aveva compiuto le prime perquisizioni. In quei file si sentono altri lavoratori della divisione nel mirino confermare il malaffare, con frasi del tipo «era scandaloso» o «lo sappiamo tutti che funzionava così». È tuttavia un fatto che la credibilità di Boffelli, dopo le domande che gli aveva rivolto il legale di Pieracci Carlo Biondi, fosse uscita un po' ridimensionata. E in aula si era materializzato un

autentico show quando di nuovo Biondi aveva provato ad affondare sui comportamenti disinvolti che il fustigatore-sindacalista-superteste adotta da tempo immemorabile. Nell'autunno di due anni fa gli era stato quindi chiesto se avesse mai avuto la qualifica di fanalista, addetto al controllo dei segnali luminosi sulle banchine, reperibile e perciò potenzialmente destinatario dell'alloggio di servizio: «Sì - aveva replicato Boffelli - in effetti lo ero, ma dal 2006 non lo sono più». Perché allora aveva mantenuto l'appartamento da 100 metri quadrati in via al Molo Giano 1/2, dietro il mercato del pesce? E gli sembrava normale tenere l'immobile di proprietà di un ente pubblico, in una zona non pregiata ma grande e più che fruibile, di fatto senza averne

titolo? «Siccome sulla concessione non era specificato il motivo dell'assegnazione, ci sono rimasto, per cinque euro e 64 centesimi al mese», Boffelli, negli anni, già che c'era aveva indicato a quell'indirizzo la sede formale d'una società di promozione eventi che stava creando. Ed era entrato in causa con i suoi vicini, perché le festeciole organizzate nei locali occupati non si sa bene a che titolo erano un po' rumorose.

Cosa è cambiato dopo 24 mesi? L'Autorità portuale (che sulla sua attuale situazione oppone un «no comment») ha provato a cacciarlo, ma lui si è opposto con tanto di avvocati ed è sempre lì. Continua a fare il sindacalista (per la Fit-Cisl era entrato nella commissione consultiva dell'Authority) e ha cominciato a bazzicare con una cer-

ta frequenza i raduni di Fratelli d'Italia, collezionando selfie con i suoi leader. Il porto di Genova, spesso, si rivela un discreto vaso di Pandora.
M. IND.

Nuova Authority Genova-Savona, il board è un enigma

Genova - L'ente portuale Genova-Savona. Canavese rompe il silenzio: «Sarebbe una sfida intrigante». Rixi spinge per Parola.



Genova - «Un incarico a Palazzo San Giorgio? Per ora nessuno mi ha cercato. Ma stimo il nuovo presidente Signorini e **si tratterebbe di una sfida intrigante**. Se arriveranno proposte le valuterò». Quella di **Rino Canavese** non è un'autocandidatura, anche se l'ex numero uno del porto di Savona fa intuire che una chiamata per un ruolo di vertice nell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, sarebbe cosa più che gradita. «Da poco - spiega Canavese - il mio ruolo nel gruppo Gavio è cambiato: mi concentrerò sull'attività logistica che interessa i centri di Rivalta e Novara, e su tutto quello che interessa il trasporto su ferro. L'Italia deve avere una visione più ampia se vuole davvero competere con gli scali del Nord Europa».

Ma la concorrenza, per Rino Canavese, non è da sottovalutare. Il nome del manager del gruppo Gavio, infatti, circola da mesi come possibile segretario generale di Palazzo San Giorgio. E poi anche come membro del board della nuova Autorità portuale nata dalla fusione tra Genova e Savona. Per quest'ultimo ruolo la certezza che venga indicato il nome di Canavese non è certa. Per l'ex presidente del porto di Savona la concorrenza di **Francesco Parola**, attuale braccio destro dell'assessore regionale **Edoardo Rixi** sulle strategie marittime, è sempre più forte. Uno dei quattro posti del consiglio di amministrazione dello scalo che sarà guidato da Paolo Emilio Signorini, spetta di diritto al comandante del porto, Giovanni Pettorino.

L'ammiraglio tornerà a Palazzo San Giorgio come comandante della Capitaneria e siederà nel nuovo organismo deciso dalla riforma. Al suo fianco troverà tre figure indicate rispettivamente dal Comune di Savona, dalla città metropolitana di Genova e dalla Regione Liguria.

- segue

Se la Regione dovesse concedere la propria poltrona alla Lega Nord nominando Parola, Canavese potrebbe trovare spazio attraverso l'indicazione del Comune di Savona, anche se al momento il sindaco, **Ilaria Caprioglio**, avrebbe almeno un paio di nomi nella propria lista davanti a quello del manager del gruppo Gavio. **«Peccato che nella riforma voluta dal ministro Delrio il porto della Spezia non sia stato unito a Genova e Savona - chiude Canavese - ma le possibilità per la Liguria di fare sistema ci saranno comunque».**

L'ENTE PORTUALE GENOVA-SAVONA

Nuova Authority, il board è un enigma

Canavese rompe il silenzio: «Sarebbe una sfida intrigante». Rixi spinge per Parola

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. «Un incarico a Palazzo San Giorgio? Per ora nessuno mi ha cercato. Ma stimo il nuovo presidente Signorini e si tratterebbe di una sfida intrigante. Se arriveranno proposte le valuterò».

Quella di Rino Canavese non è un'autocandidatura, anche se l'ex numero uno del porto di Savona fa intuire che una chiamata per un ruolo di vertice nell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, sarebbe cosa più che gradita. «Da poco - spiega Canavese - il mio ruolo nel gruppo Gavio è cambiato: mi concentrerò sull'attività logistica che interessa i centri di Rivalta e Novara, e su tutto quello che interessa il trasporto su ferro. L'Italia deve avere una visione più ampia se vuole davvero competere

con gli scali del Nord Europa».

Ma la concorrenza, per Rino Canavese, non è da sottovalutare. Il nome del manager del gruppo Gavio, infatti, circola da mesi come possibile segretario generale di Palazzo San Giorgio. E poi anche come membro del board della nuova **Autorità portuale** nata dalla fusione tra Genova e Savona. Per quest'ultimo ruolo la certezza che venga indicato il nome di Canavese non è certa. Per l'ex presidente del porto di Savona la concorrenza di Francesco Parola, attuale braccio destro dell'assessore regionale Edoardo Rixi sulle strategie marittime, è sempre più forte. Uno dei quattro posti del consiglio di amministrazione dello scalo che sarà guidato da Paolo Emilio Signorini, spetta di diritto al comandante del porto, Giovanni Pettorino. L'ammiraglio tornerà a Palaz-

zo San Giorgio come comandante della Capitaneria e siederà nel nuovo organismo deciso dalla riforma. Al suo fianco troverà tre figure indicate rispettivamente dal Comune di Savona, dalla città metropolitana di Genova e dalla Regione Liguria. Se la Regione dovesse concedere la propria poltrona alla Lega Nord nominando Parola, Canavese potrebbe trovare spazio attraverso l'indicazione del Comune di Savona, anche se al momento il sindaco, Ilaria Caprioglio, avrebbe almeno un paio di nomi nella propria lista davanti a quello del manager del gruppo Gavio.

«Peccato che nella riforma voluta dal ministro Delrio il porto della Spezia non sia stato unito a Genova e Savona - chiude Canavese - ma le possibilità per la Liguria di fare sistema ci saranno comunque».

www.themedittelegraph.it

© BY NORD ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Palazzo San Giorgio, sede dell'Authority di Genova e Savona

«Terminal portuali in balia delle grandi Alleanze»

Genova - L'allarme di Drewry. Il gigantismo navale aumenta i costi del 20%, ma sono investimenti rischiosi.



Genova - Sui terminalisti portuali si sta abbattendo una tempesta perfetta. Ad affermarlo è l'ultimo rapporto "Ports and terminals insight" di Drewry. Secondo la società di consulenza marittima londinese i terminalisti devono affrontare un aumento dei costi per adeguarsi alle sempre maggiori dimensioni delle navi. **Ma questi investimenti sono effettuati con un forte margine di rischio, perché la scelta del porto di approdo da parte delle alleanze di armatori è come una partita a poker.**

«Il nostro modello - afferma Neil Davidson, analista esperto per porti e terminal di Drewry - mostra che i terminalisti a causa del gigantismo navale dovranno sopravvivere con spese operative e di capitale fra il 10 e il 20 per cento maggiori. Il rischio - aggiunge l'analista - è destinato ad aumentare a causa di alleanze più grandi, ma anche perché **il "mercato delle vacche" che si svolge fra i membri delle alleanze al momento di scegliere i porti di scalo significa che il processo decisionale non è necessariamente razionale.**»

Il gigantismo navale ha avuto un'accelerazione negli ultimi anni, cominciata prima per l'alto prezzo raggiunto dal petrolio (fino a 140 dollari al barile nel 2008), poi anche per la crisi finanziaria ed economica che ha frenato il commercio mondiale. La tendenza si è mantenuta negli ultimi due anni, nonostante il fatto che il prezzo del petrolio si sia più che dimezzato a partire dalla metà del 2014. **A favorire il gigantismo sono state le strategie delle stesse compagnie portacontainer, che hanno condotto una guerra dei noli che ha portato a un eccesso di capacità di stiva sul mercato..**

- segue

Per riempire le stive di navi con capacità di 18-20.000 teu le compagnie hanno effettuato fusioni e acquisti oppure hanno formato alleanze che sono diventate sempre maggiori. Dal prossimo anno il 90 per cento dei container sulle rotte oceaniche sarà gestito da tre soli poli. Nel 2017 partiranno due nuove grandi alleanze, **Ocean Alliance e The Alliance, si affiancheranno a 2M, che a sua volta potrebbe allargarsi.**

Per i terminalisti, l'accentramento in poche mani del potere di scelta delle compagnie marittime significa una pressione al ribasso sulle tariffe che potranno essere applicate, che si aggiungono all'aumento dei costi. Drewry nota che i risultati finanziari degli operatori portuali e terminalistici quotati in Borsa mostrano una debolezza nella crescita organica a fianco di crescenti livelli di debito. Per mantenere un margine di utile sugli investimenti diventerà necessario operare una più rigida razionalizzazione delle spese e ridurre i rischi finanziari. Le compagnie che hanno piani di crescita si aspettano un significativo premio dal mercato, mentre la redditività diminuisce. La valutazione da parte del mercato degli operatori quotati rimane debole, sottolineando la prudenza con cui si giudica una crescita del settore. **Il Port index di Drewry, che misura l'andamento del prezzo delle azioni dei principali operatori quotati del settore portuale, ha perso il 10 per cento nell'ultimo trimestre.**

Di fronte a queste concentrazioni di potere si moltiplicano gli allarmi, ma le Authority finora non sono intervenute. L'unico progetto che è stato bocciato negli ultimi anni è quello per l'alleanza P3, che avrebbe riunito le tre maggiori flotte portacontainer, ma che non ha avuto il via libera dalla Cina. **La scorsa settimana l'Unione europea ha dato il via libera all'acquisto di Uasc da parte della tedesca Hapag Lloyd.** Attualmente la Federal maritime commission degli Stati Uniti sta valutando il rispetto delle norme antitrust da parte di The Alliance, che dal 2017 riunirà Hapag-Lloyd, "K" Line, Mol, Nyk e Yang Ming. Uno dei membri della commissione, William Doyle, ha manifestato «seria preoccupazione» per il potere contrattuale e di acquisto delle alleanze. A farne le spese, secondo Doyle, sarebbero rimorchiatori, servizi di chiatte, fornitori di bunker, noleggiatori di container, compagnie feeder, terminal portuali e servizi di manodopera portuale.

Accanto a The Alliance opereranno 2M, formata da Maersk e Msc a cui potrebbe aggiungersi Hyundai Merchant Marine, se andranno in porto le trattative previste nei prossimi giorni, e Ocean Alliance, **un allargamento dell'attuale Ocean 3 a cui parteciperanno Cma-Cgm, Cosco Group, Oocl e Evergreen**

Phase nell'ex area Piaggio, scontro sindacati-Authority

Genova - Caminito, Fiom: assegnazione illegittima. Palazzo San Giorgio: solo fino a giugno.



Genova - «**Il provvedimento preso dall'Autorità portuale di Genova è illegittimo. E siamo pronti a bloccare l'insediamento della ditta Phase nell'area di Sestri Ponente**». Sono queste le prime reazioni di Antonio Caminito della Fiom Cgil di Genova, dopo la decisione, anticipata dal *Secolo XIX/The MediTelegraph*, con la quale Palazzo San Giorgio ha deciso di affidare all'azienda Phase Motion Control la superficie di 35 mila metri quadrati fino a poco tempo fa in mano a Piaggio Aerospace.

Secondo i sindacati, che fanno riferimento all'accordo firmato al Mise nel 2014, chiunque prenda in gestione gli spazi dovrà infatti farsi carico dei dipendenti dell'azienda aeronautica. «Chiediamo che gli accordi presi vengano rispettati», aggiunge Bruno Manganaro della Fiom Cgil. «**Riteniamo la mancata convocazione da parte di Comune e Autorità portuale per discutere la vicenda uno schiaffo ai lavoratori**», dice Antonio Apa della Uilm Liguria. Il commissario del porto di Genova, Giovanni Pettorino, ha scelto di affidare l'area a Phase, fino a giugno 2017, dopo che Piaggio Aerospace ha deciso di abbandonare il sito industriale. E le esternazioni dei sindacati non sono piaciute ai vertici di Palazzo San Giorgio.

«**L'atto in questione - si legge in una nota dell'Autorità portuale - è ovviamente pienamente legittimo, fondato e motivato.** E l'area in questione sarà produttivamente occupata per un periodo limitato in cui era fondamentale evitare l'abbandono e garantire un presidio sociale ed economico».

STOP AGLI INDENNIZZI PER UN ERRORE NEL PROGETTO, NEL MIRINO RFI

Espropriati per il Terzo valico mai soldi non sono più arrivati

Due aziende fanno causa: patti non rispettati, rischiamo di fallire

PER QUALCUNO l'alta velocità non è stata di sicuro un grande affare. E a certificarlo adesso sono i decreti ingiuntivi che un'azienda di Voltri, espropriata per fare spazio alla nuova tratta ferroviaria, è stata costretta a presentare per ottenere i soldi degli indennizzi da Rfi (Rete ferroviaria italiana, il braccio di Trenitalia che gestisce le linee). Al centro della controversia ci sono due imprese di Voltri e un progetto, quello della costruzione della nuova stazione, arenatosi per un "imprevisto": nello studio preliminare non si sarebbe tenuto conto dell'«interferenza» del cavalcavia che conduce al terminal Vte.

«Nessuno all'inizio lo aveva preso in considerazione spiega l'avvocato Francesco Penna, che assiste le aziende dalle quali è stata avviata la causa nei confronti di Rfi - e successivamente i vari enti coinvolti hanno cominciato a rimpallarsi la responsabilità su chi dovesse pagare l'intervento aggiuntivo».

A portare le ferrovie in tribunale sono state due ditte che avevano sede in via alla stazione di Voltri: il concessionario Hobby Motor, di Roberto Zampolini, e la palestra Vitality Fitness Club, diretta da Diego Sciutto.

Rientravano nel perimetro di edifici che dovevano essere abbattuti, per ragioni di «pubblica utilità», ovvero la costruzione d'una nuova stazione appunto e l'allargamento dei binari per la nuova linea tra Genova e Milano (gli oltre 50 km di strada ferrata, per gran parte da realizzare materialmente in galleria dal consorzio Cociv, che dovrebbero collegare il porto del capoluogo ligure al Nord Italia e da qui al resto d'Europa). Piccolo particolare: il cavalcavia che unisce il terminal di Pra'-Voltri alla città ha un pilone che rende impossibile la realizzazione del progetto per com'era stato inizialmente definito.

E i ritardi provocano, a cascata, un pesantissimo danno economico per le due realtà produttive che dovevano essere espropriate.

Dopo un lungo periodo d'incertezza i proprietari della palestra accettano la liquidazione di circa 70mila euro e chiudono i battenti. Il concessionario riesce a ottenere la ricollocazione e un indennizzo di 700mila euro.

Ma il denaro, per cui erano state pattuite delle rate, prima arriva con ritardo, poi smette proprio d'essere liquidato. Una situazione che porta l'azienda a fare ricordo in tribunale: «Rfi non rispetta i patti e noi così rischiamo di fallire».

A distanza di anni, infatti, non è ancora stato deciso chi debba pagare i lavori per demolire e ricostruire il cavalcavia: una questione che fa litigare **Autorità portuale**, Rfi e Regione, mentre le aziende aspettano e vanno in crisi.

L'INTERVENTO

di LUCIANO CELLI*

Scellerato oscurare la lanterna con il nuovo Acquario

“Come si può custodire il senso di anima in un luogo? Le città sono romanzi, poesie, danze, teorie. Sono piene delle idee che raccontano il fare delle Muse. La loro madre, Memoria, ha bisogno delle città per il bene delle sue figlie”. Così scriveva James Hillmann, il filosofo americano che ha riportato al centro della riflessione sulla città l'idea di anima, nel saggio “L'anima dei luoghi”.

Ed è quello che mi viene in mente leggendo dell'intenzione di collocare il nuovo Acquario davanti alla Lanterna, oscurando il nobile profilo del faro progettato da Matteo Perusch (1833). La Memoria: è più che congruo che nelle città storiche si eserciti l'arte maieutica della memoria. Noi cittadini del presente, quando progettiamo il futuro, interroghiamo i più profondi sotterranei rizomi della storia, perché tenere presenti questi valori è obbligo morale per chi vive gli spazi della città storica che sono preziosa irripetibile eredità da rispettare e conservare: la presenza del mare, il rapporto con il panorama del golfo, le strutture portuali, l'affaccio dei borghi di fondazione settecentesca, il ruolo di principale emporio e porto austriaco. Oggi l'inserimento del massiccio volume dell'Acquario nell'ambito della penisola della Lanterna sarebbe un'eterotopia sconvolgente e scellerata.

Liberato finalmente dal dominio autoreferenziale e impositivo, e assai poco democratico, dell'archistar-system che ha condizionato i primi anni di questo secolo (proponendo edifici-oggetto collocabili indifferentemente in qualsiasi situazione territoriale o urbana) il mondo dell'architettura sta ritornando oggi a esprimersi in percorsi progettuali che dialogano con l'identità del luogo; e il progetto assume le qualità etiche di un prodotto corale della società. Quindi, nel nostro caso, non più un progetto preconfezionato da collocare indifferentemente sulla penisola della Lanterna, in Porto vecchio, a Barcola, (e perché no nel Parco di Miramare accanto al Castello?).

Breve commento alla domanda retorica di Paolo Rumiz «Dove sono le teste pensanti dell'architettura e della politica locale, sempreché ne esistano?»: condivido l'amara constatazione della povertà culturale della nostra città. Ricordo di averla misurata in termini di gelido silenzio colpevole quando ho denunciato su queste pagine (4 novembre) lo sgomento nell'apprendere che viene messo in vendita l'intero Palazzo Carciotti, capolavoro neoclassico dell'architettura europea, impreziosito dalle statue di Antonio Bosa e dalle decorazioni di Bernardino Bison. I ricavi destinati a quale fine? Immagino per riempire le buche dei marciapiedi, nobile obicivuo primario dell'attuale amministrazione.

*architetto



L'AUTORITÀ PORTUALE DECIDERÀ FRA UCINA, AMICO, PESTO, FIERA DI GENOVA E MARINA FIERA

Battaglia per la conquista della Darsena

Cinque pretendenti per l'area della Foce. La concessione scade a fine anno

MATTEO DELL'ANTICO

CINQUE buste. Che, in assenza di probabili alleanze, per il momento significano altrettanti pretendenti per avere dall'Autorità portuale la concessione della Darsena nautica della Foce. L'area è attualmente gestita da "I Saloni Nautici", società appartenente al 100% ad Ucina. La concessione scade però il 31 dicembre di quest'anno, e l'Autorità portuale dovrà decidere a quale soggetto affidare gli spazi a partire dal 2017. Il nuovo presidente del porto, Paolo Emilio Signorini, si insedierà a Palazzo San Giorgio martedì prossimo: i tempi sono strettissimi, e nonostante una possibile mini-proroga di alcuni mesi a favore della Confindustria nautica, quella della Darsena della Foce sarà tra le primissime questioni sulle quali il nuovo numero uno dell'Authority dovrà prendere una decisione.

Secondo fonti vicine al dossier, sono cinque i soggetti che si sono fatti avanti per avere in affidamento l'area. Le ultime documentazioni, che verranno esaminate dagli uffici dell'Autorità portuale a partire da domani, sono arrivate agli uffici di via della Mercanzia questa settimana. In corsa ci sarebbero Ucina, attraverso la società "I Saloni

Nautici", il cantiere Amico & Co, il gruppo Pesto, Fiera di Genova e Marina Fiera SpA (società partecipata all'82% da Fiera di Genova e al 18% da Ucina). La Darsena si estende su una superficie di 92.850 metri quadrati, di cui 21.450 di area coperta, 62.338 di specchio acqueo e 6.900 di pontili galleggianti, le stesse superfici dove trovano spazio le barche durante il periodo del Salone Nautico.

Nella futura gestione dell'area non sono da escludere eventuali alleanze, prima fra tutte quella tra il cantiere Amico & Co ed il gruppo Pesto, che potrebbero gestire assieme gli spazi. Diverso è invece il caso di Ucina, che sul sito ha interesse in quanto realtà che organizza il Nautico di Genova. Poi ci sono le candidature - le ultime arrivate in ordine di tempo - che portano la firma di Enrico Puppo, presidente di Marina Fiera, e Luca Nannini assieme a Emilio Gatto, entrambi liquidatori della Fiera di Genova. Le banchine della Darsena possono ospitare una media di 300 unità da diporto, tutti posti che possono essere affittati a privati durante l'anno, salvo la settimana in cui si tiene il Salone quando i pontili vengono utilizzati per ospitare le barche degli armatori e produttori che scelgono di esporre a Genova. Sul futuro dell'area, in

queste settimane, c'è un giro di riunioni tra enti pubblici, associazioni e soggetti privati. Perché sulla Darsena della Foce si gioca una più ampia partita per rilanciare l'intero quartiere espositivo (la società Fiera è in liquidazione), e le domande presentate da Fiera di Genova e Marina Fiera ne sono la prova. Quest'ultima società, creata nel 2010, è nata proprio con lo scopo di gestire l'allora nuova Darsena, e non è da non confondere con Marina Fiera di Genova, ex concessionario della Marina Uno, cioè la parte più vecchia del porticciolo antistante gli spazi della Fiera, ultimata nel 1988 e incorporata in Fiera di Genova a marzo 2016. Poi ci sono i progetti dei privati: la società Amico & Co., nei giorni scorsi, ha lanciato l'idea di trasformare Genova in un mega polo delle riparazioni per maxi yacht, entrando proprio nella gestione della Darsena nautica e affittando il piano terra del padiglione Nouvel.

Ma il gioco ad incastri non è finito qui: in via temporanea la concessione potrebbe essere anche data dall'Authority a Marina Fiera SpA, che in tre-quattro mesi - dopo essere stata ricapitalizzata con la liquidazione delle quote di Fiera - avvierebbe le pratiche per l'ingresso di nuovi soggetti privati.

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

© BY N. DALL'UNIDIRIT (RISERVA IT)

La Spezia, primi 10 mesi, traffici in calo del 4,3%

La Spezia- Nei primi dieci mesi del 2016 il traffico containerizzato nel porto raggiunge complessivamente 1.048.277 mila Teu (-4,3%), con una proiezione a fine anno pari a 1,26 mln di contenitori a fronte di 1,3 mln dello scorso anno.

LSCT La Spezia Container Terminal ha fatto registrare una movimentazione di 967 mila Teu (-4%) che su base annua proietta LSCT verso 1,16 mln di contenitori. I container trasportati a ferrovia sono stati pari a 267 mila Teu, con un incremento del 2,7% rispetto al 2015 ed una quota di trasporto intermodale LSCT che si attesta al 28,8% del traffico diretto.

TDG Terminal del Golfo continua ad essere penalizzato dalla crisi dei propri mercati di riferimento, come quello libico e del nord Africa più in generale: le movimentazioni del terminal Tarros si attestano a 81mila Teu, con una flessione da gennaio ad ottobre del 7,5%. Il trasporto container è svolto in questo caso solo su gomma.

Nel complesso del porto, quindi, il trasporto contenitori su ferro si attesta nei primi 10 mesi al 26,7%. Nel settore delle rinfuse liquide le movimentazioni si attestano complessivamente a 646 mila tonnellate, con una flessione del 15,9%. Riapparso al terminal GNL Italia le movimentazioni di gas liquido con 118mila tonnellate sbarcate da inizio anno. Le rinfuse solide ammontano nel periodo a 979 mila tonnellate, con una flessione del 10,5%. In calo sia il carbone sbarcato, con 851 mila tonnellate (-11,6%) che le altre rinfuse solide, con 105 mila tonnellate (-4,5%). Le merci varie ammontano a 10,2 mln di tonnellate (-4,6%), di cui 10,1 mln relative alle sole merci containerizzate (-3,6%) mentre le altre merci varie non containerizzate sono state 71 mila tonnellate (-61%). Il movimentato complessivo del porto si attesta a 11.833.000 tonnellate (-5,8%), con una proiezione a fine anno di 14,2 mln di tonnellate. Il settore del traffico passeggeri, a causa quest'anno della sensibile riduzione delle attività crocieristiche di *home porting*, ha subito una flessione del 27,4%, con un totale di 455 mila passeggeri transitati nei dieci mesi.

Il Secolo XIX

I "PARLAMENTINI" PREVISTI DALLA LEGGE DI RIFORMA

Nuove Autorità portuali, per i board Roma e La Spezia scelgono il bando

I Comuni chiedono autocandidature per scegliere i propri rappresentanti

GENOVA. Un bando pubblico per scegliere chi nominare, come proprio rappresentante, nel board - che sarà composto da quattro persone delle nuove Autorità portuali. L'iniziativa, facoltativa, per ora è stata decisa solamente dalla Città Metropolitana di Roma Capitale - per l'Authority che raggruppa gli scali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta - e dal Comune della Spezia, con un decreto che porta la firma del sindaco Massimo Federici.

Nell'avviso pubblico viene fatto riferimento alla nomina di un componente nel nuovo Comitato di gestione che durerà in carica per un quadriennio, rinnovabile una sola volta, fermo restando la decadenza in caso di nomina del presidente del porto. I gettoni di presenza saranno a carico del bilancio dell'Autorità di sistema portuale «entro i limiti massimi stabiliti» con decreto dal ministero dei Trasporti (art.7, comma 2 della legge 84/1994). Tradotto: la retribuzione potrà oscillare tra quella minima che solitamente viene assegnata ai revisori, fino - ma il caso sembra poco probabile a quella massima che viene data ai presidenti. Nel bando del Comune ligure è scritto che non può essere

nominato chi «si trovi in rapporto d'impiego, consulenza o incarico, con l'ente, l'azienda o l'istituzione presso cui dovrebbe essere nominato; chi sia il titolare, socio illimitatamente responsabile, amministratore, dipendente con poteri di rappresentanza o di coordinamento di imprese che esercitino attività concorrenti o comunque connesse con servizi per i quali l'azienda, il consorzio, o la società sono costituiti». Alla candidatura dovrà essere allegato un curriculum vitae avendo cura di evidenziare «le proprie competenze e professionalità». La Città metropolitana di Roma, nello specifico, evidenzia che i candidati «non devono essere coniugi, ascendenti, discendenti, parenti ed affini fino al terzo grado, del sindaco metropolitano o del vice sindaco, dei consiglieri metropolitani, ovvero dei dirigenti della Città metropolitana». Tutto nero su bianco, o quasi. Perché nell'avviso pubblicato dal Comune della Spezia si legge che la nomina «potrà avvenire scegliendo tra le indicazioni pervenute o anche in base ad ulteriori ed autonome valutazioni purché nel rispetto dei presenti criteri».

Chi verrà scelto per occupare un posto nel nuovo board, si impegna anche a inviare «annualmente al sindaco una relazione sull'attività svolta». E poi ancora a «riferire, almeno ogni sei mesi alla

competente commissione consiliare».

I termini per la presentazione delle candidature sono scaduti da alcuni giorni sia a Roma che La Spezia. C'è però ancora tempo e qualche altra città potrebbe seguire l'esempio invece di indicare, senza alcuna gara pubblica, il proprio rappresentante in porto.

Accorpamento del porto alla Spezia: M5S se la prende col presidente Rossi

«Non è vero che ha chiesto la proroga, tutta propaganda politica»

AUTORITÀ portuale il M5S: «Rossi non ha mai chiesto la proroga dell'accorpamento». Sulla questione dell'accorpamento **Porto di Marina con La Spezia**, interviene il Movimento 5 Stelle di Carrara. «Ciò che è apparso sulla stampa – evidenziano dal M5S – relativamente al presunto rammarico del presidente della Regione, Enrico Rossi, per questo accorpamento, non coincide con quanto lo stesso presidente ha risposto in un'interrogazione al nostro portavoce in consiglio regionale, Giacomo Giannarelli». In particolare sul quotidiano è stato scritto che: «L'accorpamento con La Spezia non è andato giù agli operatori portuali marinelli e anche il governatore della regione Toscana Enrico Rossi si era espresso per mantenere il nostro porto in Toscana, magari accorpandolo con Livorno. Però la richiesta di proroga per l'accorpamento richiesta da Rossi non è stata accolta dal governo».

«È PROPRIO quest'ultimo presunto evento – continuano – che non coincide con quanto lo stesso presidente Rossi ha risposto, lo scorso 3 ottobre 2016, in forma scritta a Giacomo Giannarelli. Lo stesso governatore, in quel documento, ha ammesso di non aver mai proceduto alla richiesta di pro-

roga. Riportiamo il passaggio di seguito». La domanda posta da Giannarelli era: «Perché non è stata chiesta la proroga di 3 anni del processo di accorpamento amministrativo tra le varie portualità?». La risposta della giunta regionale al consigliere Giannarelli non si è fatta attendere: «Non è stato ritenuto opportuno avvalersi della facoltà di richiedere al Ministero competente il mantenimento, fino a un massimo di 36 mesi, dell'autonomia amministrativa e finanziaria dell'attuale **Porto di Marina**. Tale autonomia che deve essere adeguatamente motivata, comporta infatti il rinvio dell'attuazione della 'Riforma Del Rio' ed un sostanziale congelamento delle prospettive di sviluppo e riqualificazione funzionale del porto, prospettive che invece è opportuno che si realizzano il prima possibile».



Secondo Giannarelli, la risposta del presidente Enrico Rossi al M5S sarebbe diversa da quanto espressa di recente sulla stampa

PRIMI DIECI MESI

La Spezia, in calo container e passeggeri

LA SPEZIA. Traffici in calo nel porto della Spezia nei primi dieci mesi dell'anno, per quanto riguarda contenitori, rinfuse e passeggeri. Il traffico containerizzato raggiunge quota 1.048.277 mila teu (-4,3%), con una proiezione a fine anno pari a 1,26 milioni di contenitori a fronte di 1,3 milioni dello scorso anno. Il traffico passeggeri ha subito una flessione del 27,4%, con un totale di 455 mila passeggeri transitati nei primi dieci mesi del 2016.

La Spezia: i traffici del porto da gennaio a ottobre 2016. Raggiunti i 1.048.277 mila Teu

(FERPRESS) – La Spezia, 2 DIC – Nei primi dieci mesi del 2016 il traffico containerizzato nel porto della Spezia raggiunge complessivamente 1.048.277 mila Teu (-4,3 per cento), con una proiezione a fine anno pari a 1,26 mln di contenitori a fronte di 1,3 mln dello scorso anno. Lo annuncia in una nota il Porto di La Spezia.

LSCT La Spezia Container Terminal ha fatto registrare una movimentazione di 967 mila Teu (-4 per cento) che su base annua proietta LSCT verso 1,16 mln di contenitori.

I containers trasportati a ferrovia sono stati pari a 267 mila Teu, con un incremento del 2,7 per cento rispetto al 2015 ed una quota di trasporto intermodale LSCT che si attesta al 28,8 per cento del traffico diretto.

TDG Terminal del Golfo continua ad essere penalizzato dalla crisi dei propri mercati di riferimento, come quello libico e del nord Africa più in generale: le movimentazioni del terminal Tarros si attestano a 81 mila Teu, con una flessione da gennaio ad ottobre del 7,5 per cento. Il trasporto containers è svolto in questo caso solo su gomma.

Nel complesso del porto, quindi, il trasporto contenitori su ferro si attesta nei primi 10 mesi al 26,7 per cento.

Nel settore delle rinfuse liquide le movimentazioni si attestano complessivamente a 646 mila tonnellate, con una flessione del 15,9 per cento. Riapparso al terminal GNL Italia le movimentazioni di gas liquido con 118 mila tonnellate sbarcate da inizio anno.

Le rinfuse solide ammontano nel periodo a 979 mila tonnellate, con una flessione del 10,5 per cento. In calo sia il carbone sbarcato, con 851 mila tonnellate (-11,6 per cento) che le altre rinfuse solide, con 105 mila tonnellate (-4,5 per cento).

Le merci varie ammontano a 10,2 mln di tonnellate (-4,6 per cento), di cui 10,1 mln relative alle sole merci containerizzate (-3,6 per cento) mentre le altre merci varie non containerizzate sono state 71 mila tonnellate (-61 per cento).

Il movimentato complessivo del porto si attesta a 11.833.000 tonnellate (-5,8 per cento), con una proiezione a fine anno di 14,2 mln di tonnellate.

Il settore del traffico passeggeri, a causa quest'anno della sensibile riduzione delle attività crocieristiche di *home porting*, ha subito una flessione del 27,4 per cento, con un totale di 455 mila passeggeri transitati nei dieci mesi.

PRIMI DIECI MESI DELL'ANNO

La Spezia, calano tutti i traffici del porto

Numeri negativi per le merci. Ma la flessione maggiore riguarda i passeggeri

Nel primidieci mesi del 2016 il traffico containerizzato nel porto della Spezia raggiunge complessivamente i 648.277 mila teu (-4,3%) con una proiezione a fine anno pari a 726 mila di container a fronte di 1,3 mila dello scorso anno. Lsci La Spezia Container Terminal ha fatto registrare una movimentazione di 967 mila teu (-4%) che su base annua proietta Lsci verso 1,16 mila di container. I container trasportati a ferrovia sono stati pari a 267 mila teu, con un incremento del 2,7% rispetto al 2015 ed una quota di trasporto intermodale Lsci che si attesta al 28,8% del traffico diretto. Tdg Terminal del Golfo continua ad essere penalizzato dalla crisi dei propri mercati di riferimento come quello libico e del nord Africa pur in generale le movimentazioni del terminal lattes si attestano a 81 mila teu, con una flessione da gennaio ad ottobre del 7,5%. Il

trasporto containers è svolto in questo caso solo su gomma. Nel complesso del porto, quindi, il trasporto containerizzato si attesta nei primi 10 mesi al 26,7%. Nel settore delle navi a motore le movimentazioni si attestano complessivamente a 646 mila tonnellate, con una flessione del 15,9%. Riappare al terminal Gnl Italia le movimentazioni di gas liquido con 118 mila tonnellate sbarcate da inizio anno. Le rinfuse solide ammontano a 979 mila tonnellate, con una flessione del 10,5%. Le merci varie ammontano a 10,2 mila di tonnellate (-4,6%), di cui 10,1 mila relative alle sole merci containerizzate (-3,6%) mentre le altre merci varie non containerizzate sono state 71 mila tonnellate (-6,1%). Il movimento complessivo del porto si attesta a 11.833.000 tonnellate (-5,8%), con una proiezione a fine anno di 14,2 mila di tonnellate. Il settore del traffico passeggeri, a sua volta, ha subito una flessione del 12,4%.



Il porto della Spezia

Porti: La Spezia, calo merci e passeggeri nei primi 10 mesi

Meno 4,38% per i contenitori, meno 27,4% per i passeggeri



(ANSA) - LA SPEZIA, 2 DIC - Traffici in calo, nel porto della Spezia nei primi dieci mesi dell'anno, per quanto riguarda contenitori, rinfuse e passeggeri. Il traffico containerizzato raggiunge 1.048.277 mila Teu (-4,3%), con una proiezione a fine anno pari a 1,26 mln di contenitori a fronte di 1,3 mln dello scorso anno. Lscat La Spezia Container Terminal ha fatto registrare una movimentazione di 967 mila Teu (-4%). Tdg Terminal del Golfo continua ad essere penalizzato dalla crisi dei propri mercati di riferimento, come quello libico e del nord Africa più in generale: le movimentazioni del terminal Tarros si attestano a 81mila Teu, con una flessione da gennaio ad ottobre del 7,5%. Nel complesso del porto, il trasporto contenitori su ferro si attesta nei primi 10 mesi al 26,7%. Nel settore delle rinfuse liquide le movimentazioni si attestano complessivamente a 646 mila tonnellate (-15,9%). Le rinfuse solide ammontano a 979 mila tonnellate (-10,5%). Le merci varie ammontano a 10,2 mln di tonnellate (-4,6%), di cui 10,1 mln relative alle sole merci containerizzate (-3,6%) mentre le altre merci varie non containerizzate sono state 71 mila tonnellate (-61%). Il movimentato complessivo del porto si attesta a 11.833.000 tonnellate (-5,8%), con una proiezione a fine anno di 14,2 mln di tonnellate. Il traffico passeggeri ha subito una flessione del 27,4%, con un totale di 455 mila passeggeri transitati nei dieci mesi.

NAUTICA ITALIANA: OGGI ALLA SPEZIA L'ASSEMBLEA DEI SOCI



da sn.: Pollicardo, Amico, Tacoli, Vitelli, Cappeddu, Gavino, Salvemini, Ratti, Aprea

L'occasione per fare un punto sui progetti avviati e futuri. Nominati quattro nuovi consiglieri in rappresentanza dei settori dell'associazione. Salgono a 80 le aziende associate a Nautica Italiana che esprime oggi l'80% del valore della produzione cantieristica italiana e il 60% del fatturato complessivo del comparto.

La Spezia, 2 dicembre 2016 – Si è svolta oggi a Porto Lotti, La Spezia, l'Assemblea dei Soci di NAUTICA ITALIANA (www.nauticaitaliana.net), associazione affiliata ad Fondazione Altagamma, che rappresenta l'eccellenza del Made in Italy nautico nei settori Industria, Servizi a Territori.

A poco più di un anno dalla sua costituzione, NAUTICA ITALIANA conta oggi 80 aziende associate, giungendo così a identificare l'intero comparto, sia in termini di rappresentatività di fatturato che nei diversi settori: cantieristica e new building (37%), refit (11%), accessoristica e componentistica (23%), servizi (20%) e marina (9%).

"15 mesi fa, il 1° settembre 2015, nasceva NAUTICA ITALIANA con l'obiettivo di dare vita a una nuova Associazione fortemente significativa del Made in Italy, capace di aggregare le aziende della produzione di navi, imbarcazioni e accessori, dei servizi e dei territori di eccellenza del nostro Paese" – ha commentato Lamberto Tacoli, Presidente di NAUTICA ITALIANA – . "In questi mesi siamo cresciuti molto, con passione ma anche attenzione nel mantenere immutato il nostro spirito e le caratteristiche di eccellenza di una delle industrie più creative del panorama italiano. Rappresentiamo, in termini economici, circa l'80% del valore della produzione cantieristica nautica nazionale e circa il 60% del fatturato della produzione nautica complessiva. Oggi siamo sempre più rivolti verso il futuro con progetti e obiettivi concreti: primo fra tutti il Palinsesto degli eventi, in merito al quale continua il confronto con il Governo, che desidero ringraziare per l'impegno a sostenere le esigenze di promozione dell'intero comparto".

L'Assemblea ha ribadito la volontà di procedere con l'organizzazione in primavera di un evento nautico di respiro internazionale, che esprima l'alto di gamma, che sia glamour e con un innovativo format trasversale, capace di valorizzare l'eccellenza del Made in Italy non solo nautico, mettendo a sistema la forte sinergia con Altagamma, interprete fattivo dell'industria creativa del nostro Paese.

L'affiliazione a Fondazione Altagamma è sempre più strategica per l'Associazione, che ne condivide non solo lo spirito e lo standing istituzionale di altissimo livello, ma soprattutto gli obiettivi e i programmi operativi. Tra questi il **progetto Panorama** – format di promozione emozionale del Made in Italy – e la **Scuola dei Mestieri**, un progetto formativo che valorizzerà l'artigianalità italiana nei diversi settori di produzione, tra cui grande importanza avrà anche quello nautico.

Presentato al Salone di Cannes lo scorso 7 settembre nella sua prima versione, lo studio di settore **"Market monitor"** – primo Insight del mercato a livello mondiale – è anch'esso frutto della sinergia con Altagamma, che permetterà di portare avanti, insieme a Deloitte, un importante percorso di ricerca ed elaborazione dei dati del comparto con cadenza annuale.

NAUTICA ITALIANA continua nel suo impegno per la creazione di un **"progetto strategico per la nautica"**, un piano settoriale nazionale per contribuire al rilancio della nautica italiana e del turismo nautico, delle sue industrie, dei servizi e dei territori.

- segue

L'Assemblea ha fatto il punto sul **Manifesto della NAUTICA ITALIANA**, l'insieme delle richieste legislative e amministrative strutturate per rispondere alle criticità del settore: un nuovo **"Bollino Oro"** da applicarsi a bordo, che anticipi i controlli a terra invece che in mare, la moratoria dei controlli a bordo fino all'adozione del Registro Telematico, l'istituzione di un Registro di immatricolazione italiano, insieme a una definitiva semplificazione burocratica e amministrativa per la navigazione da diporto, sono alcune delle nuove richieste.

Dal Seatec di Carrara, allo Yare di Viareggio, al Montenapoleone Yacht Club, all'edizione fiorentina del Superyacht Awards di Boat International, fino ai saloni internazionali di Fort Lauderdale e di Amsterdam: NAUTICA ITALIANA in questo anno ha affiancato i soci nelle loro attività a livello nazionale e internazionale, per rappresentare il più frequentemente e nel miglior modo possibile la nautica del nostro Paese. Un importante passo avanti, soprattutto per sostenere concretamente le aziende associate nel loro percorso all'estero.

La crescita del numero degli associati nei diversi settori garantisce anche l'opportunità e di mettere in atto una serie di progetti specifici a favore degli associati, con un particolare impegno verso l'accessoristica/componentistica e ai Marina, per supportarli nelle loro attività di business e posizionamento sui mercati internazionali.

NAUTICA ITALIANA è inoltre impegnata sul fronte della sostenibilità, tema che vede coinvolte alcune aziende associate in progetti di valenza internazionale. A tal proposito è stato costituito oggi un nuovo **Comitato Sostenibilità**, il cui obiettivo sarà quello di rendere NAUTICA ITALIANA la prima industria nautica "sostenibile", elemento competitivo e coerente con i suoi valori e il suo codice etico.

A ulteriore conferma della forte crescita della base associativa, il Comitato di Presidenza viene rinforzato con l'elezione di **quattro nuovi Consiglieri** scelti tra i cantieri, i marina e le aziende dei servizi, che vanno ad affiancare il Presidente Lamberto Tacoli, i Vice Presidenti Giovanna Vitelli (Presidente vicario), Alberto Amico, Cataldo Aprea, Fabio Boschi e il Consigliere Dino Salvemini. Il Comitato di Presidenza diventa così ancora più rappresentativo dell'intera realtà del comparto includendo le marine d'eccellenza e i servizi dedicati alla nautica.

Sono stati quindi nominati dall'Assemblea: **Marco Cappeddu** (Gruppo Ferretti) e **Michele Gavino** (Baglietto) per il settore cantieristica, **Matteo Italo Ratti** (Marina Cala de Medici) per i marina e **Fabio Pesto** (Pesto Group) per i servizi alla nautica.

La giornata, che si è svolta a Porto Lotti, si è conclusa con la visita ai Cantieri Baglietto, al Gruppo Ferretti e al Marina di Porto Mirabello.

Ravenna: i complimenti del sindaco al neo nominato Presidente dell'Autorità Portuale Rossi

(FERPRESS) – Ravenna, 2 DIC – “Complimenti al dottor Daniele Rossi per la nomina a Presidente dell’Autorità Portuale, avvenuta nella giornata di ieri. Un ringraziamento alle commissioni parlamentari e al Ministro Delrio per essere giunti finalmente a questa nomina”. Così in una nota il sindaco di Ravenna Michele de Pascale.

“Una nomina – prosegue il sindaco – di alta qualità di un professionista stimato, di grande esperienza, che conosce bene la città di Ravenna.

Il suo compito sarà quello di partire da subito con il lavoro e di portare elementi di grande innovazione nel nostro porto. Io e il dottor Daniele Rossi ci conosciamo da tempo e condividiamo la visione sullo sviluppo del porto di Ravenna. Già da domani abbiamo in programma un incontro per cominciare subito a pianificare il lavoro”.

Giampieri presidente Ap Sistema Adriatico centrale, obiettivo sviluppo



(ANSA) - ANCONA, 2 DIC - Un cambio di mentalità e di strategia, superando i campanilismi nella convinzione che, ormai, il sistema porti Italia compete con l'Europa. E' il nuovo scenario che si apre con la nomina di Rodolfo Giampieri a presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale da parte del ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio. Un nuovo soggetto giuridico che conta 6 porti nella direttrice Adriatica (Pesaro, Falconara, Ancona, San Benedetto, Pescara, Ortona) con 215 km di costa punto mare-mare da Pesaro a Ortona.

"L'Autorità di Sistema - ha detto Giampieri in una conferenza stampa - dovrà valorizzare le potenzialità di ciascun porto in una logica di cluster, per massimizzare l'efficienza e l'impatto economico-sociale sui territori di riferimento di ogni scalo. La sintesi di diverse eccellenze diventa fattore di competitività sistemica. L'elemento fondamentale in cui il porto di Ancona ha creduto è la collaborazione istituzionale. Proprio grazie a questa idea di squadra ha saputo crescere e modernizzarsi in un momento di crisi della portualità italiana. Ora questa esperienza positiva di condivisione degli obiettivi deve essere riproposta con il nuovo soggetto". "Sarà quindi fondamentale proseguire ed estendere quello che ormai è diventato un format riconosciuto", ha ribadito Giampieri.

Gli oltre 215 km della nuova Autorità di Sistema sono, ha insistito il presidente, "215 km di piattaforma logistica diversificata e con potenzialità da esplorare, senza campanili, guardando alle esigenze delle imprese e dei lavoratori, rispettando e rafforzando le strategie territoriali di sviluppo infrastrutturale. L'Autorità di sistema si colloca al centro della Macroregione Adriatico-Ionica, ed è pronta a cogliere le opportunità della blue economy, di cui, anzi, abbiamo l'ambizione di diventare ambasciatori. In quest'ottica, i porti di Pescara e Ortona rappresentano un valore aggiunto estremamente importante per il loro ruolo strategico. Il successo di tutti dipende dalla collaborazione di tutti. Si vince se tutti vincono". "La nuova Autorità - ha concluso Giampieri - sarà un sistema che si mette a disposizione del 'progetto Italia' di sviluppo dell'economia del mare per affrontare con decisione la sfida competitiva della portualità internazionale, lavorando per creare nuove opportunità di sviluppo economico ed occupazionale".

- segue

Alla conferenza stampa ha preso parte l'assessore comunale al Porto Ida Simonella: "E' una bella sfida per noi essere 'al centro', se penso che solo due anni fa paventavamo l'accorpamento con Ravenna", ha detto, facendo poi presente una significativa novità che comporta la riforma: "le risorse vengono reinvestite subito nel territorio, non passando per Roma". Erano presenti anche l'ammiraglio Francesco Saverio Ferrara, Direttore Marittimo delle Marche e il segretario generale dell'Ap Matteo Paroli.

AUTORITÀ DI SISTEMA DELL'ADRIATICO CENTRALE

Giampieri nominato presidente

Arrivata la nomina da parte del ministro Delrio

È arrivata nel tardo pomeriggio di ieri la nomina di Rodolfo Giampieri a Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale da parte del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio.

Nasce così ufficialmente un nuovo soggetto giuridico che conta 6 porti nella direttrice Adriatica (Pesaro, Falconara, Ancona, San Benedetto, Pescara, Ortona) con 215 km di costa da Pesaro a Ortona. «L'Autorità di Sistema – ha detto Giampieri alla conferenza stampa di presentazione – dovrà valorizzare le potenzialità di ciascun porto in una logica di cluster, per massimizzare l'efficienza e l'impatto economico - sociale sui territori di riferimento di ogni scalo. La sintesi di diverse eccellenze diventa fattore di competitività sistemica». La collaborazione istituzionale come Fornat. «L'elemento fondamentale in cui il Porto di Ancona ha creduto – ha spiegato il Presidente – è la collaborazione istituzionale. Proprio grazie a questa idea di squadra ha saputo crescere e modernizzarsi in un momento di crisi della portualità italiana».



Rodolfo Giampieri

«Sarà quindi fondamentale proseguire ed estendere quello che ormai è diventato un format riconosciuto», ha ribadito Giampieri. «Sono stati proprio alcuni dei punti, oggetto di questa nuova riforma, su cui si è basato il lavoro svolto fino ad oggi, ovvero il dialogo Porto-città, il potenziamento delle infrastrutture necessario allo sviluppo, il considerare un Porto contemporaneo con le esigenze degli imprenditori senza dimenticare l'importanza delle nuove tecnologie come l'informatizzazione e la telematizzazione fino ad arrivare all'App Welcome to Ancona come

esempio nazionale di comunicazione tra porto/territorio e passeggeri/turisti». Nuove opportunità. Il Presidente ha poi spiegato che «sono oltre 215 i km che comprendono questa nuova Autorità di Sistema. 215 km di piattaforma logistica diversificata e con potenzialità da esplorare, senza campanili, guardando alle esigenze delle imprese e dei lavoratori, rispettando e rafforzando le strategie territoriali di sviluppo infrastrutturale. L'Autorità di sistema si colloca al centro della Macroregione Adriatico-Ionica, ed è pronta a cogliere le opportunità della Blue Economy. In quest'ottica, i porti di Pescara e Ortona rappresentano un valore aggiunto estremamente importante per il loro ruolo strategico».

«La nuova Autorità – ha concluso il Presidente Giampieri – sarà un sistema che si mette a disposizione del "progetto Italia" di sviluppo dell'economia del mare per affrontare con decisione la sfida competitiva della portualità internazionale, lavorando per creare nuove opportunità di sviluppo economico ed occupazionale».

Autorità di sistema del Mar Adriatico Centrale: Rodolfo Giampieri presidente



ANCONA – È arrivata nel tardo pomeriggio di ieri la nomina di Rodolfo Giampieri a Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale da parte del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio. Nasce così ufficialmente un nuovo soggetto giuridico che conta 6 porti nella direttrice Adriatica (Pesaro, Falconara, Ancona, San Benedetto, Pescara, Ortona) con 215 km di costa da Pesaro a Ortona.

“L'Autorità di Sistema – ha detto Giampieri alla conferenza stampa di presentazione – dovrà valorizzare le potenzialità di ciascun porto in una logica di cluster, per massimizzare l'efficienza e l'impatto economico – sociale sui territori di riferimento di ogni scalo. La sintesi di diverse eccellenze diventa fattore di competitività sistemica”. La collaborazione istituzionale come Format.

“L'elemento fondamentale in cui il Porto di Ancona ha creduto – ha spiegato il Presidente – è la collaborazione istituzionale. Proprio grazie a questa idea di squadra ha saputo crescere e modernizzarsi in un momento di crisi della portualità italiana”. “Sarà quindi fondamentale proseguire ed estendere quello che ormai è diventato un format riconosciuto” ha ribadito Giampieri.

“Sono stati proprio alcuni dei punti, oggetto di questa nuova riforma, su cui si è basato il lavoro svolto fino ad oggi, ovvero: il dialogo Porto-città, il potenziamento delle infrastrutture necessario allo sviluppo, il considerare un Porto contemporaneo con le esigenze degli imprenditori senza dimenticare l'importanza delle nuove tecnologie come l'informatizzazione e la telematizzazione fino ad arrivare all'APP Welcome to Ancona come esempio nazionale di comunicazione tra porto/territorio e passeggeri/turisti”.

Nuove opportunità. Il Presidente ha poi spiegato che “Sono oltre 215 i km che comprendono questa nuova Autorità di Sistema. 215 km di piattaforma logistica diversificata e con potenzialità da esplorare, senza campanili, guardando alle esigenze delle imprese e dei lavoratori, rispettando e rafforzando le strategie territoriali di sviluppo infrastrutturale. L'Autorità di sistema si colloca al centro della Macroregione Adriatico-Ionica, ed è pronta a cogliere le opportunità della Blue Economy. In quest'ottica, i porti di Pescara e Ortona rappresentano un valore aggiunto estremamente importante per il loro ruolo strategico”.

“La nuova Autorità – ha concluso il Presidente Giampieri – sarà un sistema che si mette a disposizione del “progetto Italia” di sviluppo dell'economia del mare per affrontare con decisione la sfida competitiva della portualità internazionale, lavorando per creare nuove opportunità di sviluppo economico ed occupazionale”.

Porto di Livorno: Nove mesi col segno più

Livorno, 18 novembre 2016 – Si chiudono con 25 milioni di tonnellate di merce e un complessivo +3,4% i primi nove mesi del traffico portuale di Livorno. I numeri diffusi dall'Ufficio Studi e Analisi Statistiche vedono il segno più in quasi tutte le categorie, a cominciare dal traffico dei rotabili (+13,3% rispetto a gennaio-settembre 2015) e da quello delle auto nuove (+24,3%). Molto bene anche i contenitori (+5,8% in Teu) e i prodotti forestali (+11,1%), mentre il settore delle merci alla rinfusa appare stazionario (+0,9% in totale, +1,15% quelle liquide, -0,95% quelle solide). In crescita i passeggeri (+26% per i traghetti; +18,6% per le crociere). "I dati statistici appena divulgati confermano lo stato di buona salute del nostro porto – ha detto il commissario dell'APL, Giuliano Casarini –, in questi anni abbiamo recuperato costantemente posizioni importanti nello scacchiere nazionale: siamo lo scalo portuale che in Italia sta crescendo di più in termini di traffici. Credo che una parte di merito vada riconosciuta a questa amministrazione, che ha promosso politiche coraggiose di investimento e di regolazione delle attività portuali".

I contenitori

Un'analisi più dettagliata per settori del traffico mostra che la movimentazione

complessiva dei contenitori nei primi 9 mesi del 2016 ha raggiunto quota 616mila TEU, con un incremento del 5,8% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente. La previsione è di riuscire a superare a fine anno la soglia storica degli 800mila TEU. Il valore positivo registrato al termine del periodo gennaio-settembre è stato ottenuto grazie al traffico di trasbordo che rispetto allo scorso anno è cresciuto del 27%.

I rotabili

Nel campo dei rotabili, la movimentazione ha raggiunto oltre 285mila mezzi commerciali in sbarco/imbarco, pari ad un incremento del 13,3% (+33mila mezzi in unità) rispetto a gennaio-settembre 2015. L'aumento dei volumi è stato determinato dall'aumento dei mezzi movimentati a seguito dell'attivazione di nuovi servizi di linea dedicati alle Autostrade del mare del gruppo Grimaldi su Livorno. Se l'andamento dovesse trovare conferma anche nei restanti 3 mesi dell'anno, il porto di Livorno potrebbe chiudere il 2016 con circa 380.000 mezzi movimentati, avvicinandosi al record storico di 406.000 mezzi conseguiti nell'anno 2007.

Forestali e auto nuove

Con oltre 1 milione 400 mila tonnellate di cellulosa,

carta e legname movimentate a gennaio-settembre 2016 e un incremento percentuale dell'11,1% rispetto ai primi nove mesi del 2015, il traffico dei forestali conferma di essere assieme a quello dei rotabili uno degli asset core dello scalo labronico. Ottimi, come al solito, anche i risultati totalizzati dal comparto delle auto nuove che, con una crescita in termini percentuali dell'24,3%, ha raggiunto una movimentazione complessiva di oltre 425 mila unità.

Crociéristi e passeggeri

Va alla grande anche il traffico crocieristico. I crocieristi sono ammontati complessivamente a 683.069 unità (+18,6% su primi nove mesi del 2015) mentre le toccate nave sono state 323, 33 in più rispetto allo scorso anno. Sul fronte dei traghetti i dati sono particolarmente buoni: a gennaio-settembre sono transitati per lo scalo 2.234.533 passeggeri, 466 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2015.

Le merci varie

Passando al movimento del porto per tipologie di carico, l'analisi dell'Ufficio Studi e

Analisi Statistiche indica un aumento del 4,5% delle merci varie. Su un traffico complessivo di 17.791.411 tonnellate, sono state movimentate ben 9.214.811 tonnellate di merce rotabile. Il dato, sia pure incompleto (mancano infatti i manifesti di alcune navi del mese di settembre per arrivare al risultato definitivo), conferma il ruolo strategico che il Porto di Livorno gioca in questo comparto. Buone anche le performance per il break-bulk: con una movimentazione complessiva di 1.494.815 tonnellate, l'andamento delle merci in colli o numero è risultato pressoché stazionario rispetto a gennaio-settembre dello scorso anno (-0,24%).

Infine, il traffico della merce containerizzata ha fatto registrare un aumento del 7,71% con 7.081.785 tonnellate di merce (+10,54% in sbarco e +5,13% in imbarco).

Il traffico rinfusiero

Su un totale di 25 milioni di tonnellate, sono state complessivamente movimentate 7.302.030 tonnellate di merce alla rinfusa, di cui 6.668.353 liquide, e 635.677 solide.

Ecco i dati statistici dell'Ufficio Studi e Analisi Statistiche della Port Authority

Rotabili: 380 mila pezzi e un +13,3%, vicini al record storico del 2007.

Bene anche i container (+5,8%), le auto nuove (+24%) e forestali (+11,1%)

La Gazzetta Marittima

Livorno, il porto e le sue geometrie

Una rivisitazione fotografica all'insegna degli spazi e dei volumi all'interno dello scalo – L'impegno per i valori culturali delle banchine

LIVORNO – E' un bel regalo, aperto non solo alle immagini come può sembrare in via superficiale, ma anche e specialmente all'anima del porto di Livorno letta attraverso le geometrie. Che oggi, sulle tracce di un bel volume della Northwest University americana "Space as storyteller", sono una guida all'interpretazione della filosofia degli spazi, dell'architettura e del loro linguaggio filosofico. Il libro, "Livorno, porto e geometrie" è stato realizzato su commissione della Port Authority, con quattro curatori, che hanno messo in sinergia competenze e professionalità diverse: dall'ex assessore comunale alla cultura Dario Matteoni, alla fotografa Irene Taddei, dalla critica d'arte Francesca Cagianelli all'architetto Massimo Gasperini. La stampa è di Pacini (Pisa). L'introduzione è di Giuliano Gallanti, sui valori della cultura del passato e l'impegno del presente. Un contributo importante di lavoro e supervisione dei siti fotografati è venuto dal funzionario di palazzo Rosciano Roberto Lippi, da due giorni in pensione. Il suo "canto del cigno", un anno di lavoro proprio per il volume fotografico, è stato ricordato dal segretario generale dell'Authority Massimo Provinciali che ha presentato l'opera alla stampa.



Un'opera davvero singolare perché è la prima volta che il porto di Livorno viene visto attraverso i filtri della geometria e delle forme con una sezione dedicata alla pittura: dalle vedute portuali di Ugo Maranesi alle lezioni sul porto-atelier di Giovanni Fattori e Guglielmo Micheli per arrivare a Lloyd e a Mario Puccini.

«Oggi – ha detto Matteoni – ci siamo abituati a vedere il porto attraverso le immagini cartolinistiche e dal sicuro effetto scenografico scattate da macchine fotografiche all'ultima moda; con questo prodotto editoriale abbiamo provato a rileggere lo scalo labronico usando griglie e punti di vista particolari: si tratta di un percorso di riflessione visiva e storica che ci mostra ciò che ad occhio nudo non riusciremmo a cogliere: Walter Benjamin lo chiamava inconscio ottico».

«Non è la prima volta che questa Autorità Portuale realizza pubblicazioni fotografiche sul porto – ha aggiunto il segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali – lo scalo portuale e le sue architetture sono e rimangono una fonte inesauribile di emozioni. Siamo contenti di aver contribuito a diffondere l'immagine di Livorno attraverso iniziative di alto spessore culturale, e questo libro ne è la dimostrazione».

Una specie di testamento spirituale sulla parte importante che la gestione dell'Authority di Giuliano Gallanti e Massimo Provinciali ha dedicato in questi anni alla cultura della livornesità, a partire dal recupero e rilancio della Fortezza Vecchia, al museo delle imbarcazioni storiche (il navicello Pilade ed altre) fino ai prossimi ed emozionanti interventi previsti per la torre del Marzocco. A.F.

IL GOVERNO CONFERMA L'IMPEGNO. «IL PROGETTO VA AVANTI»

Polo delle demolizioni navali di Piombino la Marina pronta a smantellare le prime navi

IL RETROSCENA

GENOVA. Il ministero è pronto e pure la Marina. Ora tocca a Piombino. «Noi abbiamo dato la nostra disponibilità. I tempi bisogna chiederli a Piombino», Roberta Pinotti sta portando avanti il piano che punta alla demolizione delle vecchie unità della Marina in disarmo: «Il progetto sta andando avanti e ribadiamo che le navi movimentabili sono 38 e saranno portate a Piombino.

Ce ne sono poi altre a Taranto e La Spezia che non possono essere spostate e che saranno demolite in loco». Quindi ora tocca al porto toscano dare un segno per capire i tempi di questo maxi piano.

Il militare rimane uno dei core business di Fincantieri. Non è un caso che ieri dopo Sestri Ponente e le navi da crociera, il ministro abbia visitato a Riva Trigoso lo stabilimento dove saranno realizzate le nove unità della Marina come prevede la legge navale da 5,6 miliardi di euro. «Ho spinto per questa legge,

perché conosco bene le necessità della Marina di rinnovare la flotta» ha detto il ministro. E con questa commessa «staremo tranquilli per almeno 5/6 anni» spiega ai sindacati. Ma il militare di Fincantieri guarda anche all'estero: chiusa la commessa con il Qatar, ora tocca alla gara in Australia da 17,5 miliardi di euro e il vincitore sarà reso noto nel 2018: «È una commessa importante, il governo australiano è interessato alle nostre Fremm e gliele porteremo a far vedere a febbraio. Anche dal Kuwait

hanno mostrato interesse per le nostre navi».

A Riva Trigoso, che con Muggiano fa parte del sistema di cantieri del gruppo dedicati al militare, sono già state allestite le due officine: una per i motori - le turbine che garantiranno la propulsione alle nuove unità sono di derivazione aeronautica - e l'altra per la componentistica. Nei cantieri saranno realizzate nove navi: sette pattugliatori, una unità anfibia multiruolo e una di supporto logistico.

RAL / SIGAL

La Gazzetta Marittima

Authority di Civitavecchia ufficializzato di Majo

L'avvocato è stato anche diplomatico per il ministero degli Esteri ed esperto alla presidenza del Consiglio dei ministri



Francesco Maria di Majo

CIVITAVECCHIA – Lo studio internazionale Watson Farley & Williams ("WFW") ha annunciato la nomina dell'avvocato Francesco Maria di Majo, Counsel dello Studio, a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, che comprende i porti di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino. Come già pubblicato la designazione dell'avvocato di Majo è stata approvata il 15 novembre da parte delle Commissioni Trasporti della Camera dei deputati, a seguito del parere favorevole del Senato l'8 novembre, ed è stata ufficializzata tre giorni fa con la firma del decreto di nomina da parte del ministro dei Trasporti Graziano Delrio. L'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta – dice una nota dello studio WFW – è al centro del sistema logistico che collega Roma e il centro Italia con il resto del mondo. Rappresenta uno snodo di collegamento strategico tra la Regione Lazio ed altre regioni quali la Campania, l'Umbria, la Toscana e le Marche ed è punto di riferimento delle grandi rotte crocieristiche del Mediterraneo. Il porto di Civitavecchia è il primo porto crocieristico d'Italia con circa 2,3 milioni di passeggeri movimentati ed è il secondo del Mediterraneo dopo Barcellona (con circa 2,5 milioni di passeggeri movimentati). Sono attualmente in corso progetti per aumentare ulteriormente la sua capacità ricettiva sia nel settore delle crociere che in quello dei traghetti e traffico Ro-Ro (le c.d. Autostrade del Mare). La realizzazione di nuove importanti opere infrastrutturali portuali è prevista anche per Fiumicino e Gaeta. La Regione Abruzzo, con i porti di Ortona e Pescara, ha chiesto di far parte dell'Autorità del Mar Tirreno centro-settentrionale che potrebbe dunque diventare la più grande Autorità in Italia. L'avvocato di Majo, ha partecipato, in qualità di consulente giuridico, esperto di diritto europeo dei trasporti, alla "Iniziativa di Studio sulla Portualità" del Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica (DIPE) della Presidenza del Consiglio. L'avvocato di Majo vanta un'esperienza quale diplomatico presso il ministero degli Affari Esteri in cui ha ricoperto diversi incarichi internazionali, tra cui quello di addetto commerciale presso l'Ambasciata d'Italia a Vienna partecipando al negoziato dell'Accordo di Stato, Italia-Austria, per la realizzazione del Tunnel di Base del Brennero. E' stato project manager di un programma dell'Unione Europea nei Balcani occidentali (in particolare nel settore degli appalti pubblici, concorrenza, ambiente ed energia) e consulente giuridico di diverse organizzazioni internazionali e di Stati esteri nel settore degli appalti pubblici, energia, valorizzazione del demanio pubblico e revisione delle misure di controllo doganale nei porti. L'avvocato di Majo ha anche ricoperto il ruolo di delegato della Camera di Commercio italiana per la Germania ed è docente di diritto europeo ambientale presso l'Università per Stranieri di Perugia nonché autore di numerose pubblicazioni sull'argomento e sulla portualità.

Marittimi, fondato a Napoli un nuovo sindacato

Genova - È stata legalmente costituita ieri la sigla sindacale Cosmar - Sindacato nazionale marittimi, con sede a Napoli. Il nuovo sindacato nasce da una costola dell'associazione Cosmar (Comitato per la salvaguardia professionale della dignità dei marittimi), fondata nel 2016 dal comandante Giorgio Blandina. «Il Sindacato nazionale marittimi - spiega in una nota il segretario generale, Gianfranco Roffi - si prefigge lo scopo di essere al fianco dei marittimi nella consapevolezza della responsabilità che un Sindacato ha nei confronti della categoria che intende rappresentare», aggiungendo che si tratta di «una realtà sindacale creata dai marittimi al servizio dei marittimi con il preciso scopo di rappresentare la gente di mare in un contesto che vede le maggiori sigle sindacali e datoriali responsabili del degrado che tanto avvilisce la nostra marineria».

Cosmar-Sindacato nazionale marittimi vuole collaborare a tutto campo con le pubbliche istituzioni a favore della categoria dei marittimi che intende rappresentare. L'impegno è di «avanzare proposte prima di pensare alle proteste».

A NAPOLI

Marittimi, nasce un nuovo sindacato

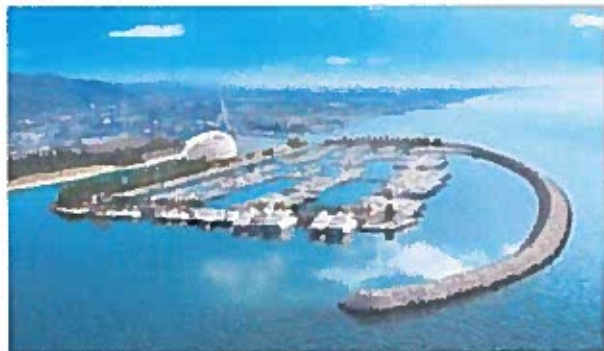
E' stata legalmente costituita ieri la sigla sindacale Cosmar-Sindacato nazionale marittimi, con sede a Napoli.

Il nuovo sindacato nasce da una costola dell'associazione Cosmar (Comitato per la salvaguardia professionale della dignità dei marittimi), fondata nel 2016 dal comandante Giorgio Blandina. «Il Sindacato nazionale marittimi - spiega in una nota il segretario generale, Gianfranco Roffi - si prefigge lo scopo di essere al fianco dei marittimi nella consapevolezza della responsabilità che un Sindacato ha nei confronti della categoria che intende rappresentare», aggiungendo che si tratta di «una realtà sindacale creata dai marittimi al servizio dei marittimi con il preciso scopo di rappresentare la gente di mare in un contesto che vede le maggiori sigle sindacali e datoriali responsabili del degrado che tanto avvilisce la nostra marineria».

Cosmar-Sindacato nazionale marittimi vuole collaborare a tutto campo con le pubbliche istituzioni a favore della categoria dei marittimi che intende rappresentare. L'impegno è di «avanzare proposte prima di pensare alle proteste».

Il Nautilus

PROVVISTE DELLE NAVI: CHIARITI I CONFINI DI NON IMPONIBILITÀ*



BRINDISI – Con questo intervento ritorniamo sul problema del trattamento ai fini dell’IVA delle provviste delle navi in quanto il Codice Doganale dell’Unione ha chiarito i confini del regime di non imponibilità, ma in tal caso occorre verificare il tipo di imbarcazione e chi effettua l’acquisto.

L’incrocio tra le norme dell’IVA e del DPR n. 43 del 1973 (vecchio codice doganale italiano) in particolare la previsione che le cessioni all’esportazione di cui all’art. 8 del DPR n. 633/1972 non siano imponibili (esclusi i “beni destinati a dotazione o provvista di bordo di imbarcazioni o navi da diporto”) e il successivo art. 8-bis che assimila alle cessioni all’esportazione, se non comprese nell’art. 8, “le cessioni di apparati motori e loro componenti e di parti di ricambio degli stessi e delle navi (...) di cui alle lettere precedenti, le cessioni di beni destinati a loro dotazione di bordo e le forniture destinate al loro rifornimento e vettovagliamento comprese le somministrazioni di alimenti e di bevande a bordo ed escluse, per le navi adibite alla pesca costiera, le provviste di bordo” richiede un’analisi più approfondita.

In pratica antecedentemente, occorre verificare, al momento dell’imbarco, innanzitutto se si trattasse di una cessione all’esportazione per applicare la non imponibilità dell’art. 8 della normativa in materia di IVA, ovvero se invece non si trattava di un’esportazione, necessitava appurare se c’erano le condizioni per applicare la non imponibilità dell’art. 8-bis. Al di fuori di queste due ipotesi, le operazioni erano soggette a IVA.

L’art. 269 del nuovo codice dogale (Regolamento Ue n. 952/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 9 ottobre 2013) prevede che le merci unionali che devono uscire dal territorio doganale dell’Unione sono vincolate al regime di esportazione. Poi però precisa (paragrafo 2 lettera c) che quanto innanzi non si applica alle seguenti merci UE: alle “merci fornite, esenti da Iva o da accise, come approvvigionamento di aeromobili o navi, indipendentemente dalla destinazione dell’aeromobile o della nave, per cui è necessaria una prova di tale approvvigionamento”.

Nello specifico, sotto il profilo soggettivo, la non imponibilità IVA di cui all’art. 8-bis del DPR n. 633/72, è circoscritta agli acquisti realizzati dai proprietari, dagli armatori e dai provveditori marittimi. Mentre dal punto di vista oggettivo la non imponibilità si applica limitatamente alle imbarcazioni per la navigazione in alto mare con utilizzo per attività commerciali o pesca, o salvataggio o di assistenza in mare, quelle da demolire o utilizzate per la pesca costiera oltre gli utilizzi militari.

Il requisito della navigazione in alto mare sussiste in presenza di omologazione per tale scopo e che siano effettivamente utilizzate per la navigazione in alto mare. Per quanto attiene infine le unità da diporto, è prevista la non imponibilità se sono usate per attività commerciali che si concretizzano nell’attività di noleggio.

Milazzo, la recente presa di posizione del consiglio comunale

Oltre Gioia Tauro il futuro del porto passa dalla riscoperta del waterfront

Il ruolo strategico di San Filippo del Mela e Pace del Mela nelle scelte

Ro-ro? No, grazie. Non è una questione di interfaccia con la Calabria. Ma solo di waterfront.

Nello specchio di mare protetto dal lussureggiante promontorio si gioca l'ultima vera partita per la rinascita della città del Capo.

In verità su un "fronte" ben più ampio del vecchio porto regionale delimitato dai moli Marullo e Rizzo e da Acqueviole. Oggi si ragiona in termini di sinergia, nella logica dell'**Autorità portuale** non più di Messina e dunque sino alla foce del Niceto, bensì sulla sponda calabrese di Gioia Tauro.

Il consiglio comunale qualche giorno addietro ha detto "no" a questo accorpamento, ma in passato si era espresso in modo avverso anche alle navi ro-ro, all'ipotesi dell'interfaccia con Gioia Tauro: tuttavia è un fatto innegabile che non si possa parlare di vocazione turistica perché non può cancellare i pontili della Raffineria e, tra non molto, della Duferdofin. Ecco il nodo da sciogliere: il futuro del porto di Milazzo non potrà non essere a vocazione differenziata. Scartata l'opzione container, anche perché - nonostante l'ex Montecatini - non esistendo adeguate aree di stoccaggio e viabilità di servizio c'è da

ragionare sul nuovo Piano regolatore trovando una sintesi con la proposta di Prp che prevede adeguati spazi nel porto storico. Una partita che rischia di far perdere a Milazzo il "treno" di cospicui finanziamenti. L'ampliamento e la riorganizzazione del bacino **portuale** va contestualizzata in prospettiva verso Giammoro, dove sta nascendo il pontile per le ex Acciaierie e dove potrebbe trovare (territori tra Pace e San Filippo) utile sintesi quel vecchio progetto di punto franco decentrato di Messina. È auspicabile, dunque, che il 2017 sia l'annodi una seria concertazione. Con l'istituzione di un tavolo tecnico permanente tra Comune e Authority, qualunque essa sia.3(r.m.)

)

Crociere: nel porto di Cagliari l'Amadea con 500 turisti

La nave nata a Nagasaki concederà bis il 17 dicembre



(ANSA) - CAGLIARI, 3 DIC - Nata in Giappone, nei cantieri di Nagasaki, ma da anni nella scuderia della compagnia tedesca Phoenix Reisen: sbarcata questa mattina a Cagliari la nave da crociera Amadea. Per i cinquecento ospiti a bordo una piacevole mattinata in città e nelle località del sud Sardegna. Nel pomeriggio la partenza per Algeri, ma la nave tornerà in città già dal prossimo 17 dicembre.

Il calendario degli approdi del 2016, dopo le due tappe dell'Amadea, si concluderà con l'arrivo, alla vigilia di Natale, della Minerva Hellenic (Swan Hellenic), con 350 passeggeri, e con il gran finale (quattromila croceristi) della Costa Diadema il giorno di Santo Stefano.

Messina. Marittimi morti, sei indagati

DOMENICO PANTALEO
MESSINA

La Procura della Repubblica di Messina ha iscritto nel registro degli indagati sei persone per l'incidente sul lavoro verificatosi martedì scorso sul traghetto Sansovino ormeggiato al molo Norimberga del porto di Messina, nel quale hanno perso la vita tre marittimi, Gaetano D'Ambra, Cristian Micalizzi e Santo Parisi, mentre altri due, Ferdinando Puccio e Antonino Lombardo, si trovano ancora in ospedale. Gli indagati sono il comandante della nave, Salvatore Virzi, il direttore di macchina, Fortunato De Falco, l'amministratore delegato di "Caronte & Tourist isole minori", Luigi Genchi, il titolare di una società napoletana che si occu-

**Un avviso di garanzia
è stato recapitato
al comandante della nave
e un altro
alla società armatrice**

pa di lavori di manutenzione, Giosué Agrillo, e un ispettore tecnico della società responsabile della sicurezza, Domenico Ciccì. Un secondo avviso di garanzia riguarda la società armatrice "Caronte & Tourist isole minori", che la scorsa primavera ha acquistato il traghetto Sansovino dalla Siremar. I reati ipotizzati dal pool di magistrati, composto dai sostituti Federica

Rende, Marco Accolla e Roberto Conte, coordinati dal procuratore aggiunto Giovannella Scaminaci, sono omicidio colposo plurimo e lesioni gravi.

Le indagini, intanto, proseguono con una certa celerità. Ieri pomeriggio i militari del comando provinciale, insieme ai Rls di Messina e al Nucleo Operativo Ecologico di Catania, hanno eseguito dei rilievi a bordo del traghetto; con loro c'era anche il magistrato Federica Rende. La Capitaneria di porto, cui è stata affidata l'indagine, sta cercando di ricostruire la dinamica dell'accaduto, insieme agli esperti del Nucleo speciale dei Vigili del Fuoco e a un ingegnere navale del Genio della Marina militare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tragedia di Messina, sei avvisi di garanzia per ufficiali e armatore

L' INCHIESTA. Slittano le autopsie dei tre marittimi morti sulla nave Sansovino per asfissia lavorando nella cisterna

MESSINA. Dovranno attendere ancora qualche giorno, i familiari delle tre vittime dell' incidente avvenuto al Porto di Messina martedì scorso. Non sono ancora terminati infatti gli esami medico legali ordinati dalla magistratura per stabilire con assoluta certezza cosa li ha uccisi. Fino a che i periti non termineranno il loro lavoro, la Procura non disporrà la restituzione dei corpi alla famiglia. Per i genitori, le mogli, i familiari di Cristian Micalizzi, Gaetano D' Ambra e Santo Parisi, lo strazio si allunga, in attesa di poterli accompagnare lungo l' ultimo viaggio.

Accanto al dolore, è ancora tanta la rabbia, li tiene vigili e lucidi, alla ricerca della verità, fiduciosi nell' operato del pool di investigatori a lavoro sul caso. Di fronte hanno una grossa società armatrice, una holding di navigati imprenditori del settore, che dal canto suo ha offerto la massima collaborazione agli inquirenti, e il proprio sostegno alle famiglie dei dipendenti.

Intanto le autopsie, iniziate ieri e affidate ad Elvira Ventura Spagnolo dell' istituto di Medicina Legale di Messina, confermeranno o smentiranno la tesi dell' intossicamento da idrogeno solforato, il gas killer di cui era piena

la sentina della nave Sansovino. Il medico, che si è riservato 60 giorni per rassegnare le sue conclusioni, lavorerà insieme al tossicologo Guido Romano.

In vista delle autopsie, la Procura ha notificato ieri mattina sei avvisi di garanzia per omicidio colposo e lesioni colpose a Luigi Genghi della società Caronte & Tourist Isole Minori, la sigla creata dal gruppo Franza per acquistare le quote della Siremar; Domenico Ciccio, ispettore tecnico della società responsabile della sicurezza; l' agente marittimo Giosuè Agrillo, il comandante Salvatore Virzi e il direttore di macchina Fortunato De Falco. Indagata anche la stessa società armatrice. Ieri il Pm Federica Rende è tornata sulla nave insieme ai Carabinieri dei Ris, del Noe ed altri due esperti nominati ieri, l' ingegnere navale Salvatore Giannini, del Genio della Marina e Mario Andronico, chimico della Difesa. Il pool ha nuovamente ispezionato i locali della cisterna e la sentina, come avevano fatto i Vigili del Fuoco, e rilevato con le strumentazioni la presenza del gas tossico che ha ucciso i marinai. Terminati gli accertamenti, la nave dovrà essere bonificata.

ALESSANDRA SERIO.

Il dolore degli eoliani, domani l' ultimo saluto a Lipari

Nelle due isole centinaia di persone hanno atteso l' arrivo del feretro

Peppe Paino LIPARI Migliaia di persone al porto di Sottomonastero hanno accolto, ieri sera, all' arrivo del traghetto "Isola di Vulcano", delle 20,30, la salma di Gaetano D' Ambra. Nell' isola, a detta anche dei più anziani, non si era mai verificato nulla di simile: ci sono state altre tragedie che hanno scosso la comunità ma stavolta la partecipazione è stata davvero notevole a testimonianza di come la morte di questo ragazzo di neanche trent' anni e dei suoi colleghi abbia lasciato davvero il segno. Prima di sbarcare a Lipari il traghetto ha fatto tappa a Vulcano, dove la vittima aveva vissuto a lungo. Ad attendere sul molo decine di persone con fiaccole in mano, a testimoniare un dolore collettivo per la tragedia che ha colpito il giovane eoliano.

A Lipari c' era praticamente tutta la cittadinanza e fino alle 21,00 il traffico autoveicolare, nelle zone adiacenti al porto, si è paralizzato perché chiunque passava dalla zona sentiva il dovere, anche parcheggiando contro mano, di porgere l' ultimo saluto al giovane deceduto martedì scorso.

Il feretro è stato trasportato fuori dalla nave di Siremar Caronte 8z Tourist Isole minori , tra la commozione generale. In prima fila i marittimi della Compagnia, colleghi di tante giornate di lavoro di Gaetano alle Eolie, come alle Egadi e alle Pelagie. Un lungo applauso e tanti palloncini bianchi e blu sono volati in cielo con la speranza che que sta giovane vita non sia stata spezzata invano da un destino crudele.

Presente l' Amministrazione comunale con il sindaco Marco Giorgianni in testa che ha voluto porgere il suo abbraccio alla moglie Emanuela e ai familiari distrutti , ovviamente, dal dolore. Ed ancora gli uomini del Circomare, i Carabinieri e il Gruppo Ormeggiatori. La salma è stata trasferita nella casa dei coniugi D' Ambra di Acquacalda. I funerali si svolgeranno domani alle 10,30 nella basilica cattedrale.4.

MORTI TRE MARITTIMI

Incidente in porto a Messina, indagato anche l'armatore della nave "Sansovino"

Sei gli indagati per la strage del lavoro di Messina nella quale sono morte tre marittimi e un quarto è ricoverato in gravi condizioni. Oltre alle cinque persone fisiche c'è anche la società «Caronte & Tourist Isole Minori» tra i destinatari degli avvisi per l'accertamento tecnico irripetibile per l'incidente sulla nave Sansovino a Messina costato la vita a tre marittimi. L'avvocato Alberto Gullino, difensore dell'amministratore delegato della società «Caronte & Tourist isole Minori» che è la società appartenente al gruppo «Caronte & Tourist» che ha rilevato il compendio ex Siremar del

quale faceva parte la nave Sansovino, rileva che «l'invio dell'informazione di garanzia all'amministratore delegato, ai dipendenti ed alla società medesima, è un atto dovuto che non implica ovviamente alcun giudizio e neppure ipotesi di responsabilità in capo ai destinatari, ma è necessitato dall'esigenza di procedere ad accertamenti tecnici non ripetibili che richiedono la partecipazione ai medesimi di tutti i soggetti potenzialmente interessati alle indagini. La collaborazione è massima». Intanto oggi alle 13 è fissato il conferimento incarico al medico legale Elvira Ventura

Spagnolo per eseguire l'autopsia sulle tre salme. Gli altri indagati sono Salvatore Virzi, comandante del traghetto, che è ancora ricoverato in ospedale, Fortunato De Falco, altro ufficiale, Luigi Genchi, amministratore delegato di Caronte & Tourist isole minori, Josué Agrillo, titolare di una società napoletana che si occupa di lavori di manutenzione sulle navi, e Domenico Ciccio ispettore tecnico della società. L'inchiesta, coordinata dal procuratore aggiunto Giovanna Scanninaci che ha costituito un pool di magistrati e investigatori, ipotizza i reati di omicidio plurimo colposo e lesioni colpose

Focus

I Tutti aspettano il completamento delle banchine del porto ma se non si va a programmare nuove attività commerciali questa città non avrà quel ritorno economico, e soprattutto occupazionale, che da tempo si attende e che uno scalo come quello di Milazzo è in condizione di dare. Ed è quindi inutile insistere con lo sterile dibattito sulla riforma dell' Autorità portuale.

Augusta

Marina Noè alla guida di Assoporto

OOO L' ex assessore regionale all' Industria, Marina Noè, è il nuovo presidente di «Assoporto Augusta», l' associazione che raggruppa una trentina tra aziende ed operatori portuali di Augusta. Noè, che guida il «Cantiere navale», è stata subentra a Davide Fazio. L' incarico durerà tre anni esarà portato avanti insieme al consiglio direttivo costituito da Bruno Ferreri, Petra Ciancio, Tania Patania, Davide Fazio, Alfio Fazio e Claudio Tringali. I tre probiviri sono, invece, Vincenzo Sessa, Alberto Pitruzzello e Teodora Spinali. (*CESA*) Marina Noè.

Palermo: banchina a GNV, Filt Cgil 'così si privatizza il porto'

Palermo, 2 dic. (AdnKronos) - Una concessione di otto anni per il molo Santa Lucia del porto di Palermo e la Filt Cgil insorge contro il pericolo "privatizzazione". A essere presa di mira è la decisione, adottata dall' Autorità portuale di Palermo a metà novembre, di rilasciare una concessione, per la durata di otto anni, di 20 mila metri di banchina a GNV che vanno ad aggiungersi ad altri 16mila mq in un' altra zona, per un totale di 36 mq. "Il tutto - scrive il sindacato - mentre è in via d' attuazione la nuova riforma nazionale dei sistemi portuali e anche a Palermo deve essere eletto il nuovo presidente". "Indipendentemente dal fatto che GNV sia un vettore di rilievo che opera e investe da anni nello scalo palermitano - affermano Domenico Seminara, responsabile porti per la Filt Cgil Palermo e Sicilia, e Gateano Bonavia, segretario Filt Cgil Palermo - da parte della Filt Cgil c' è una ferma presa di posizione e la contrarietà nei confronti di chi permette a potenti gruppi armatoriali la privatizzazione di immense porzioni di porto". Il sindacato sottolinea come "queste grandi società di armatori godono o hanno già avuto innumerevoli agevolazioni, hanno svariate possibilità di confrontarsi con mercati economici nazionali e internazionali e tutto ciò va discusso delle realtà storiche locali che rischiano invece di soccombere".

Palermo: banchina a GNV, Filt Cgil 'così si privatizza il porto' (2)

(AdnKronos) - "Il nostro territorio ha bisogno d'importanti investitori e investimenti ma non è certamente questa la strada da seguire - aggiungono Seminara e Bonavia - Alla luce della nuova riforma in corso che riguarda l'intero comparto portuale, sembra addirittura paradossale assegnare lotti di questa portata, per periodi temporali così lunghi". Ma ancora "più assurdo", denuncia il sindacato, è che tutto questo "sia avvenuto con il consenso del comitato portuale e con la consapevolezza del periodo di transizione che limita, o dovrebbe limitare, la gestione alle sole funzioni ordinarie in vista dell'attuazione della riforma, così come affermato dallo stesso ministero delle Infrastrutture e Trasporti". Filt Cgil chiede quindi "l'immediata" nomina del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale "che possa revocare in autotutela quanto deciso nell'interesse del porto di Palermo e della sua occupazione".

Rassegna Sindacale

Il porto di Palermo sempre più in mani private

La Filt Cgil critica la concessione per 8 anni di una banchina di 20mila metri a un armatore genovese e sollecita la nomina del nuovo presidente: "Difendere l'occupazione locale"

Il porto di Palermo sempre più in mani private

02 dicembre 2016 ore 14.51 La Filt Cgil critica la concessione per 8 anni di una banchina di 20mila metri a un armatore genovese e sollecita la nomina del nuovo presidente: "Difendere l'occupazione locale" Una concessione della durata di 8 anni per il Molo Santa Lucia di Palermo, da poco rilasciata dall'Autorità Portuale a un armatore genovese, fa insorgere la Filt Cgil Palermo, che in una nota prende posizione contro l'opportunità di "privatizzare" sempre maggiori porzioni di porto e per periodi di così lunga durata. A essere presa di mira è la decisione, adottata dall'Autorità portuale di Palermo a metà novembre, di rilasciare la concessione di 20 mila metri di banchina a Gnv, che vanno ad aggiungersi ad altri 16mila metri quadri in un'altra zona, per un totale di 36. Il tutto per la durata di 8 anni. Il tutto mentre è in via d'attuazione la nuova riforma nazionale dei sistemi portuali e anche a Palermo deve essere eletto il nuovo presidente. "Indipendentemente dal fatto che Gnv sia un vettore di rilievo, che opera e investe da anni nello scalo palermitano, da parte della Filt Cgil c'è una ferma presa di posizione e la contrarietà nei confronti di chi permette a

potenti gruppi armatoriali la privatizzazione di immense porzioni di porto - dichiarano Domenico Seminara, responsabile Porti per la Filt Cgil Palermo e Sicilia e Gateano Bonavia, segretario Filt Cgil Palermo -. Queste grandi società di armatori godono o hanno già avuto innumerevoli agevolazioni. Hanno svariate possibilità di confrontarsi con mercati economici nazionali e internazionali. Tutto ciò va discapito delle realtà storiche locali che rischiano invece di soccombere". La Filt ritiene che il rilancio dell'economia palermitana non possa passare attraverso la svendita o addirittura l'annullamento del lavoro portuale e delle piccole, medie e grandi imprese già presenti sul territorio. "Il nostro territorio ha bisogno d'importanti investitori e investimenti ma non è certamente questa la strada da seguire - aggiungono Seminara e Bonavia - Alla luce della nuova riforma in corso che riguarda l'intero comparto portuale, sembra addirittura paradossale assegnare lotti di questa portata, per periodi temporali così lunghi. Ancora più assurdo è che tutto questo sia avvenuto con il consenso del Comitato Portuale e con la consapevolezza del periodo di transizione che limita, o dovrebbe limitare, la gestione alle sole

- segue

funzioni ordinarie in vista dell' attuazione della riforma, così come affermato dallo stesso ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti". In tutto questo, la sigla di categoria nella sua nota, denuncia un elenco di fenomeni osservati nella pratica quotidiana, come ad esempio l' imbarco di marittimi non comunitari su tratte nazionali, in spregio agli standard di sicurezza e alle normative contrattuali; trattori portuali utilizzati con conducenti di bordo e non con personale di terra; marinai che sbarcano auto nuove per velocizzare le operazioni di sbarco e imbarco, lavori in aumento svolti con personale di bordo anziché con i lavoratori delle imprese di terra. "Inoltre, ci sono banchine sotto sequestro da anni, come l' intera area della stazione marittima, che riducono lo spazio disponibile alla fruizione degli utenti e che attraverso queste concessioni esclusive vedono ancor di più ridotte la flessibilità d' utilizzo e l' appetibilità di nuovi investitori - aggiungono i sindacalisti della Filt Cgil -. Insomma, è una specie di far-west in cui il silenzio sembra il personaggio predominante. La Filt a tutto questo vuole dire no e continuerà a battersi. Per questi motivi chiediamo l' immediata nomina del nuovo presidente dell' Autorità di Sistema Portuale che possa revocare in autotutela quanto deciso nell' interesse del porto di Palermo e della sua occupazione". Archiviato in: Scioperi e vertenze.

Cma Cgm nuovo servizio sull'Adriatico

Cma Cgm ha annunciato un nuovo servizio, l'Adrimed Express, che collegherà direttamente i porti del mar adriatico con l'Egitto. Il servizio toccherà scali in Egitto, Malta, Italia e Slovenia. Malta è l'hub di transhipment della linea francese. Il nuovo servizio è stato creato per permettere i migliori transit time sul reefers. Da Alessandria a Rijeka in Croazia serviranno sei giorni di navigazione, Trieste in sette giorni e Koper in nove. Dall'Adriatico all'Egitto invece Damietta sarà collegata in sette giorni da Koper, nove da Trieste e 10 da Rijeka. Cma Cgm da Koper e dai porti croati offre anche un collegamento intermodale verso i mercati del Nord Europa come Vienna, Budapest e Bratislava in meno di 12 ore via treno. Saranno schierati tre portacontainer di capacità compresa tra i 2.800 e i 3.500 teu. Ecco la rotazione: Rijeka, Trieste, Venezia, Koper, Malta, Danubio, Alessandria, Malta e Rijeka.

Con Hamburg Süd, Maersk sempre più padrona del mare

Genova - Accordo da quattro miliardi di dollari. Guerrini (Bic): «Solo i danesi hanno liquidità tali da permettere queste acquisizioni».



Genova - **La compagnia danese portacontainer Maersk Line ha acquistato la concorrente tedesca Hamburg Süd, per un valore che, secondo fonti vicine al dossier, è di 4 miliardi di dollari.** L'operazione potrebbe essere sostenuta senza dover cedere nessun asset, sostanzialmente coprendo tutto con il *cash*. Prima dell'acquisto, gli esperti del settore stimavano il valore di Hamburg Süd in circa 5 o 6 miliardi di dollari. La compagnia tedesca, che nel 2015 ha fatturato 6,7 miliardi di dollari, può contare su 117 navi per 625 mila teu (container da 20 piedi) di capacità complessiva, di cui 44 navi di proprietà e 73 noleggiate oltre a otto ordinate e ancora in cantiere. **Il colosso danese invece ha a disposizione 627 unità per 3,2 milioni di teu di capacità, di cui 263 navi di proprietà, 364 noleggiate e 27 ordinate. Insieme, con 3,8 milioni di teu, avranno il 18,6 per cento del mercato portacontainer.** Un mercato che, fra fusioni e alleanze, è sempre più concentrato. «In futuro - afferma **Giordano Bruno Guerrini**, presidente di Bic (Bureau international des containers) e segretario generale del centro studi genovese Cisco - ci saranno soltanto tre poli che si spartiranno il 90 per cento del mercato. Non credo che le autorità antitrust ostacoleranno questo processo».

Il gruppo Maersk è nel pieno di una profonda riorganizzazione delle proprie attività, che vanno dalla logistica all'energia, e aveva annunciato due mesi fa l'intenzione di procedere ad acquisizioni. Subito si era ipotizzato un interessamento per compagnie finanziariamente più deboli come Hyundai o Zim.

- segue

Nelle ultime due settimane hanno cominciato a diffondersi voci sulla volontà della famiglia Oetker di cedere la propria controllata Hamburg Süd. La possibilità di un acquisto di quest'ultima da parte di Maersk era diventata più concreta negli ultimi giorni, come riportato dal *Secolo XIX* mercoledì scorso. **Ciononostante la rapidità con cui l'operazione si è conclusa ha colto di sorpresa gli operatori, che si aspettavano trattative prolungate.** Anche perché Hamburg Süd è una compagnia solida, con una forte presenza sulle rotte Nord-Sud nel settore reefer, oasi di dimensioni ridotte ma meno esposta all'attuale crisi dei noli dello shipping. E infatti è già stato annunciato che il brand verrà mantenuto.

L'unione di Maersk e Hamburg Süd rappresenta un cambio di passo rispetto alle acquisizioni e fusioni che sono avvenute negli ultimi mesi, come quelle fra Cosco e China Shipping, fra Hapag Lloyd e Csa prima e Uasc poi fra Cma-Cgm e Apl, spesso spinte dalla necessità di salvare società in difficoltà a causa della crisi dei noli marittimi. «Il merger - dice Guerrini - è avvenuto in tempi rapidissimi, fra le prime avvisaglie di un mese fa e la chiusura della trattativa. C'è stata un'accelerazione in questo tipo di operazioni, dopo il fallimento della compagnia coreana Hanjin, che non ha eguali in tempi vicini». Il precedente più recente di chiusura dalla sera alla mattina di compagnie dello shipping è stato il crollo del settore ro-ro alla fine degli anni 1970. Ma oggi le dimensioni del fenomeno sono ben maggiori. I noli sono bassi da molto tempo e i conti delle compagnie ne hanno risentito. «Maersk - afferma Guerrini - è l'unica che avesse liquidità tale per acquistare Hamburg Süd».

Maxi-multa a Princess Cruises, dovrà pagare 40 milioni di dollari

Washington - La sanzione è la conseguenza di un patteggiamento per inquinamento provocato dalla nave da crociera "Caribbean Princess".



Washington - **Una multa di 40 milioni di dollari è stata data dalle autorità americane alla compagnia Princess Cruises per inquinamento marino.** La multa è la conseguenza di un patteggiamento per inquinamento provocato dalla nave "Caribbean Princess" che ha scalato diversi porti degli Stati Uniti in Florida, Maine, Massachusetts, New Jersey, New York, Porto Rico, Rhode Island, South Carolina, Texas, Isole Vergini statunitensi e Virginia.