



Primo piano:

Riforma dei porti

(Italia Oggi, La Gazzetta del Mezzogiorno, Il Secolo XIX)

Dai Porti:

Venezia:

"...Il porto di Venezia investe nel Fresh food corridors..."

(L'Avvisatore Marittimo, Milano Finanza, Ansa, The Medi Telegraph)

"...Ugo Cavallin: Venezia non perda la via della seta..." (Ferpress)

Genova:

"...Un savonese guiderà anche Palazzo San Giorgio..."

(Il Secolo XIX)

"...Terminal Vte investimenti..." (Il Messaggero Marittimo)

"...I terminal si preparano alle mega navi..."

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Porti liguri in mezzo al guado..." (Il Sole 24 Ore)

Marina di Carrara:

"...La Cgil: no all'accorpamento di Carrara con Spezia..."

(The Medi Telegraph)

"...Carrara con La Spezia e c'è il sì di Rossi..." (Corriere Fiorentino)

Livorno:

"...All'interporto decolla il front office per le imprese..."

(La Nazione)

"...Ecco lo scafo del primo giga-yacht..." (Il Tirreno)

"...I riparatori navali a Gallanti: sistemiamo noi il bacino..."

(Il Tirreno)

Piombino:

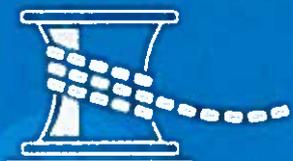
"...Nasce Piombino Logistics..." (La Nazione)

Napoli:

"...Manovre ferroviarie: cui prodest?..." (L'Informatore Navale)

Salerno:

"...Con habitat la sicurezza ed il controllo dell'ultimo miglio nel porto di Salerno ..." (L'Informatore Navale)



Bari:

"...Progetto comunitario dedicato alla logistica..."

(Gazzetta del Mezzogiorno)

Taranto:

"...Firmato protocollo d'intesa per avvio sistema portuale e logistico pugliese..." (Ferpress)

"...A gennaio carte scoperte Taranto è in vantaggio..."

(Quotidiano di Puglia)

Gioia Tauro:

"...Gateway ferroviario esulta il Prof. Spataro..."

(Gazzetta del Sud)

Cagliari:

"...Milleduecento turisti da Canada e Stati Uniti..." (Ansa)

Messina:

"...Autorità Portuale ed ex Provincia siglano un patto..."

(Gazzetta del Sud)

Catania:

"...Si muove la Procura..." (La Sicilia)

Palermo:

"...Libro fotografico su scalo Palermo..." (Ansa, Giornale di Sicilia)

"...Sequestrate 13 tonnellate di droga..."

(Libero, The Medi Telegraph)

Dall'Estero

Focus

- **Appalti**
(Italia Oggi, Il Sole 24 Ore)
- **Speciale programma Adrion** (Italia Oggi)

Modello di convenzione sul partenariato pubblico-privato messo a punto dal Mef

Opere coi privati, a loro i rischi Le operazioni non devono rientrare nel perimetro della p.a.

Pagina a cura
di ANDIRKA MARCOLINI

Affidare la concessione sul progetto definitivo e non sul preliminare; prevedere un totale trasferimento del rischio sul partner privato; definire regole certe su tempi e costi dell'intervento; limitare fortemente il rischio di varianti.

Sono questi alcuni degli obiettivi che il ministero dell'economia (Mef) e delle finanze vuole perseguire con il modello di convenzione sul partenariato pubblico-privato (Ppp) messo in consultazione fino a fine febbraio 2016 per raccogliere osservazioni e commenti da parte degli operatori economici interessati.

Il corpusso lavoro, partito a termine da un gruppo di lavoro coordinato da Grazia Spina della ragioneria generale dello stato, riguarda un contratto di concessione progettazione, di costruzione e gestione di opera pubblica che verrà poi utilizzato direttamente dalla stazione

appaltante a fronte del pagamento di canoni di disponibilità dell'opera e canone per i servizi resi dal concessionario (possibile anche che vi sia un contributo pubblico a fondo perduto).

La convenzione, ancorché prevista per le ipotesi di concessione di costruzione e gestione principalmente di opere a tariffazione sulla pubblica amministrazione, può però essere adattata ad altre tipologie contrattuali e a singoli casi concreti, ma con l'accortezza che deve essere sempre applicato il principio generale della corretta allocazione dei rischi.

Su quest'ultimo punto il documento del Mef insiste molto precisando che in ogni caso, per ogni contratto di concessione, il trasferimento dei rischi al partner privato «è elemento essenziale e caratterizzante» ed è funzionale alla classificazione di un'operazione di Ppp «off balance sheet» (fuori bilancio), nel rispetto delle citate regole Eurostat; diversamente il rischio è che rientri nel perimetro del-

la finanza pubblica intervenendo nei quali il rischio rimane in capo all'amministrazione.

Obiettivo della convenzione è anche quello di introdurre elementi di evidente trasparenza tra partner pubblico e privato per quel che riguarda gli obblighi, la responsabilità e i benefici; tutto ciò attraverso la predisposizione di meccanismi e regole chiare sul rispetto di tempi e dei costi (compresi le penali in caso di mancato rispetto delle regole).

Un punto essenziale è anche quello della definizione più puntuale del valore del progetto: su questo punto, diversamente da quanto avviene spesso nell'affidamento delle concessioni, il Mef raccomanda la messa a gara del progetto definitivo anziché del progetto preliminare, nel presupposto che un livello più accurato di progettazione consenta di rendere più certa l'intera operazione.

Viene poi espressa l'indicazione, per il concessio-

nario, di costituire sempre una società di progetto «in virtù del principio di identificazione del contraente e di responsabilità del concessionario». Con la convenzione si vuole anche evitare al massimo il fenomeno delle varianti, che quindi devono rientrare in un perimetro fisiologico e non occasionale come avviene spesso nei contratti di appalto.

Particolare attenzione viene poi mostrata in riferimento al Pef (piano economico-finanziario) che deve prevedere anche le condizioni per l'eventuale riequilibrio, così come per l'indicazione di standard quantitativi e qualitativi prestazionali dei servizi ben definiti e misurabili.

Infine, si vuole arrivare a un sistema che definisca le voci da quantificare in caso di risoluzione del rapporto, tenendo presente la causa e il momento di risoluzione del rapporto (si esclude invece il riconoscimento di un valore di subentro). Si veda altro articolo a pag. 41.

— **© Riproduzione riservata** —

La disciplina nel disegno di legge delega sui contratti pubblici

Concessioni, va in gara l'80 per cento dei lavori

La nuova disciplina delle concessioni contenuta nel disegno di legge delega risulta più vincolante di quanto previsto nelle nuove direttive europee e necessita di un chiarimento sul regime da applicare alle concessioni escluse dall'obbligo di affidare a terzi i contratti. E' quanto si desume dall'analisi della norma sulle concessioni contenuta nel disegno di legge delega sugli appalti pubblici (l'articolo 1, comma 1, lettera iii) condotta dagli uffici del senato.

La norma in questione è la lettera iii) che prevede per le concessioni di importo superiore a 160 mila euro (soglia «anomala» in quanto non prevista da alcuna direttiva europea), l'obbligo per i concessionari, pubblici e privati, di lavori o di servizi pubblici, già esistenti o di nuova aggiudicazione, di affidare l'80% dei contratti, di lavori, servizi e forniture, mediante procedure a evidenza pubblica. Per il restante 20% i concessionari potranno fare realizzare lavori, forniture e servizi da società in house per i soggetti pubblici; da società direttamente o indirettamente controllate o collegate per i soggetti privati.

Per quel che attiene al profilo dei lavori affidati dalle concessionarie autostradali la direttiva 2004/18 oggi vigente prevede a una regolamentazione degli appalti di lavori differente a seconda che si tratti di lavori affidati da concessionari che sono amministrazioni aggiudicatrici o da concessionari che non lo sono. La distinzione è riprodotta nelle norme del Codice dei contratti pubblici (fra cui quella sull'obbligo di affidare a terzi il 60% dei lavori). Nelle nuove direttive del 2014 non vengono però riprodotte le disposizioni delle precedenti direttive rinviate

vamente agli appalti di lavori aggiudicati dai concessionari. I servizi del senato mettono infine in rilievo come le norme in materia di esecuzione dei contratti, (paragrafo 2 dell'articolo 47 della direttiva 2014/23) prevedono che, nei documenti di gara, l'amministrazione aggiudicatrice o l'ente aggiudicatore possano chiedere o possano essere obbligati da uno stato membro a chiedere all'offerente o al candidato all'affidamento di una concessione di indicare, nella sua offerta, le eventuali parti della concessione che intende subappaltare a terzi, nonché i subappaltatori proposti, senza quindi immaginare un obbligo di affidamento a terzi.

La norma del disegno di legge non prevede poi un'applicazione immediata di questi obblighi dal momento che per le concessioni in essere si prevede un periodo transitorio di adeguamento di ventiquattro mesi.

Gli obblighi di affidamento a terzi non saranno applicati alle concessioni in essere o di nuova aggiudicazione affidate con la formula della finanza di progetto (ex articolo 163 del Codice dei contratti pubblici) e alle concessioni in essere o di nuova aggiudicazione affidate con procedure di gara a evidenza pubblica, secondo il diritto della Ue. Su questa parte della norma i tecnici del senato hanno avuto modo di rilevare che occorrerebbe valutare l'opportunità di un chiarimento in ordine alle norme in materia di affidamento di contratti di appalto applicabili alle concessioni escluse. Viene infatti notato come la disposizione rinvii alle disposizioni «vigenti alla data di entrata in vigore della legge delega», termine diverso da quello di entrata in vigore del decreto legislativo di cui al comma 1.

— O Riveduto e corretto —

LE CONDIZIONI PER IL CONSIGLIO DI STATO

Appalti, come subentrare

Il subentro del secondo classificato in una gara è istituto eccezionale che presuppone la possibilità di stipula di un contratto dello stesso contenuto di quello originariamente siglato e alle stesse condizioni offerte in gara. È quanto ha affermato il Consiglio di stato, sezione V, con la sentenza del 30 novembre 2015 n. 6401 rispetto a una fattispecie in cui, a seguito di annullamento di una aggiudicazione, avviene il «subentro» del secondo classificato in fase di esecuzione del contratto.

In questo ambito il Consiglio di stato ha ricostruito i principi fondamentali che devono essere tenuti presente quando si verificano tali situazioni, a partire dal fatto che il risarcimento in forma specifica dell'impresa subentrante, derivante dall'accoglimento del ricorso (che annulla l'aggiudicazione al primo classificato), si sostanzia nella «caducazione del contratto in corso e nella stipula di un nuovo contratto con l'avente diritto», senza quindi possibilità di ottenere risarcimenti di altra natura.

In secondo luogo la pronuncia precisa che, in base all'articolo 122 del codice di procedura amministrativa il subentro nel contratto deve essere inteso «in senso tecnico, ovvero non come successione nel medesimo rapporto contrattuale intercorso con l'originario aggiudicatario, che anzi viene meno all'esito del giudizio amministrativo, bensì come necessità di stipulare un nuovo contratto che consenta di completare le prestazioni residue».

La sostituzione deve avvenire secondo le condizioni offerte dal subentrante nella gara originaria e anche se è trascorso del tempo, «le oscillazioni dei prezzi non sono rilevanti in sé, ma solo attraverso gli speciali meccanismi previsti dalla legge che presuppongono la stipula del nuovo contratto». È quindi improprio che il subentrante pretenda un generico e complessivo aggiornamento del prezzo di gara in applicazione degli istituti del prezzo chiuso e della revisione dei prezzi.

Infine, si precisa che il subentro (previsto dall'articolo 140 del codice dei contratti pubblici per il fallimento o per il recesso) è istituto eccezionale e di stretta applicazione ai soli casi in cui con il subentrante si possa stipulare, su iniziativa della stazione appaltante, «un contratto avente lo stesso contenuto di quello concluso con l'aggiudicatario originale o poi risolto».

— © Riproduzione riservata —

Circolare. Il contributo unificato va pagato sui motivi aggiunti

Appalti, il ricorso ampliato moltiplica anche la tassa

Giuglielmo Saporito

Restava caro prezzo il peso del **contributo unificato** per i **ricorsi amministrativi** a Tar, Consiglio di Stato, Consiglio di giustizia amministrativa: lo sottolinea la circolare Segretariato giustizia amministrativa 20766 del 23 ottobre 2015. Gli orientamenti suggeriti ai dirigenti delle segreterie giurisdizionali sono infatti di lasciare inalterati i criteri di valutazione posti da una precedente circolare (18 ottobre 2011), che consentiva la moltiplicazione del carico fiscale per ogni motivo aggiunto al ricorso iniziale.

Poco spazio è quindi dato alla pronuncia della Corte di giustizia del 6 ottobre 2015 (C-61/14), generata da un contenzioso su un appalto di servizi che risultava assoggettato a oltre 10.000 € di "tassa d'ingresso". La Corte aveva escluso che possa ostacolare la concorrenza e l'accesso alla giustizia, in tema di appalti, l'ob-

bligo di versare contributi iniziali fino a 9.000 euro, poiché la soglia inalicabile per il pagamento dei contributi di accesso alla giustizia va individuata nel 2% del valore dell'appalto. Ma se rimane elevato il contributo iniziale, la Corte stessa ha sottolineato che un contributo non può moltiplicarsi con il progredire del ricorso, man mano che si impugnano ulteriori fasi o atti, applicando il Tu 30 maggio 2002 n. 115 (sulle spese di giustizia).

La circolare dello scorso ottobre, richiamando i punti 71 e seguenti della sentenza C-61, conferma la possibilità di imporre un contributo supplementare per ogni atto autonomo rispetto al ricorso introduttivo del giudizio, quando si verifica una «considerevole» estensione dell'oggetto della controversia perché l'ampliamento del processo comporta un aggravio per il sistema giudiziario. Non ha quindi rilievo la circostanza che, impugnando

l'esito di una gara, la finalità del ricorrente sia quella di ottenere un determinato appalto (il cosiddetto "bene della vita"), perché il contributo è ancorato al maggior peso nella gestione del processo.

Pagano il contributo i motivi aggiunti che hanno un oggetto effettivamente distinto da quello del ricorso introduttivo, che cioè comportano un ampliamento considerevole dell'oggetto della controversia già pendente. Si tratta, secondo la circolare della giustizia amministrativa, di condizioni alternative, perché scatta un nuovo pagamento sia nel caso di motivi aggiunti con un oggetto diverso e nuovo (rispetto al ricorso introduttivo) sia nel caso di mero ampliamento - sia pur considerevole - del medesimo oggetto della controversia.

Pertanto, ogni volta che, con i motivi aggiunti, si impugni un provvedimento ulteriore rispetto al primo si è in presenza di un

distinto ed ulteriore "oggetto" del giudizio. Il considerevole ampliamento dell'oggetto non si verifica, invece, quando il ricorrente si limita a denunciare ulteriori illecitimità nei confronti di atti già al vaglio del giudice.

Di fatto, quindi, la circolare del 6 ottobre 2015 conferma quella del 18 ottobre 2011 e collega a ogni fase del giudizio il rischio di un aggravio fiscale. La responsabilità dell'esazione spetta alle segreterie degli organi giurisdizionali, mentre la giurisdizione sul punto è delle commissioni tributarie. Queste ultime, tuttavia, avranno difficoltà a interpretare le liti dei giudici amministrativi, distillandone il contenuto per comprendere se i motivi aggiunti amplino o meno in modo considerevole l'oggetto del giudizio: oltretutto, sono spesso le stesse sentenze amministrative a chiarire se il contributo vada o meno pagato (Consiglio di Stato 528/2015), lasciando quindi poco spazio ai giudici tributari.

Bruxelles ha approvato il programma Adrion che sarà presentato il 9 e 10/12 a Bologna

Adriatico, un mare di fondi

Stanziate 118 mln per la cooperazione transnazionale

Un programma di cooperazione da 118 milioni di euro di fondi pubblici favorirà la cooperazione tra le aree adriatiche. La Commissione europea ha approvato il Programma Interreg V-B dell' area Adriatico-Ionio valido per il periodo 2014-2020 e denominato «Adrion».

A seguito dell' approvazione, il 9 e 10 dicembre 2015 si svolgerà a Bologna, presso la Regione Emilia-Romagna, l' evento di lancio del Programma di cooperazione transnazionale Interreg Adrion che sarà possibile anche seguire in streaming all' indirizzo

Italia Oggi | **AGGIORNAMENTI** | Venerdì 4 dicembre 2015 | 79

Bruxelles ha approvato il programma Adrion che sarà presentato il 9 e 10/12 a Bologna

Adriatico, un mare di fondi

Stanziate 118 mln per la cooperazione transnazionale

Un mare di fondi pubblici

Un programma di cooperazione da 118 milioni di euro di fondi pubblici favorirà la cooperazione tra le aree adriatiche. La Commissione europea ha approvato il Programma Interreg V-B dell' area Adriatico-Ionio valido per il periodo 2014-2020 e denominato «Adrion».

A seguito dell' approvazione, il 9 e 10 dicembre 2015 si svolgerà a Bologna, presso la Regione Emilia-Romagna, l' evento di lancio del Programma di cooperazione transnazionale Interreg Adrion che sarà possibile anche seguire in streaming all' indirizzo

Avvicinati finanziarie

La Regione Emilia-Romagna ha approvato il bilancio per il 2016 che prevede un aumento del 1,5 per cento delle risorse ordinarie e un aumento del 2,5 per cento delle risorse straordinarie. Il bilancio è stato approvato dalla giunta regionale in una seduta straordinaria convocata il 2 dicembre.

Stato Nuovo pubblico

Il ministro dell'Interno ha annunciato che il governo ha deciso di riformare il sistema di giustizia. La riforma prevede la creazione di un nuovo organo di garanzia della indipendenza della magistratura e la riforma del sistema di reclutamento dei magistrati.

Il progetto di legge

Il governo ha presentato in Parlamento un progetto di legge che prevede la riforma del sistema di giustizia. La riforma prevede la creazione di un nuovo organo di garanzia della indipendenza della magistratura e la riforma del sistema di reclutamento dei magistrati.

Il progetto di legge

Il governo ha presentato in Parlamento un progetto di legge che prevede la riforma del sistema di giustizia. La riforma prevede la creazione di un nuovo organo di garanzia della indipendenza della magistratura e la riforma del sistema di reclutamento dei magistrati.

<https://videocenter.lepida.it/videos/livestreams/page1/>

L' entrata in operatività del programma avverrà con la pubblicazione del primo bando del programma, che sarà illustrato durante l' evento di lancio del programma. Coperte tutte le regioni adriatiche dell' Italia I paesi partecipanti al programma Adrion sono otto, di cui 4 stati membri dell' Ue (Croazia, Grecia, Italia e Slovenia), 3 paesi candidati (Albania, Montenegro, Serbia) e 1 potenziale paese candidato (Bosnia ed Erzegovina). A seguito della decisione della Commissione europea che stabilisce l' elenco delle regioni ammissibili, il programma Adrion copre, in Italia, 12 regioni e 2 province: Abruzzo, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, Provincia Autonoma di Trento e di Bolzano, Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Lombardia, Emilia-Romagna, Umbria, Marche. Programma in quattro priorità Il programma Adrion affronterà quattro grandi priorità d' azione: cooperazione fra imprese e mondo della ricerca e dell' istruzione, sostenibilità grazie alla tutela del patrimonio naturale e culturale della regione, maggiore connettività, sostegno alla governance della strategia dell' Ue per la regione Adriatico-ionica. I progetti finanziabili potranno quindi promuovere gli investimenti delle imprese in ricerca, sviluppo & innovazione, lo sviluppo di collegamenti e sinergie tra

L'accesso dei Tratti Locali protegge il Vostro Fisco 1

Servizi di gestione e riscossione delle Entrate

Un sistema integrato di servizi fiscali e contabili che ottimizza il vostro tempo e vi libera da tutti i problemi di gestione delle Entrate Locali, da studiare con noi.

Convegni, Webinars e corsi online

CENTRO STUDI
CHI È L'ESPERTO

- segue

imprese, centri di ricerca e il settore dell'istruzione superiore; in particolare, gli investimenti dovranno promuovere lo sviluppo di prodotti e servizi, il trasferimento di tecnologie, l'innovazione sociale, l'eco-innovazione, le applicazioni al servizio del settore pubblico, lo stimolo della domanda, le reti, i cluster e l'innovazione aperta. Inoltre, i progetti potranno avere l'obiettivo di conservare, proteggere, promuovere e sviluppare il patrimonio naturale e culturale, nonché proteggere e ripristinare la biodiversità e il suolo, nonché promuovere i servizi ecosistemici, anche attraverso Natura 2000, e le infrastrutture verdi. Altro obiettivo può essere lo sviluppo e il miglioramento dei sistemi di **trasporto** rispettosi dell'ambiente e a bassa emissione di carbonio, comprese le vie navigabili interne e il **trasporto marittimo**, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di promuovere la mobilità regionale e locale sostenibile.

Infine, i progetti potranno essere rivolti al rafforzamento della capacità istituzionale delle autorità e degli operatori pubblici e alla pubblica amministrazione efficiente, sviluppando e coordinando strategie macro-regionali e bacini **marittimi**.

Creare reti e scambiare esperienze I progetti da finanziare sul Programma Adrion dovranno riguardare lo scambio e il trasferimento di esperienze tra regioni, il sostegno agli interventi transnazionali e lo sviluppo delle capacità. I progetti dovranno garantire la diffusione dei risultati in modo da consentire l'utilizzo andando oltre i partner di progetto, cercando di raggiungere un numero elevato di utenti finali. Il programma sostiene la costituzione di gruppi di lavoro multilivello e intersettoriali e partnership per superare i «colli di bottiglia» amministrativi e settoriali, con la partecipazione dei cittadini e di enti pubblici e privati.

Contributo comunitario fino all' 85% della spesa La percentuale di aiuto comunitario per i progetti, come da prassi dei programmi di cooperazione interregionale, arriva fino all' 85% delle spese ammissibili.

ROBERTO LENZI

La bozza di dlgs che attua il decreto Madia. Sportelli unici negli scali

Porti, nuova governance

Le autorità portuali passano da 23 a 14

Pronta la riforma della governance dei porti. Con la riduzione da 23 a 14 degli organismi che li gestiscono e che si chiameranno «autorità di sistema portuale». Eccole: Mar Ligure occidentale (Genova e Savona), Mar Ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara), Tirreno settentrionale (Livorno e Piombino), Tirreno centrale (Civitavecchia), Tirreno centro-meridionale (Napoli e Salerno), Tirreno meridionale (Gioia Tauro), Sardegna (Cagliari e Olbia), Sicilia occidentale (Palamo), Sicilia orientale e Stretto di Messina (Messina, Catania e Augusta), Adriatico meridionale e Ionio (Bari, Brindisi, Manfredonia e Taranto), Adriatico centrale (Ancona), Adriatico centrosettentrionale (Ravenna), Adriatico settentrionale (Venezia), Adriatico orientale (Trieste). Queste le novità contenute in una bozza di dlgs intitolato «Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84», predisposto dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di cui ItaliaOggi è in grado di anticipare i contenuti. Il provvedimento dovrebbe andare in consiglio dei ministri a gennaio 2016. Lo schema di dlgs attua le norme sulla riforma del sistema portuale previste del decreto legge 90/2014 (decreto Madia), coordinato con la legge di conversione 114/2014, recante: «Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari».

Forma giuridica. Le autorità di sistema portuale avranno la forma giuridica di enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, saranno dotate di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria, ma anche di autonomia organizzativa e regolamentare. Saranno, inoltre, sottoposte a potere di indirizzo e vigilanza da parte del ministero delle Infrastrutture e trasporti.

E la gestione contabile e finanziaria verrà disciplinata da un regolamento interno. Resterà immutato, invece, il divieto all'esercizio diretto o indiretto di operazioni portuali e attività connesse, ma rispetto al passato non è più prevista la possibilità di «partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati».

Sua. Presso le autorità di sistema portuale opererà lo Sportello unico amministrativo (Sua) che, per tutti i procedimenti amministrativi e autorizzativi che non riguarderanno le attività commerciali e industriali in

ItaliaOggi | **DIRITTO E IMPRESA** | 31

La bozza di dlgs che attua il decreto Madia. Sportelli unici negli scali

Porti, nuova governance

Le autorità portuali passano da 23 a 14

La nuova materia di sistema portuale

Una riforma che riduce il numero di autorità portuali da 23 a 14, raggruppando le competenze in base alle regioni. Le nuove autorità saranno: Mar Ligure occidentale (Genova e Savona), Mar Ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara), Tirreno settentrionale (Livorno e Piombino), Tirreno centrale (Civitavecchia), Tirreno centro-meridionale (Napoli e Salerno), Tirreno meridionale (Gioia Tauro), Sardegna (Cagliari e Olbia), Sicilia occidentale (Palamo), Sicilia orientale e Stretto di Messina (Messina, Catania e Augusta), Adriatico meridionale e Ionio (Bari, Brindisi, Manfredonia e Taranto), Adriatico centrale (Ancona), Adriatico centrosettentrionale (Ravenna), Adriatico settentrionale (Venezia), Adriatico orientale (Trieste).

Da gennaio alle rinnovabili
Innovatori autorizzati in cinque

Al cratere espulso 12 mln
per turismo e prodotti locali

Per marchi e design
7,5 milioni

- segue

porto, svolgerà funzione unica front office rispetto ai soggetti che operano in porto.

Le amministrazioni competenti emaneranno il regolamento attuativo dello Sportello unico amministrativo.

Nei porti attualmente sede di **autonità portuale**, che non saranno sede di **autonità di sistema portuale**, saranno istituite le cosiddette **direzioni di scalo portuale**; si tratta di uffici territoriali con compiti istruttori, sotto coordinamento del segretario generale, ai fini dell'adozione delle deliberazioni di competenza dell'AdSp. Le direzioni avranno compiti propositivi, con riferimento a materie di rilievo locale, amministrativi per materie secondarie e locali e di vigilanza e controllo.

Presso l'Agenzia delle dogane sarà istituito lo Sportello unico dei controlli, competente per tutti gli adempimenti connessi all'entrata o all'uscita delle merci, nel o dal territorio nazionale. Le amministrazioni che effettueranno i controlli sulle merci presentate in dogana concluderanno i procedimenti entro il termine di un'ora per il controllo documentale e di cinque ore per il controllo fisico delle merci.

CINZIA DE STEFANIS

MENO CAMPANILE PER UN SISTEMA PORTUALE PIÙ GLOBALE

di DOMENICO DI PAOLA

■ PRESIDENTE DI IMPEGNO CIVILE

Una partita, quella sulle Autorità Portuali, che la Politica e l'Imprenditoria della Città Capoluogo e della Regione hanno iniziato a giocare con grande ritardo e nel modo sbagliato.

È stato necessario un affievolimento del «prestigio» del proprio Campanile, nel caso specifico l'istituzione (giustissima) di un'unica Autorità del Sistema portuale con sede a Taranto, per far prendere coscienza a Bari che, nella pia-

nificazione del Governo in materia di trasporti, qualcosa non andasse.

Ma la diagnosi fatta è localistica e superficiale, ed, ancora peggio, è la cura proposta: il mantenimento di due Autorità una a Bari ed un'altra a Taranto.

Il futuro delle infrastrutture non si gioca a tavolino, aggruppando una Autorità qui, o cassandone una lì, ma facendo scelte precise e coraggiose, consistenti e strategici investimenti per creare un sistema infrastrutturale nazionale

competitivo su scala intercontinentale.

La logica di una apparente razionalizzazione che accontenti un po' tutti non funziona e condanna questo nostro Paese al declino.

Bisogna anzitutto dire che non si possono seriamente programmare le infrastrutture relative solo ad una tipologia di trasporto (aeroporti, porti, strade, ferrovie), ma è necessaria una visione globale, in quanto la intermodalità è una delle chiavi del successo.

Altro fattore fondamentale per un sistema infrastrutturale è il suo posizionamento geografico e la sua accessibilità.

Infine, elemento determinante per lo sviluppo ed il successo di un sistema infrastrutturale è la sua dotazione di infrastrutture fisiche (infrastrutture di volo, banchine portuali, terminal passeggeri e merci, autostrade, ferrovie) ed immateriali (reti telematiche) e di servizi pubblici e di stato (dogane, polizia di frontiera) e privati.

CONTINUA IN VI >>>

DIPAOLA

Porto, più globale e meno campanile

Due Autorità in concorrenza fra loro non porteranno mai ricchezza

>>> SEGUE DALLA PRIMA

La partita che da quindici anni si sta giocando non è una partita tra Bari e Taranto, o tra la Puglia e il Veneto o la Sicilia, ma è invece una partita intercontinentale. I competitors si trovano a Dubai, a Rotterdam e sono competitors formidabili.

Ancora oggi gli operatori preferiscono Rotterdam ai porti del Mediterraneo, in quanto le infrastrutture ed i servizi di quello scalo non solo compensano i maggiori tempi e costi del trasporto, ma addirittura rendono più competitivi i costi globali di impresa.

E per questo che quasi tutti i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, passaggio strategico nei traffici Est-Ovest e Sud-Nord, hanno cercato e stanno cercando di candidare un loro sistema infrastrutturale (e

non dodici o tredici), a piattaforma logistica continentale.

L'Italia ha un buon posizionamento geografico ed una discreta dotazione infrastrutturale, ma pessimi servizi e scarsa integrazione modale. La nostra ricchezza (19 sistemi aeroportuali, 13 autorità portuali), rischia di diventare la nostra dannazione.

La Puglia ha, rispetto alle altre regioni italiane, una posizione geografica eccellente ed una dotazione infrastrutturale (aeroporti, porti, rete autostradale, rete stradale, rete ferroviaria) unica per entità e integrabilità di modi di trasporto. Nove anni fa, nel Gennaio 2007, come amministratore unico di Aeroporti di Puglia, proposi alla Regione di varare un grande progetto per la realizzazione della «Piattaforma Logistica

Continentale in Puglia».

Concentrare gli investimenti regionali e nazionali su obiettivo di sistema, con una Autorità programmatrice unica, per fare della nostra Regione e con essa del nostro Paese, la piattaforma vincente nella competizione globale.

Questo è necessario chiedere subito al Governo, questa è la partita che bisogna giocare per un futuro di successo. In Olanda, gran parte del Pil nazionale è formato dalla logistica e dai trasporti.

Non è il mantenimento di due Autorità Portuali in concorrenza tra loro e con le tante altre del nostro Paese e del Mare Nostrum che potrà darci la ricchezza, l'occupazione e il progresso, che pure sono alla nostra portata.

Domenico Di Paola
negotium - presidente di impegno Civile

DIREZIONI DI SCALO CON PIÙ POTERI

Cambia il decreto, Renzi in pressing sulla riforma dei moli

Il governo "salva" l'Autorità di Bari
Il mandato del presidente torna a 4 anni

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Al bivio ci sono due binari: uno conduce ad una tratta tutta in salita e piena di curve, l'altro invece è un binario morto.

Il ministero dei trasporti ha

aperto i tavoli di confronto nei giorni scorsi come ha anticipato il *Secolo XIX/The MediTelegraph*. Assoporto è stata la prima a sedersi per cercare di limare alcuni aspetti del decreto. Due in particolare i punti su di discussione con il presidente dell'associazione degli scali italiani, Pasqualino Monti. Il primo è la durata del mandato: tre anni - sostengono i presidenti delle [] - sono troppo pochi. Il ministero avrebbe acconsentito ad allungare il periodo a quattro anni, la durata prevista con la legge attuale. Secondo nodo, tra gli altri, quello del ruolo

delle Direzioni di scalo. Così non contano nulla e le [] che diventeranno direzioni sono in rivolta. Oltre ad allargare le maglie sulle concessioni, il ministro è andato oltre. Nella sua visita per l'inaugurazione della piattaforma logistica di Taranto, Delrio ha aperto alla possibilità che anche Bari diventi porto core. Si starebbe lavorando ad un protocollo per garantire che in Puglia da una sola Autorità di sistema a Taranto, si possa passare a due, includendo proprio il capoluogo. E Savona vorrebbe partecipare alla partita: «Se quel protocollo si può applicare in Puglia, perchè non possiamo farlo anche noi?» si ragiona nella città del ponente ligure. Intanto continua la rivolta. In particolare la Cgil toscana si è scagliata contro l'ipotesi di fusione dello scalo di Carrara con quello della Spezia.

L'altro fronte aperto, quello con la presidenza del Consiglio, sembra essere il più insi-

dioso per la riforma. Delrio ha dato il via alla stagione dei confronti, ma Palazzo Chigi potrebbe decidere di imporre una pausa lunga. In campo per il premier ora c'è anche Antonella Manzione che si è incaricata di studiare il dossier. Una situazione di stallo che rischia di bloccare la riforma, già in ritardo rispetto ai piani degli uomini di Delrio. E mentre tutti discutono e "smontano" la bozza di decreto - anche gli altri ministeri stanno opponendo resistenza sulle parti dei controlli e della sanità marittima - i porti italiani sono in maggioranza commissariati. «Si rischia la paralisi - spiega un presidente di [] - per questo forse il governo pensa al piano B». Se si dovesse andare per le lunghe, spiega, si potrebbe ricominciare dalla vecchia 84/94 e nominare presidenti a tempo, in attesa della riforma che per ora non arriva.

www.themediatelegraph.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Delrio a un tavolo di confronto con i sindacati

ANSA



STANZIATI 1,5 MILIONI DI EURO PER IL TRASPORTO VELOCE DI PRODOTTI ALIMENTARI

Il porto di Venezia investe nel "Fresh Food Corridors"

I porti di Capodistria, Venezia e Marsiglia sono stati selezionati quali gateway del Mediterraneo per realizzare nuove catene logistiche per i container reefer (refrigerati) e le merci deperibili destinate ai mercati europei, nell'ambito del progetto denominato "Fresh Food Corridors (FFC)" approvato dal bando "Connecting Europe Facility" del 2014.

Per la prima volta, infatti, i prodotti freschi passeranno per gli scali di Capodistria, Venezia e Marsiglia attraverso nuovi servizi di trasporto veloce per i prodotti agricoli (alimenti freschi) provenienti da Israele-Giordania-Palestina. Inoltre verrà studiato lo sviluppo di due ulteriori corridoi logistici dal porto di La Spezia e da Cipro. Tutti elementi innovativi che hanno portato l'Unione Europea ad erogare un co-finanziamento di 10 milioni di euro del Programma Ten-T, ovvero circa il 50% del costo dell'operazione dal valore di 21 milioni di euro. Verranno coinvolti 4 Paesi UE (Slovenia, Italia, Francia e Cipro) e, per la prima volta, Paesi Terzi della sponda sud del Mediterraneo non UE (Giordania, Palestina, Israele ed Egitto), nonché tutti gli attori della catena logistica (esportatori, spedizionieri, shipping lines, porti e terminal, operatori ferroviari). In questo circuito ci saranno alcuni corridoi di trasporto dedicati lungo i quali viaggeranno i container refrigerati che dai tre porti del Medi-

terraneo verranno inoltrati via ferrovia verso centro e nord Europa.

Il progetto vede in prima linea il porto di Venezia e per lo sviluppo del "corridoio veneziano" ci sarà infatti a disposizione la somma di 1,5 milioni di euro (in linea con i budget degli altri corridoi) di cui 750mila euro derivanti da contributo europeo a fronte delle attività generate dai partner aziendali, nello specifico [redacted] di Venezia, lo spedizioniere Vis - Veneta Lombarda Srl e l'operatore ferroviario Rail Cargo Logistics - Italy Srl. Il progetto, coordinato dal porto di Koper, ha preso ufficialmente avvio proprio a Capodistria nei giorni scorsi, con la prima riunione del partenariato dopo il riconoscimento del contributo europeo, e si concluderà nel 2017.

Nel progetto rientrano due stagioni di produttività in medio oriente. Durante la prima fase ci si occuperà di verificare la tenuta logistica, mentre nella seconda fase, invece, sarà introdotta una nuova tecnologia consistente in un innovativo sistema di autoalimentazione elettrica prodotta dal movimento del treno.

Il progetto, inoltre, si presenta in linea con la politica dell'UE di supporto allo sviluppo delle "Autostrade del Mare". In questo modo viene migliorata l'efficienza del processo di controllo di questo particolare tipo di merci in entrata in Europa, il controllo in tempo reale della catena di trasporto door-

to-door (garantendo trasparenza, visibilità e sicurezza) e le tecnologie per lo sviluppo di treni con innovativi sistemi di generazione elettrica idonei al trasporto dei mezzi refrigerati per l'inoltro verso i mercati europei.

Andrea Cosentino, general Manager di Vis - Veneta Lombarda Srl, conferma che «si tratta di una iniziativa storica considerata l'importante innovazione tecnologica collegata a questo progetto che permetterà per la prima volta in assoluto il trasporto delle merci refrigerate fin dai luoghi di produzione direttamente al luogo di destino attraversando il continente europeo con l'utilizzo dello stesso mezzo di trasporto "container frigorifero marittimo" senza alcuna manipolazione della merce garantendo quindi l'effettivo trasporto in condizioni di temperatura controllata senza soluzione di continuità. Lo stesso principio verrà applicato anche ad altri flussi di traffico che potranno godere delle stesse prerogative incrociando quindi i fabbisogni di tutta la clientela interessata all'integrazione tecnologica all'interno delle proprie attività produttive e commerciali indirizzate alla ricerca dell'abbattimento delle emissioni inquinanti, ad uno sviluppo sostenibile ed etico oltre che alla riduzione dei costi generata dall'ottimizzazione della catena logistica e da una più attenta gestione della conservazione delle merci».



Container in banchina a Porto Marghera (Venezia)



Finanza per i Fresh food corridor

I porti di Capodistria, Venezia e Marsiglia sono stati selezionati per la realizzazione di nuove catene logistiche per i container refrigerati e per le merci deperibili destinate ai mercati europei nell'ambito del progetto denominato Fresh Food Corridors (FFC) che è stato approvato dal bando europeo Connecting Europe Facility del 2014.

Il progetto prevede che i prodotti agri-food (quelli alimentari freschi) provenienti da Israele, Giordania e Palestina vengano importati con nuovi servizi di trasporto veloce attraverso i tre porti della sponda settentrionale del Mediterraneo. Inoltre verrà studiato lo sviluppo di due ulteriori corridoi logistici con il porto di La Spezia e con Cipro.

Per l'attuazione di questo progetto l'Unione Europea ha concesso un cofinanziamento di 10 milioni di euro del programma TEN-T, ovvero circa il 50% del costo dell'operazione dal valore di 21 milioni di euro.

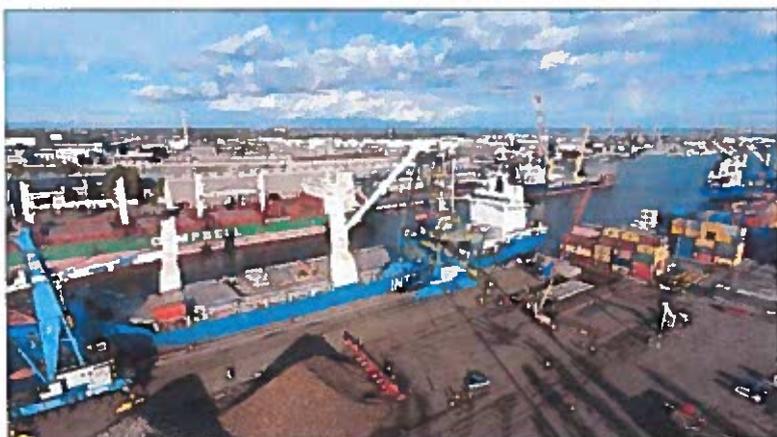
Il ministro di Venezia ha reso noto che per quanto riguarda il proprio scalo portuale e per lo sviluppo del «corridoio veneziano» ci sarà a disposizione la somma di 1,5 milioni di euro, di cui 750 mila euro derivanti da contributo europeo a fronte delle attività generate dai partner veneziani, nello specifico

il ministro di Venezia, lo spedizioniere VLS (Veneta Lombarda srl) e l'operatore ferroviario Rail Cargo Logistics-Italy srl.

Porti: Venezia, investimento 1,5 mln per Fresh Fruit Corridor

Con Capodistria e Marsiglia gateway Mediterraneo

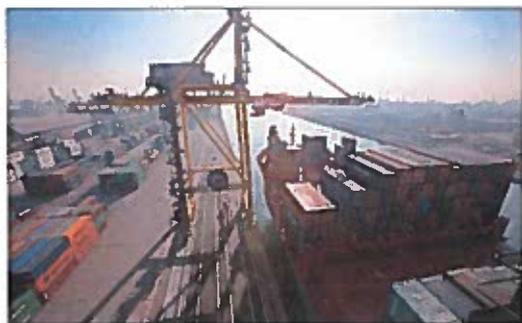
03 dicembre, 16:41



(ANSA) - VENEZIA, 3 DIC - I porti di Capodistria, Venezia e Marsiglia sono stati selezionati come gateway del Mediterraneo dove realizzazione nuove catene logistiche per i container refrigerati e le merci deperibili destinate ai mercati europei.

Per la prima volta i prodotti freschi passeranno per i tre scali attraverso nuovi servizi di trasporto veloce per i prodotti alimentari freschi provenienti da Israele, Giordania e Palestina.

Il progetto vede in prima linea il Porto di Venezia, che ha previsto un investimento di 1,5 milioni di euro (metà dei quali da contributo europeo) per lo sviluppo del 'corridoio veneziano'. (ANSA)



Il porto di Venezia investe nel “Fresh Food Corridors”

Venezia - Stanziati 1,5 milioni di euro per il trasporto veloce di prodotti alimentari freschi in arrivo da Israele, Giordania e Palestina.

Venezia - I porti di Capodistria, Venezia e Marsiglia sono stati selezionati quali gateway del Mediterraneo per realizzazione nuove catene logistiche per i container reefer (refrigerati) e le merci deperibili destinate ai mercati europei, nell'ambito del progetto denominato “Fresh Food Corridors (Ffc)” approvato dal bando “Connecting Europe Facility” del 2014. Per la prima volta, infatti, i prodotti freschi passeranno per gli scali di Capodistria, Venezia e Marsiglia attraverso nuovi servizi di trasporto veloce per i prodotti agri-food (alimentari freschi) provenienti da Israele-Giordania-Palestina. Inoltre verrà studiato lo sviluppo di due ulteriori corridoi logistici dal porto di La Spezia e da Cipro. Tutti elementi innovativi che hanno portato l'Unione Europea ad erogare un co-finanziamento di 10 milioni di euro del Programma Ten-T, ovvero circa il 50% del costo dell'operazione dal valore di 21 milioni di euro. Verranno coinvolti 4 Paesi Ue (Slovenia, Italia, Francia e Cipro) e, per la prima volta, Paesi Terzi della sponda sud del Mediterraneo non-Ue (**Giordania, Palestina, Israele ed Egitto**), nonché tutti gli attori della catena logistica (esportatori, spedizionieri, shipping lines, porti e terminal, operatori ferroviari). In questo circuito ci saranno alcuni corridoi di trasporto dedicati lungo i quali viaggeranno i container refrigerati che dai tre porti del Mediterraneo verranno inoltrati via ferrovia verso centro e nord Europa.

- segue

Il progetto vede in prima linea il porto di Venezia e per lo sviluppo del "corridoio veneziano" ci sarà infatti a disposizione la somma di 1,5 milioni di euro (in linea con i budget degli altri corridoi) di cui 750mila euro derivanti da contributo europeo a fronte delle attività generate dai partner veneziani, nello specifico Autorità portuale di Venezia, lo spedizioniere Vls - Veneta Lombarda Srl e l'operatore ferroviario Rail Cargo Logistics - Italy Srl. Il progetto, coordinato dal porto di Koper, ha preso ufficialmente avvio proprio a Capodistria nei giorni scorsi, con la prima riunione del partenariato dopo il riconoscimento del contributo europeo, e si concluderà nel 2017. Nel progetto rientrano due stagioni di produttività in medio oriente. Durante la prima fase ci si occuperà di verificare la tenuta logistica, mentre nella seconda fase, invece, sarà introdotta una nuova tecnologia consistente in un innovativo sistema di autoalimentazione elettrica prodotta dal movimento del treno. Il progetto, inoltre, si presenta in linea con la politica dell'Ue di supporto allo sviluppo delle "Autostrade del Mare". In questo modo viene migliorata l'efficienza dei processi di controllo di questo particolare tipo di merci in entrata in Europa, il controllo in tempo reale della catena di trasporto door-to-door (garantendo trasparenza, visibilità e sicurezza) e le tecnologie per lo sviluppo di treni con innovativi sistemi di generazione elettrica idonei al trasporto dei mezzi refrigerati per l'inoltro verso i mercati europei.

Andrea Cosentino, general Manager di Vls - Veneta Lombarda Srl, conferma che «si tratta di una iniziativa storica considerata l'importante innovazione tecnologica collegata a questo progetto che permetterà per la prima volta in assoluto il trasporto delle merci refrigerate in arrivo dai luoghi di produzione direttamente al luogo di destino attraversando il continente europeo con l'utilizzo dello stesso mezzo di trasporto "container frigorifero marittimo" senza alcuna manipolazione della merce garantendo quindi l'effettivo trasporto in condizioni di temperatura controllata senza soluzione di continuità. Lo stesso principio verrà applicato anche ad altri flussi di traffico che potranno godere delle stesse prerogative incrociando quindi i fabbisogni di tutta la clientela interessata all'integrazione tecnologica all'interno delle proprie attività produttive e commerciali indirizzate alla ricerca dell'abbattimento delle emissioni inquinanti, ad uno sviluppo sostenibile ed etico oltre che alla riduzione dei costi generata dall'ottimizzazione della catena logistica e da una più attenta gestione della conservazione delle merci».

Ugo Cavallin (ANCE): Porto off Shore, Venezia non perda la via della seta

Author : com

Date : 3 dicembre 2015



(FERPRESS) - Venezia, 3 DIC - "Venezia si trova oggi di fronte ad una straordinaria occasione di rilancio come centro economico e commerciale internazionale, e ancora una volta la città appare disinteressata, se non divisa o pregiudizialmente contraria. Il progetto di porto off shore rappresenta una eccezionale opportunità per consentire alla portualità veneziana di far fronte prima di altri alle enormi problematiche che le dimensioni delle attuali mega navi portacontainer creano a qualunque porto". Così Ugo Cavallin, Presidente ANCE (Associazione Costruttori Edili ed Affini) di Venezia e provincia.

"Il progetto della piattaforma d'altura a 8 miglia dalla costa, risolvendo il problema dei mega carichi, - afferma Cavallin - rimetterà definitivamente Venezia al centro dei traffici tra Europa e Oriente, ripristinando nei fatti quella "Via della Seta" che aveva fatto della Serenissima uno snodo fondamentale di scambio non solo di merci, ma anche di cultura e di idee. E' un'occasione che non possiamo permetterci di perdere, anche perché i competitor non mancano. Non è un mistero - lo ha confermato lo stesso Romano Prodi in una recentissima intervista - che la Cina sta spingendo molto verso l'idea di una grande ferrovia che da Atene (il porto del Pireo) risalga a nord attraverso i Balcani. In questo modo l'Italia e tutti i suoi porti sarebbero tagliati fuori. L'alternativa - conclude Prodi - è una sola: un grande potenziamento dello scalo di Venezia".

"E' allora chiaro che il porto off shore di Venezia - sottolinea il Presidente ANCE - è un'infrastruttura che non riguarda solo la nostra città - per la quale peraltro il beneficio sarebbe enorme - né il solo Veneto, né il Nord Est: riguarda piuttosto l'economia dell'intero Paese".

"E' logico quindi - conclude Cavallin - che su questo progetto si debba concentrare l'appoggio convinto di chiunque abbia a cuore le sorti di questa città e di questo Paese. L'Associazione Costruttori di Venezia è tra questi e intende risvegliare l'attenzione e il consenso generale su un'iniziativa che forse sarà anche l'ultima occasione per dare a Venezia un futuro diverso da quello verso il quale appare rassegnatamente indirizzata; un futuro diverso che però si richiama e si ricollega indissolubilmente alla millenaria storia di Venezia quale faro dell'Italia e dell'Europa verso Oriente".

IL PIANO DEL MINISTRO DOPO LE PROTESTE PER L' ANNESSIONE A GENOVA

Porti, un savonese guiderà anche Palazzo San Giorgio

Canavese in pole, ma spuntano i nomi di Berruti e Armella

GENOVA. Sulla poltrona di Palazzo San Giorgio, dopo l' uscita di scena dell' ammiraglio Giovanni Pettorino, potrebbe arrivare un savonese. Quella che in molti considerano ormai molto più che una semplice indiscrezione, circola infatti con grande insistenza, specialmente negli ambienti romani. A optare per questa decisione, sarebbe già stato direttamente il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio.

L' obiettivo della nomina, a capo di quella che sarà, dopo l' approvazione della legge di riforma, l' Authority che raggrupperà i porti di Genova e Savona, è quello di mettere a tacere le proteste che, ormai da mesi, arrivano dal mondo politico e imprenditoriale della città della Torretta, a causa della prevista annessione allo scalo del capoluogo ligure.

In pole position ci sarebbe Rino Canavese, ex parlamentare della Lega Nord ed ex presidente dell' **Autorità portuale** di Savona, attualmente manager del gruppo Gavio. Si tratta di una figura conosciuta nel mondo dello **shipping** e della logistica, non solo in Liguria. In passato Canavese è stato uno dei primi sostenitori del progetto della piattaforma

Maersk di Vado, e oggi, visti i suoi trascorsi politici, potrebbe trovare anche il gradimento di buona parte dei vertici della Regione. Il secondo nome che circola con insistenza è quello dell' attuale sindaco di Savona, Federico Berruti, che terminerà il suo secondo mandato tra qualche mese e non sarà più rieletto. Berruti, che fin dagli inizi è stato uno dei primi sostenitori dell' attuale premier Matteo Renzi, poche settimane fa ha incontrato a Roma proprio il ministro Delrio, per discutere della prospettiva della nuova **Autorità portuale** ligure. Il sindaco, che è stato uno dei primi ad alzare le barricate contro l' annessione a Genova, ha chiesto alcune garanzie al governo sui traffici degli operatori privati, sulle opere infrastrutturali già approvate e su quelle attualmente in fase di studio.

Accanto ai possibili futuri presidenti Canavese e Berruti, negli ambienti romani, da qualche giorno si parla con sempre maggiore insistenza anche dell' ipotesi di una nomina al femminile: Sara Armella, avvocato cassazionista e fondatore dello studio Armella & Associati, con sedi a Genova e Milano. Armella è stata fino a pochi mesi fa alla guida della Fiera di Genova, e sarebbe una figura gradita da una buona parte dei vertici del centro sinistra nazionale e locale. Conosce il mondo dello **shipping** e tra i



- segue

suoi clienti figurano spedizionieri, agenti marittimi, e grandi gruppi che operano nel comparto marittimo. In occasio stiamo costruendo a Vado, quello di Bettolo e quello di Voltri». «Savona - ha aggiunto - è uno dei principali poli crocieristici italiani. Vedo in questa sinergia una grande potenzialità. Sulla questione delle annessioni, l' importante è capire che crescendo come dimensioni si possono avere più possibilità». Secondo il programma del governo, il presidente per un' unica Authority, dovrebbe essere nominato nei primi mesi del 2016. In uscita ci sono Gian Luigi Miazza (Savona) e Giovanni Pettorino (Genova). In arrivo, pare, un savonese a Palazzo San Giorgio.

MATTEO DELL' ANTICO

Per il terminal «Vte» un piano investimenti da 100 milioni di euro

GENOVA - Il Voltri Terminal Europa, il più grande terminal del porto di Genova si attrezza per accogliere i giganti del mare ed aumentare la propria competitività.

Per questo è stato predisposto un piano di investimenti da cento milioni. Agli ottanta milioni per l'acquisto delle otto nuove gru di

(continua a pagina 2)



Il Voltri Terminal Europa si attrezza per i giganti del mare

Terminal Vte investimenti

hanchina che consentiranno di operare sulle grandi portacontainer di nuova generazione, si aggiungono gli stanziamenti per portare i fondali fino a 15 metri di profondità, illuminare la diga foranea e dotare il terminal di parabordi, bitte e sistemi per tenere più ferme le navi all'ormeggio.

«Le prime quattro gru dovrebbero partire da Shanghai tra la fine di Dicembre e i primi di Gennaio» ha dichiarato Gilberto Danesi, amministratore delegato di Psa-Vte che ha illustrato il piano ai sindacati. Nel frattempo è già stata effettuata una simulazione per verificare che le mega portacontainer possano manovrare in sicurezza all'interno del terminal.

«Sarebbe inutile fare l'investimento sulle gru e non avere le caratteristiche per ospitare le navi più grandi» ha poi sottolineato Danesi -. Abbiamo verificato che quelle da 19.100 teu entrano al Vte senza problemi. Inoltre ci saranno i parabordi, le bitte e illuminazione fondamentale per il lavoro notturno. Faremo il meglio per poter essere efficienti e servire i nostri clienti». Cambierà anche l'organizzazione del lavoro, che richiederà sempre maggiore flessibilità: «Potremo dover gestire un giorno sedicimila teu in un unico attacco e poi per giorni niente. Cambierà tutto», ha detto Danesi che resta in attesa della realizzazione del raddoppio dei binari al Vte per aumentare la quota di contenitori che viaggeranno su ferrovia da e per il terminal. L'anno si chiuderà con 1,2 milioni teu con un leggero aumento sull'anno precedente.



ASSEMBLEA FEPORT

I terminal si preparano alle mega navi

GENOVA. Accelerare le opere previste dall'Europa, in particolare quelle sulle reti Ten-T e portare il regolamento dei servizi portuali in parlamento entro il 22 dicembre. Sono le due garanzie che lo staff del commissario europeo ai trasporti Violeta Bulc ha fornito ai rappresentanti di Feport, l'associazione degli operatori portuali privati, riuniti nell'Assemblea a Bruxelles. Presente per gli italiani il presidente di Assiterminal Marco Conforti. Tema della lunga conferenza pomeridiana l'impatto del gigantismo navale sulle infrastrutture portuali e dalla presa di coscienza del settore sulla mancanza di dialogo, si è passati ad analizzare l'impatto che le mega navi hanno su economia, reti logistiche, società e ambiente.



Yacht, nuovo mega evento in Liguria

Genova - Programmato in primavera. Barche esposte in tre aree di Genova e nel Tigullio. Sarà organizzato da nautica italiana. corsa contro il tempo per partire già nel 2016.

Genova - **Un grande evento, in primavera, con barche esposte in acqua e stand a terra. Nautica Italiana**, secondo fonti vicine al dossier, avrebbe ormai scelto la Liguria, e soprattutto Genova, per la prima rassegna espositiva che verrà organizzata dall'associazione formata da marchi fuoriusciti, di recente, da Ucina.

Secondo indiscrezioni che trapelano da alcuni operatori del settore infatti, grandi yacht saranno esposti contemporaneamente in tre diverse aree del capoluogo ligure: **Fiera, Porto Antico e Marina Aeroporto**. Non solo, altre unità, sempre negli stessi giorni, dovrebbero essere posizionate nel Tigullio: **in pole ci sono Portofino e Santa Margherita**, dove verrà organizzato un evento dedicato al mercato del lusso. Il progetto è già in fase avanzata: nei giorni scorsi, una delegazione formata dai vertici di Nautica Italiana, tra cui **Giovanna Vitelli (Azimut/Benetti), Lamberto Tacoli (Ferretti) e Alberto Amico (Amico & Co.)**, ha incontrato il numero uno della Regione Liguria, **Giovanni Toti**. Altri dettagli sono poi stati definiti all'inizio di questa settimana, a Milano, dove si è tenuto l'ultimo consiglio dell'associazione affiliata alla Fondazione Altagamma.

Il caso. Piani di sviluppo depotenziati senza l'accesso alle grandi reti di trasporto

Porti liguri in mezzo al guado



Raoul de Forcade
GENOVA

I tre porti liguri di Genova, Savona e La Spezia hanno attivato cantieri in grado di aumentare del 53%, nei prossimi cinque anni, la capacità di movimentazione di container, passando dall'attuale capacità di 4,3 milioni di teu (contenitori da 20 piedi), che è sfruttata, però, solo all'80%, a una di 6,6 milioni entro il 2020. L'obiettivo, peraltro, è raggiungibile solo

«estendendo i bacini di mercato di riferimento anche oltre le Alpi con efficienti servizi intermodali». Servizi che sono inevitabilmente collegati allo sviluppo del sistema ferroviario. A illustrare la situazione è il rapporto Certet Bocconi, presentato ieri a Milano.

Il sistema della portualità ligure, sottolinea lo studio, «a fronte di una movimentazione di 3,5 milioni di teu, ha attualmente una capacità stimata in circa 4,3 milioni, dei quali 2,6 milioni a Genova nei quattro terminal gestiti da Vte, Sech, Gruppo Spinelli e Ignazio Messina spa; 1,5 milioni alla Spezia nei due terminal gestiti

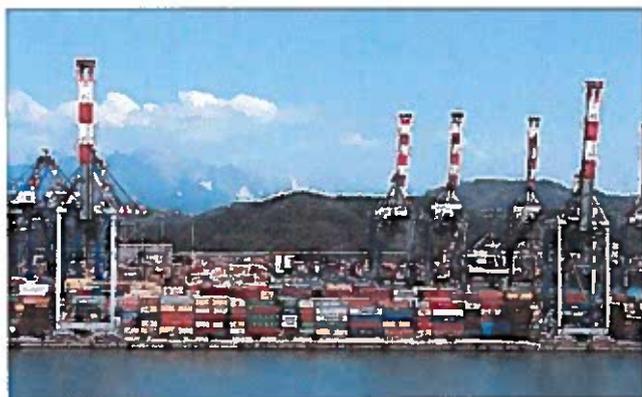
da Lscet (Contship) e da Tarrus; circa 200mila teu nel terminal refer di Vado Ligure.

In tutti e tre i porti, però sono in atto progetti di ampliamento. A Genova è prevista l'espansione dei terminal di Messina e Spinelli, con i tombamenti delle aree Ronco-Canepa e Canepa-Libia. È in corso poi la realizzazione del terminal di calata Bettolo. Mentre Vte sta investendo su gru di banchina e sul sistema ferroviario. A Savona Vado è in costruzione della nuova piattaforma container di Maersk. Mentre alla Spezia si sta procedendo all'estensione del terminal Lscet. Opere che com-

pletivamente permetteranno una movimentazione aggiuntiva pari a 2,3 milioni di teu.

Insomma, entro il 2017/18 la capacità ligure potrà essere di «6,6 milioni di teu». In particolare quella «del porto di Savona salirà a circa un milione di teu, la capacità di Genova a 3,6 milioni e quella di La Spezia a 2 milioni». Alla fine, «il mercato target per la ferrovia da e per i terminal container liguri al 2018/19 potrà essere stimato in circa 5,3 milioni di teu». E se oggi i porti liguri movimentano un totale di 63 treni al giorno, nel 2020 ne sono attesi 90-100 e 125-150 nel 2030. Ma si tratta solo di numeri virtuali se l'Italia non sarà in grado di coprire il proprio gap sullo sviluppo dei corridoi ferroviari.

di PROIEZIONE INTERNA



Porti, la Cgil: «No all'accorpamento di Carrara con Spezia»

Massa Carrara - Lo scrive la Filt Cgil Toscana in merito all'accorpamento «dell'Autorità portuale di Marina di Carrara con La Spezia».

Massa Carrara - «Non esiste un soggetto istituzionale, sociale, economico, sindacale, imprenditoriale, associativo e culturale sul territorio di Massa Carrara, che condivida questa scelta, sindaco di Carrara in testa». Lo scrive la Filt Cgil Toscana in merito all'accorpamento «dell'Autorità portuale di Marina di Carrara con La Spezia». **«La Filt Cgil Toscana - viene spiegato -, che è per l'Autorità Portuale Unica della Toscana, cercherà di ostacolare l'accorpamento tra Marina di Carrara e La Spezia e si augura che la Regione ed il suo Presidente facciano di tutto per tenere Marina di Carrara nel sistema portuale toscano».** «Abbiamo sempre sostenuto la necessità di riformare il sistema di governo dei nodi portuali - viene spiegato - magari in relazione con i sistemi logistici territoriali, di rivedere l'intrigo di elusioni della regolazione del lavoro portuale, delle sue specificità; siamo invece davanti non ad una riforma oltremodo necessaria, bensì ad una "rimodulazione" dei sistemi di potere, nella direzione di un controllo centralizzato. Questa logica distorta non risolverà i problemi della portualità Nazionale, non modernizzerà il sistema dei porti, ne lo integrerà».

- segue

Resta per ora una sola incognita. L'obiettivo è quello di partire con la prima edizione della manifestazione già nel 2016, ma il tempo a disposizione per organizzare il salone è poco. **Il rebus verrà probabilmente sciolto il prossimo 11 dicembre**, in occasione della prima assemblea plenaria di Nautica Italiana, che si terrà a Viareggio. A decidere saranno i marchi associati, in totale 50 per un fatturato complessivo che supera 1,2 miliardi di euro, i quali potrebbero anche optare per dare il via alla rassegna solo nel 2017, avendo così più di un anno per pianificare la nuova kermesse, e nel frattempo, organizzare alcuni eventi minori, sempre in Liguria oppure in altre parti d'Italia (si parla di **una possibile intesa con Fiera di Milano durante i giorni del Salone del Mobile**).

A questo punto, se il progetto del presidente Tacoli dovesse andare definitivamente in porto, Genova **si troverebbe ad avere tre eventi annuali dedicati al settore**: il Salone di ottobre organizzato da Ucina, una rassegna dell'usato in aprile, anche questa della Confindustria nautica, e la nuova manifestazione targata Nautica Italiana, sempre a primavera. Una kermesse, quest'ultima, che potrebbe nel 2016 stringere un'alleanza con il Myba Charter Show, l'esposizione di mega yacht che si terrà nel capoluogo ligure il prossimo maggio.

Il piano del governo La svolta dei porti, Carrara con La Spezia Ec'è il sì di Rossi

CARRARA Il decreto è pronto per essere portato all'esame del Consiglio dei ministri. Non ci sarà [redacted] unica della Toscana, Marina di Carrara sarà unita a La Spezia. L'iter dovrebbe essere rapido e il presidente della Regione intravede alcune potenzialità nel nuovo assetto, mentre i sindacati restano critici. «Sono convinto che Carrara potrà trarre vantaggio dall'accorpamento con La Spezia — dice Enrico Rossi — perché avrebbe rischiato di essere marginalizzata dall'unione di Piombino e Livorno». Rossi ha in programma un incontro con il suo omologo ligure, Giovanni Toti, per il prossimo 18 dicembre: obiettivo, concretizzare garanzie e prospettive per Marina di Carrara. Con buona pace della Cgil che dice di voler «ostacolare l'accorpamento» e si augura che «la Regione faccia di tutto per tenere Marina di Carrara nel sistema portuale toscano». Il presidente [redacted] della città toscana, Francesco Messineo, dal canto suo sottolinea che «l'unione con La Spezia può funzionare dal punto di vista operativo e commerciale, viste la contiguità territoriale e la complementarietà dei due scali. Il problema sarà avere a che fare con due Regioni diverse che hanno normative differenti e dovranno entrambe esprimersi, ad esempio, per approvare i piani regolatori. La gestione amministrativa sarà senz'altro più complessa».

R.R.

© 2015 EDITORIALE RASSEGNA

All'interporto decolla il front office per le imprese

L'accordo di programma muove i primi passi da Guasticce. Assenti le istituzioni livornesi

- COLLESALVETTI -

IL PUNTO sulle prospettive che l'accordo di programma per il rilancio dell'economia costiera apre per l'interporto Vespucci di Guasticce, è stato fatto ieri nella Sala Conferenze della Palazzina Colombo, presenti il presidente dell'associazione industriali livornese Alberto Ricci, il sindaco di Collesalvetti Lorenzo Bacci e i vertici del Vespucci. L'incontro, organizzato per le aziende operanti nel territorio, è stato dedicato all'illustrazione delle misure d'intervento previste nell'accordo di programma per l'Area Costiera Livornese, ma anche alla firma di un protocollo d'intesa tra Comune, Interporto e Assoindustriali per una "struttura temporanea di coordinamento" che dovrà favorire le imprese piccole e grandi interessate a insediarsi nell'area. Favorirle- hanno spiegato i relatori- non solo illustrando le potenzialità già esistenti sull'area, ma anche e specialmente aiutandole a districarsi tra la burocrazia che sempre accompagna gli interventi pubblici, indirizzandole all'eventuale credito agevolato e fornendo loro un appoggio concreto anche sul disbrigo delle pratiche con il Comune e con la dogana.

È NATO in sostanza un "front office" integrato per la gestione ottimale di tutte le proposte insediative che potranno essere presentate nell'ambito del programma di reindustrializzazione previsto dall'accordo di programma: un'iniziativa aperta e disponibile, del tutto scevra da burocrazia e lungaggini, finalizzata ad anticipare quanto sarà sottoscritto poi dalle normative che in ambito nazionale e locale si vanno predispo-

nendo perché il programma di industrializzazione abbia i necessari incentivi. Al "front office" sono stati chiamati funzionari del Comune, dell'interporto e dell'Associazione industriali: e i dubbi di qualcuno sulla totale assenza dall'accordo

di cui Massimo Provinciali è vicepresidente del Vespucci- sono stati fugati dalla promessa che l'accordo stesso sarà velocemente allargato anche a altre istituzioni, compresi i comuni portuali di Livorno e Piombino- ieri non presenti- propri o nell'ottica di sviluppare anche la specializzazione retro-portuale.

I PUNTI di forza del Vespucci, elencati puntigliosamente e già esistenti grazie anche ai vari interventi operati dal comune di Collesalvetti per creare incentivi concreti, sono: area a burocrazia zero, lavori subito avviabili grazie alla S.C.I.A. approvata dal Comune, esonero totale dei contributi fino al 2019, libertà progettuale, aree già totalmente urbanizzate e servite da allacciamenti e controlli, terminal ferroviario operativo e collegamenti con la superstrada, "futura via d'acqua" sullo Scolmatore e infine prospettiva di diventare area franca doganale. Ce n'è abbastanza- ha ribadito l'amministratore delegato del Vespucci Bino Fulceri- per considerare già operativi molti incentivi, che saranno integrati dall'accordo di programma sottoscritto nella scorsa primavera da ben cinque ministeri e dalla Regione Toscana.

A.F.



PROSSIMI STEP

Sarà presto allargato anche ai comuni Portuali di Livorno e Piombino

Ecco lo scafo del primo giga-yacht

Il troncone è arrivato al cantiere Benetti attraverso i Navicelli: si trasformerà in una nave di lusso da 110 metri

● LIVORNO

Il gigantesco scafo del primo giga-yacht che sarà varato dal cantiere Azimut Benetti è arrivato due sere fa a Livorno dal canale dei Navicelli.

È il blocco principale delle due "navi" extralusso lunghe 110 metri per le quali è stato costruito il maxi-capannone a largo Bellavista. Attualmente gli scafi sono in produzione alla Mec-Carpensalda, nel capannone che si trova nella darsena pisana. Gli scafi, commissionati da Azimut Benetti, sono realizzati in acciaio con un peso complessivo di 1.000 tonnellate il primo e di 1.500 tonnellate il secondo. Entrambi sono costruiti sotto la sorveglianza del Lloyd's Register e vi stanno lavorando 250 operai, diretti e indiretti, tra i Navicelli di Pisa e il sito produttivo di Livorno.

«La realizzazione di queste

commesse - spiega Bruno Lotti, titolare della Carpensalda - stanno impegnando tutto il personale dallo scorso mese di marzo e sono per noi un motivo di orgoglio, in quanto siamo realizzando due tra gli yacht più importanti mai realizzati in Italia, contribuendo quindi alla realizzazione di un prodotto che rappresenta l'eccellenza italiana del mondo».

Proprio per la grandezza di questi scafi è stato deciso di realizzarli divisi in tre tronconi, che saranno trasportati via mare alla sede "Benetti" di Livorno. La prima delle parti che costituiranno lo scafo completo, con l'aiuto dei mezzi della ditta "Piccini trasporti industriali", è stata caricata (300 tonnellate) sopra una chiatta speciale noleggiata dalla Carpensalda presso la ditta "Gas and Heat Spa" e trasportata grazie ai rimorchiatori del gruppo Neri.

«Arrivati in cantiere - spiega Lotti - abbiamo scaricato e posizionato il troncone all'interno dei nuovi capannoni realizzati da Benetti che permettono la costruzione di queste grandi opere».

Ma quanto costa un'imbarcazione del genere? Per fare un esempio, il Pelorus - uno degli yacht di proprietà del magnate russo Roman Abramovich - che misura 103 metri di lunghezza, è stato pagato 130 milioni di dollari. Restano come sempre top secret i possibili acquirenti.

«Non posso che esprimere tutta la mia soddisfazione per questa importante realizzazione,

che vede nei fatti la collaborazione tra le città di Pisa e Livorno», dice Giandomenico Caridi, amministratore unico della Navicelli Spa, la società di gestione della darsena e del canale.

«Vorrei sottolineare - ripren-

de Lotti - i grandi investimenti che sta continuando a fare Benetti nella nostra città per continuare ad essere leader mondiale nel mercato degli yacht».

I prossimi passi? «Una volta che saranno portati tutti e tre i tronconi e li avremo uniti inizieranno i lavori di allestimento degli interni sempre dentro i nuovi capannoni. Grazie al nostro sito produttivo di Pisa siamo riusciti a soddisfare la richiesta da parte del nostro principale committente Azimut Benetti nella realiz-

zazione di questi giga-yachts offrendo al cliente un prodotto completo: oltre alla costruzione erano infatti a nostro carico anche le attività che riguardano l'approvvigionamento di tutti i materiali necessari, l'elaborazione della documentazione tecnica, i trasferimenti a Livorno e il posizionamento all'interno dei capannoni. (f.lai)



Il primo troncone del giga-yacht in costruzione nel cantiere Benetti è stato trasportato dai Navicelli a bordo di una chiatta speciale di Gas & Heat dal rimorchiatori del gruppo Neri

I riparatori navali a Gallanti «Sistemiamo noi il bacino»

Proposta per risollevare la nave Urania e rimettere in sesto la struttura galleggiante
«Una volta tolta la nave serviranno 90 giorni, una Megaexpress per il collaudo»

● LIVORNO

«Siamo pronti a risollevare la nave Urania e riparare il bacino galleggiante, effettuando tutta l'operazione in autofinanziamento». È la proposta che è arrivata al commissario

dal gruppo di riparatori facenti capo all'Ati capitanata da Jobson Group di La Spezia.

L'obiettivo è rimettere in moto il percorso del bando di gara che si è interrotto nei mesi scorsi dopo il gravissimo incidente all'interno del bacino Mediterraneo, costato la vita ad un operaio.

Massimo Netti ed Alessandro Navalesi, referenti in città per l'associazione di imprese che ha presentato una delle manifestazioni d'interesse per rilevare il comparto dei bacini, sono andati a parlare col numero di palazzo

Rosciano e hanno messo sul tavolo la loro proposta. «Una volta risollevata la nave saremmo in grado di rendere operativa la struttura in tre mesi - hanno spiegato -. A quel punto faremo il collaudo con una nave passeggeri da 18mila tonnellate della classe delle Megalexpress, che il nostro gruppo ripara nei bacini di La Spezia».

A quanto pare la proposta non sarebbe dispiaciuta al commissario, anche perché l'impasse dovuta al gravissimo incidente alla nave Urania, sta ritardando di molto la gara e l'affidamento del comparto bacini.

«Gallanti si è dichiarato pronto a organizzare un tavolo di concertazione tra noi e Azimut Benetti», spiegano Netti e Navalesi.

C'è un ostacolo tuttavia: è il sequestro del bacino. Anche se la procura, a quanto risulta, sarebbe pronta a disse-

qustrarlo davanti ad un piano di recupero della struttura.

Un altro degli interrogativi è chi dovrebbe pagare la riparazione e il sollevamento di Urania. «Jobson è pronta ad anticipare il lavoro senza percepire un euro - spiegano i due rappresentanti dell'Ati -. Poi quando saranno chiarite le responsabilità e le parti chiamate a risarcire il danno, arriverà il momento di essere pagati».

La partita è delicata, anche perché siamo nel bel mezzo dell'iter del bando: all'inizio di aprile è stato pubblicato sulla Gazzetta Comunitaria il testo con cui si è aperta la gara per l'assentimento in concessione demaniale marittima del compendio dei Bacini di Carenaggio del Porto di Livorno», dice l'avviso di Palazzo Rosciano. In ballo - si legge - «gli specchi acquei e le aree a terra del porto di Livor-

no, ricompresi tra la banchina 76 e la banchina 78, comprendendo anche le due gru da allestimento navale, attualmente fuori servizio, insistenti sulle aree predette». A fine giugno è scaduto il tempo per farsi avanti. Poi [redacted] ha verificato i requisiti in vista dell'invito alle società selezionate perché presentassero ciascuna la propria offerta economica. Ma è proprio a questo punto che si è verificato l'incidente costato la vita al giovane operaio. A ciò si aggiunge che è stato chiamato [redacted] di Ancona a fare il segretario generale Matteo Paroli, cioè il dirigente che per l'istituzione portuale livornese aveva fino a quel momento seguito il dossier (e che continua a farlo per quanto possibile, in virtù di un accordo fra [redacted] marchigiana e quella abruzzese).

(g.c.)



Il bacino galleggiante con la nave Urania: la struttura è ancora sequestrata e danneggiata (foto d'archivio)



Il gruppo M5s «Port [redacted] velocizzi i tempi»

Sulla questione del bacino anche il Movimento Cinque Stelle spesso si è speso. Di recente il gruppo consiliare ha posto l'attenzione sulla riparazione del bacino galleggiante.

«Esiste una preoccupazione, in tal senso, motivata dall'incertezza dei tempi che occorreranno per dare il via ai lavori necessari al ripristino delle cose danneggiate, perché i ritardi su queste strutture, potrebbero ribaltarsi, se non amplificarsi, come ritardi sull'effettivo avvio dell'attività di riparazione e messa in opera del bacino grande in muratura», hanno scritto i consiglieri M5s. Facendo appello [redacted]

«affinché si attivi al più presto, magari coinvolgendo chi è già interessato alla gara del bacino grande, al fine di ridurre il più possibile i tempi da quando la magistratura ordinerà il dissequestro dell'area al momento di effettivo inizio lavori di riparazione del bacino galleggiante e della nave Urania. Solo in questo modo si potrà dire che l'attenzione al problema occupazionale è massima e la questione seriamente affrontata da chi ha le leve istituzionali per risolverla; la città potrà solo ringraziare».

Nasce «Piombino Logistics»: cento dipendenti

Incontro tra la direzione Aferpi, sindacati e Confindustria: la società attiva sul porto

- PIOMBINO -

NASCE Piombino Logistics. Ieri si è tenuto un incontro tra la Direzione Aferpi, le segreterie di Fim, Fiom, Uilm e i coordinatori Rsu, con la presenza di Confindustria, in merito alla costituzione della nuova società di logistica che opererà sul pontile Aferpi e anche sulle banchine del porto di Piombino. Un'operazione che coinvolgerà oltre 100 lavoratori.

SI TRATTA dell'attuazione di una parte dell'accordo sottoscritto ad aprile e che prevede il rientro di tutti i lavoratori attualmente in Lucchini in amministrazione straordinaria, in Aferpi entro novembre 2016. Ed infatti il piano di reintegro prevede l'ingresso nella Piombino Logistics di altri 60 lavoratori attualmente in cassa integrazione.

PER RAGGUAGLIARE delle novità tutti i lavoratori interessati, giovedì 10 dicembre dalle ore 14 alle ore 16, nel locale del consiglio di fabbrica si terrà un'assemblea retribuita in cui sono invitati a partecipare tutti i dipendenti sia Aferpi che quelli ancora nella ex Lucchini. Amministrazione straordinaria dei seguenti posti di lavoro: impianti marittimi, manutenzione logistica, movimento fer-



BANCHINE Oltre ai 100 dipendenti iniziali Piombino Logistics assorbirà altre 60 unità ex Lucchini che manterranno il contratto metalmeccanici

roviario e stradale, staff logistica, servizio prevenzione e protezione, Lucchini Servizi movimentazione e vigilanza. «Invitiamo tutti gli interessati con questi codici di lavoro ad essere presenti - hanno dichiarato i coordinatori Rsu Fim, Fiom e Uilm - per coloro che sono a lavoro è previsto il servizio bus interno». La logistica è una delle tre divisioni previste nel piano industriale Cevital per Aferpi, insieme alla siderurgia e all'agroalimentare, e l'avvio di

una di queste, quanto meno fa ben sperare.

I RITARDI accumulati - circa sei mesi - nell'attuazione del piano - sia sulla siderurgia sia sull'agroalimentare legato allo smantellamento delle aree dismesse dello stabilimento - stanno infatti destando preoccupazione, e se non arriveranno risposte concrete entro pochi giorni, la protesta, dopo la manifestazione di mercoledì, potrebbe spostarsi anche a Roma, a Palazzo Chigi.

Napoli porto,manovre ferroviarie: Cui prodest ?

Napoli, 3 dicembre 2015 - Contrabbandare una iniziativa imprenditoriale come unica e nuova, senza tracciare una pur brevissima storia, non e' giusto: nei confronti di quei cittadini che leggono oppure si limitano ad osservare le sole immagini televisive trasmesse, queste ultime, dal Tg 3 Regionale della Campania del 2 dicembre scorso (delle ore 14). Nè conosciamo del perche' ci e' stato recapitato solo il comunicato senza alcun invito per assistere alla cerimonia di avvio di un servizio ferroviario porto-interporto che incrementerebbe il traffico commerciale del porto di Napoli e ridurrebbe il traffico su gomma dei bisonti della strada. Secondo il comunicato sono stati 24 i contenitori che hanno inaugurato il servizio shuttle: secondo gli operatori erano 10 (otto della CMA CGM e due della Cosco).

Eppure, lo shuttle ferroviario che dovrebbe o fara', la tratta Marcianise-porto e viceversa ed inaugurato il due dicembre scorso, e' al terzo tentativo e ne ha già festeggiato due negativamente, non andati a buon fine. Il primo fu quando, la prima compagine societaria denominata Ferport Napoli e composta da Serfer-Trenitalia con il 51%, da Autorita' Portuale al 34% e da Interporto Campano di Nola al 15%, ando' a gambe all'aria mettendo in cassa integrazione i 26 dipendenti a rotazione, a gruppi di dieci. Nel 2013 la Ferport fu privatizzata e passata nelle mani della Service ISE (Interporto Sud Europa) di Marcianise e che fa capo allo stesso gruppo che oggi si accinge a gestire il servizio. La notizia della nuova inaugurazione del servizio ha messo in allarme i 10 dipendenti che a fine anno vedranno scadere il contratto di solidarietà.

Dopo Nola, ci riprova Marcianise. Un progetto che sulla carta dovrebbe funzionare ma, in pratica, si scontra con la realta' oggettiva della situazione sul territorio, allarmando anche altri operatori portuali, come gli spedizionieri e gli autotrasportatori: Oggi per trasportare un contenitore pieno dal porto di Napoli a Nola ed il relativo ritorno costa 80 euro. All' ISE (Interporto Sud Europa) verrebbe a costare circa 130 euro.



Con HABITAT la sicurezza ed il controllo dell'ultimo miglio nel Porto di Salerno

Salerno 3 dicembre 2015 - L'Autorità Portuale di Salerno in collaborazione con il partenariato del progetto ha presentato questa mattina, alle istituzioni ed agli operatori portuali, le implementazioni realizzate nell'ambito del Progetto HABITAT (HArBourtrafficoTimizAtionsysTem).

Il progetto, che rientra nel Programma Operativo Nazionale "Ricerca e Competitività 2007-2013" Regioni Convergenza, finanziato dal Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca seguito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, riguarda il monitoraggio del traffico navale dell'ultimo miglio ed ha visto, durante l'ultimo anno, la sua fase di sperimentazione presso l'Autorità Portuale di Salerno.

Scopo del progetto è l'innovazione dei sistemi di controllo del traffico navale portuale, sia in termini di efficienza che di sicurezza e salvaguardia dell'ambiente, mediante lo sviluppo di nuove funzionalità ad alto contenuto tecnologico quali, ad esempio, il Blue Port Awareness, il supporto alla navigazione in prossimità dell'accesso in porto, il supporto all'attracco, un sistema di simulazione per addestramento ed esercitazione dei piloti.

In particolare è stata allestita, all'interno del Porto, una vera e propria torre di controllo virtuale e due simulatori "real time" delle plance di comando di una nave e di un rimorchiatore, immerse in uno scenario 3D con le immagini del Porto di Salerno.

Tali funzionalità saranno rese disponibili sia su dispositivi fissi che mobili, quali tablet o smartphone, a supporto delle attività dei vari operatori portuali.

Habitat propone un sistema integrato, prevalentemente lato Porto, per il controllo e supporto della navigazione nell'ultimo miglio marittimo di tipo "allvessel, allweather, allday", ovvero è in grado di fornire la situazione del traffico nell'ultimo miglio marino con modalità grafiche evolute, per tutti i tipi di navi ed imbarcazioni ("all vessel"), in tutte le situazioni meteorologiche ("allweather") e sulle 24 ore ("allday").

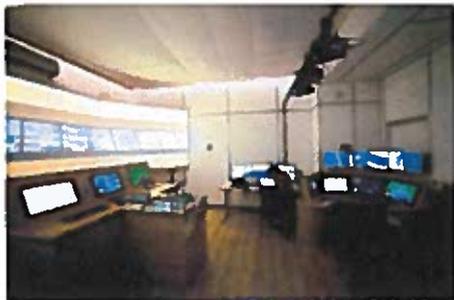
Habitat è, inoltre, in grado di fornire a tutte le navi ed imbarcazioni in navigazione nell'ultimo miglio marino, un sistema di supporto alla navigazione in grado di migliorare la precisione, la velocità e la sicurezza delle manovre e dell'attracco, nonché un sistema avanzato di simulazione per l'esercizio e il training dei piloti e di tutti gli operatori coinvolti nel controllo del traffico portuale.

Il Progetto HABITAT si evidenzia quale promotore di innovazione, a tutto vantaggio di efficienza ed incremento della sicurezza e dell'ambiente, quindi Porto, Città e Regione, in un sistema di gestione integrato ed ottimizzato delle risorse che ogni giorno vedono coinvolte le istituzioni, gli operatori portuali, gli utenti e i cittadini.

Al Porto di Salerno ed alla portualità campana, dunque, ancora più servizi per offrire

- segue

agli armatori strumenti per una sempre maggiore competitività ed ai diportisti più sicurezza, il tutto in un ambiente ancor più tutelato.



I COSTI DEL TRASPORTO INCIDONO SULLE IMPRESE UN SETTORE TRAINANTE: LE AZIENDE PUGLIESI SONO 8.976 E SONO 41.690 GLI ADDETTI

Bari, progetto comunitario dedicato alla logistica la Camera di Commercio presenta cinque casi pilota

Ambrosi: «Gift 2.0», di cui la Regione è capofila, porterà benefici alla comunità economica

BARI. Duecento miliardi di fatturato, il 13% del Pil nazionale, circa un milione di occupati: la logistica è un elemento trainante dell'economia italiana. Anche in Puglia questo comparto ha grande rilevanza, con 8.976 aziende registrate.

Quasi 6.880 si occupano di **trasporto** terrestre, 1.701 di magazzinaggio e attività di logistica propriamente dette, 317 di servizi postali e attività di corrieri, 72 di **trasporto marittimo**, 6 di **trasporto aereo**. Un comparto che muove risorse e dà lavoro a 41.690 addetti, stando ai più recenti dati Inps.

Per sostenere le imprese pugliesi in un settore che resta per le aziende uno dei principali fattori di costo e che impatta sulla loro competitività, soprattutto a livello globale, la Camera di Commercio di Bari ha ideato nell'ambito del progetto comunitario Gift 2.0 - di cui la Regione Puglia è capofila - cinque casi pilota, alcuni dei quali già operativi: Shop 'n' Ship; Bari Easy Port; Borsa Canchi; LcL Med; Handbook logistica che sono stati presentati agli operatori economici.

«Gift 2.0 - ha detto il presidente dell'Ente, Alessandro Ambrosi - si concluderà a fine 2015 e ha visto la Camera di Commercio di Bari impegnata per due anni. È un progetto comunitario, che vede la Regione Puglia capofila, con molte sfumature e una indubbia utilità in termini di servizi alle imprese e quindi di riduzione di costi e tempi. L'abbiamo voluto presentare alla comunità economica per favorire l'utilizzo delle facilities che esso propone». Ambrosi ha introdotto l'incontro, svoltosi nella sede barese di Corso Cavour, moderato da Enzo Magistà e trasmesso in diretta su Telenorba.

«Per il Gift 2.0 è stato scelto un taglio molto operativo: produrre risultati concreti e offrire servizi reali che restino sul territorio anche dopo la conclusione delle attività», ha sottolineato Carmela Iadaresta, dirigente della Regione Puglia, portando i saluti dell'assessore ai **Trasporti** Giovanni Giannini. Concetto evidenziato anche dal segretario generale della Camera di Commercio di Bari, Angela Partipilo. A

seguire, Enrico Campanile, dirigente dell'assessorato regionale ai **Trasporti**, ha illustrato tutti gli altri 25 casi pilota di Gift e risposto punto per punto alle domande degli imprenditori, chiamati a segnalare al partenariato istituzionale i propri bisogni in fatto di logistica e trasporti. Il prof. Christos Gioldasis ha parlato invece dei casi pilota del Gift 2.0 sulla sponda greca.



Puglia: firmato a Taranto protocollo d'intesa per avvio sistema portuale e logistico pugliese

Author : com

Date : 3 dicembre 2015



(FERPRESS) Taranto 3 DIC- Firmato ieri a Taranto un protocollo per la costituzione del sistema portuale e logistico pugliese. A firmare l'accordo, che sancisce la nascita di fatto un nuovo importante asset nel panorama economico regionale e di tutto il Mediterraneo, sono state le Autorità Portuali di Bari, Brindisi, Manfredonia e Taranto, unitamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla Regione Puglia. Questo protocollo punta a un nuovo modello di governance che mira a garantire la partecipazione, il dialogo e un'informazione preventiva e costante sugli obiettivi e sui processi da attivare. Alla luce di ciò le Autorità Portuali, in analogia a quanto previsto nel Sistema Portuale e Logistico pugliese, si impegnano a costituire, senza aggiunta di costi, un comune Tavolo di Partenariato della " Risorsa Mare", composto da attori di valenza regionale del sistema portuale e logistico e Comitati di cluster marittimo per ogni Autorità Portuale (composti dai rappresentanti delle categorie interessate e delle associazioni datoriali).

Ben sei gli specifici obiettivi sui quali s'incardina l' importante accordo, che avvia il confronto e gli approfondimenti tra le Autorità Portuali pugliesi allo scopo di definire: il complesso dell'offerta infrastrutturale, portuale e logistica attuale e prevista dai nuovi Piani Regolatori Portuali individuando e sviluppando gli elementi della strategia cooperativa, dell'azione di rete e di coordinamento, anche allo scopo di precisare eventuali esigenze di adeguamento della programmazione finalizzata alla pianificazione del Sistema Portuale e Logistico Pugliese; iniziative tese all'integrazione dei rispettivi Piani Operativi Triennali che dovranno anche contenere un'analisi del sistema economico pugliese e dei territori con termini che possono costituire bacino d'utenza dei porti del Sistema regionale; iniziative di analisi della legislazione comunitaria e nazionale finalizzate ad individuare le idonee risorse economiche per la realizzazione dei necessari adeguamenti infrastrutturali nell'ambito, in particolare, delle politiche di sviluppo delle reti TEN-T; azioni coordinate per accompagnare lo sviluppo infrastrutturale e dei traffici con iniziative di ricerca e di innovazione tecnologica; azioni coordinate per l'efficientamento energetico e la sostenibilità dei porti; iniziative di coordinamento e condivisione riguardanti l'area dei servizi e dell'Amministrazione in generale da implementare in termini di ottimizzazione del know-how acquisito e disponibile.

Il protocollo è stato firmato, nell'ambito della cerimonia dell'inaugurazione della Piattaforma Logistica del Porto di Taranto, dall'Avv. Gaetano Falcone, Commissario dell'Autorità portuale di Manfredonia, insieme ai Presidenti delle altre Autorità Portuali Pugliesi, e alla presenza del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, del Presidente della Regione Puglia Michele Emiliano e del Sindaco di Manfredonia Angelo Riccardi. Da sottolineare l'intervento del Ministro Del Rio, che ha apprezzato la coesione regionale sul tema e la velocità del sistema pugliese nel dare l'avvio al processo previsto dalla Riforma portuale nazionale e teso a migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci.

- segue

Dunque, la Puglia serra i ranghi e si adegua in anticipo e sinergicamente alla prevista riorganizzazione della Direzione Generale della Portualità e della Logistica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, avente la finalità di coordinare le programmazioni, le progettualità e le decisioni riguardanti le infrastrutture portuali e logistiche evitando situazioni di duplicazione, sprechi di risorse, eventuale ulteriore aggravio della situazione di overcapacity presente in molte realtà portuali e per talune tipologie di traffici, valorizzando al contrario un'offerta sinergica e di rete, specializzazione e complementarietà nell'ambito di Sistemi Portuali Multi-scalo.

Porti e autorità unica: a gennaio carte scoperte Taranto è in vantaggio

Chi si aspettava affermazioni nette e rivelatrici, è rimasto deluso. Lo sbarco del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio a Taranto non ha indicato una rotta precisa, ma ha confermato le indicazioni emerse nell'ultima bozza della riforma portuale. L'inaugurazione della piattaforma logistica allo scalo tarantino ha fatto da sfondo alla partita tra Taranto e Bari: l'Autorità di sistema portuale per la regione è la posta in palio. Il consiglio fornito dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti alle istituzioni locali, ancora una volta, è stato chiaro: unico centro di comando. La soluzione più moderna, secondo Delrio. È sufficiente citare Rotterdam: il più grande porto d'Europa comprende 12mila 500 ettari (terra e acqua, di cui circa 6mila ettari per siti aziendali). L'area portuale si estende per più di 40 chilometri. Ebbene, tutti i porti italiani equivalgono al traffico di container della sola città olandese. Sono gestiti da 24 Autorità portuali di cui 16 sono commissariate. Piccolo particolare: a Rotterdam c'è solo, ovviamente, un'unica Authority. Si cambia in Italia anche per questo. La riforma voluta fortemente da Delrio potrebbe arrivare nel consiglio dei ministri e poi in Parlamento a gennaio. Da 24 si passerà a 14 e quella della Puglia è definita dell'Adriatico meridionale e del Mar Ionio: abbraccia Bari, Brindisi, Manfredonia e Taranto. Anche nella visita al capoluogo jonico, Delrio ha ribadito come sia auspicabile un'unica Autorità di sistema per snellire e sburocratizzare. E ha anche ammesso che l'indicazione è stata Taranto. Anzi, l'ha definito un suggerimento. «Per deformazione professionale, avevo suggerito Taranto in quanto rappresenta la città più debole da premiare. Era un suggerimento, lo sottolineo. Poi il criterio è scritto, ne parleremo con calma. Però questo inseguimento della politica campanilistica non porta a nulla». Nel frattempo, è successo che da Bari c'è stata una levata di scudi. Fondata su un criterio che è bene spiegare. È sì vero che entrambi i porti - Taranto e Bari - rientrano in quel documento citato dalla riforma portuale. Ossia: la preferenza privilegerà la sede del porto core, così come individuato nel Regolamento 1315 del 2013 del parlamento europeo. In caso di due o più porti core ricadenti nella medesima Autorità di sistema portuale, il ministro indica la sede della stessa. Il ministro, su proposta motivata della regione o delle regioni il cui territorio è interessato dall'Autorità, ha facoltà di individuare in altra sede di soppressa Autorità portuale, la sede della stessa. Per l'Italia, quindi, ci sono 14 porti core ma uno deve lasciare il porto a Civitavecchia: Genova, La

The image shows a newspaper page with the following content:

- Section Header:** INFRASTRUTTURE E SVILUPPO
- Main Article Title:** Porti e autorità unica: a gennaio carte scoperte Taranto è in vantaggio
- Text:** Riforma in Parlamento a gennaio per la politica portuale. Bari si oppone, Delrio arriva alla meridionale.
- Image:** A photograph of a man in a suit standing on a pier or dock.
- Section Header:** È derby tra territori. Ed Emiliano arbitra
- Text:** Paroli berlusconiani. Ma decisivo è il ruolo del governatore.
- Image:** A small photograph of a man's face.
- Advertisement:** A large advertisement for 'SERVIZIO TELEFONICO' with a phone icon and the text 'alusi'.
- Advertisement:** A smaller advertisement for 'BEHEVERI' with a logo and text.

- segue

Spezia, Livorno, Napoli, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Palermo, Cagliari, Augusta. Se si entra nel dettaglio di quanto definito dalla Commissione dell'Unione europea, si comprende come il riferimento è dato dal traffico complessivo prendendo a base la media del triennio più recente dei dati Eurostat maggiore dell'1% del totale Ue. Nello specifico, quella classifica che si basa sul triennio di riferimento 2011/2013, vede Taranto al quinto posto con un 1,72 frutto della somma del quoziente rinfuse 1,04 e merci varie 0,68. Bari risulta addirittura all'ultimo posto con 0,28 di quoziente finale. Intanto ne è passata acqua sotto ponti e porti. Taranto ha perso un terminalista, ma gode di milioni di euro da investire nelle infrastrutture portuali. E Bari, come ammesso dal ministro, «sta facendo un ottimo lavoro». Le dichiarazioni ufficiali delle istituzioni tendono a placare le tensioni di un derby tra due città. Un ministro spinge per la soluzione più efficiente, un governatore non vuole mietere vittime e due territori non sono disposti a rinunciare a una nomina. Una partita di equilibrismi che dovrà terminare nell'arco di un paio di mesi, al massimo.

Rosarno "chiama" Gioia

Gateway ferroviario esulta il prof. Spataro

Lo scalo medmeo sia funzionale alle esigenze della vasta utenza

Giuseppe Lacquaniti ROSARNO Il Gateway ferroviario a servizio del Porto diventa realtà. Così almeno assicura l'Autorità portuale di Gioia che ha aggiudicato alla ditta milanese Sogemar la gara per l'esecuzione e la gestione del "nuovo terminal intermodale del porto di Gioia Tauro", per complessivi 40 milioni di euro, comprensivi delle azioni necessarie al coordinamento del tratto di raccordo tra San Ferdinando -porto e Rosarno, dove avviene l'innesto nella rete ferroviaria nazionale.

La notizia è stata accolta positivamente dal presidente del "Comitato spontaneo cittadino per lo sviluppo e la valorizzazione della stazione ferroviaria di Rosarno", prof. Gaetano Spataro, che da oltre 20 anni si batte con tenacia perché lo scalo medmeo sia funzionale alle esigenze del vasto bacino di utenti comprendente anche aree del comprensorio vibonese, delle Serre e della Locride. Il prof. Spataro auspica che questa sia la volta buona, in considerazione delle battaglie condotte in passato per rendere fruibile la bretella ferroviaria che collega la stazione di San Ferdinando Marittima, il cuore del nuovo gateway, allo scalo di Rosarno, punto cruciale d'innesto alla rete ferroviaria italiana. Al sindaco Pedà, il presidente Spataro indirizza uno sprone perché si impegni il più possibile in modo che il progetto si realizzi, con la raccomandazione di coinvolgere in quest'azione, come già avvenuto in passato, i commissari prefettizi di San Ferdinando e Rosarno per dare maggiore impulso alla costruzione della "Città del Porto".

Un impegno strategico che già da alcuni anni vede le amministrazioni delle tre cittadine consorelle attestate su un fronte comune e che sta dando frutti di una certa consistenza, come con i progetti Pisu. Operare insieme, in unità d'intenti, secondo il prof. Spataro significa avere maggiore spinta contrattuale e propositiva nei confronti delle istituzioni chiamate a determinare con le loro scelte il futuro del più importante scalo del Mediterraneo, senza dimenticare che «dell'ampliamento del porto e della realizzazione dell'interporto se ne parla da sempre, però le cose sono finite sempre con uno zero di fatto. Il porto delle 3 città, ma direi meglio dell'intera Calabria- conclude -va potenziato perché fonte di lavoro per i giovani che in questa misera terra vorrebbero mettere a frutto le proprie capacità». 4.



Crociere, a Cagliari milleduecento turisti da Canada e Stati Uniti

Al Molo Rinascita la Maasdam della Holland America

(ANSA) - CAGLIARI, 3 DIC - Milleduecento turisti, soprattutto canadesi e statunitensi, questa mattina a Cagliari. Li ha portati al Molo Rinascita la nave da crociera Maasdam della compagnia olandese Holland America. Una imbarcazione progettata, quella approdata nel capoluogo, per far star comodissimi i vacanzieri con grandi spazi a disposizione dei passeggeri. Gli interni e l'arredamento sono ispirati al periodo delle compagnie delle Indie olandesi.

Il pezzo forte è il "Totem" di Luciano Vistosi, una scultura monumentale realizzata utilizzando più di 2.000 pezzi di vetro.

Per i turisti la possibilità di fare un giro in città nel centro storico già addobbato per le feste natalizie. O di salire a bordo dei pullman per le escursioni nell'entroterra.

Le crociere non sono finite. Previsti per dicembre gli arrivi, il 9, della Queen Victoria della Cunard, l'11 della Norwegian Epic della Norwegian Cruise, il 14 dell'Aurora della P&O Cruises e il 19 della Viking Star della Viking Ocean Cruises. (ANSA).

La convenzione

Autorità portuale ed ex Provincia siglano un "patto"

Per il Piano triennale I Il commissario straordinario della Città metropolitana Filippo Romano ed il presidente dell' **Autorità Portuale** di Messina Antonino De Simone hanno stipulato la convenzione quadro per il conferimento alla Città metropolitana di Messina delle funzioni di stazione appaltante delegata per gli interventi inseriti nel Piano operativo triennale dell' **Autorità Portuale** e per l' assegnazione dei relativi incarichi di progettazione o di direzione dei lavori. Il disciplinare regolerà i rapporti tra i due enti ed avrà durata triennale prorogabile. Palazzo dei Leoni, entro sette giorni, provvederà ad accettare o rinunciare all' incarico e, in caso di accoglimento, procederà all' indicazione dei tecnici che svolgeranno le singole prestazioni richieste. L' Authority adotterà un decreto di nomina ed affidamento dell' incarico entro i successivi sette giorni. L' accordo nasce dalle esigenze operative dell' Authority che necessita di un complesso di professionalità tecniche ed amministrative che l' attuale organico, ridotto a sole quattro unità e con carichi di lavoro sovradimensionati, non possiede.

Una carenza che rischierebbe di bloccare le risorse economiche spendibili. Il pagamento di ogni attività, quindi, sarebbe a carico dell' **Autorità portuale**, che usufruirebbe però del supporto tecnico degli uffici della ex Provincia.



IERI IL SOPRALLUOGO DEL PROCURATORE MICHELANGELO PATANÈ E DEI SOSTITUTI ALESSIA MINICÒ E PASQUALE PACIFICO

Porto, i "tremori" alla nuova darsena: si muove la Procura

«Una semplice passeggiata approfittando della bella giornata e della mattinata di sole che continua a scaldare anche in questo inizio di dicembre la nostra città».

Parole e musica sono del procuratore di Catania Michelangelo Patanè, che in realtà la passeggiata sotto il bel sole dicembrino ieri mattina se l'è fatta, scegliendo come meta il porto della città capoluogo e la nuova Darsena, recentemente inaugurata e finita sotto i riflettoni della cronaca dopo le vibrazioni sospette e gli scavi effettuati per verificare causa e motivi dei "tremori".

E così dopo l'ampio squarcio creato nell'area, con tanto di recinzione intorno, per quelli «che sarebbero - è stato sottolineato un paio di giorni fa - normali con troll preventivi in un'area ancora in fase di definitiva messa in funzione», il dottor Patanè ha voluto unire l'utile al dilettevole, andando di persona sul posto, dove ad accoglierlo c'era anche il contrammiraglio Nunzio Martello. Ad accompagnarlo però c'erano anche due sostituti procuratori di Catania, Alessia Minicò e Pasquale Pacifico, evidentemente anche loro liberi da impegni e attratti dalla bella giornata e dal sole. In realtà la sensazione è che la Procura avrebbe messo in moto il meccanismo di verifica e di controllo sui lavori effettuati sulla nuova grande area portuale dalla Tecnics e la cui grande banchina è stata inaugurata ufficialmente pochi mesi fa con tanto di cerimonia e di autorevoli presenze governative cittadine, regionali e nazionali.



ORAZIO PROVINI



Porti: libro fotografico su scalo Palermo

Scatti di Renato Coroneo

03 dicembre, 15:09

(ANSA) - PALERMO, 3 DIC - "Il porto di Palermo. Itinerario fotografico dai Cantieri Navali al Foro Italico" è il titolo del nuovo libro di Renato Coroneo, edito da Caracol, che verrà presentato domani al Circolo degli Ufficiali di Palermo.

"In passato - spiega l'autore - ho già scritto una storia del porto di Palermo. Questa volta, invece, mi è piaciuto passare dalla parola alle immagini e raccogliere nel volume una serie di scatti che rappresentano un percorso emozionale per chi ama le banchine e le navi e apprezza il nuovo waterfront palermitano. Tra le pagine trovano spazio il porto commerciale con le sue molteplici attività, lo scalo industriale e lo stabilimento Fincantieri, oltre ad alcuni servizi portuali poco noti ma non per questo meno importanti. Il libro è anche un modo per far conoscere alcune aree recuperate, dal Castello a Mare, alla Cala al Foro Italico, e riconsegnate ai cittadini palermitani e ai visitatori. Tutto attraverso gli scatti di fotografi, professionisti e non, capaci di un'autentica narrazione del luoghi". (ANSA).

Circolo Ufficiali

Il porto cittadino Libro di Coroneo

«Il porto di **Palermo**. Itinerario fotografico dai Cantieri Navali al Foro Italoico» è il nuovo libro di Renato Coroneo (Caracol), che verrà presentato alle 17,30, al Circolo Ufficiali (piazza Sant' Oliva, 25). Scatti che chiudono un percorso emozionale per chi ama banchine e navi e apprezza il waterfront **palermitano**. Interventi del presidente di Fincantieri **Palermo**, Vito Busalacchi, dell' architetto Sebastiano Provenzano, del vertice dell' **Autorità portuale di Palermo**, **Vincenzo Cannatella**, e dell' assessore comunale ai Rapporti funzionali con l' **Autorità Portuale**, Giuseppe Gini. Modera Mario Azzolini.

MARIO AZZOLINI



Palermo: sequestrate 13 tonnellate di droga a bordo nave panamense

Palermo, 3 dic. (AdnKronos) - La guardia di finanza ha sequestrato circa 13 tonnellate di hashish a bordo della motonave Munzur battente la bandiera di Panama. Gli undici membri dell'equipaggio, tutti di origine ucraina e georgiana, sono stati fermati. La nave, che era già controllata da un aereo ATR 42 MP del comando operativo Aeronavale, è stata abbordata ieri mattina a circa 10 miglia a nord-est di Pantelleria. A bordo, i finanzieri hanno trovato 13 tonnellate di hashish suddiviso in 500 colli. La nave è stata quindi condotta nel porto di Palermo dove è al momento in corso un'ispezione sia per quantificare esattamente la droga trasportata che per risalire alle fonti di approvvigionamento.





Abbordata la "Munzur", sequestrate 13 tonnellate di hashish

Palermo - La nave è stata fermata dalla Guardia di Finanza a 10 miglia da Pantelleria. L'unità si trova ora ormeggiata nel porto di Palermo.

Palermo - **La Guardia di Finanza ha sequestrato circa 13 tonnellate di hashish a bordo della motonave "Munzur", di circa 80 metri, battente bandiera panamense.** Il natante, che era controllato da un Atr 42 del Comando operativo Aeronavale, è stato abbordato, a circa 10 miglia a nordest di Pantelleria, dai team di due pattugliatori d'altura. Il dispositivo della Guardia di Finanza è inserito nell'ambito dell'operazione internazionale Frontex Triton 2015. I finanzieri, saliti a bordo ed effettuato il controllo, hanno rinvenuto hashish suddiviso in 500 pacchi. La nave è stata condotta nel porto di Palermo, dove sono intervenute le Fiamme Gialle del Nucleo di Polizia Tributaria, per quantificare esattamente la droga trasportata e risalire alle fonti di approvvigionamento e ad altri responsabili, oltre agli undici membri dell'equipaggio, tutti di origine ucraina e georgiana, che sono stati fermati.

L'operazione si inquadra in una complessa indagine di polizia internazionale, denominata Libeccio International ed eseguita dal Gico del Nucleo di polizia tributaria di Palermo sotto la direzione della Dda del capoluogo. **Coinvolti diversi Paesi europei, impegnati in una continua azione di coordinamento che, per l'Italia, si sviluppa con la supervisione della Direzione centrale dei Servizi Antidroga del ministero dell'Interno e del comando generale della Guardia di finanza.**

- segue

In particolare, il sequestro della nave "Munzur" è stato possibile grazie al contributo fornito dalla Polizia nazionale e dalla Dava (Vigilanza Doganale) spagnole, dal Maoc (struttura di coordinamento antidroga a mare con sede in Lisbona), di Europol e della Guardia costiera greca. Complessivamente, tra il gennaio 2014 ed oggi, la collaborazione tra la componente aeronavale della Guardia di finanza e il Nucleo di Polizia Tributaria di Palermo ha permesso di sequestrare 120 tonnellate di hashish, trasportati su pescherecci o navi individuate grazie alla collaborazione internazionale di Polizia sviluppata nell'ambito dell'operazione «Libeccio International».



PORTI

I RISULTATI PRODUTTIVI DEI PORTI RUSSI IN AUMENTO DEL 3,2% PER 553,8 MILIONI DI TONNELLATE NEI PRIMI 10 MESI DEL 2015

Secondo il centro stampa dell'Associazione dei Porti Marittimi Commerciali, nel periodo da gennaio ad ottobre 2015 i porti marittimi russi hanno movimentato 553,8 milioni di tonnellate di carichi (+3,2% da un anno all'altro).

Il trasbordo dei carichi di rinfuse secche ha totalizzato 250,3 milioni di tonnellate (+1,5%) comprendenti 101,3 milioni di tonnellate di carbone (+4,2%), 24,9 milioni di tonnellate di cereali (+2,4%) 22,1 milioni di tonnellate di metalli ferrosi (+14,3%), 13,6 milioni di tonnellate di carichi trasportati da traghetti (in aumento di 1,6 volte), 13,2 milioni di tonnellate di fertilizzanti minerali (+6,8%), 5,6 milioni di tonnellate di minerali grezzi (+4,6%), 4,4 milioni di tonnellate di legname (+10,6%) e 3,0 milioni di tonnellate di metalli non ferrosi (+14,2%).

Il trasbordo di carichi containerizzati è diminuito sino a 33,3 milioni di tonnellate (-15,2%), gli scarti di metallo sono diminuiti sino a 3,6 milioni di tonnellate (-8,1%) ed i carichi refrigerati sono calati sino a 2,6 milioni di tonnellate (-15,2).

Il trasporto di carichi di rinfuse liquide ha totalizzato 303,5 milioni di tonnellate (+4,7%), comprendenti 167,7 milioni di tonnellate di petrolio greggio (+5,9%), 122,5 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi (+3,5%) e 10,5 milioni di tonnellate di gas liquidi (+4,1%).

Il trasbordo dei carichi in esportazione ha totalizzato 443,8 milioni di tonnellate (+5,7%), quello dei carichi in importazione è sceso fino a 27,7 milioni di tonnellate (-24,3%), quello dei carichi in transito è diminuito fino a 39,6 milioni di tonnellate (-0,5%) e quelli dei carichi relativi ai traffici costieri fino a 42,7 milioni di tonnellate (+6,2%).

Gli operatori dei terminal del Bacino Artico hanno movimentato 29,5 milioni di tonnellate (-1,5% da un anno all'altro) comprendenti 20,5 milioni di tonnellate di carichi di rinfuse secche (-5,6%) e 9,0 milioni di tonnellate di carichi di rinfuse liquide (+9,1%).

Il porto di Murmansk ha movimentato 18,1 milioni di tonnellate (-3,8%), Arkhangelsk è diminuito sino a 3,3 milioni di tonnellate (-2,8%) e quello di Varandei sino a 5,5 milioni di tonnellate (+11,4%).

I porti del Bacino Baltico hanno movimentato 191,9 milioni di tonnellate (+1,9%) comprendenti 73,0 milioni di tonnellate di carichi per rinfuse secche (-2,4%) e 118,9 milioni di tonnellate di carichi di rinfuse liquide (+4,8%).

- segue

Il porto di Ust-Luga ha movimentato 73,1 milioni di tonnellate (+16,5%), Primorsk 48,8 milioni di tonnellate (+6,1%), il Big Port di San Pietroburgo è sceso fino a 43,2 milioni di tonnellate (-16,2%), Vysotsk sino a 14,7 milioni di tonnellate (-1,3%) e Kaliningrad fino a 10,7 milioni di tonnellate (-7,6%).

I risultati produttivi dei porti del Mar d'Azov - Mar Nero sono saliti sino a 185,2 milioni di tonnellate (+5,1%), comprendenti 73,0 milioni di tonnellate di carichi di rinfuse secche (+10,3%) e 112,2 milioni di tonnellate di carichi di rinfuse liquide (+2,0%).

Il porto di Novorossiysk ha movimentato 105,3 milioni di tonnellate (+3,5%), Tuaspe 21,2 milioni di tonnellate (+15,2%), Taman 9.7 milioni di tonnellate (+13.9%), Rostov 9.3 milioni di tonnellate (+6.4%), Taganrog 2.4 milioni di tonnellate (+3.2%), Temryuk 2.1 milioni di tonnellate (+27.4%), Kavkaz 18.6 milioni di tonnellate (-17.0%) e Yeisk 3.1 milioni di tonnellate (-4.3%).

Gli scali marittimi della Crimea hanno movimentato 7,6 milioni di tonnellate fra cui 6,2 milioni di tonnellate movimentati a Kerch.

I porti del Bacino del Caspio hanno movimentato 5,6 milioni di tonnellate di carichi (-14,9%) comprendenti 2,6 milioni di tonnellate di carichi di rinfuse secche (-9,9%) e 3,0 milioni di tonnellate di carichi relativi alle rinfuse liquide (-18,6%).

Il porto di Makhachkala ha movimentato 3,3 milioni di tonnellate (-22,1%).

I risultati produttivi del porto di Olya sono diminuiti del 14,5% e quelli di Astrakhan dell'1,1% per 2,2 milioni di tonnellate.

Il porti del Bacino dell'Estremo Oriente hanno movimentato 141,6 milioni di tonnellate (+4,4%) comprendenti 81,2 milioni di tonnellate di carichi di rinfuse secche (+0,1%) e 60,4 milioni di tonnellate di carichi di rinfuse liquide (+10,8%).

Port Vostochny ha movimentato 54.1 milioni di tonnellate (+11.5%), Vanino 22.1 milioni di tonnellate (+4.2%), Nakhodka 17.7 milioni di tonnellate (+0.7%), De-Castri 8.6 milioni di tonnellate (+31.8%), Prigorodnoye 13.2 milioni di tonnellate (-0.7%), Vladivostok 10.6 milioni di tonnellate (-18.2%) e Posiet 5.3 milioni di tonnellate (-6.6%).

La ASOP (Associazione dei Porti Marittimi Commerciali) è stata costituita nel 1987 e raggruppa 50 enti ed imprese del trasporto marittimo della Russia.

La ASOP comprende scali marittimi commerciali, spedizionieri ed agenzie marittime, istituti di ricerca scientifica ed istituzioni di formazione nel settore marittimo.

I risultati operativi del settore portuale russo di basano su rapporti statistici e riguardano tutte le imprese di stivaggio operative nell'ambito della Federazione Russa



I tedeschi di Tb Marine ordinano otto chemical tanker

Amburgo - La consegna, in base agli accordi stipulati con i cantieri cinesi Huatai Heavy Industry, dovrebbe avvenire entro la seconda parte del 2017.

Amburgo - **La tedesca Tb Marine-Hamburg ha ordinato otto chemical tanker ai cantieri cinesi Huatai Heavy Industry.** La consegna dovrebbe avvenire, in base agli accordi stipulati, entro la seconda parte del 2017. I cantieri cinesi hanno completato l'opera di ristrutturazione del gruppo partita ad agosto 2014 e ora sono attivi sul mercato delle costruzioni navali e di piattaforme off shore. Recentemente Huatai Heavy Industry ha vinto un ordine per costruire quattro portacontainer da 1.400 teu per Nordic Hamburg.



Cosco ordina tre nuove navi portacontainer

Pechino - Si tratterà delle più grandi unità di queste dimensioni mai costruite in Cina con la caratteristica del "dual fuel gas ready".

Pechino - **Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding** ha firmato un contratto per la costruzione di tre Ultra Large Container Ships da 20 mila teu ordinate dalla connazionale Cosco. **Si tratterà delle più grandi unità portacontainer di queste dimensioni** mai costruite in Cina con la caratteristica del "dual fuel gas ready". Le navi saranno consegnate a gennaio 2018.



Vale a un passo da vendere l'intera flotta Vlcc

Rio de Janeiro - Già nel corso di quest'anno la compagnia ha ceduto a diverse linee cinesi ben otto navi Vlcc per una cifra pari a 893 milioni di dollari.

Rio de Janeiro - **Vale sta considerando la possibilità di vendere tutta la propria flotta di Vlcc.** La notizia arriva dopo l'anticipazione del piano industriale del gigante brasiliano del settore minerario che prevede di uscire da alcuni business e prevede anche il taglio di diversi asset, tra cui la flotta di Vlcc. La vendita delle 11 rimanenti unità consentirebbe di ottenere un taglio dei costi, porterebbe un'iniezione di denaro in cassa e garantirebbe anche contratti a lungo termine con noli molto bassi. **Già nel corso di quest'anno la compagnia ha venduto a diverse linee cinesi ben otto navi Vlcc per una cifra pari a 893 milioni di dollari.** Ad ottobre la stessa Vale aveva confermato di essere interessata alla cessione di tutta la flotta di mega portarinfuse. Le altre misure che Vale potrebbe intraprendere nel corso del 2016 si riferiscono alla cessazione delle joint venture create nel settore carbone e fertilizzanti e alla cessione di diversi asset legati all'energia. Obiettivo totalizzare 4,5/5 miliardi di euro.



I porti della West Coast pronti a ricevere le mega navi

Los Angeles - Gli scali americani accoglieranno le portcontainer da 18 mila teu. Primo arrivo a fine dicembre.

Los Angeles - **I porti americani della West Coast si stanno preparando a ricevere le navi portcontainer da 18 mila teu.** Le compagnie stanno cercando rotte alternative a quella Asia-Europa, colpita da un calo dei volumi e gli scali della West Coast potrebbero rappresentare un'opzione. I porti della sponda Ovest però, si stanno riprendendo solo da qualche mese **dallo shock del congestionamento e degli scioperi**, e le navi da 18 mila teu potrebbero riportare le lancette dell'orologio alla grande crisi dell'anno scorso. La "Cma Cgm Benjamin Franklin", da 17 mila teu, approderà a Los Angeles alla fine di dicembre.

Informazioni Marittime



di Paolo Bosso

Al porto di Rotterdam ogni anno vengono dragati dai 4 ai 7 milioni di metri cubi di fondale per mantenere navigabili i canali di accesso a uno scalo che inizia sulla costa e si estende nell'entroterra. Discorso simile per quello di Amburgo che si trova alla foce dell'Elba cento chilometri nell'entroterra. Costo di questi interventi: tra i 40 e i 70 milioni (circa 10 euro a metro cubo). A Napoli, secondo recenti calcoli di Assoagenti, l'associazione degli agenti marittimi partenopei, per dragare metà del minimo che fa Rotterdam ogni anno - due milioni di metri cubi - ci vogliono tra i 600 e i 700 milioni di euro, circa 250 euro a metro cubo. Cifre molto distanti da quelle dell'Autorità portuale che li quantifica in circa 40 milioni. Perché questa differenza tra calcoli degli operatori e quelli dell'ente portuale? Ma soprattutto perché c'è un'enorme differenza tra i costi di dragaggio di un porto italiano e uno nordeuropeo? «Perché qui le norme sui dragaggi sono al di là dei principi scientifici. È accaduto che un principio di cautela si è tradotto nel tempo in un vincolo costante che ha fatto prosperare nella legalità le organizzazioni criminali» spiega il sostituto procuratore della Repubblica di Udine **Viviana Del Tedesco** che **da anni segue le vicissitudini dei fondali dei porti adriatici** ed è intervenuta nei giorni scorsi a **un convegno** organizzato dal Propeller Club di Napoli promosso dal presidente nazionale **Umberto Masucci**.

La speculazione dei Sin

In Italia il sistema dei dragaggi è paralizzato perché quasi tutti i porti - incluso quello di Napoli - risiedono in un Sito di interesse nazionale (Sin), l'istituto che determina aree contaminate da sostanze inquinanti che richiedono la bonifica del suolo. Il problema è che su questi 150mila ettari complessivi di territorio nazionale caratterizzati da Sin è praticamente impossibile realizzare qualsiasi opera perché di fatto la bonifica raramente ha luogo, bloccandosi alla fase di analisi preliminare dei sedimenti. «Il Sin - spiega Del Tedesco - ha avuto l'effetto di eliminare l'opera per mantenere solo i preliminari: analisi, analisi e ancora analisi. Questa è speculazione criminale. Un Sin in Friuli Venezia-Giulia è costato 100 milioni di soli carteggi, in alcuni casi ripetuti fino a 35 volte. Se guardiamo la geografia dei Sin notiamo che sono strutturati sulla base delle realtà economiche locali: più ricca è la regione maggiori sono le possibilità di trovarvi un Sin. È un business fatto di parole-chiave quali "caratterizzazione" e "tabelle" che sostituiscono termini quali "inquinanti" e "contaminanti". Mentre questi ultimi due sono termini prodromici alle opere perché si riferiscono direttamente ai materiali da analizzare, la "caratterizzazione" dei sedimenti sulla base di "tabelle" ministeriali che contengono una lista delle sostanze nocive slega l'analisi dall'opera da realizzare, servendo soltanto a tenere in piedi un sistema di analisi preliminari fine a se stesso. «Il business - chiarisce Del Tedesco - è che c'è sempre modo di rifare le analisi. È un principio cautelativo nato in buona fede che avrebbe dovuto avere una progressione normativa. Invece c'è stata un'evoluzione puramente burocratica e le organizzazioni criminali hanno potuto prosperare nella legalità».

- segue

L'articolo 5 della legge 84/94

La base normativa per i dragaggi nei porti italiani è l'articolo 5 della legge 84/94. Contiene una formula su cui gli ingegneri delle autorità portuali si dannano: "K minore o uguale a $1,0 \times 10^{-9}$ per m/s". È il grado di permeabilità richiesto alle casse di colmata su cui generalmente si riversano i sedimenti escavati. «Significa che il fondale di una cassa di colmata deve avere il grado di impermeabilità dell'argilla, una condizione praticamente impossibile da trovare nei porti» afferma il presidente Assoagenti **Andrea Mastellone**. Non è un caso se la famigerata formula scompare **nella bozza di riforma della 84/94** che il ministero dei Trasporti sta preparando, per venire sostituita da «standard tecnici internazionali adottati negli Stati membri dell'Unione europea». «Un'espressione nebulosa che però fa certamente un passo avanti» secondo il presidente Federagenti **Michele Pappalardo**. Perlomeno, a detta degli operatori, la bozza di modifica dell'articolo 5 elimina un assurdo criterio di analisi fatto apposta per strutturare un sistema infinito di carotaggi. «Il "coefficiente K" considera i rifiuti come speciali o pericolosi rendendo impossibile qualunque cassa di colmata» sintetizza il presidente dell'Autorità portuale di Marina di Carrara **Francesco Messineo**.

Ma forse la semplice eliminazione del "coefficiente K" non basta. «Il problema dell'articolo 5 - spiega Del Tedesco - è che concepisce il porto come uno specchio di mare, quando invece è un sito industriale. La logica di manutenzione ordinaria del dragaggio dovrebbe essere quella di investire in tecnologia per prevenire l'inquinamento. In Olanda i dragaggi sostengono l'economia reale, non la burocrazia». La paralisi dei dragaggi in Italia è quindi una paralisi volta a mantenere un business strutturato. «Si fa tutto all'oscuro e in piena legalità. I decreti ministeriali fanno e disfanno le leggi senza che i cittadini lo sappiano» afferma Del Tedesco.

L'approccio tabellare

Nel 2004 il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva criticato l'approccio "tabellare" nelle analisi preliminari per il dragaggio del porto di Napoli. Un approccio burocratico che sostituisce il principio scientifico con un mostro speculativo: è sufficiente che un campione superi il limite della tabella per bloccare i lavori, a prescindere se la sostanza sia effettivamente pericolosa per la salute o quantomeno possa entrare a contatto con le persone.

A causa dell'approccio tabellare sono tante le aziende di dragaggio che si vedono bloccare l'attività dall'autorità giudiziaria. È successo recentemente a Pescara, dove la società a cui l'Autorità portuale ha affidato i lavori di escavo dei fondali si è vista sequestrare i mezzi per traffico illecito di sostanze inquinanti. «Poco tempo fa in Friuli un'azienda da 150 dipendenti è stata sequestrata perché non poteva trasportare materiali inquinati in un sito autorizzato» racconta Del Tedesco.

Il caso del porto di Marina di Carrara è esemplare: è un sito Sin di 3,560 ettari, di cui 1,895 a mare. La gente che frequenta i lidi di queste coste non ha problemi di salute legati all'inquinamento del mare e pure tra il 2002 e il 2013 sono stati spesi 8,6 milioni di euro per dragare soltanto 120mila metri cubi di materiale a un prezzo medio di 72 euro a metro cubo. Le analisi del 2006 calcolavano ben 203 euro a metro cubo per 10mila metri cubi totali. Nel 2011 erano 58mila metri cubi a 25 euro a metro cubo. Infine, gli ultimi calcoli di quest'anno sono scesi a soli 7 euro a metro cubo per un totale di 1,5 milioni di metri cubi di sedimenti. La modalità dei lavori di escavo è risultata paradossale: «la draga - spiega Messineo - depositava a terra i materiali da analizzare per essere infine riportati in mare a qualche centinaio di metri di distanza». Un circolo di burocrazia virtuosa.

Nel 2012 sono stati approvati 1,5 milioni di euro per il ripascimento del porto di Marina di Carrara, con il ministero dell'Ambiente che affidava le competenze dei lavori alla Regione Toscana per un sito di bonifica Sin. «Qui - conclude Messineo - risiede il nocciolo del problema: si fa confusione tra dragaggio e bonifica, tra manutenzione ordinaria e intervento straordinario di emergenza». È l'emergenza che piace alla speculazione burocratica, il criterio straordinario della speculazione commissariale, quello che ha portato in Italia all'esautorazione della governance **per 16 autorità portuali su 24**. Quella di Napoli compirà a breve mille giorni di commissariamento.

Raddoppiate le importazioni di olio palma dalla Malesia

KUALA LUMPUR - Nel 2015 sono raddoppiate le importazioni in Italia di olio di palma dalla Malesia. Tra Gennaio ed Ottobre, infatti, sono arrivate nel nostro Paese, 307 mila tonnellate di olio malese, contro le 184 mila tonnellate dello scorso anno.

Questo il quadro tracciato da Choo Yuen May, direttore generale dell'agenzia governativa Malaysian palm oil board (MPOB), che si occupa della parte industriale del prodotto di punta del Paese asiatico che rappresenta il 13% del Pil dopo petrolio ed elettronica. Le piantagioni ricoprono il 16% dei 33 milioni di ettari di superficie facendo della Ma-

(continua a pagina 2)

Raddoppiate importazioni

lesia il secondo produttore ed esportatore al mondo dell'olio vegetale.

La Malesia vanta il 25% di olio di palma certificato dall'organizzazione internazionale Rspo (Roundtable on Sustainable Palm Oil), che garantisce la sostenibilità di tutta la filiera; e questo in termini di salvaguardia delle foreste, tutela della biodiversità, condizioni di lavoro e qualità del prodotto.

«La Malesia è leader mondiale nella produzione di olio di palma

responsabile e di qualità - spiega Yusuf Basiron, amministratore delegato del Malaysian Palm Oil Council (MPOC), l'altra agenzia governativa che si occupa della promozione e commercializzazione - che dimostra come a oggi vi sia consapevolezza presso i retailers italiani delle buone pratiche vigenti in Malesia e dell'impegno dei produttori malese ad investire nella sostenibilità e nella ricerca». L'Italia importa 1,6 milioni di tonnellate di olio di palma, di cui il 21% è destinato all'alimentare e di questo l'11% all'industria del dolce.

Ma se l'Italia è un Paese virtuoso dove il 70% dell'olio acquistato dalle aziende alimentari è certificato, non tutti lo sono. Il problema denunciato dai produttori malese è che si riesce a vendere solamente il 50% di olio "Rspo" che ha dei costi di produzione più alti, ad un prezzo che non meriti la certificazione. Il resto deve essere venduto ad un prezzo più basso, competitivo con gli altri Paesi produttori che non certificano il loro olio.

La ue potrebbe chiedere la restituzione degli sconti erogati da RFI a Trenitalia

Rischio di rimborso da 40 mln

Il caso nasce dal fatto che il ministero dei Trasporti non ha ancora ottenuto dalla Commissione europea l'autorizzazione a erogare l'aiuto di Stato previsto dall'ultima legge di Stabilità

Le risorse finanziarie (fino a 100 milioni di euro all'anno) che l'ultima legge di Stabilità nel comma 294 ha stanziato, sotto forma di sconto del pedaggio da parte di RFI, a favore delle imprese ferroviarie nel triennio 2015-2017 per i servizi di trasporto cargo con le regioni del Sud Italia potrebbero essere da restituire. Questo perché, secondo quanto appreso da MF Shipping & Logistica, il Governo e, più nello specifico il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, fino a pochi giorni fa non aveva spedito a Bruxelles la necessaria notifica preventivo su una norma che si configura come aiuto di Stato.

Non solo: nei mesi scorsi il contributo pubblico alle imprese ferroviarie private e pubbliche (Trenitalia) è stato già erogato sotto forma di sconti sui pedaggi da parte del gestore della rete RFI quando invece il diritto comunitario prevede che il contratto di servizio pubblico dovesse essere preventivamente sottoposto e approvato dalla Commissione Europea.

Non a caso il dicastero guidato da Graziano Delrio negli ultimi giorni pare abbia in fretta e furia incaricato la società di consulenza PricewaterhouseCoopers di redigere un dossier già spedito a Bruxelles nel quale vengono spiegate nel dettaglio le ragioni alla base di questi contributi pubblici. Se la Commissione Europea darà semaforo verde a questi aiuti di Stato verrà messa una pezza alla situazione, mentre se la risposta dovesse essere negativa si innescherebbe un procedimento d'infrazione che comporterebbe la restituzione di questi sconti da parte delle imprese ferroviarie con le prevedibili battaglie legali fra imprese ferroviarie e ministero. Giancarlo Laguzzi, presidente di Fercargo (l'associazione che racchiude le imprese ferroviarie italiane), in un convegno dedicato al trasporto ferroviario lungo i valichi fra Italia e Svizzera, parlando delle criticità italiane a tal proposito ha detto: «Non sono ancora utilizzabili i 100 milioni stanziati con la scorsa legge di Stabilità a dicembre 2014» e ha aggiunto che «purtroppo, per un formulazione burocratica errata, si possono utilizzare solo in parte per incentivare il sud Italia e non l'intera rete ferroviaria nazionale».

Fercargo, infatti, ha chiesto l'estensione a tutta la rete nazionale della riduzione del pedaggio per i treni

MF SHIPPING & LOGISTICA

Rischio di rimborso da 40 mln

Il caso nasce dal fatto che il ministero dei Trasporti non ha ancora ottenuto dalla Commissione europea l'autorizzazione a erogare l'aiuto di Stato previsto dall'ultima legge di Stabilità

La UE potrebbe chiedere la restituzione degli sconti erogati da RFI a Trenitalia

VSI
Vasconi Shipping & Logistics

- Italia Adriatica
- Mediterraneo
- Cina
- Australia
- Giappone
- India
- Sudafrica
- Oceania
- America Latina
- Russia
- Cina
- Australia
- Giappone
- India
- Sudafrica
- Oceania
- America Latina
- Russia

contship italia group

We bring the ship to your Factory

Container terminals and Intermodal terminals

visit our new website
www.contshipitalia.com

Finanza per i Fresh Food creatori

Il tuo business, la tua passione. Il tuo futuro, la tua opportunità. Il tuo successo, la tua responsabilità. Il tuo sogno, la tua realtà. Il tuo futuro, la tua opportunità. Il tuo successo, la tua responsabilità. Il tuo sogno, la tua realtà.

- segue

merci ora prevista solo per il Meridione. Laguzzi ha sottolineato che «nella formulazione attuale restano inutilizzate risorse per circa il 60% del contributo stanziato» (dunque circa 60 milioni su 100) e quindi l'associazione vuole una modifica della norma in questione nella prossima Legge di Stabilità per «estendere lo stesso meccanismo di incentivo a tutte le Regioni d' Italia e rilanciare così, per la prima volta nella storia di questo Paese, in accordo con tutti gli attori del sistema, la logistica ferroviaria».

Il presidente di Fercargo ha stigmatizzato il fatto che, nonostante tutte le assicurazioni ricevute, non sia stata ancora corretta nella nuova legge di Stabilità in corso di esame alla Camera la clausola limitativa dello scorso anno, modifica che non comporta nessuna maggiore spesa oltre allo stanziamento di 100 milioni già previsto. «Sarebbe veramente un gravissimo errore proprio oggi che le maggiori associazioni di categoria (Anita di Confindustria, Assologistica di Confetra e Confrtrasporto di Concommercio) hanno recentemente condiviso con Fs e Fercargo il pieno utilizzo di tale finanziamento con l' applicazione all' intera rete ferroviaria». (riproduzione riservata)