



Primo piano:

Riforma dei porti (The Medi Telegraph)

Dai Porti:

Venezia:

"...L'A.P. di Venezia ha commissionato uno studio realizzato da Sonora..." (The Medi Telegraph)

Genova:

"...Acciaio, mercato in ripresa..." (The Medi Telegraph)

La Spezia:

"...A.P. La Spezia: firmata concessione a Terminal del Golfo..."
(Ferpress, The Medi Telegraph)

"...WiderMoS da La Spezia a Panama..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Il ritorno di Carbone..." (La Repubblica GE)

"...L'Iran riapre, Livorno è pronta..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Privilege: l'impegno del comitato portuale..." (Civonline)

Napoli:

"...Presentazione della II edizione di Naples Shipping Week..."
(L'Informatore Navale)

"...Il business dei Sin..." (Avvisatore Marittimo)

Catania:

"...Inchiesta sulla darsena..." (The Medi Telegraph)

Altri porti

Focus

- **Traffici di merci** (La Gazzetta Marittima)
- **Intervento Antitrust** (Avvisatore Marittimo)



Riforma dei porti, il decreto rischia di finire sul binario morto

Genova - Intanto il governo salva Bari: potrebbe presto diventare Authority di Sistema.

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*. Assoporti 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 Authority - 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 Authority 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 insidioso 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

- segue

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 Authority - 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.



I porti del Sud Europa, l'opzione migliore per la tutela ambientale / FOCUS

Genova - **L'Autorità portuale di Venezia ha commissionato uno studio realizzato da Sonora** per calcolare il costo di CO2 dei contenitori.

Genova - Economicamente forse no, visto che i porti del Nord continuano a erodere traffici a quelli del Mediterraneo. Ma almeno dal punto di vista ambientale il vantaggio degli scali del Sud Europa è netto.

L'Autorità portuale di Venezia ha commissionato uno studio realizzato da Sonora (progetto europeo per facilitare l'accesso delle merci dal Sud Europa) per calcolare il costo di CO2 dei contenitori che dalla Cina arrivano nei mercati europei. In particolare il calcolo è stato effettuato sul percorso da Port Said - il primo scalo dopo l'attraversamento del Canale di Suez - sino a Monaco, mercato di riferimento per il continente e in particolare per l'Adriatico e il Tirreno. **Il consumo di anidride carbonica è più o meno lo stesso per Venezia e Genova.** Il costo ambientale per un contenitore da Port Said allo scalo del capoluogo veneto, è di 40 chilogrammi di CO2 per teu per il viaggio via mare. A cui si devono aggiungere tra i 40 e i 60 chilogrammi per il resto del viaggio effettuato su treno. L'alto Adriatico è più competitivo grazie alla vicinanza geografica con Monaco. **Genova invece parte di poco svantaggiata nella gara sull'efficienza energetica, perchè il costo del viaggio su nave è di 45 chilogrammi per teu.** Ma il percorso intermodale successivo per arrivare nel cuore della Germania, è ugualmente *green*. L'Italia sarebbe una piattaforma efficiente per le merci tedesche, ma ad esempio il Sud paga la scarsa rete ferroviaria. Taranto è il primo porto europeo se si conta solamente il viaggio in

- segue

nave (solo 20 chilogrammi di CO2 per contenitore), ma questo vantaggio viene eroso dal viaggio che la merce deve poi effettuare per arrivare a Monaco: pochi treni, più inquinamento e meno efficienza energetica.

I porti del Nord invece scontano i cinque giorni di navigazione in più che le navi devono mettere in conto prima di giungere ad esempio, a Rotterdam e il costo ambientale lievita a 105 chilogrammi di CO2 per teu. Una volta arrivato in porto poi il contenitore continua il suo viaggio, ma il vantaggio fornito dai grandi numeri del traffico che vanta il Northern Range uniti all'intermodalità efficiente, non riescono a compensare il risparmio di anidride carbonica che i porti dell'Adriatico e del Tirreno possono offrire. Anzi da Suez a Monaco, passando per Venezia, il risparmio di CO2 è pari a 78 chilogrammi per teu. E quando ci sarà il porto *off shore* nel capoluogo veneto, secondo il calcolo degli advisor del progetto, **il risparmio totale sarà di 420 mila tonnellate all'anno. Merito delle rotte navali ridotte e della tecnologia *green* impiegata.**

Centri commerciali, lo stop di Tursi “Mai più in aree industriali dismesse”

> L'assessore Piazza: “Quel modello è finito, ora rimettiamo al centro le funzioni economiche”

MASSIMO MINELLA

STOP all'insediamento di centri commerciali come soluzione alle aree industriali dismesse, svuotate da un'economia in ripiegamento e in disperata ricerca di un'azione che le possa far ri-

sorgere, pur se con vocazione terziaria. «Quel modello», dice senza giri di parole l'assessore comunale allo Sviluppo Economico Emanuele Piazza, «è finito». Certo, questo non vuole automaticamente dire che non ci sarà più spazio per la grande distribuzione in città.

SI GUE A PAGINA III

Centri commerciali nelle aree dismesse Tursi: “Modello finito”

L'assessore Piazza: “Sono stati ammortizzatori
ma ora rimettiamo al centro l'economia”

DALLA PRIMA CRONACA

MASSIMO MINELLA

MA quegli automatismi che hanno contraddistinto tante scelte del passato e di cui lo stesso Comune si è reso protagonista, vedi Fiumara, ora andranno valutate e verificate di volta in volta, tenendo sempre al centro la funzione economica di un'area.

Piazza riflette mentre continua a essere rovente in città il dibattito sull'utilizzo delle aree che l'industria rende libere. Grandi spazi in una piccola città che dalla Fiera, al Porto Antico fino a Sestri Ponente si materializzano e si propongono a chi ha la forza di investire. «Dopo l'approvazione del Puc e soprattutto dopo la provocazione del sindaco Doria che ha parlato di un outlet nel padiglione B della Fiera, abbiamo una grande necessità di fare chiarezza — spiega Piazza — La soluzione al tema della Fiera, com'era chiaro dalle parole di Doria, non può certo essere rappresentato da un outlet. L'unica risposta da dare in quell'area è legata alla sua vocazione nautica, con i progetti di saloni con cui andremo a confrontarci.

Più in generale, però, bisogna riflettere sul tema dei centri commerciali e di quello che è accaduto con la crisi industriale. Ecco, diciamo pure che la grande distribuzione ha funzionato da ammortizzatore, andando a occupare quegli spazi abbandonati dall'industria. Questo modello, però, è finito. Non ci deve più essere, insomma, quell'automatismo che unisce aree vuote e grande distribuzione che le riempie. Noi dobbiamo tornare a parlare di funzioni economiche legate a quelle aree».

Un esempio, quasi una sorta di paradigma in questa città, è rappresentato per l'assessore dal Blueprint che, come fondamento del suo progetto, ha la separazione netta di riparazioni industriali e nautica, oggi confuse fra loro, con la seconda che si concentra a levante, nell'area della Fiera. «Il Blueprint per noi è nautica, ma anche sport e centri direzionali — dice — Non vogliamo che diventi un'altra Fiumara. E nautica, si badi bene, non vuol dire solo Salone, o meglio, Saloni, ma anche aziende collegate al settore e sedi direzionali di società. E lo stesso ragionamento vale per lo sport al Padiglione S. Che poi a completa-

mento di queste funzioni principali ci possa essere anche il commerciale, è più che comprensibile, ma non è prioritario».

Anche di fronte al business maggiormente in crescita all'ombra della Lanterna, vale a dire quello delle crociere, con un milione di passeggeri in arrivo e in partenza dalla Stazione Marittima ogni anno, vale lo stesso ragionamento. «Per i croceristi noi dobbiamo e vogliamo mettere a disposizione il centro storico con le sue botteghe storiche, ma anche le vie dello shopping, via XXV Aprile, via Roma, via XX Settembre. È questa la rotta da seguire se vogliamo valorizzare il commercio e attrarre i croceristi in città. Studiamo dei percorsi tematici nel centro storico, con le sue botteghe, ma anche con la filiera dell'italian style». Un messaggio di rottura con la grande distribuzione? «Ma ci mancherebbe — risponde subito Piazza — Il messaggio è chiaro, basta con i centri commerciali come unica soluzione allo sviluppo di Genova, modello a mio avviso finito in generale. Questo però non vuol dire un atteggiamento di chiusura. Anzi per quel che mi riguarda ben venga Noesslunga o Eurospin, se au-

tano ad abbassare i prezzi. La riflessione è un invito a mettere nuovamente al centro la funzione economica di un'area, riflettendo su cosa si possa collegare a essa. La nautica, torno ancora a questo esempio, richiama attività industriali, ma anche un commercio di valore. Solo così ci può essere una vera riqualificazione».

IMMAGINE DI UN'OPINIONE

“Per i croceristi ci sono il centro storico, con le sue botteghe, e la via dello shopping”

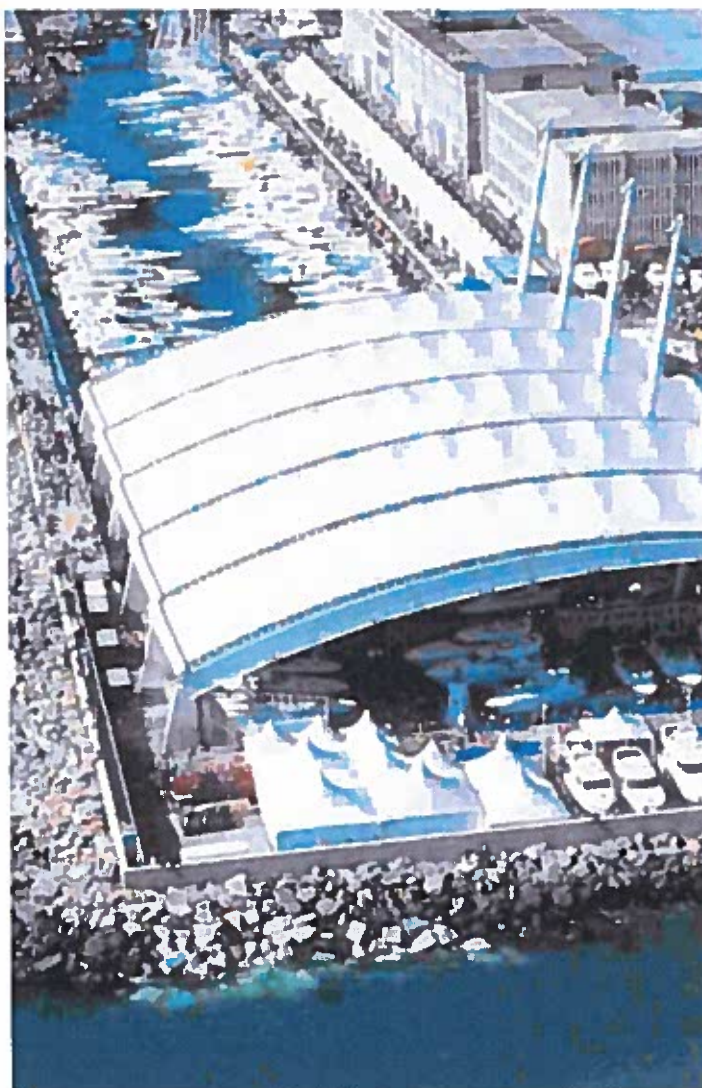
LA REPLICA

Toti a Rossetti: "La sede? Ci siete stati dieci anni..."



TOTI
il presidente della
Regione Giovanni
Toti

«**C**ARO Rossetti, è francamente singolare che l'idea di lasciare la sede di Piazza de Ferrari vi venga proprio oggi, dopo avervi soggiornato 10 anni quando eravate al governo». Il governatore della Liguria Giovanni Toti risponde al consigliere Pd Pippo Rossetti sulla sede. «Capisco - scrive Toti - che è più facile per voi oggi pensare a rinunciare a quello stabile, visto che gli elettori vi hanno già sfrattato da lì. In ogni caso, bastava leggere la nostra legge per lo sviluppo per conoscere le nostre intenzioni».





Acciaio, mercato in ripresa. Italia ostaggio del caso-Illva

Genova - Il 2016 sarà un anno di ripresa per il mercato dell'acciaio, in tutta l'Europa e soprattutto in Italia.

Genova - Il 2016 sarà un anno di ripresa per il mercato dell'acciaio, in tutta l'Europa e soprattutto in Italia. Le previsioni degli esperti dicono che la produzione di acciaio crescerà dell'1,5% nei Paesi dell'Unione europea e del 10,5% in Italia. La produzione italiana, in particolare, potrebbe tornare sopra i 22 milioni di tonnellate: **un bel balzo, considerando che nei primi dieci mesi di quest'anno era ferma a 18,6 milioni quando invece il 2014 era stato chiuso con 23,7 milioni di tonnellate.** Ma perché questo avvenga, spiega Stefano Ferrari, direttore di Siderweb (portale della siderurgia italiana che fornisce dati e analisi di settore e organizza l'evento Made in Steel) «è necessario che l'Illva di Taranto torni almeno sui 6,5 milioni di tonnellate rispetto ai 4,5 milioni prodotti quest'anno».

Gran parte della ripresa del mercato italiano, insomma, dipende da quello che resta, nonostante le tante difficoltà, il più grande stabilimento siderurgico d'Europa. La recente decisione del governo di accelerare al 30 giugno 2016 il processo di vendita degli impianti dell'azienda commissariata (**non solo Taranto, ma anche Genova e Novi**) farà la differenza, in un senso o nell'altro.

A rilanciare la produzione siderurgica europea è un quadro macroeconomico in miglioramento: i settori industriali che utilizzano acciaio nel 2016 dovrebbero registrare una crescita del 2,5% in Europa e dell'1,5% in Italia. **La produzione di acciaio italiana, come detto, si prevede faccia un salto del +10,5% se Illva farà la sua parte, altrimenti la crescita si limiterà, secondo le previsioni, a un +1,5-2%.** Attese in aumento le vendite di prodotti lunghi e piani:

- segue

i primi avanzeranno dell'1,5% in Europa e dell'1% in Italia, mentre i secondi dovrebbero segnare +2,5% a livello europeo e +1,8% a livello nazionale.

La Cina resta il problema numero uno dei produttori italiani ed europei. Il gigante asiatico negli ultimi 20 anni è diventato il primo produttore globale di acciaio (1996), il primo esportatore di prodotti siderurgici (2006) e il primo esportatore netto di acciaio (sempre nel 2006). La produzione di acciaio cinese negli ultimi 15 anni ha registrato un'impennata straordinaria, dai 272 milioni di tonnellate del 2004 agli 822 milioni di quest'anno, frutto di massicci investimenti operati dal governo di Pechino che sono andati ben oltre l'obiettivo dell'autosufficienza, raggiunto già nel 2005. **Dal 2006 i cinesi sono i primi esportatori del mondo e sono stati proprio i loro prezzi iper-competitivi a deprimere le quotazioni e i margini di tutti gli altri produttori mondiali.**

Nel 2016 la produzione italiana potrà godere di un incremento del consumo di acciaio legato all'automotive e all'edilizia in ripresa, settori che pesano rispettivamente per il 18% e il 35% sul consumo di acciaio totale. **Ma per mettere a segno quel +10,5% l'Iva di Taranto è imprescindibile.**



“Soluzione a stralcio” per Ansaldo Energia

Genova - A margine dello tsunami che minaccia di travolgere la siderurgia italiana sull'orizzonte genovese di Ilva e Ansaldo Energia spunta il sole. Le due aziende stanno infatti continuando a lavorare con profitto a una soluzione capace di offrire, sull'area di Cornigliano, lo spazio necessario ad Ansaldo Energia

Genova - A margine dello tsunami che minaccia di travolgere la siderurgia italianasull'orizzonte genovese di Ilva e Ansaldo Energia spunta il sole. Le due aziende stanno infatti continuando a lavorare con profitto a una soluzione capace di offrire, sull'area di Cornigliano, lo spazio necessario ad Ansaldo Energia per crescere senza danneggiare nessuno, a cominciare dai 1.750 operai dell'Ilva.

A prima vista potrebbe sembrare che la decisione del governo di cedere spazi e impianti siderurgici a privati tramite gara pubblica permetta al produttore di turbine di concorrere per quei 13mila mq (più accesso alla banchina) individuati sul parcheggio nei pressi della foce del torrente Polcevera. In realtà fonti vicino al dossier spiegano come il commissario dell'Ilva Enrico Laghi e l'ad di Ansaldo Giuseppe Zampini abbiano individuato, con il supporto delle istituzioni locali, una soluzione «a stralcio»: l'area in questione è infatti ininfluente rispetto alla produzione siderurgica e i tempi stringono.

«Lunedì si avranno i risultati delle verifiche sul cono aereo», dice l'assessore regionale Edoardo Rixi, mentre i manager e i tecnici delle due aziende stanno per ultimare le verifiche sulla tenuta del terreno e delle banchine, visto che la turbina Alstom di nuova produzione di Ansaldo pesa 450 tonnellate.

«L'orientamento è positivo», rivelano alcuni manager. Se il tassello tecnico andrà a posto quello giuridico è già imbastito attraverso una triangolazione con

- segue

la Società di Cornigliano.

Notizie confortanti si segnalano sul fronte che riguarda il reddito dei 750 dell'Illva che dal prossimo anno rischiano di vedersi tagliati i salari per via della rivoluzione sui contratti di solidarietà. L'emendamento che garantirebbe loro continuità di reddito è nelle mani del vice ministro al Lavoro Teresa Bellanova: è in corso il pressing per inserirlo nella legge di Stabilità.

AP La Spezia: firmata concessione a Terminal del Golfo. Forcieri, passo importante per completamento PRP

Author : com

Date : 4 dicembre 2015



(FERPRESS) – La Spezia, 4 DIC - E' stata firmata ieri dal Presidente dell'AP, Lorenzo Forcieri, e dal presidente di Tarros, Alberto Musso, la concessione demaniale di 40 anni relativa ad un'area di mq 42.506,24 esistenti, oltre ad un'area di 79mila mq dove verranno realizzati gli ampliamenti previsti per il terzo bacino portuale, in conformità al Piano Regolatore Portuale.

Previsti investimenti di carattere infrastrutturale stimati in circa Euro 44,5 milioni oltre a quelli per Equipment di circa 60 milioni di euro in fase di avviamento ed Euro 350 milioni di euro a regime.

Terminal del Golfo si impegna ad assumere l'onere della realizzazione delle opere con il coinvolgimento di LIMAR s.a., facente parte del Gruppo Arkas con sede in Istanbul e del socio italiano, Fratelli Cosulich, operante nel settore dello shipping e Agente di numerose compagnie marittime.

La previsione occupazionale prevede, a conclusione del periodo di avviamento, circa 545 unità (contro gli attuali 182) divisi tra occupati diretti, indiretti e relativi all'indotto. Occupati che potranno ulteriormente aumentare una volta che l'investimento sarà a regime.

Anche il movimento merci subirà un'impennata.

Il Presidente Forcieri: "Sono estremamente soddisfatto. E' un passo fondamentale per il completamento del PRP che avverrà con la realizzazione del terzo bacino portuale. Si tratta di opere che, una volta realizzate, potranno dare un importante contributo allo sviluppo economico ed occupazionale del nostro territorio."



Spezia, ok alla concessione a Tarros

Spezia - Previsti investimenti per 44,5 milioni e 60 milioni per

La Spezia - E' stata firmata ieri dal Presidente dell'Autorità portuale, Lorenzo Forcieri, e dal presidente di Tarros, Alberto Musso, la concessione demaniale di 40 anni relativa ad un'area di mq 42.506,24 esistenti, oltre ad un'area di 79.000 metri quadrati dove verranno realizzati gli ampliamenti previsti per il terzo bacino portuale, in conformità al Piano Regolatore Portuale.

Previsti investimenti di carattere infrastrutturale stimati in circa 44.500.000 di euro oltre a quelli per l'equipment di circa 60.000.000 Euro in fase di avviamento ed 350.000.000 Euro a regime.

Terminal del Golfo si impegna ad assumere l'onere della realizzazione delle opere con il coinvolgimento di LIMAR s.a., facente parte del Gruppo Arkas con sede in Istanbul e del socio italiano, Fratelli Cosulich, operante nel settore dello shipping e Agente di numerose compagnie marittime.

La previsione occupazionale prevede, a conclusione del periodo di avviamento, circa 545 unità (contro gli attuali 182) divisi tra occupati diretti, indiretti e relativi all'indotto. Occupati che potranno ulteriormente aumentare una volta che l'investimento sarà a regime. Anche il movimento merci subirà un'impennata.

Il Presidente Forcieri: «Sono estremamente soddisfatto. E' un passo fondamentale per il completamento del Piano regolatore portuale che avverrà con la realizzazione del terzo bacino portuale. Si tratta di opere che, una volta realizzate, potranno dare un importante contributo allo sviluppo economico ed occupazionale del nostro territorio».

WiderMoS da La Spezia a Panama

LA SPEZIA – Dopo il successo della conferenza finale del progetto WiderMoS tenutasi alla fine di ottobre alla Spezia, il team guidato dall'Autorità portuale della Spezia, capofila dell'evento, si è subito messo in moto per rendere operative le aspettative generate dall'evento, in relazione alla possibilità di estendere il concetto di Motorways of the Sea oltre oceano oltre che in Europa.

Così la scorsa settimana l'Autorità portuale della Spezia è volata a Panama dove si è tenuto, presso il Rosendo Taylor Auditorium dell'Università, il convegno "Trends & Perspectives of the Motorways of the Sea, a European Concept for the Central American Countries".

All'evento hanno partecipato gli studenti ed i docenti dell'Università Tecnologica di Panama e dell'Università Internazionale Marittima di Panama, co-organizzatori della conferenza insieme, tra gli altri, all'Autorità Marittima di Panama, al terminal "Global Internazionale Panama – Porto di Singapore (PSA)".

Sono intervenuti, tra gli altri, José Dopeso di COCATRAM, Orlando Allard della Camera Marittima di Panama, Kristel Suarez dell'Università Marittima Internazionale di Panama e John Jordan Castillo dell'Università Tecnologica di Panama. Del gruppo europeo sono intervenuti, oltre a Federica Montaresi, coordinatrice del progetto WiderMoS presso l'AP, Alexio Picco di Circle; Jesus E. Martinez, coordinatore di un corso sulla logistica all'Università Pompeu Fabra di Barcellona; Jesus Carbajosa, responsabile dei progetti europei presso CIMNE e Agustin Montori di ASTA Logistik.

Durante l'evento sono state presentate le soluzioni sviluppate in Europa nel campo delle Autostrade del Mare, collegandole ai progetti volti alla promozione dello Short Sea Shipping (SSS) progettato in America centrale e sviluppato dal COCATRAM.

Lo Short Sea Shipping coinvolge la regione Mesoamerica e ha in comune diverse caratteristiche con le Motorways of the Sea sviluppate in Europa. Questo evento ha certamente facilitato lo scambio di esperienze, tecnologie e opportunità, aprendo future opportunità di cooperazione tra Europa e Centroamerica. I membri della delegazione europea sono stati ricevuti anche dal coordinatore della logistica presso l'Ufficio della Presidenza della Repubblica di Panama.

"Da questo incontro – dice il presidente dell'Autorità portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri – è emerso il desiderio e l'intenzione concreta di creare una partnership tra Europa e Centroamerica con l'obiettivo di arrivare alla formalizzazione di accordi bilaterali su questioni riguardanti le Autostrade del Mare, l'intermodalità e l'integrazione della catena logistica. Ci sono grandi potenzialità in questa cooperazione, tra cui il miglioramento delle attività finalizzate al raggiungimento di un trasporto marittimo più efficiente, meno inquinante e più interconnesso. Questo incontro è la prova tangibile del successo che il progetto WiderMoS ha raccolto a livello internazionale e rappresenta un primo passo verso l'esportazione in paesi extra UE di una metodologia basata sul concetto di integrazione operativa della dimensione marittima nella catena logistica".

INDISCRETO

Presidenza

[REDACTED]

[REDACTED]

il ritorno di Carbone

L'avvocato e docente
già consulente di Novi
in campo per San Giorgio



A VOLTE ritornano. È successo a tanti, potrebbe succedere anche a Sergio Maria Carbone, avvocato, docente e uno dei massimi esperti italiani di diritto marittimo. Il professore, che in passato è stato anche presidente di Finmeccanica, potrebbe essere la persona in grado di mettere tutti quanti d'accordo per la leadership di Palazzo San Giorgio nella sua veste di autorità di sistema. Consulente dell'ex presidente [REDACTED] Giovanni Novi, era rimasto imbrigliato nell'inchiesta che aveva squassato le banchine, uscendone però alla fine completamente indenne. Anche nei suoi confronti, infatti, dopo tre gradi di giudizio, sono crollate tutte le contestazioni. Il suo nome non dispiace al sindaco Marco Doria, ma potrebbe anche incassare il via libera del governatore Giovanni Toti. In quel caso, di fronte a un gradimento trasversale del territorio, il ministro Graziano Delrio potrebbe procedere di conseguenza.

(max.m.)

L'Iran riapre, Livorno è pronta

Importanti prospettive per la Nuova Pignone e gli imbarchi della grande carpenteria sulla sponda Est della Darsena Toscana – Le scelte sugli spazi portuali

LIVORNO – L'Iran è pronto a riaprire le frontiere alle merci europee e la missione italiana dei giorni scorsi, guidata da Abi-Confindustria a Teheran, interessa in modo tutto particolare il porto labronico. Dove il terminal multipurpose Lorenzini è stato per anni il riferimento per le spedizioni in Iran della Nuova Pignone e dove ancora oggi le turbine dello stabilimento toscano del gruppo General Electric partono per altre destinazioni (di recente l'Algeria).

Nella missione italiana, cui ha preso parte per specifico incarico di Renzi il viceministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda, una quarantina di aziende hanno sottoscritto un memorandum che apre la strada alla ripresa dei traffici con la prossima fine delle sanzioni al regime di Teheran.

Alcuni settori sono andati già avanti con accordi specifici: quello del marmo, quello delle pelli lavorate, quello della formazione professionale. Ma uno dei punti più importanti per l'Iran è l'aggiornamento delle tecnologie per il comparto Oil&Gas, rimaste ferme alle forniture in gran parte italiane di prima dell'embargo. C'è urgenza, è stato rilevato, di nuova impiantistica, in particolare turbine e parti di ricambio per le centrali italiane: tutto pane per la Nuova Pignone, che ha fatto parte della missione. E una prospettiva di nuovi traffici per il porto di Livorno, dove ancora oggi l'impiantistica di livello superiore trova un servizio adeguato sul terminal della sponda est della Darsena Toscana.

Il problema rimane semmai quello degli spazi disponibili, come ha ammesso anche il commissario dell'Authority Giuliano Gallanti: e come hanno sottolineato nel nostro recente Quaderno dedicato alla Lorenzini i giovani manager del terminal, è indispensabile che il porto arrivi al più presto a definire il rassetto delle aree assegnate sulla sponda Est in base al piano operativo triennale e agli indirizzi del nuovo piano regolatore. L'occasione della ripresa ormai prossima dei traffici con l'Iran – che nel 2011 era il primo partner commerciale per l'Italia con un interscambio da 7 miliardi di euro – non può essere mancata. Dato che a palazzo Rosciano si stanno riesaminando le linee di indirizzo per la sponda est della Darsena Toscana, con l'ipotesi di delocalizzare il TCO dalla calata Orlando alle nuove aree di Piombino.



Privilege: l'impegno del comitato portuale

CIVITAVECCHIA - Che fine ha fatto la vertenza Privilege Yard? A che punto è il lavoro della curatrice fallimentare? C'è qualche interesse concreto sul cantiere per la realizzazione di mega yacht nella zona nord del porto, in fallimento da circa sei mesi?

Il silenzio di questi mesi non ha aiutato a fare chiarezza sulla vicenda e sul futuro dell'area.

Gli ex lavoratori, il mese scorso, sono tornati a far sentire la propria voce, chiedendo di non spegnere l'attenzione sulla vicenda, complice anche la scadenza degli ammortizzatori sociali.

Il comitato portuale, nel corso dell'ultima seduta, si sarebbe impegnato nel momento in cui ci sarà un nuovo concessionario, a chiedere allo stesso di dare priorità agli ex lavoratori nella fase delle prime assunzioni.

Con il gruppo di ex operai che, venerdì pomeriggio, ha avuto anche un colloquio con il commissario straordinario dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti. Ma ancora nulla di certo, si sta lavorando e si starebbero vagliando delle offerte.

Anche perché l'obiettivo rimane quello indicato nel corso del vertice di fine giugno tra Authority, Comune e curatore fallimentare, ossia quello di riavviare comunque il cantiere, nel segno dello sviluppo e dell'occupazione, rilanciando l'area anche attraverso un progetto che possa avere una valenza nazionale od internazionale.

Napoli: presentazione della II Edizione di Naples Shipping Week

Napoli, 6 dicembre 2015 - Conferenza stampa di presentazione per mercoledì prossimo 9 dicembre 2015 alle ore 11.30 presso la Sala Giunta di Palazzo San Giacomo della II Edizione

della NAPLES SHIPPING WEEK. Una settimana di eventi culturali, conferenze e incontri dedicati allo shipping, alla logistica e all'innovazione tecnologica in campo marittimo.

Per l'occasione interverranno:

Peppino D'Amato - Presidente Naples Shipping Week

Fulvio Bonavitacola* - Vice Presidente Regione Campania Enrico Panini - Assessore al Lavoro e Attività produttive del Comune di Napoli

Umberto Masucci - Presidente International Propeller Clubs

Carlo Silva - Presidente ClickUtilityTeam s.r.l.

Reportage sui Siti di Interesse Nazionale che ormai paralizzano i dragaggi

Il business dei Sin

Sono luoghi in cui la burocrazia delle analisi prospera bloccando ogni sviluppo infrastrutturale. La riforma elimina il "fattore K". I casi di Napoli e Marina di Carrara analizzati dal Propeller partenopeo

Napoli. (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 Assogestit, l'associazione degli agenti marittimi portuali, 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, però, molto distanti da quelle

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 norddeutsche? «Perché qui le norme sui dragaggi sono al di là dei principi scientifici. E 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 Re pubblica di Udine Viviana Del Tesoro che da anni segue le vicissitudini dei fondali dei porti adriatici e relative ad un convegno sul tema promosso dal Propeller Club di Napoli.

La speculazione del Sin. «Il Sin», spiega Del Tesoro, 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 cartaggi. In alcuni casi ripetuti fino a 35 volte. È un business fatto di parole chiave quali «caratterizzazione» e «tabelle» che sostituiscono termini quali «inquinanti» e «contaminanti». «Il business», chiarisce Del Tesoro, «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».

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 la famigerata formula di permeabilità su cui gli ingegneri delle autorità portuali si dannoano: «K minore o uguale a $1,0 \times 10$ alla meno 9 per m/s». Non è un caso se la 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». Ma forse la semplice eliminazione del «coefficiente K» non basta. «In Olanda i dragaggi sostengono l'economia reale, non la burocrazia», afferma Del Tesoro. La paralisi dei dragaggi in Italia è quin

segue la ultima pagina

di una paralisi volta a mantenere un business «strutturato». «Si fa tutto all'oscuro e in piena legalità. I decreti ministeriali fanno e dis fanno le leggi senza che i cittadini lo sappiano» afferma Del Tesoro.

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. Il caso del porto di Marina di Carrara è esemplare: è un sito Sin di 3.560 ettari, di cui 1.895 a mare. Tra il 2002 e il 2013 sono stati spesi 8,6 milioni di euro per dragare soltanto 120 mila 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 10 mila metri cubi totali. Nel 2011 erano 58 mila 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. «Il nocciolo del problema», conclude Messina, «è che 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.

La versione completa di questo articolo la trovate nel sito di Informazioni Marittime oppure a questo link: goo.gl/tuA3w.





Porto di Catania, inchiesta sulla darsena

Catania - La Procura di Catania ha notificato cinque avvisi di conclusioni indagini per i lavori realizzati dalla Tecnis, tra il 2012 e il 2013, per costruire un muro di contenimento frangiflutti della nuova Darsena commerciale del porto. Il reato ipotizzato è di violazione delle norme edilizie

Catania - La Procura di Catania ha notificato cinque avvisi di conclusioni indagini per i lavori realizzati dalla Tecnis, tra il 2012 e il 2013, per costruire un muro di contenimento frangiflutti della nuova Darsena commerciale del porto. Il reato ipotizzato è di violazione delle norme edilizie.

Tra i cinque indagati anche Riccardo Acernese, attuale presidente del Consiglio di amministrazione di Tecnis, che si dichiara «assolutamente estraneo ai fatti. Come si legge nella contestazione - spiegano dalla società - il reato sarebbe stato commesso tra il 6 aprile 2012 e l'8 giugno 2013, epoca in cui non era componente del consiglio d'amministrazione di Tecnis. Acernese infatti è stato nominato consigliere e presidente del cda con atto dell'8 ottobre 2013».

Capitaneria di Porto-Guardia Costiera di P. Empedocle:prende il via l'operazione nazionale complessa di controllo filiera di pesca "TALLONE D'ACHILLE"

Porto Empedocle, 5 dicembre 2015 - Dal 30 novembre è iniziata nel territorio della provincia di Agrigento l'operazione nazionale complessa di controllo sulla filiera di pesca denominata "TALLONE D'ACHILLE", coordinata nella Sicilia occidentale dalla Direzione Marittima di Palermo. L'attività si svolgerà in tre fasi, fino al 10 gennaio 2016, e vedrà impegnati i militari della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di P. Empedocle e dei dipendenti Uffici Circondariali Marittimi di Lampedusa, Licata e Sciacca al fine di contrastare la contraffazione dei prodotti ittici in un periodo, come quello delle festività natalizie, tradizionalmente contraddistinto dall'aumento del consumo di pescato.

I controlli ordinari saranno rivolti a ristoranti etnici, pescherie, ambulanti, punti vendita al dettaglio di surgelati, gastronomie che trattano prodotti ittici, supermercati, alberghi, mercati ittici, settore ristorazione di navi passeggeri, automezzi adibiti a carico/scarico di pescato dalle navi.

Saranno inoltre individuate giornate dedicate a specifici controlli nei confronti di centri di distribuzione di prodotti ittici, centri di depurazione e smistamento molluschi, piattaforme logistiche, centri di produzione all'ingrosso di prodotti freschi e surgelati, mercati rionali, ristoranti.

Gli accertamenti saranno svolti dalla Guardia Costiera nell'intero territorio di giurisdizione, non solo lungo la costa ma anche nei comuni dell'entroterra agrigentino. Particolare attenzione sarà posta alla sicurezza alimentare, alla tracciabilità, rintracciabilità ed etichettatura dei prodotti ittici, alle frodi in commercio (mancanza di indicazioni di prodotto congelato, vendita di prodotti di minor pregio, prodotti di provenienza extracomunitaria), alla tutela degli stock ittici (specie sotto misura e tonno rosso) e delle specie protette (datteri e pinna nobilis). Le verifiche in mare, come di consueto, saranno rivolte al controllo di reti su unità a strascico e volante, altrezzi da pesca trainati e a circuizione, pesca illegale di novellame, tonno rosso e specie protette, pesca in zone e tempi vietati, regolarità dei documenti di bordo e del personale imbarcato, pesca abusiva esercitata da unità non munite di regolare licenza.

Pmi: al via nuovo programma operativo nazionale per più di 102 milioni di euro a regioni del Mezzogiorno

Roma, 5 Dicembre 2015 - Promuovere la competitività delle piccole e medie imprese del Mezzogiorno migliorando le condizioni di accesso al credito attraverso una forma di intervento mirata e basata sul ricorso a strumenti di ingegneria finanziaria è la finalità del Programma "Iniziativa PMI" 2014 - 2020 del nuovo Programma Operativo (PON) - con un budget complessivo di 102,5 milioni di euro - approvato dalla Commissione europea nei giorni scorsi.

L'ambito territoriale del Programma è relativo ad otto Regioni: Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sicilia Abruzzo, Molise e Sardegna.

La dotazione finanziaria del Programma deriva da uno specifico conferimento del PON "Imprese e Competitività" 2014-2020, già approvato lo scorso 23 giugno e che si è provveduto a riprogrammare.

Alle risorse stanziare direttamente nell'ambito del programma si aggiungeranno ulteriori risorse - da disciplinare all'interno del previsto Accordo di finanziamento tra Autorità di Gestione e Fondo Europeo per gli Investimenti (FEI) - derivanti in parte da fonti di natura nazionale, per un importo analogo a quello previsto come contribuzione FESR (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) e in parte dal programma COSME (Programma Europeo per le PMI).

Il programma agirà attraverso operazioni di cartolarizzazione di portafogli di prestiti bancari esistenti, in maniera sinergica rispetto alla corrispondente azione svolta dal Fondo centrale di garanzia nel PON "Imprese e Competitività", che fornisce garanzie alle banche e agli intermediari finanziari riferite sia a singole operazioni finanziarie, sia a portafogli di operazioni.

La cartolarizzazione di prestiti esistenti consentirà alle banche che aderiranno all'iniziativa di liberare capitale di vigilanza. Il capitale liberato sarà utilizzato dalle stesse banche per erogare nuovi finanziamenti a tasso agevolato alle PMI localizzate nelle Regioni del Mezzogiorno, per un ammontare complessivo di almeno 1,2 miliardi con un effetto moltiplicatore pari a 6 sulle risorse pubbliche dedicate all'iniziativa.

Al fine di massimizzare l'efficacia dell'iniziativa, è previsto che una quota consistente dei prestiti da cartolarizzare debba essere assistita dalla garanzia dei confidi. Tale

previsione consentirà, a parità di risorse stanziare, una liberazione di capitale non solo in capo alle banche ma anche ai confidi, rendendo così disponibili importanti risorse per la concessione di nuove garanzie in favore delle PMI.

I traffici nel Mediterraneo una ricchezza in crescita

Le conclusioni di uno studio di Srm Intesa Sanpaolo con le proiezioni nei prossimi due anni – Le Autostrade del mare e gli investimenti nei porti

NAPOLI – La sfera di cristallo non ce l'ha nemmeno il più aggiornato istituto di ricerca. Ma il recente rapporto di Srm Intesa Sanpaolo su "Relazioni economiche tra Italia e Mediterraneo", aggiornato al 2015, sottolinea alcuni indirizzi di sviluppo dei traffici che possono essere utili in tempi di grandi incertezze sia politiche, sia economiche, sia anche di security. Con l'offensiva terroristica che rischia di interferire anche con la logistica dell'intera Europa.

L'area Med – sottolinea il rapporto – rappresenta la più grande ed attuale opportunità per l'Italia specie per il suo Meridione. E fornisce un dato: dopo il calo dei traffici tra il 2012 e il 2014 (crisi libica e crisi del petrolio) l'interscambio tra l'Italia e l'area Med quest'anno è ripartito e l'aumento diventerà consistente nel 2017 e nel 2017, con previsioni per 56,6 miliardi di valore. Se è vero che una parte consistente è costituita ancora dai prodotti energetici – continua il rapporto – è anche vero che per quelli non energetici nel 2014 c'è stato un incremento del 70,8% rispetto ai dati del 2011. In particolare in questi tre anni l'export dall'Italia è più che raddoppiato. Più di quanto hanno fatto Germania e Francia, nostri principali competitors. Da sottolineare anche che il valore globale dell'interscambio tra l'Italia e l'area Med è secondo solo a quello con l'intera Ue. Non si tratta dunque di elementi marginali.

In questo quadro, l'importanza delle Autostrade del mare continua ad essere determinante: anzi, è in crescita, perché la stessa Ue spinge per un allargamento del concetto anche tra paesi del bacino non necessariamente dell'Unione.

L'hanno ben capito armatori come Grimaldi, che rischiando grosso in tempi di security vacillante ha spinto e continua a spingere in suoi collegamenti attraverso tutto il Mediterraneo. E c'è chi si interroga, non solo in chiave teorica, quanto siano importanti oggi i grandi investimenti pubblici nel settore dei containers rispetto alle quote di traffico ro/ro che determinano la crescita dell'intera filiera del "trade" nei porti e nella catena logistica.

Criticato criterio anarchico

Porti, l'Agcm: "L'autonomia non si fa con l'Iva"

Roma. (P. Bo.). L'autonomia finanziaria dei porti non si fa sulle sole tasse perché altrimenti salterebbe il criterio meritario, quello per il quale chi fa più traffico deve avere in cambio più risorse di altri. Lo ha stabilito l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Agcm) nel suo ultimo bollettino con una nota indirizzata (indirettamente) a Parlamento e ministero dei Trasporti. «Un criterio di ripartizione di un fondo di finanziamento destinato all'adeguamento delle infrastrutture portuali basato sull'ammontare dell'Iva», scrive l'Agcm, «non è idoneo a quantificare equamente il reale flusso dei traffici portuali», pertanto «appare in contrasto con i principi posti a tutela della concorrenza e del mercato».

La critica dell'Antitrust è rivolta all'articolo 18bis della legge 84/94, introdotto con decreto legislativo (83/2012) attuato interministerialmente il 28 febbraio 2014. Istituisce un fondo per il finanziamento delle opere portuali alimentato su base annua in misura dell'un per cento dell'Iva sull'importazione delle merci, nel limite di 70/90 milioni di euro annui (considerati briciole dagli operatori). Un criterio che secondo l'Agcm non dà autonomia su base egualitaria, determinando piuttosto un sistema anarchico della ripartizione dei fondi.

La ragione è semplice: la tassa non è semplicemente proporzionale alla quantità della merce ma anche alla "qualità", al tipo, al luogo in cui viene movimentata e a tanti altri fattori alcuni dei quali legati dallo stesso prodotto a cui è applicata un'imposta. In altre parole, un sistema di questo tipo non avvantaggia i porti che movimentano di più ma quelli che vedono applicarsi semplicemente più tasse. «L'Iva sulle merci in entrata», spiega l'Agcm, «da un lato non considera quella parte

36 della legge n. 166/vo decreto attuativo D. 2001), nonché il criterio dei traffici adottato 84/1994». Magari un po' non è ancora abbastanza premiata le realtà che sono già sviluppate. / conclude l'Agcm, «potrebbe essere adottate misure pure si fa cenno nel Piano Nazionale della Portualità, volte a favorire nell'ultimo triennio abbiamo un trend positivo merci importate».

segue in ultima pagina

dell'imposta che non viene riscossa in virtù di esenzioni fiscali (come nei casi di applicazione del codice tributo 406 e 407), dall'altro favorisce i porti presso i quali viene movimentata merce ad alta aliquota Iva, come avviene nel caso dei prodotti petroliferi, anche quando scarico e movimentazione della merce non richiedono particolari opere infrastrutturali. Tra l'altro, secondo l'Antitrust, questo principio contrasta con quello contenuto nel piano nazionale della logistica elaborato a inizio anno. E infatti non è un caso se nell'ultima bozza di riforma della legge 84/94 l'articolo 18bis non figura. Qual è allora la giusta autonomia finanziaria da adottare per i porti? Quella che tiene conto, spiega l'Agcm, dell'incidenza del traffico complessivo di ciascun porto rispetto al traffico dell'intera portualità nazionale (art. 9 della legge n. 413/1998 e relativo decreto attuativo D.M. 3 giugno 2004; art.