



INDICE



Primo Piano:

- **Riforma dei porti** (Tir, La Gazzetta Marittima, A&F, Il Secolo XIX, L'Informatore Navale)

Dai Porti:

Trieste:

"...Nuovo amministratore delegato a trieste Marine terminal..." (La Gazzetta Marittima)

Venezia:

"...Via al nuovo Piano regolatore portuale..." (Ferpress)

"...Ecco il porto fuori dalla Laguna per le grandi navi..."
(Corriere della Sera)

"...Il giallo del salone di Venezia..." (The Medi Telegraph)

"...Due super caldaie partono da Venezia..."
(La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...1 primo progetto nazionale riciclo rifiuti..." (Ansa)

"...VTE, ecco le mega-gru..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Parte il "Fast Corridor" tra porto e interporto..."
(La Gazzetta Marittima)

"...Dibattito su piattaforma Europa e waterfront..."
(LA Gazzetta Marittima)

"...La sfida di Livorno nel Mediterraneo..." (La Nazione)

Ancona:

"...Nuovi assetti funzionali..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Giusto contributo da parte dei colossi dell'energia..."
(Civonline)



Napoli:

"...le rinfuse a solide trainano il 2015..."

(The Medi telegraph)

Olbia:

"...Pronto per i giganti mare, sistemati fondali..." (Ansa)

Messina:

"...Un coro di reazioni: De Simone vada avanti..."

(Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Suez, occasione per i porti..." (Milano Finanza)

Trapani:

"...Il porto al centro tra il Comandante Guccione e la Senatrice Orrù..." (Social Tp)

Catania:

"...Riapre il porto..." (Quotidianodisicilia.it)

Focus:

- **Marittimi, titoli italiani da rivedere**
(La Gazzetta Marittima)
- **Obbligo IMO di peso dei containers**
(La Gazzetta Marittima)
- **Ucina** (La Gazzetta Marittima, Nautica Online, Travelnostop, Guida Viaggi Portale, L'Avvisatore Marittimo)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Avvisatore Marittimo

Il Messaggero Marittimo

Maritime Transport Daily Newsletter — Release

Informare

Lloyd's List

Il piano prevede 15 Autorità di sistema portuale, rispetto alle 24 precedenti, e misure per semplificare e velocizzare le procedure di transito di merci e passeggeri

Approvata la riforma dei porti

Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione: questi i tre punti del piano approvato lo scorso 21 gennaio dal Consiglio dei ministri per il rinnovamento del sistema logistico e portuale italiano. Il prossimo passo sarà il parere delle Commissioni parlamentari competenti.

Più noto come Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), il decreto è parte della più ampia riforma della pubblica amministrazione - la cosiddetta "riforma Madia" - e rappresenta l'attuazione della Legge 124 del 7 agosto scorso che prevedeva appunto, fra gli altri provvedimenti, proprio la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali, come stabilito nel pacchetto di norme Sblocca Italia del settembre 2014 e, prima ancora, dalla Legge 84 del 28 gennaio 1994.

Cosa cambia con la riforma?

In primo luogo cambia il numero delle autorità portuali (vedi box).

Da 24 si passa a 15 "Autorità di sistema portuale" che avranno sede nei porti considerati centrali rispetto al sistema nazionale ed europeo, a queste faranno riferimento 54 realtà portuali italiane di rilevanza regionale (con la possibilità che le Regioni chiedano di aggiungere altri scali agli attuali 54).

Le 15 "Autorità di sistema portuale" avranno un ruolo di coordinamento nella propria area, contrastando quella tendenza a un certo individualismo che ha caratterizzato finora l'azione delle varie autorità, e avranno la funzione di raccordo con le amministrazioni pubbliche (in particolare con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dove verrà istituito il Tavolo nazionale di coordinamento delle "Autorità di sistema portuale") attraendo e delocalizzando gli investimenti (nazionali e comunitari) sui diversi scali.

Sempre allo scopo di semplificare e velocizzare le procedure di transito di merci e di

passeggeri verranno introdotti lo "Sportello unico amministrativo" e lo "Sportello unico doganale e dei controlli": il primo si occuperà di tutte le questioni amministrative e autorizzative che non riguardano le attività commerciali e industriali, il secondo lavorerà sotto il coordinamento dell'Agenzia delle Dogane.

Non meno importante il capitolo relativo alla semplificazione della governance.

Sempre nell'ottica di una riorganizzazione amministrativa, l'Autorità portuale di sistema sarà gestita da presidente, comitato di ge-

stione, segretario generale, collegio di revisione dei conti. I Comitati portuali, infine, saranno composti, a livello nazionale, da 70 membri al posto degli attuali 336.

Le Autorità di Sistema Portuale



Le nuove Autorità di Sistema Portuale (ADSP)

- 1) **ADSP del Mar Uigure Occidentale:** sede a Genova, comprende Savona e Vado Ligure.
- 2) **ADSP del Mar Uigure Orientale:** sede a La Spezia, comprende Marina di Carrara.
- 3) **ADSP del Mar Tirreno Settentrionale:** sede a Livorno, comprende Piombino, Portoferraio, Rio Marina.
- 4) **ADSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale:** sede a Civitavecchia, comprende Fregene, Gaeta.
- 5) **ADSP del Mar Tirreno Centrale:** sede a Napoli, comprende Salerno, Castellammare di Stabia.
- 6) **ADSP dello Stretto:** sede Gioia Tauro, comprende Crotone (porto vecchio e nuovo), Congiano Calabro, Taormina di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Reggio Calabria, Messina, Milazzo, Tremestieri.
- 7) **ADSP del Mare di Sardegna:** sede a Cagliari, comprende Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme, Santa Teresa di Gallura.
- 8) **ADSP del Mare di Sicilia Occidentale:** sede a Palermo, comprende Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani.
- 9) **ADSP del Mare di Sicilia Orientale:** sede ad Augusta, comprende Catania.
- 10) **ADSP del Mare Adriatico Meridionale:** sede a Bari, comprende Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli.
- 11) **ADSP del Mar Ionio:** sede a Taranto.
- 12) **ADSP del Mare Adriatico Centrale:** sede ad Ancona, comprende Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Ortona.
- 13) **ADSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale:** sede a Ravenna.
- 14) **ADSP del Mare Adriatico Settentrionale:** sede a Venezia, comprende Chioggia.
- 15) **ADSP del Mare Adriatico Orientale:** sede a Trieste.

La Gazzetta Marittima

Sulla riforma c'è chi apprezza purché si corra

ROMA – E' di moda parlare di andamento carsico. Ovvero di un dibattito che a volte sparisce nelle profondità, per poi riapparire e ris comparire. Ma è chiaro che sulla riforma dei porti il processo avviato dal governo non si può fermare. Ci sono opinioni diverse, qualche volta duramente contrarie, altre moderatamente favorevoli. Ma si va avanti. Due i punti da seguire: la data di convocazione delle commissioni parlamentari di Senato e Camera per la discussione (parere non vincolante) della riforma Madia; e quella della conferenza Stato-Regioni sullo stesso tema. Saranno passaggi determinanti. E non sfugge che su nessuno dei due è stato ancora stabilito un calendario ufficiale. Intanto però si continua ad analizzare la riforma. Di recente, come abbiamo riferito, se n'è parlato ad Espo a Bruxelles, con la presenza di Assoporti (l'avvocato Giuliano Gallanti ha detto la sua anche come ex presidente proprio di Espo) e non sono mancate le perplessità sul modello italiano che si stacca in parecchi punti dal modello sostenuto dalla UE. A Ravenna è stata la volta del Propeller Club che ha ascoltato i senatori Marco Filippi (Pd) e Bartolomeo Giachino (Forza Italia), il vicepresidente di Assoporti Franco Mariani, il manager di Contship Italia Marco Simonetti per Assiterminal e l'amministratore delegato di Sapir Roberto Rubboli. Il giudizio emerso da Ravenna (riferito in sintesi conclusiva dal presidente del locale Propeller Simone Bassi) è che "lo schema del decreto è sicuramente apprezzabile perché costituisce il primo passo concreto della riforma, ma appare ancora lacunoso". E si rimanda all'esame delle commissioni e alla conferenza Stato-Regioni il compito dei correttivi, da varare con i decreti di attuazione.

Da Umberto Masucci, presidente nazionale dei Propeller, il plauso per il governo che ha finalmente accelerato l'iter della riforma ("In meno di un anno - ha detto - è stato presentato il piano strategico della portualità e subito dopo il decreto sulla governance, contro i dodici anni di discussioni nelle commissioni parlamentari"). Ora però bisogna correre e non sedersi sugli allori (o sulle spine...). Con tre quarti dei porti commissariati non è un bel lavoro.

Antonio Fulvi

Delrio sui porti è scontro di poteri

Paolo Possamai

due nomi in questione. Il primo da presidente del porto di Civitavecchia, galleggiatore con ogni governo, sia pur con contestazioni chilometriche della Corte dei conti, alla scadenza è stato nominato commissario. Al secondo, ex manager di peso nella galassia Autostrade, è stato dato in pari tempo il ben servito a Ravenna. Che ha fatto Galliano Di



Il ministro
**Graziano
Delrio**

Pasqualino Monti.
Galliano Di Marco.
La fatica del
ministro alle
infrastrutture,
Graziano Delrio, di
attuare davvero la
riforma delle
autorità portuali sta
nella distanza tra i

Marco, per il quale si sono schierate tutte le associazioni di categoria (eccetto Confindustria) e tutti i partiti (eccetto il Pd che lo aveva fortemente voluto 3 anni fa) Di Marco ha avuto risultati eccellenti nei traffici e negli investimenti, ma ha toccato troppi interessi costituiti, secondo il coro dei sostenitori. Delrio fa tanta fatica a superare i blocchi di potere localistici tipici dei porti, quasi ovunque.

AGENCE FRANCE PRESSE

n PILOTINA BLOG

L' ASSALTO ROMANO ALLA DILIGENZA DELLE AUTORITÀ PORTUALI

Niente di meglio che un bel convegno elettorale sullo sviluppo del porto per esorcizzare le paure e dimostrare di essere vivi. Ma è troppo tardi, non sarà l' inedita iniziativa dell' amministrazione comunale genovese - in calendario il 17 marzo - a cambiare il corso o le regole dello scontro finale che come posta in palio destina il futuro stesso della prima industria ligure. La guerra che si combatte nelle cantine del potere politico e imprenditoriale esplode con fragore ai piani nobili di Palazzo San Giorgio, si trasforma in furore irriguardoso e volgare. È cronaca freschissima. Da una parte l' indagine degli scriffi del ministero delle Finanze sulla correttezza amministrativa dell' **Autorità portuale**, dall' altra i rilievi quotidiani dei revisori dei conti, che arrivano a mettere in discussione anche la sopravvivenza dei **portuali** della Culmv. In mezzo una classe dirigente politica e sociale sprovvista, chiamata a saldare il conto delle proprie inadeguatezze.

Il porto è un bosco di spine avvelenate, ma la partita vera si gioca a Roma e parte da lontano. Da quando Tre monti, ministro dell'

Economia di Berlusconi, decide di depotenziare i porti come mossa strategica nella sua delirante crociata anti -Cina. Tremonti ammaestra una squadra di dirigenti ministeriali corruschi e ferrigni, che amano lo **shipping** come il fumo negli occhi, considerano le banchine alla stregua di un bancomat e fabbricano a ripetizione norme restrittive della libertà gestionale delle **Autorità portuali**.

L' obiettivo è trasformare le Authority in uffici distaccati, ben controllati e svuotati di ogni potere amministrativo. In una cassaforte da cui attingere i miliardi di euro derivanti dalle tasse imposte alla merce e ai traffici.

La mazzata finale l' assesta con genialità il governo Monti, inserendo le **Autorità portuali** tra gli enti pubblici. La legge dice il contrario, ma tanto basta per creare il corto circuito. Il rischio è di ritrovarsi tante belle Authority che producono ancor meno di oggi e chiudono i battenti alle 16.

Non danno risposte. Rallentano le attività. Ignorano flessibilità ed efficienza.

I dipendenti delle **Autorità portuali** italiane sono poco più di mille. Un dato risibile: dovrebbe essere facile come bere un bicchier d' acqua cancellare privilegi, eliminare le distorsioni e le anomalie, soprattutto omogeneizzare procedure, costi e stipendi tra lavoratori che fanno lo stesso mestiere. E in questo scontro finale il ministero dei Trasporti si gioca tutto: deve riprendere il comando dei porti che il ministero dell' Economia gli ha sottratto.

RIFORMA PORTUALE: QUALE RUOLO PER IL PORTO DI SALERNO?

Preservare gli assetti alla base della crescita del porto di Salerno. Consolidare il fronte contrario alle previsioni della riforma. Allargare l'ambito della discussione in sede di Conferenza Stato - Regioni.

Salerno, 5 marzo 2016 - Il convegno "Riforma portuale: quale ruolo per il porto di Salerno?", promosso dal Propeller Club, ha ribadito il no di operatori e istituzioni all'ipotesi di un unico ente amministrativo per i due principali scali della Campania. L'obiettivo è la difesa di un modello di concertazione in cui operatori, ente portuale, istituzioni sono riusciti a creare le condizioni per rispondere alle esigenze di un mercato ogni anno più competitivo. Sfruttando al meglio gli strumenti normativi che la proposta Delrio va a stravolgere. "La situazione è preoccupante - spiega Giovanni di Mauro, rappresentante Assospedi - i nuovi assetti della riforma, con la previsione di un'unica Autorità di sistema a Napoli, rischiano di allungare anziché snellire la filiera burocratica". Perplessità condivise anche dal Ceo di Salerno Stazione Marittima, Orazio De Nigris. "Il Comitato portuale, così come previsto dalla legge 84/94, rappresentava la camera di compensazione degli interessi delle diverse categorie, un tavolo tecnico dove affrontare le problematiche. Ora questo strumento viene meno. Le questioni saranno affrontate da un Comitato di gestione, diretta espressione della politica". Come affrontare, allora, questo delicato passaggio? Tino Iannuzzi, deputato che ha recentemente posto la questione in un'interrogazione parlamentare, traccia la linea di condotta. "La battaglia deve puntare ad ampliare il fronte della discussione, raccogliendo attorno a se gli scontenti. Il luogo è la Conferenza Stato-Regioni. E' lì che ci sono le condizioni per poter agire concretamente sulla normativa". "Il criterio - continua - è la costituzione di una sedicesima Autorità di sistema a Salerno. O, quantomeno, la previsione di un'ampia autonomia dei singoli porti su concessioni, autonomia finanziaria, governo della manutenzione ordinaria e straordinaria". "L'Autorità di sistema - conclude - non serve né a Salerno né a Napoli. Il porto partenopeo viene da anni di mancato processo governativo, deve concentrarsi principalmente sul suo rilancio". Chiude la discussione, cui hanno partecipato anche Giuseppe Amoruso, Responsabile risorsa mare di Confindustria Salerno, ed Elio Spagnolo, Capo Area Amministrazione dell'Ap di Salerno, il presidente del Propeller Club di Salerno, Alfonso Mignone. "Il diritto e le peculiarità dei territori, in una materia così particolare e delicata come quella portuale, devono prevalere sulle mere convenienze politiche. La riforma, così com'è congegnata, non appiana il gap competitivo della portualità italiana né tiene conto dei necessari criteri meritocratici. Quali alternative? La piena autonomia di Salerno, la costituzione di 6 Autorità logistiche nazionali o, quella preferibile, la ricostituzione di un ministero del Mare in grado di assumere la cabina di regia del settore".

Nuovo amministratore delegato a Trieste Marine Terminal

TRIESTE – Trieste Marine Terminal, la società che gestisce il terminal container del porto di Trieste, con presidente il capitano Fabrizio Zerbini, ha un nuovo amministratore delegato. Si tratta di Stefano Selvatici, già AD della società capogruppo TO Delta assieme allo stesso Zerbini. Selvatici subentra a Roberto Ferrari, che ha lasciato TMT per un altro incarico dopo avere ricevuto i ringraziamenti della società per l'apprezzabile lavoro svolto.

Venezia: al via iter per nuovo Piano regolatore portuale. Brugnaro, opportunità per rilancio del Paese

Author : com

Date : 4 marzo 2016



(FERPRESS) - Venezia, 4 MAR - Prende il via in questi giorni l'iter che porterà all'approvazione del nuovo Piano regolatore portuale, che ridisegnerà l'ambito e l'assetto complessivo del porto, comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie. A darne l'annuncio sono stati, nel corso di una conferenza stampa, - secondo quanto si apprende da una nota del Comune - il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, e il presidente dell'Autorità portuale, Paolo Costa.

Ad oggi – ha spiegato Costa – Venezia ha due Piani regolatori portuali vigenti, uno per l'area della Marittima, che risale al 1908, e un altro per Porto Marghera del 1965.

"Nel frattempo è cambiato il mondo. La vecchia Marghera, che il prossimo anno compirà 100 anni, non esiste più; c'è bisogno quindi di prendere decisioni condivise per il rilancio di quest'area, superando logiche particolaristiche e collaborando insieme per immaginare gli sviluppi futuri".

"Questo porto – ha commentato il sindaco Brugnaro – possiede una peculiarità rispetto a quelli di altre città: avere delle aree importanti e già disponibili per poter sviluppare l'industria di produzione e trasformazione. La vera scommessa che Venezia dovrà lanciare alle industrie avanzate di tutto il mondo sarà proprio quella di mettere in pista un nuovo sistema di produzione manifatturiera. È ora di voltare pagina, di far ripartire Porto Marghera e rilanciare un'area straordinariamente strategica non solo per Venezia ma per l'intero Paese. Lo sbocco sul mare, le infrastrutture già presenti, la possibilità di utilizzare manodopera altamente specializzata e capace, e la vicinanza con una delle città più belle del mondo,

- segue

fanno di Porto Marghera il luogo ideale per attrarre investitori internazionali ma anche studenti e ricercatori da tutto il mondo”.

“Penso ad esempio – ha proseguito il primo cittadino – all'importanza del terminal offshore, necessario rifugio per le navi in caso di chiusura delle paratoie del Mose, ma anche luogo strategico per intercettare le grandi navi trans-oceaniche e aprire ai grandi mercati mondiali. Penso anche alla trasformazione della vecchia area industriale, ben 2200 ettari che possono ospitare attività produttive, ma anche ricettive e residenziali: una nuova città sviluppata in altezza, sul modello di Manhattan, che possa dare nuova vita ad una zona dalle enormi potenzialità”.

Obiettivo di Autorità Portuale e Comune di Venezia è quello di concludere entro l'anno la prima fase dell'iter di approvazione del nuovo Piano, che porterà alla bozza d'intesa con l'Amministrazione comunale, per arrivare poi alla redazione finale entro i tempi tecnici previsti di cinque-sei anni.

IL PROGETTO PER VENEZIA

«Un porto ferma le Grandi Navi»

di Elvira Serra

Un porto «fuori dalla Laguna» di Venezia per le Grandi Navi. Il luogo prescelto è all'esterno delle paratoie del Mose. Il progetto per le navi da crociera è dell'ex viceministro De Piccoli: i turisti verrebbero portati in città con barconi elettrici.

a pagina 20

«Ecco il porto fuori dalla Laguna per le Grandi Navi a Venezia»

Il progetto dell'ex viceministro De Piccoli: turisti in città con barconi elettrici

Il luogo prescelto è la Bocca di Lido di Venezia, tra le dighe di Punta Sabbioni e di San Niccolò, all'esterno delle paratoie del Mose verso il mare e, quindi, fuori rispetto alla laguna. Segni particolari: la struttura poggia su cassoni autoaffondanti, è formata da moduli prefabbricati (dunque completamente reversibili), consente l'ormeggio di cinque grandi navi da crociera.

È il Nuovo Terminal Crociere di Venezia. O meglio, così potrebbe essere. Per adesso è soltanto un progetto, al vaglio della Commissione nazionale di Valutazione ambientale. «Il gigantismo navale è una modalità del nostro tempo, è impensabile rinunciare al turismo crocieristico. Con questa proposta viene salvaguardata la città antica, ma anche la Laguna», spiega Cesare De Piccoli, già vicesindaco di Venezia e viceministro dei Trasporti durante il governo Prodi. È

lui il promotore, con Dp Consulting srl e con Duferco Italia Holding spa, del progetto «Venis Cruise 2.0» che ha l'ambizione di abbattere le controindicazioni collegate al passaggio delle grandi navi.

«Punto di arrivo del passeggeri resta la Stazione Marittima. I turisti saranno imbarcati su una motonave di nuova generazione che richiama nella sagoma le vecchie motonavi del 1934, ma che è a propulsione elettrica e grazie al doppio scafo non crea moto ondoso. Ognuna potrà caricare 1.000 passeggeri. Abbiamo fatto una simulazione su una giornata picco e abbiamo calcolato che servirebbero sei motonavi per diecimila passeggeri, mentre i bagagli saranno trasferiti sulle motochiatte che, a differenza delle altre, non passeranno nel Canal Grande».

Per le infrastrutture (motonavi escluse) serviranno 1,8

milioni di euro e ventisei mesi di lavoro. «Una volta che il ministero dell'Ambiente darà il parere positivo, il progetto passerà a quello delle Infrastrutture, al quale spetta darci l'autorizzazione d'intesa con [redacted]». Dopo, ci sarà un bando europeo. Chi paga? Potrebbe esserci un partenariato pubblico e privato».

[redacted] però, su tutto il «pacchetto» è tranchant. Il presidente Paolo Costa dice: «Un privato ha pieno diritto di promuovere una sua proposta intelligente, ma sia a noi accoglierla e nessuno ci ha presentato niente, dunque il progetto non esiste. Naturalmente non posso far finta di non saperne nulla e, per quel che possiamo valutare, questo Nuovo Terminal ha troppe criticità per poter essere realizzato. Riguardano tutte la sicurezza, anzitutto della navigazione. Ma ci sono fragilità an-

che rispetto a una ipotetica minaccia terrorismo: è già difficile controllare il flusso dei bagagli in un unico posto, figuriamoci con questa soluzione, che inoltre ha il difetto di incoraggiare troppo il turismo crocieristico: non si era detto di non aumentare il flusso?».

A Luciano Mazzolin, di Ambiente Venezia e del Comitato No Grandi Navi, il progetto invece piace: «Noi lo abbiamo seguito fin dall'inizio, la scelta della Bocca di Lido va bene. Ci sembra la soluzione migliore tra quelle presentate finora e inoltre salvaguarda i posti di lavoro dei nostri portuali».

Per Giuseppe Cristanelli, già docente universitario di restauro architettonico che ha seguito il progetto di inserimento paesaggistico, «il risultato è estremamente semplice e sommerso. Si trattava di fare qualcosa che non fosse da archistar e in armonia con l'ambiente della Laguna».

Elvira Serra

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il turismo

● Lo scorso anno tra gennaio e novembre la città metropolitana di Venezia ha registrato 33.571.244 presenze, con 8.373.291 arrivi

● Entrambi i dati segnano un numero positivo: +3,82% sugli arrivi rispetto all'anno precedente (il 2014) e +0,29% sulle presenze

● Nella stagione balneare c'è la maggior concentrazione con il 44% di arrivi e il 70% delle presenze totali del flusso turistico metropolitano (Fonte TurismoVenezia.it)

148

Millioni
Sarebbe il costo delle infrastrutture del Nuovo Terminal

26

I mesi
di lavoro che servirebbero per realizzare il Terminal a Venezia

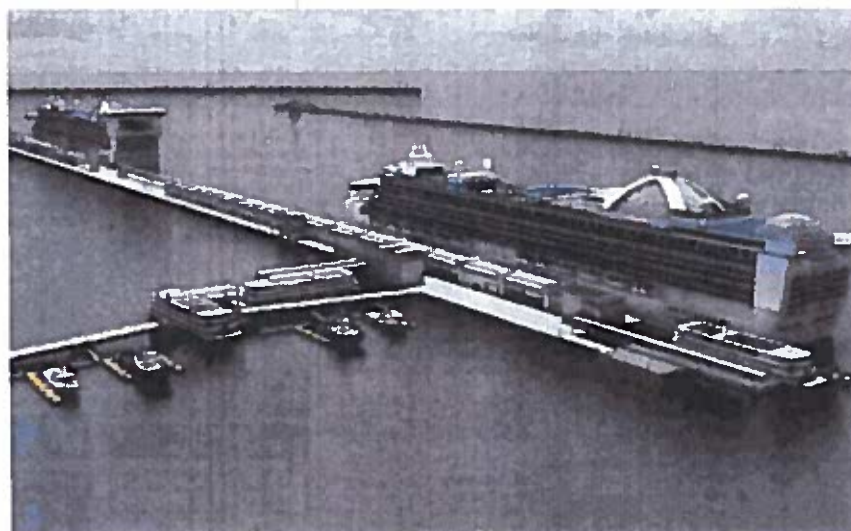
Come potrebbe essere

Il Nuovo Terminal Crociere di Venezia nel rendering del progetto «Venis Cruise 2.0». Possono attraccare fino a cinque grandi navi. Sopra, una nave da crociera vista da via Garibaldi, nel sestiere di Castello (Arsal)

Il presidente Paolo Costa: «Troppe criticità sulla sicurezza e sul controllo dei bagagli»

I comitati

Il sì di Ambiente Venezia: «La soluzione migliore vista finora e salva i posti di lavoro»





Nautica, il giallo del salone di Venezia / IL RETROSCENA

Genova - Espositori e programma top secret. Ma il grande evento in Laguna è confermato. Rassegna in calendario dal 21 al 25 aprile.

Genova - «**Abbiamo grandi ambizioni, e sono quelle di portare tutta la nautica a Venezia**». L'entusiasmo del presidente di Ucina, **Carla Demaria**, è ancora presente sul sito internet dell'associazione. L'occasione era stata la presentazione di «**Yachting in Venice**», l'evento gemello del Salone di Genova programmato in Laguna dal 21 al 25 aprile 2016, con unità da diporto esposte sia in acqua che a terra. Una kermesse già annunciata a ottobre 2015, in Liguria, per volontà della realtà organizzatrice, la società «I Saloni Nautici», partecipata al 100% da Ucina, durante un incontro al quale aveva preso parte, tra gli altri, anche **Giuseppe Mattiazzo**, numero uno di Expo Venice. Oggi, a distanza di poco più di un mese dal giorno dell'inaugurazione, qualcosa potrebbe essere cambiato. Se non altro dal punto di vista della partecipazione, **perché alcuni dei più grandi cantieri italiani del settore a Venezia non ci saranno**. E la lista è piuttosto lunga: Azimut/Benetti, tutti i marchi del gruppo Ferretti, Baglietto e Perini Navi, per citarne alcuni.

C'è di più: la questione, questa volta, non riguarda Ucina **ma una delle strutture che dovranno ospitare le barche**, il padiglione disegnato da Michele de Lucchi per Expo Venice. La struttura, come riportato nei gironi scorsi dai media veneti, è al centro di un caso che riguarda canoni di affitto non pagati dalla società veneziana a **Condotte Immobiliare**, proprietaria degli spazi. Un caso, quest'ultimo, che i vertici di Expo Venice potrebbero riuscire a risolvere nei prossimi giorni grazie all'ingresso di nuovi finanziatori. Al momento restano però altre incognite. Sul sito ufficiale della manifestazione (yachtinginvenice.com),

- segue

non è ancora stato pubblicato il programma degli eventi dei cinque giorni di rassegna, così come non c'è ancora traccia degli orari di apertura del salone, delle modalità di accreditamento, del prezzo dei biglietti per i visitatori. Ieri il *Secolo XIX* ha chiesto alla Confindustria nautica i nomi delle aziende e dei cantieri nautici che, ad oggi, hanno confermato la loro partecipazione alla kermesse: **«L'elenco degli espositori è ancora in via di definizione», è stata la risposta.**

L'evento gemello del Salone di Genova, "Yachting in Venice", lo scorso autunno era stato salutato con grande entusiasmo anche dal sindaco di Venezia, **Luigi Brugnaro**, oltre che da **Pier Paolo Baretta**, sottosegretario all'Economia e alle Finanze, che aveva sottolineato «pieno appoggio da parte del governo a questo grande progetto che vede insieme due grandi città marinare che hanno rappresentato un faro nello sviluppo delle nostre radici culturali». Nel frattempo, giusto qualche settimana fa, **Ucina ha dovuto alzare bandiera bianca annullando uno dei tre eventi programmati dalla sua società "I Saloni Nautici" per il 2016.** All'inizio di aprile infatti, avrebbe dovuto svolgersi il nuovo Salone dell'usato di Genova, sempre targato Ucina. Una manifestazione che i vertici dell'associazione avevano presentato come un'occasione per dare spazio al mercato della nautica di seconda mano. **«Il nostro è un calendario ambizioso** - aveva detto **Anton Francesco Albertoni**, già presidente di Ucina - **ma sono convinto che questi due nuovi appuntamenti (Genova e Venezia, ndr) completino l'offerta della nostra società, nata con l'obiettivo di proporre servizi di qualità alle aziende del settore della nautica internazionale».** Oggi la proposta, quella della Confindustria nautica, **si è ridotta da tre a due esposizioni.** E per la manifestazione di Venezia si attendono ulteriori novità.

Due super caldaie partono da Venezia

Il porto sempre più in prima linea per il trasporto di carichi eccezionali grazie ad operatori specializzati



VENEZIA – Alle prime luci dell'alba sono partite dal porto di Venezia (terminal Multiservice) due grandi caldaie gemelle, prodotte dalla Macchi, divisione del gruppo Sofinter e con destinazione Medio Oriente. Si tratta delle prime due parti di un impianto per la produzione di vapore industriale ed energia elettrica che sarà completato nel 2016 grazie alla spedizione di altre 4 parti sempre con tecnologia e produzione Made in Italy.

Il Gruppo Sofinter è protagonista nel mercato internazionale dell'energia e con il marchio Macchi è leader mondiale nella progettazione e costruzione di caldaie industriali e a recupero per cicli cogenerativi destinate a grandi complessi industriali nel settore oil & gas e petrolchimico. Sofinter S.p.A. ha scelto di aprire a dicembre 2015 uno stabilimento produttivo proprio a Porto Marghera dove la viabilità e l'accesso alle banchine è stato appositamente studiato per favorire l'imbarco di colli eccezionali. Sono queste infatti le caratteristiche, assieme alla specializzazione dei suoi terminalisti e operatori logistici, che fanno del porto di Venezia lo scalo ideale per la produzione, l'assemblaggio e la spedizione di project cargo (colli eccezionali) che esportano le migliori eccellenze e tecnologie italiane in tutto il mondo.

I due manufatti pesano oltre 520 tonnellate ciascuno sono lunghi quasi 20 metri e larghi oltre 14 metri e alti 12 metri e sono stati caricati grazie all'esperienza di Fagioli Spa, primaria azienda che dal 1955 si occupa di trasporti e installazioni di componenti "eccezionali" (tra cui il Ponte di Calatrava, il Rigassificatore Alto Adriatico e il sommergibile Toti a Milano). Fagioli Spa, grazie all'uso di carrelli modulari semoventi che consentono di caricare pezzi di ogni dimensione e peso, ha provveduto a issare a bordo della nave Happy Dynamic (della compagnia armatoriale olandese BigLift) le due caldaie che poi hanno preso il mare grazie alla spedizione organizzata dalla S.Marco Shipping, anch'essa specializzata in colli eccezionali e trasporto fluviale lungo l'asta del Po. Ancora una volta, la vicinanza alle banchine e al mare, permette alla Fagioli di dedicare le proprie aree a Porto Marghera allo stoccaggio e alla preparazione per la spedizione delle diverse componenti che l'azienda stessa "raccolge" da tutto il mondo, facendo di Venezia il luogo chiave per la logistica, la manifattura e la spedizione degli impianti verso le più disparate destinazioni mondiali.

Porti: a Genova 1mo progetto nazionale riciclo rifiuti

Obiettivo recuperare 60% di 4.000 tonnellate di scarti all'anno

04 marzo, 16:57



(ANSA) - GENOVA, 4 MAR - Sviluppare la raccolta differenziata nel porto di Genova riciclando oltre il 60% delle 4.000 tonnellate di rifiuti prodotti ogni anno all'interno dell'area.

E' l'obiettivo dell'intesa siglata a Palazzo San Giorgio dal commissario dell'Autorità portuale di Genova, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, l'amministratore unico di Ge.Am. Marco Castagna e il direttore generale del Consorzio nazionale per il recupero degli imballaggi Walter Facciotto.

"Gettiamo le basi per il primo progetto nazionale di differenziazione dei rifiuti all'interno di un'area portuale - sottolinea Pettorino - L'accordo prevede una prima fase di campionatura dei rifiuti presenti in area portuale e una seconda di individuazione delle metodologie migliori di raccolta".

Il Conai insieme Ge.Am., la società di Amiu dal 2002 specializzata nella gestione del ciclo integrato dei rifiuti in ambito portuale, si occuperanno della progettazione e dello sviluppo del piano di gestione dei rifiuti portuali. "Nel piano industriale di Amiu la società Ge.Am. ha un ruolo molto importante - sottolinea Castagna - insieme ad Amiu Bonifiche sarà l'unica azienda che rimarrà in capo al gruppo, il nostro obiettivo è proporci non solo negli scali italiani ma in tutto il Mediterraneo come soggetti in grado di fornire soluzioni innovative per la raccolta dei rifiuti". L'obiettivo di Amiu è introdurre la tariffa puntuale nei confronti di tutti i soggetti che producono rifiuti all'interno del porto di Genova. "Entro aprile grazie alla collaborazione del Conai avremo i due nuovi piani per la gestione ottimale dei rifiuti in porto e nella città di Genova", assicura Castagna.

VTE, ecco le mega-gru

Le prime quattro "Gooseneck" già ai lavori di montaggio

GENOVA – Il VTE si appresta ad essere l'unico terminal containers del Mediterraneo dotato di 12 mega-gru Post Panamax in grado di operare su navi fino a 18/20 mila Teu. Le prime quattro Gooseneck, costruite in Cina da ZCMC, sono arrivate con una nave autoaffondante che le ha scaricate velocemente. E i lavori di assemblaggio sono già cominciati, con l'obiettivo di farle diventare operative entro luglio. Una corsa con il tempo, ma il VTE è impegnato a battere la concorrenza, in particolare quella del Pireo su cui i cinesi stanno investendo pesantemente. Per il nuovo arredo il VTE sta spendendo in totale un centinaio di milioni di euro, di cui 65 per le quattro gru in questione. Ma il punto principale è un altro: con l'altezza di 50 metri allo spreader, le gru possono operare una nave con 23 file di contenitori in larghezza e dieci file in altezza dal ponte. Pressoché il doppio di quello che è possibile fare oggi. Opereranno anche con vento fino a 90 km/h, circa il 20% in più dei limiti attuali. Le maggiori difficoltà? Adesso che sono state superate, ci si può anche sorridere: ma sono state le limitazioni in altezza richieste dal vicino aeroporto, per non creare pericoli agli aerei in decollo e atterraggio.

La Gazzetta Marittima

Parte il "Fast Corridor" tra il porto e l'Interporto

Lo sdoganamento sarà direttamente al Vespucci per le merci del terminal Lorenzini

LIVORNO – Giovedì prossimo alle 11 si terrà la cerimonia ufficiale per il via al "Fast corridor" doganale tra porto e interporto. Che cos'è il "Fast corridor"? E' un corridoio controllato doganale, per ora stradale, che permette il trasferimento dei container dal porto di arrivo fino al magazzino di temporanea custodia presso un nodo logistico di destinazione finale (nel nostro caso, l'Interporto). Perché si tratta di una svolta? Con l'utilizzo di tecnologie digitali, il servizio di trasferimento della merce è monitorato in tempo reale garantendo non solo maggiore sicurezza, ma anche la rilevazione della posizione del camion lungo tutto il percorso effettuato. Si tratta di un sostanziale miglioramento in termini di affidabilità e qualità di servizio lungo la tratta: con i dispositivi di controllo Gps installati sui mezzi di trasporto, è infatti possibile la tracciatura della movimentazione dei container nel rispetto dei percorsi prestabiliti, inviando allarmi in caso di deviazioni dal tracciato o ritardi nella conclusione del trasporto.

Il corridoio controllato doganale collegherà il terminal Lorenzini e una nuova area in custodia temporanea realizzata dentro l'Interporto ed è un servizio che consentirà anche un migliore utilizzo dei servizi forniti dal Tuscan Port Community System per il coordinamento degli scambi informativi fra i soggetti attuatori del corridoio doganale controllato. È un traguardo importante per tutta la comunità Portuale e per l'Autorità Portuale, che si è fatta soggetto coordinatore e facilitatore nella realizzazione di questo progetto. All'inaugurazione saranno presenti tra gli altri l'assessore regionale alle Infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli; il sindaco di Collesalveti, Lorenzo Bacci; la presidente di Spedimar, Gloria Dari; il presidente della Provincia, Alessandro Franchi; il presidente e l'AD dell'Interporto, rispettivamente Guido Nastasi e Bino Fulceri, e il presidente dell'Autorità portuale di Livorno Giuliano Gallanti.

Parte il dibattito pubblico su piattaforma Europa e waterfront

Insedata la coordinatrice del Tavolo, la francese Sophie Guillain – I vari passaggi per la consultazione e i tempi delle gare



Sophie Guillain

LIVORNO – E' un primo passo di apertura a una democrazia "partecipata" sui grandi temi delle infrastrutture: e insieme, rappresenta anche qualche rischio di portare le decisioni per le lunghe, anche se a palazzo Rosciano si dicono tranquilli che non sarà così. La notizia: tra fine marzo e inizio aprile si aprirà a Livorno il dibattito pubblico regionale sulla Piattaforma Europa e sul progetto di riqualificazione dell'ambito porto/città. Ad annunciarlo, alla prima riunione del Tavolo di Coordinamento, madame Sophie Guillain, specialista francese in questo campo, che è stata chiamata dall'Autorità costituita dalla Regione Toscana per la garanzia e la promozione della Partecipazione pubblica. Il programma prevede workshop rivolti agli stakeholder e laboratori tematici che coinvolgeranno per due mesi, da inizio aprile a fine maggio, cittadini comuni, operatori economici, istituzioni ed esperti, su due importanti interventi: la piattaforma Europa, progetto già sviluppato attraverso uno studio di fattibilità e uno studio specifico sulla prima fase realizzativa; e la riqualificazione del waterfront, che contempla anche l'acquaticità della Fortezza Vecchia; il recupero del Silos; la costruzione ex novo della Stazione Marittima, e su cui la Port Authority ha presentato una proposta di piano attuativo che verrà discussa nei prossimi mesi assieme al Comune di Livorno. «Il Dibattito Pubblico Regionale – ha detto la Guillain – oltre ad essere a norma di legge uno strumento obbligatorio per le opere di iniziativa pubblica e privata che comportino investimenti complessivi superiori ai 50 milioni di euro, è una importante modalità di coinvolgimento dei cittadini e di tutti gli attori interessati sia a livello locale che a livello nazionale e internazionale. Il dibattito pubblico garantisce la piena e trasparente informazione sull'intervento in corso di progettazione a tutti coloro che interagiscono con il porto, offrendo la possibilità di esprimere un parere sull'intervento sia come singoli sia come gruppi organizzati». Alla riunione del tavolo di coordinamento, che avrà il proprio quartier generale nel Port Center (Fortezza Vecchia) c'erano, oltre ai rappresentanti dell'Autorità per la Partecipazione e Promozione del dibattito pubblico, anche esponenti del Comune di Livorno (con l'assessore all'urbanistica Alessandro Aurigi e la vicesindaco Stella Sorgente), funzionari della Regione Toscana (Adriano Poggiali, dirigente del settore porti della Regione Toscana) e i vertici dell'Autorità Portuale. «Apprezziamo molto questa iniziativa – ha detto Aurigi. Il tema della Piattaforma Europa è stato ampiamente dibattuto durante l'approvazione della variante anticipatrice in Consiglio Comunale e sarà interessante recepire nuove e allargate opinioni durante un Dibattito Pubblico che auspichiamo essere il più partecipato possibile». «Non si tratta di un referendum sul porto – ha voluto chiarire Massimo Provinciali, segretario generale dell'Autorità portuale – ma auspichiamo sia un momento fondamentale di informazione e sensibilizzazione dell'opinione pubblica su una infrastruttura che consideriamo strategica per il territorio». Molto dipenderà dallo spirito con cui i livornesi parteciperanno al dibattito, considerando anche la delicatezza dei temi e i tempi ristretti per arrivare a conclusioni, visto che il bando di gara della piattaforma (e l'altro relativo alla Porto 2000) dovrebbero ufficialmente chiudere le dichiarazioni di interesse entro giugno.

IL CONVEGNO MEDI LA COMUNITÀ DI SANT'EGIDIO

La sfida di Livorno nel Mediterraneo

IDENTITÀ, cambiamento, rapporti. A Livorno le città del Mediterraneo riunite alla Goldonetta nel convegno internazionale Medi si innalza la Comunità di Sant'Egidio si pongono di fronte alla storia per rigettare la paura e vivere la dimensione del porto come apertura che salva cultura, demografia, economia. «Per me la città porto è anche una città che ha una cultura. È la cultura della città che vive di relazioni», osserva Andrea Ruccardi, storico e fondatore della Comunità di Sant'Egidio. «Si dunque alle "culture porto" o "culture ponte" rispetto alla cultura "mura". Su questo dobbiamo molto lavorare". La globalizzazione ha fatto bene al Mediterraneo. Il 30 per cento del turismo approda al "mare nostro". Ma allora perché chiudersi, scegliere la miopia? Gli immigrati in mare sono stati sottoposti "a un esame della morte" e i naufragi sono divenuti "così frequenti che non ci commuoviamo più. Intanto si è lasciata crescere un'industria criminale impressionante

sugli immigrati". I corridoi umanitari aperti da Sant'Egidio e dalla Federazione delle chiese evangeliche rappresentano un'altra modalità, un'inversione di tendenza che aiuta a ripristinare l'unità del Mediterraneo. Città pacificate vivono la relazione come crescita ed esplorazione anche verso l'interno. «L'anima della mia città - ha detto il sindaco Filippo

ignio - per rendere il centro cittadino più accogliente». Più in generale credo nella contaminazione per creare le condizioni in cui le città abbracciano il cambiamento».

COME HA FATTO Civitavecchia, diventato il primo porto turistico del Mediterraneo. In modo sorprendente, osserva Vittorio Iannari, della Comunità di Sant'Egidio, in questi anni il Mediterraneo è stato ricollocato al centro della storia mondiale. Di fronte alle difficoltà e alle domande della storia le città mediterranee potrebbero affidarsi a risposte istintive, ma possono assumere con fantasia e coraggio la responsabilità di esserci di nuovo al centro. «Tanti, per il vescovo Simone Giusti, sono i punti di contatto per vivere insieme le sfide. Quando non ci si conosce, l'altro diventa un nemico». Livorno "città di crisi complessa", ha ricordato l'assessore regionale Cristina Grieco, esce con orgoglio dalle situazioni di crisi per la sua cultura pluralista.

Michele Brancale

LA PARTECIPAZIONE

Sono intervenuti anche il sindaco Nogarin e il vescovo Giusti

Nogarin a Medi - è nel porto e nella contaminazione». C'è una cesura da superare tra città e porto «vissuto da molti come un non luogo». Ma il cosiddetto «grande bacino di carenaggio rappresenta la prospettiva sia con l'area di Porto a mare che con altri cantieri già aperti, come anche nel potenziamento dei rapporti con gli scali aeroportuali. È necessario l'impe-



LA STRATEGIA Il porto strategico nel Mediterraneo

La Gazzetta Marittima

Ad Ancona nuovi assetti funzionali

ANCONA - Il Comitato Portuale, previo parere favorevole rilasciato dalla commissione consultiva, ha esaminato la domanda di concessione della banchina 25 presentata da 4 imprese che si stanno costituendo in Associazione Temporanea: Ancona Merci, Commpa, Siap e Interestate. Gli interessati hanno presentato un programma operativo per lo sbarco delle merci rinfuse e merci varie (profilati metallici e cellulosa). Il Comitato Portuale ha espresso parere favorevole al rilascio della concessione demaniale per 2 anni. Per quanto riguarda la banchina 23, sono pervenute due domande entro il termine assegnato nell'apposito avviso: una dallo stesso raggruppamento costituito da Ancona Merci, Commpa, Siap e Interestate e l'altra dalla Icop Srl. L'Autorità Portuale deve ora avviare la procedura comparativa per l'individuazione del futuro concessionario.

"Prosegue il percorso di definizione degli assetti delle banchine in ambito portuale" ha dichiarato il presidente Giampieri, "in attesa del completamento degli interventi già appaltati per il potenziamento delle infrastrutture. Ciò consentirà al porto di Ancona di competere sul mercato in modo sempre più efficiente, con una pluralità di terminal adeguatamente attrezzati per la movimentazione di tutte le tipologie di merci".

Monti: "Giusto contributo da parte dei colossi dell'energia"



CIVITAVECCHIA - "Non riesco a comprendere per quale motivo ci si debba stracciare le vesti per una sentenza che riporta in auge un decreto che costringe i colossi dell'energia a dare il giusto contributo alle merci che sbarcano sui territori di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta". Così il commissario dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Pasqualino Monti, replica ai giudizi di alcune forze politiche locali sulla ormai nota sentenza Totalerg. Forza Italia così come Pd, infatti, hanno messo in discussione la lettura positiva e quindi, di fatto, la vittoria di Molo Vespucci, dopo la recente sentenza.

"Il Consiglio di Stato ha dato ragione all'Autorità Portuale - ha invece ricordato Monti - perché è stata l'Autorità Portuale a sollevare l'eccezione di giurisdizione. Il Consiglio di Stato ha dato ragione all'Autorità Portuale perché ha estromesso Enel dal giudizio su richiesta della stessa Autorità Portuale, impedendole così di poter chiedere in futuro restituzione di quanto già versato. Le bollette con le quali l'Agenzia delle Dogane richiede alle società che sbarcano le merci il pagamento delle tasse possono infatti essere impugnate entro 60 giorni dalla loro emissione ed Enel ed Eni non hanno mai contestato nei termini del processo tributario le bollette dell'Agenzia delle Dogane. Totalerg e Raffinerie di Roma, il cui peso nel valore della tassa in questione è peraltro nettamente inferiore a quello di Enel ed Eni, hanno, invece, tentato la strada del Giudice Amministrativo, che però si è ritenuto incompetente. Si ritiene che anche un loro eventuale ricorso dinanzi alla Commissione Tributaria Provinciale possa essere considerato inammissibile per l'intervento della medesima decadenza relativa ai 60 giorni per l'impugnazione degli atti tributari".

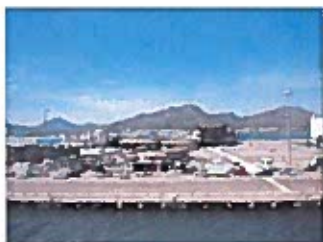
Il commissario straordinario dell'Authority ha poi spiegato che poiché la sentenza del Consiglio di Stato, annullando quella del Tar Lazio, ha riportato in vita il decreto di Molo Vespucci relativo alla tassa sulle merci, "l'Autorità Portuale potrà ora richiedere all'Agenzia delle Dogane l'applicazione dello stesso sulle merci sbarcate nell'anno 2015. Detto ciò - ha concluso Monti - vorrei focalizzare l'attenzione sul contenuto di questo decreto che, come noto, prevede l'applicazione di un aumento del 100% della tassa portuale su determinate categorie di merci: carbone ed olii minerali. Forse qualcuno non è contento che i colossi dell'energia possano pagare qualcosa in più? Sembrerebbe strano perché con quei soldi l'Autorità Portuale finanzia opere destinate a creare sviluppo ed occupazione, temi che dovrebbero essere molto cari a tutti, anche a quanti oggi sembrano dispiaciuti per questa sentenza".



Porto di Napoli, le rinfuse solide trainano il 2015

Napoli - Nel comparto dei passeggeri sono state movimentate 7,6 milioni di persone (+5,6%), di cui 1,3 milioni di crocieristi (+14,0%) e 6,3 milioni di passeggeri dei traghetti (+4,1%).

Napoli - **Nel 2015 il porto di Napoli ha totalizzato una crescita pari al 4,3% del traffico merci, con una movimentazione di poco meno di 21 milioni di tonnellate.** La crescita è stata trainata dall'import (+10,4%) mentre l'export è calato del 6,7%. Il dato positivo sono stati supportati dalle buone performance delle rinfuse solide (+12%), pari a 6 milioni di tonnellate così suddivise: 362 mila tonnellate di prodotto metallurgici, 335 mila tonnellate di cereali e 30 mila di minerali grezzi, cementi e calci. Il resto delle rinfuse solide ha totalizzato +10%. I contenitori sono stati pari a 438.280 teu (+1,5%), di cui 328.751 pieni (-1,3%) e 109.529 vuoti (+11,0%), e oltre 5,6 milioni di tonnellate di rotabili (+2,9%). **Nel comparto dei passeggeri sono state movimentate 7,6 milioni di persone (+5,6%), di cui 1,3 milioni di crocieristi (+14,0%) e 6,3 milioni di passeggeri dei traghetti (+4,1%).**



Porto Olbia pronto per giganti mare, sistemati fondali

Preziosi, scalo più in linea con esigenze delle crociere

04 marzo, 12:39

(ANSA) - OLBIA, 4 MAR - Conclusi i lavori sul canale di accesso al porto di Olbia. Con largo anticipo rispetto alle previsioni, l'Autorità portuale ha ufficialmente chiuso l'intervento per la risistemazione dei fondali del canale.

L'ingresso alle banchine è stata riportata alla profondità originaria compresa fra i 9,50 e i 12 metri. Non un vero e proprio dragaggio, quello concluso, ma un ripianamento di alcune gobbe di fanghiglia create dal moto ondoso e dalle eliche durante le migliaia di passaggi di navi ed imbarcazioni da diporto.

"Quello portato a termine nei giorni scorsi - spiega Pietro Preziosi, commissario straordinario dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna - è un primo intervento che serve a far sciogliere ogni tipo di riserva da parte dei gruppi armatoriali. Oggi più che mai il porto di Olbia si rivela più sicuro e, nello specifico del settore crocieristico, più in linea con i parametri richiesti dalle compagnie per i giganti del mare". Sfida che si apre proprio il 21 marzo prossimo con l'arrivo, ad Olbia, della Sovereign, nave della spagnola Pullmantur.

"Quella alle porte è una stagione sicuramente interessante - continua Preziosi - sia dal punto di vista delle crociere che da quello dei traffici commerciali che, dal mese di aprile, subiranno una nuova impennata con l'attivazione di nuove linee passeggeri e merci. Ci sono, quindi, margini per crescere ancora, soprattutto alla luce dell'intervento sul canale d'accesso al porto appena concluso. Un'opera, questa, che si aggiunge ai numerosi lavori in corso a Golfo Aranci e Porto Torres e che conferma la piena volontà dell'Ente di proseguire nella cura e nel potenziamento delle infrastrutture dei tre porti per l'incremento dei traffici".

SCENDONO IN CAMPO PARLAMENTARI E DEPUTATI REGIONALI (GAROFALO, GULLO, COLTRARO)

Un coro di reazioni: De Simone vada avanti

Piero Adamo: «Troppa prudenza si traduce in inerzia e totale paralisi»

È un coro assordante: l'Autorità portuale vada avanti. Lo sostengono deputati, forze politiche, movimenti, tutti concordi nel ritenere che «il bando internazionale per la cittadella fieristica non può essere bloccato dal sindaco Accorinti».

Netto il giudizio del deputato nazionale di Ncd Enzo Garofalo: «Il tempo delle consultazioni è finito. Chi poteva dire la sua non lo ha fatto per tempo. De Simone vada avanti. È inaccettabile che in una città paralizzata, in ginocchio a causa di una crisi economica e occupazionale, in una città dove c'è sete di lavoro, di progetti e di idee di sviluppo, un ente come l'Autorità portuale che lavora bene e investe denaro sul territorio venga bloccato nella sua azione. Siamo al teatro dell'assurdo».

La parlamentare di Forza Italia Maria Tindara Gullo sottolinea come «il Comune non abbia competenze su quelle aree demaniali. Messina non può lasciarsi sfuggire un'occasione così importante come la valorizzazione di una zona ormai degradata. Impensabile che il sindaco Accorinti rispetto a temi strategici riguardanti la città possa frapporre sempre ostacoli».

Il capogruppo all'Ars di Sicilia democratica Giambattista Coltraro accusa di «inerzia» la giunta Accorinti: «Bloccare, per gli ormai consueti ritardi cui il governo messinese pare essere particolarmente incline (vedi bilancio 2015), la riqualificazione di un'area che potrebbe aprire scenari culturali e turistici d'eccellenza alla città, rappresenta un ulteriore atto di trascuratezza nei confronti della popolazione messinese. Presenteremo un'interrogazione parlamentare urgente all'assessore regionale per gli Enti locali Luisa Lantieri». E per il consigliere comunale di Vento dello Stretto Piero Adamo, «l'approccio dell'amministrazione comunale troppo spesso eccessivamente prudenziale, si è ormai tradotto in una totale paralisi e inerzia su scelte strategiche per la nostra città. Siamo consapevoli che gli errori del passato possano rappresentare un "incubo", e che il timore di commettere "leggerezze" sia sempre dietro l'angolo, ma la paura non può essere più forte della volontà di invertire la rotta. Crediamo che il coinvolgimento dei "privati" nella gestione dell'ex Fiera, con il pubblico che sappia tracciare la cornice delle esigenze imprescindibili della cittadinanza, sia la scelta giusta da percorrere».3.

I vantaggi per il sistema siciliano dal raddoppio del canale egiziano

Suez, occasione per i porti

Uno studio di Intesa Sanpaolo spiega come possono aumentare i traffici, specie ad Augusta. Dove si stanno concludendo investimenti per 67 milioni

Per i porti siciliani, e in particolare per quello di Augusta in provincia di Siracusa, ci sono delle ottime possibilità per aumentare i traffici grazie al raddoppio del canale di Suez, inaugurato lo scorso agosto.

Lo dice l'ultimo numero dello scenario di previsione sull'economia dell'Isola elaborato da Srm, il centro studi di Intesa Sanpaolo. «L'allargamento del Canale», si legge nell'ultimo numero dello studio, «rivestirà effetti importanti sui traffici navali e sugli scambi commerciali, rappresentando un'opportunità da cogliere per le imprese e per le compagnie di navigazione: le prime potranno contare su una maggiore rapidità di consegna delle merci e, quindi, migliorare i processi di internazionalizzazione, le seconde potranno, invece, razionalizzare le rotte e rendere più efficienti i sistemi logistici».

«Un ruolo di primo piano», avverte il centro studi di Intesa Sanpaolo, «può essere rivestito dal sistema portuale siciliano strategicamente posto al centro del Mediterraneo. In particolare, può essere strategico il porto di Augusta che gode già di fondali profondi per accogliere grandi navi e che sta investendo in nuove infrastrutture per i container.

Il porto, difatti, va rilanciato e valorizzato anche

per la sua posizione strategica che lo vede affacciarsi proprio sul Canale di Suez. Nondimeno porti di Messina, Palermo e Catania per il traffico crociere che interessa l'Isola nel percorrere le rotte del Mediterraneo e del Golfo». Nel complesso la Sicilia gestisce il 13% della movimentazione italiana di merci e il 29% di quella meridionale. Nel 2014 i porti siciliani hanno movimentato oltre 47 mila Teu.

«Un dato ancora contenuto ma destinato ad aumentare», spiega il rapporto di Intesa.

Grazie al nuovo canale, infatti, aumenterà «la centralità del Mediterraneo, mare in cui circola già il 19% del traffico mondiale di merci e i cui traffici sono aumentati negli ultimi 15 anni di oltre il 120%; nell'area, inoltre, vanno insistendo importanti investimenti portuali nei vari Paesi del Bacino (ad esempio, Tanger Med, Pireo, Algeiras, Valencia)», continua ancora l'analisi di Intesa. «Aumenterà verosimilmente il naviglio in circolazione con la presenza sempre maggiore delle grandi navi e dei grandi players» mentre altri «imponenti vettori container stanno mettendo in mare convogli da 20 mila Teus su molte direttrici che interessano l'Italia tra cui l'Asia-Med e Gulf-Med». La presenza di queste mega ships e gli

- segue

investimenti dei competitor portuali «devono indurre i porti italiani, con quelli del Mezzogiorno in prima fila, specie quelli che intendono investire in transhipment come Augusta, a investire in infrastrutture, tecnologia e logistica». Augusta nel frattempo si sta preparando a sfruttare al meglio questa occasione. Nel 2016, ha spiegato il commissario dell' Autorità portuale Alberto Cozzo, realizzerà investimenti per 67 milioni di euro per «l' adeguamento delle banchine e l' installazione di gru su binari per il carico e scarico delle merci e la costruzione di un ulteriore terminal container accanto alla banchina esistente». Per gli altri lavori si punta al project financing con i privati soprattutto per l' adeguamento della rete ferroviaria, contatti sono già in corso con Rfi. «È in corso una azione di scouting con le compagnie per promuovere Augusta come porto», ha aggiunto ancora Cozzo, «tra i nostri punti di forza il fatto di non essere un porto cittadino e quindi con una possibilità di espansione che i porti storici non hanno».

ANTONIO GIORDANO

TRAPANI, IL PORTO AL CENTRO DEL FACCIA A FACCIA TRA IL COMANDANTE GUCCIONE E LA SENATRICE ORRU'

Il "tavolo tecnico" per il porto di Trapani, istituito su iniziativa del comandante della Capitaneria Giuseppe Guccione ha trovato il sostegno della senatrice del Pd Pamela Orrù. Stamattina la parlamentare del Partito Democratico ha incontrato Guccione che ha avuto la possibilità di ribadire i temi trattati durante la prima riunione del "tavolo". Il porto di Trapani ha bisogno del dragaggio dei fondali, di un nuovo piano regolatore e dell'avvio dei lavori nelle banchine zone Asi e Ronciglio. Senza i relativi interventi il porto del capoluogo dovrà fare i conti con un futuro sempre più incerto. La senatrice ha preso atto del lavoro svolto dal "tavolo tecnico" ed ha assicurato il suo impegno per la tutela del porto di Trapani, chiamato a confrontarsi anche con la recente riforma dei porti che ha dato il via libera alla costituzione delle **Autorità Portuali** di Sistema. La preoccupazione degli operatori di settore rimane legata all'autonomia del porto di Palermo, sede del nuova **Autorità** di Sistema che comprende anche i porti di Porto Empedocle e Termini Imerese. I dubbi degli operatori portuali trapanesi sono legati all'alto livello di concorrenzialità che c'è con il porto di Palermo.

Catania - Riapre il porto. Presto via la cinta muraria

*Sindaco etneo e commissario dell' **Autorità portuale**, Cosimo Indaco, firmano protocollo d' intesa. Enzo Bianco: "Finalmente si risolve cesura che separava la città dal suo mare"*

CATANIA - Una richiesta della cittadinanza e la fine di un' anomalia per una città di mare. Il porto di Catania, separato dalla città da sbarre e cinta doganale, verrà riaperto. Gradualmente, come hanno spiegato il sindaco etneo Enzo Bianco e il commissario dell' **Autorità portuale**, Cosimo Indaco, nel corso di una conferenza stampa nella quale hanno illustrato i progetti per restituire la fruizione dell' infrastruttura alla cittadinanza - sul modello delle città di mare europee e americane - e i passaggi che li vedranno realizzati, è firmato un protocollo d' intesa. "Con la firma di oggi - ha sottolineato Bianco - si risolve finalmente quella cesura che per troppo tempo ha separato la città dal suo mare, che sarà adesso disponibile a cittadini e turisti come avviene a Genova, a Napoli, a Trieste". L' Intesa consentirà di far partire subito un tavolo tecnico di lavoro per programmare le attività necessarie all' arretramento della cinta doganale, con l' eliminazione della cinta muraria attuale e la conseguente assegnazione delle aree "liberate" all' uso urbano. Si procederà inoltre alla pianificazione concertata per le aree in sovrapposizione tra porto e città, con l' individuazione di programmi di sviluppo, e sarà avviata anche una verifica per una proposta condivisa di Prp che, predisposto dall' autorità Portuale, sarà sottoposto all' esame del Consiglio comunale. Nello specifico, Bianco e Indaco hanno parlato di trasformare la zona nord del porto in un luogo vitale per la cittadinanza, dedicandola ad attività sportive e diportistiche, compreso il lungo molo di levante, o foraneo che, nei programmi dovrebbe diventare una lunga passeggiata ciclo - pedonale. Il primo passo verso la realizzazione di questa "apertura", che restituisce, anche se parzialmente, il waterfront alla città, è l' apertura del varco di via Dusmet, previsto per la simbolica data del 25 aprile. I controlli verranno arretrati e l' ingresso tornerà libero. "Pian piano questa zona - ha continuato il primo cittadino - diventerà una prosecuzione di piazza Borsellino e del centro storico". Un programma che dovrebbe realizzarsi nell' arco di due anni, e per il quale verranno utilizzati 49 milioni di fondi ministeriali, stanziati per ammodernare la struttura - occorre rifare gli impianti idraulico, fognario e antincendio. Fondi che saranno integrati da quelli del patto per Catania. "Nell' arco di due anni - ha concluso Indaco - in più tappe significative e importanti, l' assetto principale del waterfront sarà completato. Diportismo, crocierismo e sport caratterizzeranno quest' area del porto che sarà pienamente godibile e che, già dalla prossima estate, diventerà un luogo deputato per ospitare eventi culturali e musicali per i quali si prevede un considerevole afflusso di pubblico".

MELANIA TANTERI

Obbligo IMO di peso dei containers porti a rischio per la norma italiana

Assiterminal sta predisponendo una circolare ma già gli esportatori sono allarmati e temono un blocco dei flussi – Il problema delle pese e dei costi aggiunti



ROMA – La definizione, fuori dai denti e fuori dal linguaggio formale, la dice lunga sulle nuove normative che dal 1° luglio riguarderanno la pesa certificata dei contenitori. "E' un enorme pasticcio". E lo è – si sottolinea in Assiterminal – in particolare per i terminal italiani, perché in quelli inglesi e danesi la norma verrà applicata con tolleranze nettamente superiori. Contro i 20 kg di tolleranza ammessi dalla normativa italiana che recepisce la Solas dell'IMO in Gran Bretagna, in Danimarca (e forse anche in Germania dove si sta elaborando il regolamento nazionale) le tolleranze variano da 500 a 1000 kg. Il punto focale è che dal 1° luglio i terminal portuali non potranno accettare che contenitori accompagnati da un certificato di peso: che registri il peso reale, e non quello fino ad oggi considerato standard. L'IMO è intervenuto imponendo la certificazione del peso perché i recenti sinistri sulle più grandi portacontainers (se ne sono spezzate un paio in condizioni meteo avverse) sono stati attribuiti a un eccesso di peso dei contenitori rispetto agli standard. C'è molto da discutere sulla norma, considerata eccessivamente allarmistica: e specie sull'applicazione all'italiana, con le minime tolleranze davvero punitive.

Assiterminal, dice il suo presidente Marco Conforti, però deve occuparsene. E sta per inviare ai terminalisti – che a loro volta li invieranno ai clienti caricatori – una circolare in cui richiede la certificazione del peso di ogni singolo contenitore: sottolineando che dal 1° luglio non saranno accettati nei terminal contenitori senza il suddetto certificato. Rimane il non piccolo problema di come e dove ottenere il certificato. I terminal rifiutano di svolgere loro il servizio, perché vorrebbe dire dotarsi di dozzine di pese e rallentare le operazioni in modo insostenibile. E ogni pesatura rappresenta anche un costo, che i terminal ovviamente non intendono sostenere. Come pesare, allora? Il dibattito è aperto, anche perché sembra che l'applicazione italiana della norma sia restrittiva anche sulle tipologie di pesa. Non consentirebbe l'uso di pese "dinamiche", ovvero applicate alle gru, ma richiederebbe solo pese "al raso" che sono rare sui porti e anche altrove. Considerando la massa dei contenitori che i porti italiani movimentano in export – poco più di 2,5 milioni all'anno – siamo di fronte al rischio di un pesantissimo rallentamento dei flussi. O addirittura di un blocco dei porti, nella peggiore delle ipotesi.

La Gazzetta Marittima

Sui marittimi titoli italiani da rivedere

GENOVA – Le norme nazionali sui titoli professionali marittimi devono essere riviste e interpretate a vantaggio dei lavoratori del mare, come fanno gli inglesi, e non inseguendo visioni astratte e burocratiche. Ne abbiamo scritto di recente, con la dettagliata e appassionata nota dell'ex preside del nautico di Livorno Francesco Mumolo.

E oggi ci torna sopra, per quello che riguarda in particolare (ma non solo) il diporto, l'Ucina che ha avuto un incontro insieme a Italia Yacht Master al ministero dei trasporti con il capo gabinetto del ministro Graziano Delrio.

Ad oggi sono migliaia coloro che lavorano come marittimi del diporto e trovano sempre maggiore difficoltà a vedere rinnovati i loro certificati di competenza. L'allarme, fino ad oggi inascoltato, è stato lanciato da UCINA nel corso dell'incontro.

Già in passato l'Italia ha adottato norme di recepimento della Convenzione internazionale STCW che regola la materia ben più restrittive di quelle di altri Paesi europei, il che ha determinato una fuga di lavoratori verso l'estero, in particolare la Gran Bretagna.

"Si tratta di un grave danno occupazionale che si riflette sull'intera economia del nostro settore e non ce lo possiamo permettere", spiega Carla Demaria presidente di UCINA Confindustria Nautica. "Un comandante italiano molto spesso si traduce in un equipaggio italiano, nella scelta di un porto base e di un cantiere di manutenzione nazionali; decidendo di essere più realisti del re e adottando normative inutilmente restrittive ogni giorno perdiamo quattro o cinque comandanti che decidono di andare a lavorare all'estero".

UCINA insieme all'associata Italian Yacht Master – Associazione dei comandanti italiani di navi da diporto – ha presentato al MIT le osservazioni alla bozza di decreto attuativo predisposto dagli uffici del ministero e volto a dare attuazione agli aggiornamenti della normativa internazionale.

"Non possiamo ripetere nuovamente gli errori del passato" – spiega Demaria – "la stessa Camera dei Deputati, grazie all'azione svolta da UCINA, ha riconosciuto che nell'applicazione del decreto legislativo (il n. 136 del 2011, la norma vigente e ora sottoposta ad aggiornamento, ndr) e dei relativi decreti ministeriali di attuazione, si sono riscontrati una serie di inconvenienti, legati ad appesantimenti procedurali e rigidità propri della legislazione italiana, il che ha indotto numerosi lavoratori italiani del settore a conseguire i titoli marittimi in altri Stati dell'Unione europea e, in particolare, nel Regno Unito".

"Ai più stretti collaboratori del ministro abbiamo chiesto che sia sfruttato ogni possibile utile spazio interpretativo a favore della marineria italiana – spiega il vice presidente di Italian Yacht Master, Dario Savino – esattamente come fanno gli inglesi. La Convenzione STCW contiene tutti gli strumenti per poter intervenire. Del resto, quando lo si è voluto fare, lo si è fatto, come è accaduto ammettendo, in deroga nazionale alla STCW, l'equivalenza della navigazione effettuata dal personale militare dei Corpi delle Capitanerie di Porto, della Guardia di Finanza, ecc., esercitata solo sulle motovedette costiere, equiparandola alle "attività alternative" utili a confermare l'assolvimento delle funzioni necessarie per il rinnovo dei certificati di competenza".

Lo stesso deve essere fatto per:
– l'allineamento dei mesi di navigazione necessari ai fini del rinnovo dei certificati a quanto avviene in Gran Bretagna;

– il riconoscimento della validità della navigazione effettuata su tutte le tipologie di unità sopra le 80 GT (gross tonnage), anche quelle in uso privato, ai fini del rinnovo dei certificati mercantili, purché svolta nella funzione del certificato posseduto o in quella immediatamente inferiore nel grado, similmente a quanto fanno inglesi, francesi, spagnoli, greci;

– il riconoscimento dei corsi di addestramento effettuati nella Comunità europea, necessari al conseguimento e il rinnovo dei certificati di Competenza STCW;

– il riconoscimento della navigazione effettuata su navi battenti bandiera estera, così come fatto da altri Paesi europei;

- segue

- la riduzione del periodo di addestramento necessario per le "Funzioni equivalenti", limitandolo a ventiquattro mesi, cioè una durata pari al doppio dei requisiti minimi previsti dalla Convenzione STCW, peraltro in aderenza alle indicazioni prescritte dal Parlamento;

- l'accettazione di tutte le possibilità alternative all'effettuazione dell'intero periodo di navigazione effettiva necessario ai fini della riconvalida dei certificati, così come vengono fornite dalla convenzione STCW, ad esempio attraverso la frequentazione di corsi di formazione sostitutivi del periodo di navigazione.

"Un altro tema cruciale è quello di scongiurare l'abrogazione della norma che regola i Rapporti tra titoli professionali marittimi e titoli professionali del diporto" (art. 13 del DM 10.5.2005 n. 121), ha spiegato intervenendo all'incontro Piero Formenti, vicepresidente UCINA Confindustria Nautica e presidente dell'Associazione europea di settore. "In questo modo non sarebbe più possibile il passaggio dalla carriera nel diporto a quella marittima mercantile, creando una nuova barriera di accesso al mondo del lavoro, penalizzando il diporto e ghettizzando l'Italia in una posizione che non ha riscontro presso le altre marine UE".

Nell'incontro, che ha visto la massima attenzione da parte del Capo di Gabinetto, Bonaretti, sono stati affrontati anche le criticità relative al Corso Crowd & Crisys management, ai Corsi MAMS e MABEV.

UCINA incontra il Governo

UCINA Confindustria Nautica incontra il Governo: è allarme paralisi sull' IVA applicabile agli ormeggi, al 10% in Friuli, Emilia, Liguria e presto in Campania, al 22% nelle altre Regioni. Di fatto la pronuncia della Corte Costituzionale rende impossibile firmare un contratto di ormeggio. Senza un rapido intervento si mette a rischio la stagione estiva. Non sapendo se applicare o meno l' Iva turistica al 10% i Marina resort sono fermi e soprattutto la richiesta di contratti da parte dei clienti esteri, che notoriamente anticipa la stagione, è di fatto paralizzata. L' allarme è stato lanciato da UCINA Confindustria Nautica che ha portato la questione all' attenzione del Governo in una serie di incontri che hanno consentito all' Associazione nazionale di categoria di analizzare le questioni in campo, sia da un punto di vista economico, sia tecnico-giuridico, al fine di sanare l' illegittimità parziale della norma sui Marina resort. Insieme ad [Assomarinas](#) ed Assonat è stato possibile rappresentare lo stato del mercato, che da un lato vede l' impossibilità di stipulare nuovi contratti, ma anche di rinnovare quelli in scadenza. La situazione è resa ancor più paradossale per via delle tre Regioni - Friuli V.G., Emilia R. e Liguria - che hanno una normativa propria, che riconosce l' applicazione dell' Iva turistica al 10% agli ormeggi inferiori all' annualità. Nel frattempo anche la Campania si è attivata per procedere a legiferare, grazie all' azione dell' Associazione Nautica Regionale Campana, associata UCINA, e al supporto dell' Associazione nazionale, con un emendamento presentato alla Legge regionale di stabilità. Risulta che anche la Sardegna si stia attivando per fare altrettanto. "Senza un rapido intervento legislativo, avremo 3-5 Regioni con Iva al 10% e le altre con Iva al 22%." - ricorda Carla Demaria, Presidente di UCINA - "Dopo gli incontri con i diversi responsabili di Governo interessati dalla vicenda, avuti durante questa settimana, siamo fiduciosi in una soluzione, ma occorre fare presto. Diversamente ogni sforzo finora fatto per rilanciare il settore sarebbe vano". La norma sul riconoscimento dei marina resort è stata varata nella Legge Sviluppo dell' agosto 2014, confermata con validità di un anno nella Legge di Stabilità 2015 e resa permanente nella Legge di Stabilità 2016. Vi si prevede che gli ormeggi stagionali sono equiparati alle strutture turistico ricettive all' aria aperta e questo comporta l' applicazione dell' Iva turistica al 10%. Il ricorso alla Corte Costituzionale della Regione Campania ha comportato una sentenza di parziale illegittimità della norma, laddove non contempli che il decreto attuativo che fissa i requisiti minimi delle strutture preveda l' intesa della Conferenza Stato-Regioni.

Associazioni

Assomarinas: governo faccia chiarezza su iva dei marina resort

"In quest' ultimo anno il Governo ha dato segnali di attenzione al mondo della portualità turistica. Eppure gli imprenditori dei porti turistici sono ancora in attesa". Lo ha dichiarato il presidente di Assomarinas Roberto Perocchio dall' assemblea dell' associazione. Perocchio ha ribadito che il comparto chiede un deciso intervento sul complesso problema dell' applicazione non retroattiva dei canoni demaniali, sulla proroga fino al 2020 delle concessioni demaniali marittime, così come sull' urgenza di raggiungere un' intesa in sede Conferenza Stato- Regioni, come richiesto dalla Corte Costituzionale, per risolvere il problema del regolamento dei Marina Resort. Inoltre, è necessario un pressing per inserire nella riforma del demanio una norma transitoria per sanare il problema dell' applicazione dei canoni 2007 alle concessioni contratte. Dall' Assemblea è emerso il quadro di un comparto in cui la ripresa stenta ancora a manifestarsi, nonostante tutti i porti turistici registrino l' affacciarsi di nuove famiglie di utenti in particolare grazie ai vantaggiosi prezzi delle imbarcazioni usate, e in cui si evidenzia una migliore performance nelle aree del sud Italia oggi sempre meglio servite dai collegamenti aerei. Infine, Perocchio ha illustrato i principali eventi nautici che si terranno nei prossimi mesi dando appuntamento allo "Yachting in Venice", il nuovo Salone nautico che Expo Venice Spa organizza con la collaborazione di Ucina a Venezia dal 21 al 25 aprile, e alla prossima Conferenza mondiale dei porti turistici, programmata da Icomia, l' organizzazione mondiale delle imprese nautiche, per il 17 novembre 2016 ad Amsterdam.

Assomarinas: "Sciogliere la questione dell' Iva sui Marina Resort"

Si attende un intervento sul problema dell' applicazione non retroattiva dei canoni demaniali, sulla proroga fino al 2020 delle concessioni e sull' urgenza di raggiungere un' intesa in sede Conferenza Stato-Regioni

"In quest' ultimo anno il Governo ha dato segnali di attenzione al mondo della portualità turistica riconoscendo al settore un ruolo di sviluppo da valorizzare e questo anche grazie al lavoro di sensibilizzazione svolto dall' associazione - ha dichiarato il presidente di Assomarinas, Roberto Perocchio -, ma, nonostante il conseguimento di alcuni indubbi risultati, gli imprenditori dei porti turistici sono ancora in attesa di un deciso intervento sul complesso problema dell' applicazione non retroattiva dei canoni demaniali, sulla proroga fino al 2020 delle concessioni demaniali marittime, così come sull' urgenza di raggiungere un' intesa in sede Conferenza Stato-Regioni, come richiesto dalla Corte Costituzionale, per risolvere il problema del regolamento dei Marina Resort. Si rivela, inoltre, necessario un pressing per inserire nella riforma del demanio una norma transitoria per sanare il problema dell' applicazione dei canoni 2007 alle concessioni contratte". Dall' assemblea è emerso il quadro di un comparto in cui la ripresa stenta ancora a manifestarsi, nonostante tutti i porti turistici registrino l' affacciarsi di nuove famiglie di utenti in particolare grazie ai vantaggiosi prezzi delle imbarcazioni usate, e in cui si evidenzia una migliore performance nelle aree del Sud Italia oggi sempre meglio servite dai collegamenti aerei. E' fondamentale che un settore trainante del Made in Italy come quello della nautica da diporto, in cui un Marina crea 90 posti di lavoro fra diretti e indotto, veda risolte al più presto tutte le questioni legislative rimaste in sospeso che ne rallentano lo sviluppo. Al termine dell' incontro il presidente Perocchio ha illustrato i principali eventi nautici che si terranno nei prossimi mesi dando appuntamento allo "Yachting in Venice", il nuovo Salone nautico che Expo Venice Spa organizza con la collaborazione di Ucin a Venezia dal 21 al 25 aprile, e alla prossima Conferenza mondiale dei porti turistici, programmata da Icomia, l' organizzazione mondiale delle imprese nautiche, per il 17 novembre 2016 ad Amsterdam.

Marina resort, allarme di Ucina

Non sapendo se applicare o meno l'Iva turistica al 10% i Marina resort sono fermi e soprattutto la richiesta di contratti da parte dei clienti esteri, che notoriamente anticipa la stagione, è di fatto paralizzata. L'allarme, dopo gli sviluppi delle ultime settimane, è stato lanciato da Ucina Confindustria nautica (soprattutto in vista della prossima stagione estiva). L'associazione ha portato la questione all'attenzione del governo in una serie di incontri che hanno consentito all'associazione nazionale di categoria di analizzare le questioni in campo, sia da un punto di vista economico, sia tecnico-giuridico, al fine di sanare l'illegittimità parziale della norma sui Marina resort. Insieme ad Assomarinas ed Assonat è stato possibile rappresentare lo stato del mercato, che da un lato vede l'impossibilità di stipulare nuovi contratti, ma anche di rinnovare quelli in scadenza. La situazione è resa ancor più paradossale per via delle tre Regioni - Friuli V.G., Emilia R. e Liguria - che hanno una normativa propria, che riconosce l'applicazione dell'Iva turistica al 10% agli ormeggi inferiori all'annualità. Nel frattempo anche la Campania si è attivata per procedere a legiferare, grazie all'azione dell'associazione Nautica Regionale

Campana, associata Ucina, e al supporto dell'associazione nazionale, con un emendamento presentato alla legge regionale di stabilità. Risulta che anche la Sardegna si stia attivando per fare altrettanto. «Senza un rapido intervento legislativo, avremo 3-5 regioni con Iva al 10% e le altre con Iva al 22% - ricorda Carla Demaria, presidente di Ucina -. Dopo gli incontri con i diversi responsabili di governo interessati dalla vicenda, avuti durante questa settimana, siamo fiduciosi in una soluzione, ma occorre fare presto. Diversamente ogni sforzo finora fatto per rilanciare il settore sarebbe vano». La norma sul riconoscimento dei Marina resort è stata varata nella legge Sviluppo dell'agosto 2014, confermata con validità di un anno nella legge di Stabilità 2015 e resa permanente nella Legge di Stabilità 2016. Vi si prevede che gli ormeggi stagionali sono equiparati alle strutture turistico ricettive all'aria aperta e questo comporta l'applicazione dell'Iva turistica al 10%. Il ricorso alla Corte Costituzionale della Regione Campania, si legge in una nota della Confindustria nautica, ha comportato una sentenza di parziale illegittimità della norma, laddove non contempli che il decreto attuativo che fissa i requisiti minimi delle strutture preveda l'intesa della Conferenza Stato-Regioni.