



INDICE



Primo Piano:

- **Riforma dei Porti** (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Ansa, Informazioni Marittime, Trasporti Italia)

Assoporti:

- **Progetto Portopia** (The Medi Telegraph, L'Informatore Navale, L'avvisatore Marittimo, Il Messaggero Marittimo, AdnKronos)

Dai Porti:

Venezia:

- **"...In gara la gestione del punto franco a Porto Marghera..."**
(The Medi Telegraph, Ansa)

Genova:

- **"...San Giorgio, Toti insiste su Biasotti..."** (The Medi Telegraph)
- **"...La Fiom interviene sulle riparazioni navali..."** (The Medi Telegraph, L'Avvisatore Marittimo, Il Nautilus, Il Secolo XIX)

La Spezia:

- **"...Il porto lancia la sfida del trasporto sostenibile via treno..."**
(L'Informatore Navale, The Medi Telegraph, Ansa, Ferpress, Informazioni Marittime, La Repubblica, Il Secolo XIX)

Ravenna:

- **"...Il sindaco De Pascale al MIT..."** (Ferpress)

Civitavecchia:

- **"...Enel, porto e ministeri..."** (Corriere della Sera)
- **"...attivo un punto di primo soccorso nel porto..."** (Il Nautilus, Cionline)

Napoli:

- **"...Porto, il nuovo Beverello aspetta il presidente..."**
(Informazioni Marittime)
- **"...Soddisfazioni e ottimi risultati per la Naples Shipping Week..."**
(The Medi Telegraph)

Taranto:

- **"...Porto, agenzia per 520 adetti..."** (Il Sole 24 Ore, The Medi Telegraph)

Gioia Tauro:

- **"...Incontro tra Governo e sindacati..."** (Ansa, Ferpress)

INDICE



Messina:

"...Nasce un comitato per la piattaforma di tremestieri..."

(Gazzetta del Sud, Messina Oggi, TempoStretto)

Trapani:

"...Il porto perderà la sua autonomia dopo 125 anni..." (La Sberla,

Social Tp, TrapaniOK)

Notizie da altri porti, italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Riforma porti, ok della commissione Trasporti del Senato

Roma - «Con il parere favorevole - spiega il senatore del Pd Marco Filippi - si dà il via libera alle nuove Autorità portuali, che saranno meno delle precedenti grazie agli accorpamenti che consentiranno di sviluppare i porti con maggiore e più funzionale sinergia con gli altri sistemi di trasporto».



Roma - **«Grazie alle raccomandazioni rivolte al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sul decreto legislativo che prevede la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle norme relative alle autorità portuali, abbiamo gettato i presupposti per migliorare un provvedimento già buono».** Così il senatore del Pd **Marco Filippi**, relatore per la riforma dei porti annuncia l'approvazione del parere favorevole della commissione Trasporti del Senato al testo del governo. Filippi precisa che il decreto «ha recepito i contributi dei componenti della Commissione e ha evidenziato che la prima parte del documento contiene una serie di premesse che illustrano l'ambito e le finalità della riforma e propone al governo una serie di condizioni puntuali e modifiche ritenute essenziali». «Lo schema licenziato oggi - sottolinea - contiene anche una serie di osservazioni, tra cui alcune di carattere più assertivo, in quanto relative a questioni di particolare rilievo. Con le raccomandazioni recepite dal provvedimento si garantisce l'ulteriore rafforzamento dello sportello unico doganale, l'obbligo di affidare in concessione le aree demaniali e le banchine solo con gare di evidenza pubblica; la necessità di semplificare le procedure per i piani regolatori dei porti, in maniera da richiedere che siano in sintonia con i piani dei comuni e non integrati nei singoli piani regolatori comunali». **«Con il parere favorevole - conclude Filippi - si dà il via libera alle nuove Autorità portuali, che saranno meno delle precedenti grazie agli accorpamenti che consentiranno di sviluppare i porti con maggiore e più funzionale sinergia con gli altri sistemi di trasporto».**

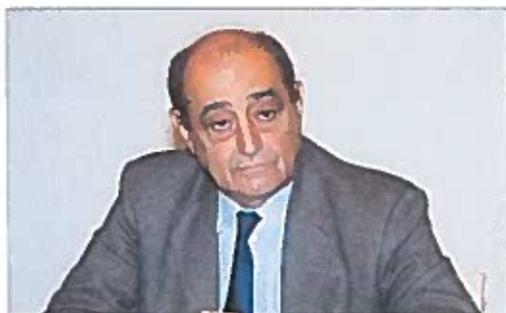
Porti, il Senato dice sì alla riforma E Toti insiste su Biasotti

ROMA. «Grazie alle raccomandazioni rivolte al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sul decreto legislativo che prevede la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle norme relative alle Autorità portuali, abbiamo gettato i presupposti per migliorare un provvedimento già buono». Così il senatore del Pd Marco Filippi, relatore per la riforma dei porti, ha annunciato l'approvazione del parere favorevole della commissione Trasporti del Senato al testo del governo. «Con il parere favorevole ha precisato Filippi si dà il via libera alle nuove Autorità portuali, che saranno meno delle precedenti grazie agli accorpamenti che consentiranno di sviluppare i porti con maggiore e più funzionale sinergia con gli altri sistemi di trasporto». Nel frattempo, per quanto riguarda il futuro presidente dello scalo di Genova, il governatore della Liguria ha dichiarato che «non esiste alcuna preferenza diversa da quelle che ho già espresso».

Giovanni Toti, in passato, per la poltrona di Palazzo San Giorgio aveva fatto il nome dell'onorevole di Forza Italia Sandro Biasotti.

Porti, Pericu: «La vera riforma deve ancora arrivare»

Genova - Dopo il decreto del governo sulla governance, la cui approvazione è attesa per quest'estate, dovrà esserci una vera riforma delle banchine. Ne è convinto Giuseppe Pericu, che come sindaco di Genova è stato a lungo membro del Comitato portuale.



Genova - Dopo il decreto del governo sulla governance dei porti, la cui approvazione è attesa per quest'estate, **dovrà esserci una vera riforma delle banchine**. Ne è convinto **Giuseppe Pericu**, che come sindaco di Genova è stato a lungo membro del Comitato portuale di Palazzo San Giorgio fra gli anni 1990 e i primi 2000. Ma lo pensa anche Maurizio Maresca, già presidente dell'Autorità portuale di Trieste e attualmente consigliere del governo.

Pericu e Maresca sono intervenuti ieri all'incontro-dibattito sul decreto legislativo sui porti, organizzato a palazzo Ducale dalla Società di letture e conversazioni scientifiche. E già questa è una novità, perché spesso di porti si parla soltanto fra addetti ai lavori, mentre l'incontro del Ducale ha dato l'occasione per informare una platea più ampia. L'accordo dei due relatori è limitato alle premesse. **Maresca condivide l'approccio del governo, che accentra a livello nazionale la gestione del sistema portuale italiano per poterlo coordinare meglio con le reti di trasporto europee**. Secondo Pericu, invece, la riforma "vera" dovrà andare verso un maggiore decentramento. «Questa - sostiene Pericu - è una pseudo riforma, nata nei decreti delegati della riforma della pubblica amministrazione. Molti ritengono che la portualità meriti una riforma organica. Questo decreto si presenta come un pezzo di una riforma futura di cui nessuno conosce la traccia. E' possibile che le novità introdotte da questo decreto in futuro vengano rimesse in discussione». Per Pericu la riforma dovrà introdurre l'autonomia finanziaria e affrontare il tema delle concessioni portuali.

- segue

«Oggi i porti sono diventati piccoli monopoli privati che meriterebbero di essere un po' mossi». Le Autorità portuali, secondo l'ex sindaco, dovrebbero tornare a essere soggetti autonomi, come erano prima della riforma del 1994 e sul modello attuale di porti come quello di Anversa, la cui attività non si limiti a controllare concessioni, come avviene oggi in Italia e come continuerà ad avvenire con il decreto legislativo, perché così rischiano di trasformarsi in luoghi di intralazzo, ma permetta loro di svolgere un ruolo di enti pubblici economici.

Porti: commissione Senato, parere favorevole a riforma governo

(ANSA) - ROMA, 6 LUG - "Grazie alle raccomandazioni rivolte al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sul decreto legislativo che prevede la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle norme relative alle autorità portuali, abbiamo gettato i presupposti per migliorare un provvedimento già buono". Così il senatore del Pd Marco Filippi, relatore per la riforma dei porti annuncia l'approvazione del parere favorevole della commissione Trasporti del Senato al testo del governo.

Filippi precisa che il decreto "ha recepito i contributi dei componenti della Commissione e ha evidenziato che la prima parte del documento contiene una serie di premesse che illustrano l'ambito e le finalità della riforma e propone al governo una serie di condizioni puntuali e modifiche ritenute essenziali".

"Lo schema licenziato oggi - sottolinea - contiene anche una serie di osservazioni, tra cui alcune di carattere più assertivo, in quanto relative a questioni di particolare rilievo. Con le raccomandazioni recepite dal provvedimento si garantisce l'ulteriore rafforzamento dello sportello unico doganale, l'obbligo di affidare in concessione le aree demaniali e le banchine solo con gare di evidenza pubblica; la necessità di semplificare le procedure per i piani regolatori dei porti, in maniera da richiedere che siano in sintonia con i piani dei comuni e non integrati nei singoli piani regolatori comunali".

"Con il parere favorevole - conclude Filippi - si dà il via libera alle nuove autorità portuali, che saranno meno delle precedenti grazie agli accorpamenti che consentiranno di sviluppare i porti con maggiore e più funzionale sinergia con gli altri sistemi di trasporto".
(ANSA).

Informazioni Marittime

Il regolamento (depotenziato) sui porti europei



a cura di **Paolo Bosso e Renato Imbruglia** Il 29 giugno il Consiglio europeo **ha approvato**, dopo le trattative con il Parlamento europeo e la Commissione nel cosiddetto “trilogo”, il regolamento (**vincolante**) per aumentare la trasparenza finanziaria dei porti e creare condizioni eque per l'accesso ai servizi tecnico-nautici in tutti gli scali degli Stati membri, confermando l'accordo raggiunto con il Parlamento europeo il 27 giugno.

Scarica il testo approvato Regolamento depotenziato Una norma che ha richiesto **anni di negoziati** e che, ora che è arrivata nella forma di un regolamento vincolante, può dirsi definitiva. Purtroppo, secondo gli armatori in particolare, togliendo la parola mercato per sostituirla con “riorganizzazione” (articolo 1) di fatto depotenzia uno dei suoi fini principali, quello di liberalizzare e abbassare i costi del mercato dei servizi tecnico-nautici.

Cosa cambia Sono state stabilite nuove regole per rendere i porti più efficienti, garantendo un'equa concorrenza in un settore, quello marittimo, che nel Vecchio continente dà lavoro a 3 milioni di persone. Secondo l'Ue, il regolamento rafforza la competitività dei porti, creando così le condizioni per promuovere il trasporto marittimo a corto raggio come alternativa alla strada, e riducendo i costi per l'utenza. Finora la legislazione in materia di trasparenza finanziaria e servizi tecnico-nautici era demandata ai singoli Stati membri in un'organizzazione orizzontale. Questo regolamento si applicherà a oltre 300 porti inclusi nelle reti transeuropee di trasporto ('core network' e 'comprehensive network'). Coinvolge il 96 per cento di tutte le merci e il 93 di tutti i passeggeri in transito nei porti Ue. Al fine di evitare oneri amministrativi sproporzionati, gli Stati membri possono decidere di lasciare fuori i porti periferici, come l'isola di Riunione, Madera e le isole Canarie. Possono anche decidere, a determinate condizioni, di non applicare le norme in materia di separazione contabile, sempre riguardo i piccoli porti.

Contabilità separata per i fondi pubblici La riforma rende gli oneri per i servizi e per le infrastrutture portuali più trasparenti, soprattutto nei rapporti finanziari tra Stato, porti e operatori. L'organo di gestione portuale che riceve finanziamenti pubblici dovrà tenere una contabilità separata per mostrare come sono stati utilizzati questi fondi. Un modo per prevenire maggiormente le indagini sugli aiuti di Stato, su cui ultimamente **è incappato il porto di Napoli**.

Regolamento elastico, soprattutto sui servizi di pilotaggio Quando si tratta di categorie quali servizi portuali, movimentazione delle merci e servizi ai passeggeri, le autorità portuali saranno soggette alle regole di trasparenza finanziaria, ma sono esenti dalle disposizioni di accesso. In altre parole, gli Stati membri, pur vincolati dal regolamento, restano liberi di decidere come organizzare questi servizi, nel rispetto dei dettami della Corte di giustizia Ue. Per esempio, il dragaggio dei fondali sarà coperto solo dalle norme che impongono una contabilità separata per le attività finanziate con fondi pubblici. Il punto più delicato riguarda invece quello sui servizi di pilotaggio: gli Stati membri sono liberi di applicare le regole di accesso, limitandosi a tenere informata la Commissione Ue. Una decisione criticata dagli armatori, attraverso l'European Community Shipowners' Association (Ecsa), che invece avrebbero voluto un regolamento tale da creare un libero mercato, aumentando la concorrenza e abbassando i prezzi. Per esempio, gli armatori vorrebbero che l'Ue desse un esplicito invito agli Stati membri ad applicare il Pilotage Exemption Certificate (Pec), l'esenzione del servizio di pilotaggio per quelle navi che possono entrare e uscire dal porto in autonomia, senza pilota e senza rischi.

L'accesso ai servizi portuali Il regolamento mira a ridurre le incertezze giuridiche, stabilendo un quadro chiaro per l'accesso ai servizi portuali. Gli Stati membri e gli enti di gestione dei porti dovranno imporre alcuni requisiti minimi per la fornitura di servizi portuali, limitando il numero di fornitori come indicato dallo stesso regolamento. I requisiti minimi possono riguardare ad esempio il rispetto della legge sociale e del lavoro.

Il prossimo passo Il regolamento sarà approvato entro l'anno. Entrerà in vigore 20 giorni dopo la pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Non influenzerà contratti esistenti limitati nel tempo, mentre quelli indeterminati dovranno essere allineati al regolamento entro luglio del 2025.

Autorità portuali: via libera alla Riforma dalla Commissione al Senato

"Grazie alle raccomandazioni rivolte al **ministro dei Trasporti** sul decreto legislativo che prevede la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle norme relative alle autorità portuali, abbiamo gettato i presupposti per un miglioramento di un provvedimento già buono". Così il **senatore del Partito democratico Marco Filippi**, relatore sulla **riforma dei porti** annunciando l'approvazione del parere favorevole illustrato ieri ai colleghi a **Palazzo Madama**, con le condizioni e le osservazioni proposte dai parlamentari al governo.

Il relatore ha tenuto a precisare che il provvedimento ha recepito i contributi dei componenti della Commissione e ha evidenziato che la prima parte del documento contiene una serie di premesse che illustrano l'ambito e le finalità della riforma e propone al Governo una serie di condizioni puntuali e modifiche ritenute essenziali.

"Lo schema licenziato oggi - sottolinea l'esponente Pd - contiene anche una serie di osservazioni, tra cui alcune di carattere più assertivo, in quanto relative a questioni di particolare rilievo. Con le raccomandazioni recepite dal provvedimento si garantisce l'ulteriore rafforzamento dello **sportello unico doganale**, l'obbligo di affidare in concessione le aree demaniali e le banchine solo con gare di evidenza pubblica; la necessità di semplificare le procedure per i **piani regolatori dei porti**, in maniera da richiedere che siano in sintonia con i piani dei comuni e non integrati nei singoli piani regolatori comunali".

"Con l'ok al parere favorevole - conclude Filippi - si dà il via alle nuove autorità, che saranno meno delle precedenti grazie agli accorpamenti che consentiranno di sviluppare i porti con maggiori sinergie con gli altri sistemi di trasporto".

Porti europei in un'unica banca dati

Roma - Presentato in Assoportri a Roma il progetto Portopia per la realizzazione di una piattaforma informatica che conterrà i dati economici e statistici dei porti europei e che rappresenta un passo in avanti rispetto a Epo (European Ports Observatory).



Roma - Presentato in Assoportri a Roma il progetto "Portopia" per la realizzazione di una piattaforma informatica che conterrà i dati economici e statistici dei porti europei e che rappresenta un passo in avanti rispetto a Epo (European Ports Observatory). Il progetto-piattaforma ha diverse finalità: aumentare la partecipazione dei porti alla raccolta e pubblicazione dei dati; integrare diversi indicatori di performance portuale; aumentare il valore del sistema di gestione delle performance per gli stakeholder che si occupano di politiche portuali (inclusa la Commissione Europea); identificare la connessione tra gli indicatori finanziari e di governance del porto e dell'Autorità Portuale; migliorare la comunicazione e la diffusione dei risultati e delle conoscenze acquisite dalla European Ports Observatory; creare una piattaforma di condivisione dei dati basata sulla cooperazione e non sulla competizione.

Obiettivo finale del progetto è quello di rendere possibile un'analisi neutrale e in tempi reali sullo stato di salute «dell'industria portuale». La piattaforma sarà attiva alla fine del prossimo settembre ma è già consultabile nelle parti informative su www.portopia.eu. I contenuti del progetto, promosso dalla Commissione Europea e realizzato grazie alla partecipazione di Espo (European Sea Ports Organisation) sono stati illustrati da Michael Doods (docente dell'Università di Bruxelles), ai tecnici delle Autorità Portuali che dovranno interfacciarsi con il sistema. «Con questo progetto - ha sottolineato Doods - si rende più efficace l'attività di raccolta e analisi dei dati di settore, fornendo un supporto essenziale anche per chi deve compiere scelte per la portualità». «Si tratta - ha detto Pasqualino Monti, presidente di Assoportri - di uno strumento che colma un vuoto informativo reale».

PORTI EUROPEI IN UN' UNICA PIATTAFORMA-DATI

06.07.16 - Portopia

Presentato in Assoporti a Roma il Progetto PORTOPIA che consentirà l'accesso diretto ai dati statistici ed economici della portualità Ue

Roma, 6 luglio 2016 - Presentato a Roma, nella sede di Assoporti, il progetto Portopia per la realizzazione di una piattaforma informatica che conterrà i dati economici e statistici dei porti europei e che rappresenta un passo in avanti rispetto a EPO (European Ports Observatory).

I contenuti del progetto, promosso dalla Commissione Europea e realizzato grazie alla partecipazione di ESPO (European Sea Ports Organisation) e dei suoi membri nazionali, sono stati illustrati dal coordinatore amministrativo e scientifico, Prof. Michael Dooms (docente dell'Università di Bruxelles), ai tecnici delle Autorità Portuali che dovranno interfacciarsi con il sistema sia direttamente sia per il tramite del sito di Assoporti.

Il progetto-piattaforma ha diverse finalità: aumentare la partecipazione dei porti alla raccolta e pubblicazione dei dati; integrare diversi indicatori di performance portuale; aumentare il valore del sistema di gestione delle performance per gli stakeholder che si occupano di politiche portuali (inclusa la Commissione Europea); identificare la connessione tra gli indicatori finanziari e di governance del porto e dell'Autorità Portuale; migliorare la comunicazione e la diffusione dei risultati e delle conoscenze acquisite dalla European Ports Observatory; creare una piattaforma di condivisione dei dati basata sulla cooperazione e non sulla competizione.

Obiettivo finale del progetto (di cui è capofila all'interno di ESPO il Comitato analisi economiche e statistiche presieduto da Assoporti) è quello di rendere possibile un'analisi neutrale e in tempi reali sullo stato di salute "dell'industria portuale".

La piattaforma sarà attiva a partire dalla fine del mese di settembre prossimo ma è già consultabile nelle parti informative all'indirizzo: www.portopia.eu.

"Ciò che è stato realizzato con questo progetto - ha sottolineato Dooms a margine della presentazione, - è un efficientamento generale nell'attività di raccolta e analisi dei dati di settore. Una volta online, questi dati forniranno un supporto essenziale anche per chi sarà chiamato a compiere scelte per la portualità.

"Si tratta - ha concluso Pasqualino Monti, Presidente di Assoporti - di uno strumento importante a disposizione della portualità nazionale ed europea; uno strumento che colma un vuoto informativo reale.

- segue

“I prossimi tre decenni vedranno un notevole aumento della domanda di energia. Allo stesso tempo, una grande parte del mondo si aspetta un'energia più verde, più affidabile e più conveniente. Questo è quello che noi chiamiamo il 'trilemma' energetico. Il gas naturale ha un ruolo chiave da svolgere nel futuro mix energetico e l'Europa continuerà ad essere un importante hub di importazione di GNL”, dice Liv Hovem, responsabile regionale, continentale Europa, Nord e Africa orientale per DNV GL - Oil & Gas.

“DNV GL è già alla guida di armonizzare attraverso una pratica consigliata per il GNL bunkeraggio ed è ben posizionata per sostenere gli Stati membri, nonché le autorità portuali e l'industria per una guida più ampia per l'adozione nella loro legislazione, più o meno allo stesso modo in cui stiamo facendo con l'industria, sulla direttiva UE in mare aperto”, continua.

Det Norske Veritas ha recentemente pubblicato un “Metodo raccomandato per lo sviluppo e la gestione di strutture per GNL Bunkering”, la prima guida del settore sulla necessità di garantire un elevato livello di sicurezza, d'integrità e affidabilità nella progettazione e le operazioni degli impianti del GNL per bunkeraggio”. DNV GL ha anche contribuito alla relazione dell'UE sulla creazione della consapevolezza sui rischi di GNL e opportunità, con PwC come principale contributore.

IL PROGETTO

Unica banca dati per gli scali Ue

Il programma Portopia presentato da Assoport

Presentato in Assoport a Roma il progetto Portopia per la realizzazione di una piattaforma informatica che conterrà i dati economici e statistici dei porti europei e che rappresenta un passo in avanti rispetto a Epo (European Ports Observatory). Il progetto-piattaforma ha diverse finalità: aumentare la partecipazione dei porti alla raccolta e pubblicazione dei dati; integrare diversi indicatori di performance portuale; aumentare il valore del sistema di gestione delle performance per gli stakeholder che si occupano di politiche portuali (inclusa la Commissione Europea); identificare la connessione tra gli indicatori finanziari e di governance del porto e dell'Autorità portuale; migliorare la comunicazione e la diffusione dei risultati e delle conoscenze acquisite dalla European Ports Observatory; creare una piattaforma di condivisione dei dati basata sulla cooperazione e non sulla competizione. Obiettivo finale del progetto è quello di rendere possibile un'analisi neutrale e in tempi reali sullo stato di salute «dell'industria portuale». La piattaforma sarà attiva alla fine del prossimo settembre ma è già consultabile nelle parti informative su www.portopia.eu. I contenuti del progetto, promosso dalla Commissione Europea e realizzato grazie alla partecipazione di Espo (European Sea Ports Organisation) sono stati illustrati da Michael Dooms (docente dell'Università di Bruxelles), ai tecnici delle Autorità Portuali che dovranno interfacciarsi con il sistema. «Con questo progetto - ha sottolineato Dooms - si rende più efficace l'attività di raccolta e analisi dei dati di settore, fornendo un supporto essenziale anche per chi deve compiere scelte per la portualità». «Ciò che è stato realizzato con questo progetto - ha sottolineato Dooms a margine della presentazione, - è un efficientamento generale nell'attività di raccolta e analisi dei dati di settore. Una volta online, questi dati forniranno un supporto essenziale anche per chi sarà chiamato a compiere scelte per la portualità». «Si tratta - ha concluso Pasqualino Monti, presidente di Assoport e numero uno dello scalo di Civitavecchia - di uno strumento importante a disposizione della portualità nazionale ed europea; uno strumento che colma un vuoto informativo reale». All'Associazione Porti Italiani (Assoport) aderiscono le Autorità portuali, le Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura insistenti sui territori ove esistono porti e le loro aziende speciali portuali; l'Unione Italiana delle Camere di Commercio I.A.A. (Unioncamere). Complessivamente sono rappresentati nell'associazione circa 40 porti nazionali.

Nella sede di Assoportivi illustrato il database unico degli scali europei

Presentato il progetto Portopia Monti: «diffonderà cultura e informazione di settore»

ROMA - Lunedì scorso, 4 luglio, il coordinatore amministrativo e scientifico, prof. Michael Doornik (docente dell'Università di Bruxelles), ha illustrato nella sede di Assoportivi, l'Associazione dei porti italiani, il progetto "Portopia", promosso dalla Commissione europea e realizzato grazie alla partecipazione di Espo (European Sea Ports Organisation) e dei suoi membri nazionali. Capofila all'interno di Espo, il comitato analisi economiche e statistiche presieduto da Assoportivi. Presenti all'illustrazione dei contenuti e delle funzionalità della piattaforma, i tecnici delle Autorità portuali che dovranno interfacciarsi (continua a pagina 2)

Progetto Portopia

si con il sistema sia direttamente che per il tramite del sito di Assoportivi.

L'obiettivo di Portopia - che si concretizza nella realizzazione di una piattaforma informatica che conterrà i dati economici e statistici dei porti europei - è quello di implementare l'Espo (European Ports Observatory).



Veduta aerea delle banchine del porto di Felixstowe

Il progetto-piattaforma ha diverse finalità: aumentare la partecipazione dei porti alla raccolta e pubblicazione dei dati; integrare diversi indicatori di performance portuale; aumentare il valore del sistema di gestione delle performance per gli stakeholder che si occupano di politiche portuali (inclusa la Commissione europea); identificare la connessione tra gli indicatori finanziari e di governance del porto e aumentare la comunicazione e la diffusione dei risultati e delle conoscenze

acquisite dalla European Ports Observatory; creare una piattaforma di condivisione dei dati basata sulla cooperazione e non sulla competizione. Questo dovrebbe consentire un'analisi neutrale sullo stato "dell'industria portuale".

La piattaforma sarà attiva a partire dalla fine del mese di Settembre prossimo ma è già consultabile nelle parti informative all'indirizzo: www.portopia.eu

A margine della presentazione, Doornik ha sottolineato che «ciò che è stato realizzato con questo pro-

getto è quello di rendere la raccolta e l'analisi dei dati più precisa ed efficiente. Una volta online, questi dati saranno un ausilio per chi deve fare delle scelte per la portualità, in quanto avrà a disposizione tutta una serie di dati statistici ed economici relativi a porti specifici, territori e/o aree geografiche».

Al termine della presentazione, il presidente di Assoportivi, Pasquale Monti, ha definito il nuovo database «uno strumento ulteriore a disposizione della portualità nazionale ed europea che contribuirà alla diffusione della cultura e dell'informazione di settore».

AdnKronos

1.1 PORTI: ASSOPORTI, ARRIVA PORTOPIA, PIATTAFORMA DATI EUROPEA

Roma, 6 lug. (AdnKronos) - Arriva Portopia, il progetto che consentirà l'accesso diretto ai dati statistici ed economici della portualità Ue e che rappresenta un passo in avanti rispetto a Epo (European Ports Observatory). Il progetto è stato presentato oggi a Roma, nella sede di AssoportI. I contenuti del progetto, promosso dalla Commissione Europea e realizzato grazie alla partecipazione di Espo (European Sea Ports Organisation) e dei suoi membri nazionali, sono stati illustrati dal coordinatore amministrativo e scientifico, Michael Dooms (docente dell'Università di Bruxelles), ai tecnici delle Autorità Portuali che dovranno interfacciarsi con il sistema sia direttamente sia per il tramite del sito di AssoportI. Il progetto-piattaforma ha diverse finalità: aumentare la partecipazione dei PORTI alla raccolta e pubblicazione dei dati; integrare diversi indicatori di performance portuale; aumentare il valore del sistema di gestione delle performance per gli stakeholder che si occupano di politiche portuali (inclusa la Commissione Europea); identificare la connessione tra gli indicatori finanziari e di governance del porto e dell'Autorità Portuale; migliorare la comunicazione e la diffusione dei risultati e delle conoscenze acquisite dalla European Ports Observatory; creare una piattaforma di condivisione dei dati basata sulla cooperazione e non sulla competizione. Obiettivo finale del progetto (di cui è capofila all'interno di Espo il Comitato analisi economiche e statistiche presieduto da AssoportI) è quello di rendere possibile un'analisi neutrale e in tempi reali sullo stato di salute 'dell'industria portuale'. La piattaforma sarà attiva a partire dalla fine del mese di settembre prossimo ma è già consultabile nelle parti informative all'indirizzo: www.portopia.eu

"Ciò che è stato realizzato con questo progetto - sottolinea Dooms a margine della presentazione-, è un efficientamento generale nell'attività di raccolta e analisi dei dati di settore. Una volta online, questi dati forniranno un supporto essenziale anche per chi sarà chiamato a compiere scelte per la portualità". Si tratta, conclude Pasquallino Monti, presidente di AssoportI, "di uno strumento importante a disposizione della portualità nazionale ed europea; uno strumento che colma un vuoto informativo reale".

Venezia, in gara la gestione del punto franco a Porto Marghera

Venezia - L'attuale concessione scadrà il 18 di agosto e sono già state ricevute due istanze, da parte di Autamarocchi e di Sidersped (attuale gestore), per l'assegnazione dell'area.



Venezia - **Dopo una prima fase di start up, il punto franco di Porto Marghera, posizionato tra la fine di via dell'Azoto, lo scalo ferroviario ed il varco di accesso al Porto, è pronto per ulteriori sviluppi.**L'attuale concessione scadrà il 18 di agosto e sono già state ricevute due istanze, da parte di Autamarocchi e di Sidersped (attuale gestore), per l'assegnazione e la gestione dell'area. Le due istanze saranno vagliate dall'Autorità Portuale assieme ad altre che potranno pervenire entro il prossimo 20 luglio.

La concessione verrà assegnata per almeno 5 anni e ricadrà sulla società che meglio saprà sfruttare e far fruttare il beneficio di essere uno dei porti italiani a godere di un'area a regime doganale "speciale". **La riattivazione del Punto Franco è un privilegio che l'Unione Europea riconosce in Italia solo a Venezia, oltre che a Trieste,**e un asset sul quale è necessario puntare in un momento nel quale l'economia italiana e del Nord Est è fortemente «sbilanciata» su traffici extracomunitari e, in particolare, su quelli relativi alla sponda sud del Mediterraneo, dal Marocco alla Turchia. Da maggio 2016 ad oggi l'area è stata utilizzata per merci sia in import che in export.

In questo periodo l'Autorità e gli operatori locali hanno fortemente voluto puntare su questa peculiarità proprio per far fronte a mutate necessità di espansione delle imprese sui mercati esteri a differenza del passato.

- segue

In particolare sono state realizzate operazioni di lavorazione di merci allo stato estero e sono stati depositati e assemblati per la spedizione colli eccezionali in attesa di essere spediti verso mercati extraeuropei e Medio Oriente. Il mese scorso le istituzioni locali e Confindustria Venezia-Rovigo, anche grazie al supporto del Viceministro Enrico Zanetti, hanno chiesto al governo di poter estendere la zona franca anche in altre aree di Porto Marghera, uno sviluppo che consentirà quindi di offrire nuovi servizi alle imprese e alle merci, nonché di attrarre nuovi traffici al Porto di Venezia.

Porti: Venezia, in gara la gestione del punto franco

(ANSA) - VENEZIA, 6 LUG - L'attuale concessione del punto franco di Porto Marghera a Venezia scadrà il 18 agosto e l'Autorità portuale ha già ricevuto due istanze (da Autamarocchi e Siderped, attuale gestore) per l'assegnazione e la gestione dell'area. Le due istanze saranno vagliate assieme ad altre che potranno pervenire entro il prossimo 20 luglio. La concessione verrà assegnata per almeno cinque anni e ricadrà sulla società che meglio saprà sfruttare e far fruttare il beneficio di essere uno dei porti italiani a godere di un'area a regime doganale 'speciale'.

La riattivazione del punto franco è un privilegio che l'Unione Europea riconosce in Italia solo a Venezia e a Trieste ed è un asset su cui puntare in un momento nel quale l'economia italiana e del Nord Est è fortemente 'sbilanciata' su traffici extracomunitari e, in particolare, su quelli relativi alla sponda sud del Mediterraneo, dal Marocco alla Turchia. (ANSA).

Palazzo San Giorgio, Toti insiste su Biasotti

Genova - «Non esiste alcuna preferenza diversa da quelle che ho già espresso». Così il presidente della Regione Liguria sulla presidenza del porto di Genova per cui ha fatto il nome dell'onorevole di Forza Italia Sandro Biasotti.



Genova - «**Non esiste alcuna preferenza diversa da quelle che ho già espresso**». **Così il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti sulla presidenza del porto del capoluogo per cui ha fatto il nome dell'onorevole di Forza Italia Sandro Biasotti.** «Ho detto più volte che ritengo sia un ruolo politico e lo vorrei coerente con il governo di questa Regione e con il nostro modello di sviluppo. Ho anche detto che sono disposto a ragionare con il ministro Delrio a cui spetta l'indicazione - a me spetta dare gradimento - dei nuovi presidenti delle autorità portuali». In questi giorni circola con insistenza quello di Signori, nuovo segretario generale della Regione. «Io non gioco al totonomi. **Signorini l'ho scelto come segretario generale** di questa regione quindi è di tutta evidenza che goda della mia stima personale e della mia piena fiducia professionale. **Dopodichè non mi sembra che la ruota della fortuna del totonomi debba continuare ancora a lungo.** Mi auguro, invece, che funzioni la ruota del parlamento e gli ingranaggi che ci diano la riforma Delrio nel più breve tempo possibile. Spero che nel più breve tempo possibile si arrivi a un confronto serrato tra ministero e governatori per dare finalmente ai porti italiani, e non solo a Genova, delle governance efficaci e nel pieno delle loro funzioni. Questo si può fare prima della pausa estiva», spiega Toti. Il governatore aggiunge: «Poi comincerò a ragionare con tutte le cautele del caso, insieme con il ministro Delrio, di governance, **di proroghe per Savona-Genova, ma anche Marina di Carrara-La Spezia,** dobbiamo decidere quali sono i tempi e le modalità degli accorpamenti, con quali prospettive, dovremo ragionare di tutto con il ministero, lo faremo il giorno dopo che il ministero avrà la possibilità di farlo avendo una legge approvata. Al momento ancora non c'è».

Genova, la Fiom interviene sulle riparazioni navali

Genova - I massimi rappresentanti del gruppo Gin hanno annunciato che, senza interventi chiari su questo settore, abbandoneranno il capoluogo ligure.



Genova - **I massimi rappresentanti del gruppo Gin delle riparazioni navali hanno annunciato che, senza interventi chiari su questo settore, abbandoneranno Genova.** Se questa è la richiesta di un confronto serrato in città, si legge in una nota della Fiom, noi continuiamo ad essere disponibili. Il primo giugno, infatti, abbiamo scritto una lettera - riportata in allegato - alla Regione Liguria, al Comune di Genova, all'Autorità Portuale e alla Confindustria (di cui Bisagno è vicepresidente) preoccupati per il futuro delle riparazioni navali sollecitando la convocazione di un tavolo di confronto.

Il silenzio è stata l'unica risposta. **Se quello di ieri è stato l'annuncio di scelte già prese, prosegue la nota, noi dichiariamo sin d'ora che lotteremo per impedire che un altro pezzo di industria si allontani da Genova.** Le imprese possono spostare capitali ed impianti senza sofferenze, per i lavoratori non è la stessa cosa: perso un lavoro non ce n'è un altro. Ribadiamo la richiesta che, celermente, ci si trovi tutti intorno ad un tavolo, anche fra soggetti naturalmente conflittuali, per condividere obiettivi ed eventualmente iniziative a difesa del tessuto produttivo della nostra città e delle sue qualificate maestranze.

GENOVA

Riparazioni navali, la Fiom interviene sul caso Gin

I massimi rappresentanti del gruppo Gin delle riparazioni navali hanno annunciato che, senza interventi chiari su questo settore, abbandoneranno Genova. Se questa è la richiesta di un confronto serrato in città, si legge in una nota della Fiom, noi continuiamo ad essere disponibili. Il primo giugno, infatti, abbiamo scritto una lettera - riportata in allegato - alla Regione Liguria, al Comune di Genova, all'Autorità Portuale e alla Confindustria (di cui Bisagno è vicepresidente) preoccupati per il futuro delle riparazioni navali sollecitando la convocazione di un tavolo di confronto. Il silenzio è stata l'unica risposta. Se quello di ieri è stato l'annuncio di scelte già prese, prosegue la nota, noi dichiariamo sin d'ora che lotteremo per impedire che un altro pezzo di industria si allontani da Genova. Le imprese possono spostare capitali ed impianti senza sofferenze, per i lavoratori non è la stessa cosa: perso un lavoro non ce n'è un altro. Ribadiamo la richiesta che, celermente, ci si trovi tutti intorno ad un tavolo, anche fra soggetti naturalmente conflittuali, per condividere obiettivi ed eventualmente iniziative a difesa del tessuto produttivo della nostra città e delle sue qualificate maestranze.

Genova industrie navali: “Risposte certe sui bacini o andremo a Marsiglia e Piombino”

Scritto da [RedazioneItalia](#), News mercoledì, luglio 6th, 2016



GENOVA – “Vogliamo risposte concrete dalle istituzioni entro fine anno per fare le nostre scelte. Se non ci saranno precisi impegni sulla privatizzazione dei bacini di carenaggio e sul Blue Print (il nuovo waterfront disegnato da Renzo Piano che prevede più spazi per i cantieri navali), ci adatteremo e delocalizzeremo gran parte della nostra produzione da Genova, continuando a fare qui solo quello che ci consentono gli spazi esigui a terra e i piccoli bacini”.

E' l'ultimatum di Marco Bisagno e Ferdinando Garrè, presidente e Ad di Gin, 'Genova industrie navali', holding nata con l'unione dei cantieri genovesi Mariotti e San Giorgio del porto, specializzata in costruzioni, riparazioni e demolizioni navali che dal 2010 ha anche il cantiere di Marsiglia con il più grande bacino del Mediterraneo e sta lanciando a Piombino, con la Fratelli Neri, il polo nazionale per le demolizioni. Il valore della produzione di Gin e delle controllate è di circa 200 milioni di euro. I dipendenti diretti tra Genova e Marsiglia sono oltre 500 tra Genova e Marsiglia. Gli investimenti sono 13 milioni di euro su Piombino e 5 su Marsiglia.

Pochi mesi, poi le scelte. Se Autorità portuale, Comune e Regione non daranno certezze per le infrastrutture, Gin sposterà gran parte dell'attività su Marsiglia e Piombino, dove gli spazi sono enormi e le risposte arrivano in tempi brevi. “Non possiamo aspettare ancora. Non vuol dire che andremmo via da Genova, qui potremmo pensare a un mercato più piccolo, alla nautica e i grandi yacht che possono entrare nei bacini di carenaggio”, dice Garrè. “Il più grande dei bacini di Genova è come il più piccolo di Marsiglia, 267 metri per 40.

Mentre il più grande di Marsiglia, che sarà consegnato a settembre, è 465 per 85.

Questo è il primo anno in cui nel porto di Genova non entra in bacino per lavori una nave da crociera, a parte la piccola Seabourn, perché le navi di nuova generazione sono troppo grandi”, ricorda Marco Bisagno a proposito dei problemi da risolvere per consentire lo sviluppo dei cantieri navali a Genova. Dell'ampliamento di uno dei cinque bacini di carenaggio per poter effettuare lavori sulle navi più grandi si parla da anni, ma finora i lavori non sono partiti. E poi c'è la questione degli spazi a terra, a loro volta insufficienti.

Basti pensare che nel capoluogo le aree a disposizione ammontano a 53 mila metri quadrati, a Marsiglia sono 100 mila e a Piombino 120 mila, cioè il doppio. “Genova industrie navali sta investendo su tutte le attività della cantieristica, dalla costruzione alla riparazione e demolizione di navi, in un'ottica di diversificazione e sviluppo. Vogliamo continuare a puntare su Genova, ma abbiamo bisogno di risposte concrete su tematiche fondamentali. Lo sviluppo e il successo futuro della cantieristica passano attraverso le infrastrutture: non c'è cantieristica se non ci sono infrastrutture adeguate. Ad oggi sono stati presentati numerosi progetti ma continuano a restare sulla carta”, dicono Bisagno e Garrè.

Se non cambierà qualcosa entro l'anno quindi le scelte del gruppo si faranno spostando le costruzioni navali a Piombino o Marsiglia mentre i due cantieri genovesi potrebbero puntare sulla nautica da diporto.

“Cercheremo di mantenere l'occupazione (oggi a Genova ci sono circa 400 dipendenti fissi, ndr) – dice Garrè – ma non la svilupperemo”.

Ente Bacini, un milione per le quote

Verso la privatizzazione la società che gestisce le vasche di carenaggio a Genova

GENOVA. Un milione di euro: cifra tonda, o quasi. Questo, secondo fonti vicine al dossier, è il prezzo che dovrà pagare il soggetto interessato a rilevare le quote della società Ente Bacini, che attualmente gestisce le vasche di carenaggio nell'area delle riparazioni navali nel porto di Genova.

Il bando per la privatizzazione sarà ultimato nei prossimi giorni dagli uffici di Palazzo San Giorgio, e l'Autorità portuale pubblicherà la gara nel mese di settembre.

Chi si aggiudicherà le quote, per l'appunto pagando una cifra di almeno un milione di euro come base di partenza, otterrà la gestione dei bacini di carenaggio, in tutto cinque, per i prossimi 25 anni, dal momento che la concessione dell'area, affidata proprio ad Ente Bacini, scadrà nel 2040. I soggetti che nei mesi scorsi hanno manifestato il proprio interesse per l'area sono Fincantieri, Genova Industrie Navali (Gin), Amico & Co e G.M.G. General Montaggi Genovesi. Ma le cose potrebbero cambiare ancora, perché alla gara di settembre potrebbero partecipare anche gruppi industriali che ancora non si sono fatti avanti. Una volta ricevute le domande, Palazzo

San Giorgio deciderà a chi assegnare le cinque vasche, in base ai progetti di sviluppo e investimenti che verranno presentati da tutti i pretendenti. A questo proposito, non è escluso che possano, nelle prossime settimane, nascere delle alleanze, con Gin e Amico & Co, ad esempio, che potrebbero presentare assieme un'unica domanda alla gara per la privatizzazione di Ente Bacini.

C'è altro: Genova Industrie Navali, la holding costituita nel 2008 dall'unione di due storici cantieri genovesi (T.

Mariotti e San Giorgio del Porto), ha proprio in questi giorni lanciato un ultimatum a politici e istituzioni genovesi chiedendo una visione chiara, entro la fine dell'anno, per il futuro della cantieristica nel capoluogo ligure. I vertici di Gin, Marco Bisagno e Ferdinando Garrè, hanno detto chiaramente che potrebbero spostare le loro attività a Piombino e Marsiglia se non verrà presentato un programma industriale, soprattutto sui dossier Ente Bacini e Blue Print.

Il grido d'allarme lanciato dai due imprenditori, ieri, ha scatenato di conseguenza la reazione del segretario Generale della Fiom di Genova, Bruno Manganaro, che ha ribadito la sua disponibilità a un confronto a patto che non si sia trattato «di scelte già prese». «Se così fosse - ha aggiunto - diciamo sin d'ora che lotteremo per impedire che un altro pezzo di industria si allontani da Genova. Le imprese possono spostare capitali ed impianti senza sofferenze, per i lavoratori non è la stessa cosa: perso un lavoro non ce n'è un altro».

Il porto della Spezia lancia la sfida del trasporto sostenibile...via treno

Forcieri: "La Spezia potrebbe essere il porto laboratorio al servizio del Sistema Paese per contribuire a definire le linee guida operative sul tema dell'integrazione mare - ferro"

La Spezia, 6 luglio 2016 - La Spezia, nella prospettiva di una collaborazione con il gruppo Ferrovie dello Stato propone il suo modello, dimostrazione di come si possa in modo efficiente e sostenibile sviluppare il trasporto ferroviario delle merci integrandolo con le altre modalità di trasporto lungo la catena logistica. Lo scopo è quello di rendere il trasporto sostenibile utilizzando in modo intensivo i treni con il fine di decongestionare strade e autostrade dal traffico dei mezzi pesanti.

Oggi, nel corso del convegno "La Spezia lancia la sfida ferroviaria", al quale hanno partecipato, dopo i saluti del consigliere regionale Andrea Costa, Aldo Isi, Direttore Investimenti di Rete Ferroviaria Italiana; Francesco Lugli, Responsabile Commerciale Trenitalia Cargo; Eugenio Muzio, Consigliere Assologista e presidente della Commissione Assologista per Intermodalità e Trasporto; Luigi Capltani - Amministratore Delegato CePIM S.p.A. Interporto di Parma; Michele Giromini - Amministratore delegato La Spezia Container Terminal; Guido Porta - Vice-Presidente Fercargo; Davide Santini - Presidente Consiglio di Gestione La Spezia Shunting Railways; Marco Spinedi - Presidente Interporto Bologna; Roberto Tosetto - Direttore Interporto Padova, è stato di fatto lanciato il progetto in base alla quale, l'Autorità portuale della Spezia farà dello scalo marittimo ligure, per oltre trent'anni porto pilota in Italia nello smistamento dei container utilizzando il mezzo ferroviario (più del 35% di essi sono avviati a destinazione finale su binari, contro una media della portualità nazionale che si aggira attorno all'8%), un porto laboratorio.

Cosa significa? "L'esperienza accumulata in questi anni e la collaborazione con gli operatori logistici e ferroviari, - afferma Lorenzo Forcieri, presidente dell'Autorità Portuale della Spezia - fa oggi del porto della Spezia un esempio di positiva integrazione tra mare e ferro nel quadro del Piano Strategico Nazionale della portualità e della Logistica. In quest'ottica, non si tratta neppure di un'autocandidatura, quanto di una missione di servizio: a partire da oggi i tecnici e operatori del porto e quelli del comparto ferroviario si impegneranno a mettere nero su bianco gli elementi che hanno composto la formula vincente della Spezia per pervenire ad una sorta di guida operativa al servizio del sistema logistico nazionale, anche nell'ottica dei corridoi ferroviari europei. Forcieri ha quindi illustrato i fattori su cui si è mossa La Spezia, in particolare sul fronte delle infrastrutture, della information technology e della governance.

Nulla di teorico, dunque, bensì un contributo concreto che consenta a tutto il sistema logistico nazionale, oggetto oggi di un globale ripensamento e della messa a punto, per la prima volta, di un piano di

- segue

integrazione reale fra trasporti marittimi e logistica di terra, di porre in atto "best practices" in termini di efficienza, ma specialmente di sostenibilità.

Concludendo - ha dichiarato Lorenzo Forcieri - sottolineando il cambio di passo impresso dal Ministro Del Rio al quale si è adeguato il nuovo vertice delle Ferrovie, possiamo dire che La Spezia è un porto pilota in Italia e nel Mediterraneo nell'ottica di un rapporto efficiente tra mare e terra. Oggi vogliamo lanciare una proposta operativa : da porto pilota vorremmo dar vita ad un vero e proprio porto laboratorio mettendoci al servizio del Sistema Paese per contribuire a definire delle linee guida operative sul tema dell'integrazione mare - ferro, quale elemento di competitività del nostro sistema portuale e logistico.

Un tema, quello dell'integrazione mare - terra, che dovrebbe trovare casa all'interno del tavolo di partenariato della risorsa MARE, dove possiamo mettere a disposizione la nostra esperienza e condividere le esperienze ed i progetti già avviati. Ora che con la realizzazione delle Autorità di Sistema Portuale, il Piano della Portualità e della Logistica entrerà in piena attuazione, l'interazione fra porto e ferrovia diventa, anche nell'ottica dei corridoi, elemento strategico centrale per la competitività".

Trasporto su ferro, La Spezia si candida come "porto laboratorio"

La Spezia - Attualmente lo scalo movimentata il 35% delle merci via ferrovia, la media nazionale è del 10. L'obiettivo è del 50%.



La Spezia - **L'esperienza del porto della Spezia come laboratorio di innovazione e di efficienza per il trasporto ferroviario delle merci**, un esempio da esportare in altri hub italiani, con l'obiettivo di migliorare rapidamente le infrastrutture per non perdere un «treno» importante. Di questo si è parlato stamani alla Spezia nel corso del convegno «La Spezia lancia la sfida ferroviaria», organizzato dall'Autorità portuale. Presenti i consiglieri regionali Andrea Costa e Stefania Pucciarelli in rappresentanza del presidente Giovanni Toti.

«Il modello Spezia è la conseguenza di un sistema che ha visto la ferrovia al centro della visione strategica del porto. **Il gruppo Contship** ha creato un sistema intermodale che sia in grado di connettere il porto con il terminal e di raggiungere il centro Europa. La nostra visione è quella di essere un vero gateway ferroviario per l'Italia. Il punto per il futuro sono le infrastrutture, fino ad oggi abbiamo lavorato sul software. Siamo già in ritardo, ma vogliamo puntare all'obiettivo del 50% del traffico su ferro» ha detto l'ad di La Spezia container Terminal, **Michele Giromini**.

«**Il modello Spezia si è rilevato vincente nel nostro Paese. Attualmente movimentiamo il 35% delle merci via ferrovia, la media nazionale è del 10. L'obiettivo è del 50%.** Per questo abbiamo lavorato su tre punti: infrastrutture, information technology e governance attraverso la creazione di una società unica che gestisca tutte le movimentazioni ferroviarie creando efficienza. Abbiamo bisogno che si investa rapidamente sullo snodo porto-rottoporto, per migliorare la connessione mare-ferro, e che si riducano i tempi di approvazione delle opere perché rischiamo di andare fuori tempo massimo. Occorre lavorare tutti insieme, governo, porto, ferrovie per fare le opere e semplificare i passaggi burocratici» ha affermato il presidente dell'Ap, **Lorenzo Forcieri**.

Porti: Spezia modello replicabile integrazione mare-ferro

Presidente Forcieri, "si acceleri per nuove infrastrutture"



(ANSA) - GENOVA, 6 LUG - L'esperienza del porto della Spezia come laboratorio di innovazione e di efficienza per il trasporto ferroviario delle merci, un esempio da esportare in altri hub italiani, con l'obiettivo di migliorare rapidamente le infrastrutture per non perdere un "treno" importante. Di questo si è parlato stamani alla Spezia nel corso del convegno "La Spezia lancia la sfida ferroviaria", organizzato dall'Autorità Portuale. Presenti i consiglieri regionali Andrea Costa e Stefania Pucciarelli in rappresentanza del presidente Giovanni Toti.

"Il modello Spezia è la conseguenza di un sistema che ha visto la ferrovia al centro della visione strategica del porto.

Il gruppo Contship ha creato un sistema intermodale che sia in grado di connettere il porto con il terminal e di raggiungere il centro Europa. La nostra visione è quella di essere un vero gateway ferroviario per l'Italia. Il punto per il futuro sono le infrastrutture, fino ad oggi abbiamo lavorato sul software.

Siamo già in ritardo, ma vogliamo puntare all'obiettivo del 50% del traffico su ferro" ha detto l'ad di La Spezia container Terminal Michele Giromini. "Il modello Spezia si è rilevato vincente nel nostro Paese. Attualmente movimentiamo il 35% delle merci via ferrovia, la media nazionale è del 10. L'obiettivo è del 50%. Per questo abbiamo lavorato su tre punti: infrastrutture, information technology e governance attraverso la creazione di una società unica che gestisca tutte le movimentazioni ferroviarie creando efficienza. Abbiamo bisogno che si investa rapidamente sullo snodo porto-rottoporto, per migliorare la connessione mare-ferro, e che si riducano i tempi di approvazione delle opere perché rischiamo di andare fuori tempo massimo. Occorre lavorare tutti insieme, Governo, Porto, Ferrovie per fare le opere e semplificare i passaggi burocratici" ha affermato il presidente dell'Ap Lorenzo Forcieri. (ANSA).

AP La Spezia: convegno su sfida ferroviaria. Forcieri, può diventare un porto laboratorio



(FERPRESS) – La Spezia, 6 LUG - La Spezia, nella prospettiva di una collaborazione con il gruppo Ferrovie dello Stato propone il suo modello, dimostrazione di come si possa in modo efficiente e sostenibile sviluppare il trasporto ferroviario delle merci integrandolo con le altre modalità di trasporto lungo la catena logistica. Lo scopo, è quello di rendere il trasporto sostenibile, utilizzando in modo intensivo i treni con il fine di decongestionare strade e autostrade dal traffico dei mezzi pesanti.

Oggi, nel corso del convegno "La Spezia lancia la sfida ferroviaria", al quale hanno partecipato, dopo i saluti del consigliere regionale Andrea Costa, Aldo Isi, Direttore Investimenti di Rete Ferroviaria Italiana; Francesco Lugli, Responsabile Commerciale Trenitalia Cargo; Eugenio Muzio, Consigliere Assologista e presidente della Commissione Assologista per Intermodalità e Trasporto; Luigi Capitani - Amministratore Delegato CePIM S.p.A. Interporto di Parma; Michele Giromini - Amministratore delegato La Spezia Container Terminal; Guido Porta – Vice-Presidente Fercargo; Davide Santini – Presidente Consiglio di Gestione La Spezia Shunting Railways; Marco Spinedi - Presidente Interporto Bologna; Roberto Tosetto - Direttore Interporto Padova, è stato di fatto lanciato il progetto in base alla quale, l'Autorità portuale della Spezia farà dello scalo marittimo ligure, per oltre trent'anni porto pilota in Italia nello smistamento dei container utilizzando il mezzo ferroviario (più del 35 per cento di essi sono avviati a destinazione finale su binari, contro una media della portualità nazionale che si aggira attorno all'8 per cento), un porto laboratorio.



- segue

"L'esperienza accumulata in questi anni e la collaborazione con gli operatori logistici e ferroviari, - ha affermato Lorenzo Forcieri, presidente dell'Autorità Portuale della Spezia- fa oggi del porto della Spezia un esempio di positiva integrazione tra mare e ferro nel quadro del Piano Strategico Nazionale della portualità e della Logistica. In quest'ottica, non si tratta neppure di un'autocandidatura, quanto di una missione di servizio: a partire da oggi i tecnici e operatori del porto e quelli del comparto ferroviario si impegneranno a mettere nero su bianco gli elementi che hanno composto la formula vincente della Spezia per pervenire ad una sorta di guida operativa al servizio del sistema logistico nazionale, anche nell'ottica dei corridoi ferroviari europei".

Forcieri ha quindi illustrato i fattori su cui si è mossa La Spezia, in particolare sul fronte delle infrastrutture, della information technology e della governance.

Nulla di teorico, dunque, bensì un contributo concreto che consenta a tutto il sistema logistico nazionale, oggetto oggi di un globale ripensamento e della messa a punto, per la prima volta, di un piano di integrazione reale fra trasporti marittimi e logistica di terra, di porre in atto "best practices" in termini di efficienza, ma specialmente di sostenibilità.



"Concludendo - ha dichiarato Lorenzo Forcieri - sottolineando il cambio di passo impresso dal Ministro Del Rio al quale si è adeguato il nuovo vertice delle Ferrovie, possiamo dire che La Spezia è un porto pilota in Italia e nel Mediterraneo nell'ottica di un rapporto efficiente tra mare e terra. Oggi vogliamo lanciare una proposta operativa : da porto pilota vorremmo dar vita ad un vero e proprio porto laboratorio mettendoci al servizio del Sistema Paese per contribuire a definire delle linee guida operative sul tema dell'integrazione mare - ferro, quale elemento di competitività del nostro sistema portuale e logistico".

Un tema, quello dell'integrazione mare - terra, che dovrebbe trovare casa all'interno del tavolo di partenariato della risorsa MARE, dove possiamo mettere a disposizione la nostra esperienza e condividere le esperienze ed i progetti già avviati. Ora che con la realizzazione delle Autorità di Sistema Portuale, il Piano della Portualità e della Logistica entrerà in piena attuazione, l'interazione fra porto e ferrovia diventa, anche nell'ottica dei corridoi, elemento strategico centrale per la competitività".

Intermodalità, La Spezia fa il punto sul trasporto ferroviario

Obiettivo: sviluppare in modo efficiente e sostenibile il trasporto ferroviario delle merci integrandolo con le altre modalità di trasporto lungo la catena logistica. Il [porto della Spezia](#) punta a questo risultato e nel [convegno](#) tenuto ieri sul tema si è ampiamente discusso sulla futura evoluzione intermodale dello scalo ligure.

I partecipanti e il tema

Nel corso del convegno "La Spezia lancia la sfida ferroviaria", a cui hanno partecipato, dopo i saluti del consigliere regionale Andrea Costa, Aldo Isi, direttore investimenti di Rete Ferroviaria Italiana; Francesco Lugli, responsabile commerciale Trenitalia Cargo; Eugenio Muzio, consigliere Assologistica e presidente della Commissione Assologistica per Intermodalità e Trasporto; Luigi Capitani - amministratore delegato CePIM S.p.A. Interporto di Parma; Michele Giromini - amministratore delegato La Spezia Container Terminal; Guido Porta - vice-presidente Fercargo; Davide Santini - presidente consiglio di gestione La Spezia Shunting Railways; Marco Spinedi - presidente Interporto Bologna; Roberto Tosetto - direttore Interporto Padova, è stato di fatto lanciato il progetto in base alla quale, l'Autorità portuale della Spezia farà dello scalo marittimo ligure, per oltre trent'anni porto pilota in Italia nello smistamento dei container utilizzando il mezzo ferroviario (più del 35% di essi sono avviati a destinazione finale su binari, contro una media della portualità nazionale che si aggira attorno all'8%), un porto laboratorio.

L'esperienza della Spezia

Cosa significa? "L'esperienza accumulata in questi anni e la collaborazione con gli operatori logistici e ferroviari, - afferma Lorenzo Forcieri, presidente dell'Autorità portuale della Spezia - fa oggi del porto della Spezia un esempio di positiva integrazione tra mare e ferro nel quadro del Piano Strategico Nazionale della portualità e della Logistica. In quest'ottica, non si tratta neppure di un'autocandidatura, quanto di una missione di servizio: a partire da oggi i tecnici e operatori del porto e quelli del comparto ferroviario si impegneranno a mettere nero su bianco gli elementi che hanno composto la formula vincente della Spezia per pervenire ad una sorta di guida operativa al servizio del sistema logistico nazionale, anche nell'ottica dei corridoi ferroviari europei. Forcieri ha quindi illustrato i fattori su cui si è mossa La Spezia, in particolare sul fronte delle infrastrutture, della information technology e della governance.

Le buone pratiche

Nulla di teorico, dunque, bensì un contributo concreto che consenta a tutto il sistema logistico nazionale, oggetto oggi di un globale ripensamento e della messa a punto, per la prima volta, di un piano di integrazione reale fra trasporti marittimi e logistica di terra, di porre in atto "best practices" in termini di efficienza, ma specialmente di sostenibilità. Concludendo - ha dichiarato Forcieri - sottolineando il cambio di passo impresso dal ministro Del Rio al quale si è adeguato il nuovo vertice delle Ferrovie, possiamo dire che La Spezia è un porto pilota in Italia e nel Mediterraneo nell'ottica di un rapporto efficiente tra mare e terra. Oggi vogliamo lanciare una proposta operativa : da porto pilota vorremmo dar vita ad un vero e proprio porto laboratorio mettendoci al servizio del Sistema Paese per contribuire a definire delle linee guida operative sul tema dell'integrazione mare - ferro, quale elemento di competitività del nostro sistema portuale e logistico.

Il tavolo di partenariato

Un tema, quello dell'integrazione mare - terra, che dovrebbe trovare casa all'interno del tavolo di partenariato della risorsa "mare", dove possiamo mettere a disposizione la nostra esperienza e condividere le esperienze ed i progetti già avviati. Ora che con la realizzazione delle Autorità di Sistema Portuale, il Piano della Portualità e della Logistica entrerà in piena attuazione, l'interazione fra porto e ferrovia diventa, anche nell'ottica dei corridoi, elemento strategico centrale per la competitività".

Il Secolo XIX

Il convegno

La Spezia si candida a "scalo laboratorio" Obiettivo il 50% della merce su ferro

LA SPEZIA. L'esperienza del porto della Spezia come laboratorio di innovazione e di efficienza per il trasporto ferroviario delle merci, un esempio da esportare in altri hub italiani, con l'obiettivo di migliorare rapidamente le infrastrutture per non perdere un treno importante. Di questo si è parlato ieri alla Spezia nel corso del convegno "La Spezia lancia la sfida ferroviaria", organizzato dall'**Autorità portuale**. Attualmente lo scalo movimentata il 35% delle merci via ferrovia quando la media nazionale è del 10%. L'obiettivo del porto ligure è arrivare al 50%.

Ravenna: il sindaco de Pascale al MIT per un confronto sui temi relativi all'Autorità portuale



(FERPRESS) - Roma, 6 LUG - Questa mattina il sindaco di Ravenna, Michele de Pascale ha incontrato a Roma il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio per confrontarsi sui temi urgenti che riguardano l'Autorità Portuale e le infrastrutture.

"Il Ministro - riferisce una nota del Comune - ha confermato che la nomina della nuova governance dell'Autorità Portuale avverrà in tempi ristretti: tra oggi e domani le commissioni consiliari esprimeranno un parere a riguardo e subito dopo il decreto verrà portato al vaglio del primo consiglio dei Ministri utile.

Nell'attesa della nuova governance, il Ministro ha condiviso la priorità di partire subito con la realizzazione dell'impianto di trattamento dei sedimenti, anticipandola rispetto all'approvazione del progetto definitivo, per il quale, a breve, verrà riconvocato il tavolo tecnico presso il Ministero.

Per quanto riguarda le infrastrutture, Delrio ha confermato le opere contenute nell'Intesa Generale Quadro: Classicana, Statale 16 e Romea dir.

De Pascale ha poi chiesto a Governo e Regione Emilia-Romagna che entro l'autunno vengano identificati tempi certi e fonti di finanziamento delle opere previste".

Primo piano | L'inchiesta

LE INTERCETTAZIONI IL SISTEMA

Enel, porto e ministeri Così la rete di Pizza costruiva bandi truccati

ROMA Appalti confezionati «su misura» dal manager di grandi aziende finiti a libro paga. Commesse pubbliche poi affidate alle società indicate da Raffaele Pizza, arrestato insieme a Alberto Orsini ed entrambi indicati come le «menti» dell'associazione per delinquere scoperta dai magistrati della procura di Roma e dai finanziari del Nucleo Valutario. È questo il sistema che avrebbe consentito ai faccendieri di ottenere lavori anche all'Enel e al Porto di Civitavecchia, oltre a quelli già gestiti per conto di Poste e di alcuni ministeri, anche grazie alla «rete» di politici e funzionari sempre a disposizione, come il deputato nel Antonio Marotta, anche lui nell'elenco degli indagati. Terzi uno degli imprenditori arrestati, Maurizio Lanari, amministratore della Integrazioni & Sistemi spa, ha confessato e confermato quanto emerso nel corso degli accertamenti, ammettendo di aver ottenuto un appalto «pilotato» dal ministero dell'Istruzione.

Il bando «ad hoc»

Sono stati i finanziari guidati dal generale Giuseppe Bottillo a ricostruire le procedure per l'aggiudicazione delle gare. Annotano nell'informativa finale: «Nel corso di alcune intercettazioni captate a Pizza emergono relazioni e contatti affaristici con Roberto Tordelli,

responsabile commerciale della società "Elettro System srl". L'ascolto di queste intercettazioni ha richiamato l'attenzione sul possibile sfondo delittuoso sottostante i rapporti e le relazioni tessute, evidentemente strumentali a veicolare la suddetta società nel comparto delle pubbliche forniture Enel, attraverso l'influenza indebita di Pizza. Si fa esplicito riferimento a un bando di gara pubblica da confezionare su misura per il soggetto d'impresa rappresentato da Tordelli ovviamente dietro indebite dazioni di pagamento. In questo senso sono di significativo interesse i rapporti vantati da Pizza con il responsabile degli approvvigionamenti Enel, indicato in Claudio Machetti (da luglio 2014, Direttore Global Trading del Gruppo Enel), con l'asserita influenza esercitata presso il competente organo politico per agevolare quest'ultima nomina».

Pizza: «Oh questa cosa è chiusa».

Tordelli: «Bene, scusami se so' palloso ma perché sto proprio... è una cosa che non me so' mai trovato così, secondo te quanto tempo passa da quando c'è la delibera?».

Pizza: «La fa subito! Lui m'ha assicurato che una volta che ha la copertura fa subito la gara! Io proprio lunedì ti ho mandato anche una mail di tutto quanto, lui lunedì fa la copertura si vedono per fare le

coperture sai che fanno e poi inizia subito la gara hai capito? Quindi stai tranquillo questo è chiuso... la gara la fa subito... in un mese... un mese e mezzo... c'ha... assegnata la gara!».

Tordelli: «Và bè è ottimo».

Pizza: «Capito lui lunedì fa la copertura finanziaria di questa cosa, vai giù a digli lunedì fai... devono fare tutte le cose di bilancio dell'anno... che fanno le coperture sul soldi dell'anno capito! Così te serviva a mettere sia cosa la... a quel punto si fa la gara subito...».

Tordelli: «Benissimo».

Agganci nei ministeri

All'Ambiente, e prima ancora al Miur, c'è il dirigente Antonio Agostini, sospettato di «possibili influenze per agevolare l'acquisizione di pubbliche commesse» e col quale Pizza ha un rapporto «privilegiato». E sempre al ministero dell'Ambiente c'è il direttore generale Mauro Luciani, che avrebbe aiutato Pizza a indirizzare a favore della «Ste spa» un lotto dell'appalto per mappare la Terra dei Fuochi.

Entrambi sono citati in una conversazione in cui si parla di tangenti. L'appalto alla fine salta per cause indipendenti dalla volontà di Pizza e Orsini, ma il loro lavoro viene riconosciuto dall'emissario della «Ste» che paga la sua parte anche senza averne vantaggi diretti o immediati: «Io sono venuto a dirti... su un milione e

100 visto che lo ho un debito morale perché Lino si è mosso... noi avevamo quel famoso 2% che applichiamo su tutti i contratti... sono 22 mila euro, ok? Li metto io a livello personale nel senso della massima correttezza». Più deflata la posizione di Greco al Miur. Uno degli imprenditori coinvolti, Luigi Esposito, spiega a Pizza: «Sono stato da Greco, tutto a posto, mi ha detto che vede dove possono intervenire loro e dove posso intervenire io».

I segreti delle procure

Pizza e i suoi presunti sodali erano riusciti ad attivare contatti per «entrare» nel Tiap, il sistema di informatizzazione nel settore penale. Terzi il Guardasigilli Andrea Orlando ha dichiarato che «il sistema è sicuro, è strettamente controllato dal ministero ed è di proprietà del ministero a garanzia delle informazioni trattate».

Anche il vicepresidente del Csm, Giovanni Legnini, precisa: «Non conosco alcuno di loro e il Csm non ha alcun ruolo sull'appalto che è di competenza esclusiva del ministero della Giustizia». Proprio a via Arenula, Pizza e i suoi avevano certamente trovato un ostacolo al loro tentativo nel capo di Gabinetto Giovanni Melillo, come si capisce chiaramente dall'unica conversazione in cui lo citano.

**Fulvio Fiano
Fiorenza Sarzanini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ALLOGGIA: va bene.
PIZZA: e poi è Pizzà che... (ma...) bisogna dare un accordo Pizzà... (IT) (Pizzà) con tutto il rispetto non posso...

Q1) L'assordante silenzio di Pizzà

Nel corso di altre interrogazioni espresse a PIZZA sono state riscontrate carenze e relazioni sfavanti di quest'ultimo con Roberto TORDELLI²⁶, individuato quale responsabile commerciale di una società di capitali, la ELETTRO SYSTEM S.r.l.²⁷, allora sede di Piero Riccardi (MC).

L'assalto di queste interrogazioni ha dichiarato l'attenzione sul possibile sfondo delittuoso sottostante i rapporti e le relazioni trascritte, evidenziando la strumentalità e l'inesistenza di una società nel comparto della pubblica fornitura ENEC, attraverso l'influenza indebita del PIZZA.

Esattamente, in questo senso, la registrazione e la trascrizione di un colloquio tra presenti del 15.01.2015, attestando di fatto esplicito riferimento ad un bando di gara pubblica da aggiudicarsi su misura per il soggetto d'impresa rappresentato dal TORDELLI, detto, ovviamente, indebita dizione di pagamento.

In questo senso, dalle letture integrali del passaggio trascritto si traggono i seguenti elementi di significativo interesse:

- Terminare del bando di gara e (per: altre voci) e gli accordi per organizzare e gestire le attività (Machetti);
- Il conferimento di un bando di gara ad hoc;
- I rapporti verbalizzati da PIZZA con il responsabile degli approvvigionamenti Enel, indicato in Claudio MACHETTI (nac. da luglio 2014, Direttore Global Trading del Gruppo Enel), con l'assordante influenza esercitata presso il competente organo politico per approvare quest'ultima norma;
- le iniziative per vincere la società del TORDELLI attraverso di ENEL, con la previsione di poter acquisire, proprio tramite il MACHETTI, la sua commessa.

Di seguito, l'integrale trascrizione del colloquio in argomento (LUGLI - MA - RIT. SEGRETI):

...del min 13.34... sono presenti in ufficio Raffaele PIZZA e Roberto Riccardi (MC)...

PIZZA... allora... allora questo cosa è...
Roberto Riccardi
PIZZA...

Il documento Una pagina del faldone dell'inchiesta sui presunti rapporti tra Pizzà e dirigenti Enel

Capo di Gabinetto
Al ministero della Giustizia era Melillo a costituire un intralcio ai tentativi di illeciti

Prime confessioni
Un imprenditore racconta di un appalto pilotato dal dicastero dell'Istruzione



Pedinati Antonio Marotta (a sinistra) e Raffaele Pizzà pedinati e fotografati insieme dagli investigatori mentre parlano tra via Condotti e via del Corso a Roma: l'incontro risale al 22 luglio 2015

I volti



● **Giuseppe Pizzà** Ex sottosegretario (con Berlusconi), è segretario della Nuova Dc



● **Antonio Marotta** Avvocato, ex membro del Csm, deputato di Area popolare



● **Vittorio Crecco** Ex direttore generale dell'Istituto di previdenza sociale (Inps)

Attivo un punto di primo soccorso nel porto di Civitavecchia

Scritto da [Redazione Authority](#), [Centro](#), Newsmercoledì, luglio 6th, 2016



CIVITAVECCHIA – Nel Porto di Civitavecchia è attivo da inizio luglio un punto di primo soccorso ospitato alla radice della banchina 16/18, alle spalle della sede dell’Autorità Portuale. Il presidio è parte integrante del “Piano del Mare 2016” e sarà attivo fino alla fine della stagione estiva.

Nello specifico nel porto ci sarà un’ambulanza del sistema regionale Ares 118 che potrà garantire e fornire la prima assistenza per interventi immediati a tutti i fruitori dello scalo, ma anche per l’attivazione di una rete virtuosa di emergenza sul territorio.

Il punto di primo soccorso nel porto di Civitavecchia si avvale di due figure professionali e specializzate, provenienti dall’associazione Crociata Blu, che sono state ricollocate in seguito all’accordo che l’Autorità Portuale di Civitavecchia ha sottoscritto con le Organizzazioni Sindacali nell’ambito di un piano monitoraggio e salvaguardia del lavoro nel porto.

“Per l’Authority – sottolinea il Commissario Pasqualino Monti – il principio “Safety” è estremamente importante ed è per questo che, come ogni anno, ci siamo adoperati per attivare nel nostro porto un punto di primo soccorso, ad ulteriore garanzia di tutti quelli coloro che lavorano o transitano nei nostri porti”.

Porto, estate di primo soccorso alla banchina 16/18

CIVITAVECCHIA - Attivo da inizio luglio fino alla fine della stagione estiva, un punto di primo soccorso nel porto di Civitavecchia. La banchina 16/18, proprio alle spalle della sede dell'Autorità Portuale, ospiterà il presidio che è parte integrante del "Piano del Mare 2016".

Il servizio prevede un'ambulanza del sistema regionale Ares 118, che potrà garantire e fornire la prima assistenza per interventi immediati a tutti i fruitori dello scalo e l'attivazione di una rete virtuosa di emergenza sul territorio."Per l'Authority – sottolinea il Commissario Pasqualino Monti - il principio 'Safety' è estremamente importante ed è per questo che, come ogni anno, ci siamo adoperati per attivare nel nostro porto un punto di primo soccorso, ad ulteriore garanzia di tutti quelli coloro che lavorano o transitano nei nostri porti". Un presidio medico che si avvale di due figure professionali e specializzate dell' associazione Crociata Blu, che sono state ricollocate in seguito all'accordo sottoscritto dall' Autorità Portuale di Civitavecchia con le Organizzazioni Sindacali nell'ambito di un piano monitoraggio e salvaguardia del lavoro nel porto.

Informazioni Marittime

Porto di Napoli, il nuovo Beverello aspetta il presidente



di Paolo Bosso

Il progetto c'è, è completo ed è stato approvato da tutti i soggetti competenti. Manca solo l'avvio del cantiere da parte dell'Autorità portuale di Napoli, atto che si concretizzerà però solo quando lo scalo ripristinerà la sua governance, uscendo da un lungo commissariamento che ha superato i tre anni. Stiamo parlando della riqualificazione del molo Beverello, centro nevralgico della mobilità marittima del golfo di Napoli.

Il progetto rientra nel programma di riqualificazione del waterfront portuale ed è stato recentemente rilanciato dall'Unione Industriali partenopea. Avviato con un concorso internazionale dall'authority partenopea, affidato nel 2009 a Michel Euvé, architetto francese di fama internazionale, è stato consegnato definitivamente nel 2014. Un'opera di ampio respiro tra la darsena Acton e la calata del Piliero, quello del palazzo dei Magazzini Generali. Prevede la creazione di una zona filtro tra porto e città, uno spazio pedonale con attività commerciali, culturali e di servizio, connesso con la galleria ipogea di collegamento con la stazione della metropolitana. La parte immediatamente cantierabile è quella del Beverello, dove si prevede la riqualificazione della stazione di approdo di traghetti e aliscafi, grosso centro di smistamento e intrattenimento di pendolari e turisti lungo l'asse molo Angioino-piazza Municipio. Dopo i pareri favorevoli del Comune e della Soprintendenza ai monumenti, e l'approvazione dell'adeguamento tecnico-funzionale da parte del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici nel 2011, poche settimane fa, il 20 giugno, si è avviata la Conferenza dei servizi sul molo Beverello.

«Lasciamo stare per il momento la zona del Piliero con i Magazzini Generali, per la cui riqualificazione occorrerà aspettare l'approvazione del nuovo piano regolatore portuale. Invece, per il progetto del Beverello si può già passare ad una fase attuativa», spiega il professore di urbanistica dell'Università di Pescara Rosario Pavia, che fa parte del gruppo coordinato da Euvé. Negli ultimi anni ci sono state molte proposte per riqualificare il waterfront di Napoli, rendendo più funzionale e organico il rapporto tra città e porto. Tutto procede lentamente, perché? In primo luogo per l'immobilità strutturale in cui opera l'Autorità portuale, senza presidente da anni e costretta all'ordinaria amministrazione, figurarsi a progettare nuove infrastrutture. Ma il contesto è in realtà più ampio. «Il vulnus – spiega Pavia – deriva da una specificità italiana: i porti sono interni alla città e c'è separazione tra piano urbanistico e portuale. L'unico waterfront realizzato in Italia è quello di Genova. In altre città portuali europee si delocalizzano le attività portuali consentendo la rigenerazione urbana degli spazi dismessi. In Italia tutto questo è più difficile. Per Napoli si può partire dal Beverello, vera cerniera tra la darsena Acton, il piazzale antistante la stazione marittima e il collegamento ipogeo con la stazione della metropolitana che ha reso visibile un sito archeologico di grande interesse».

Soddisfazione e ottimi risultati per la II edizione della Naples Shipping Week

Napoli - Oltre 3.500 ospiti provenienti da 40 nazioni hanno partecipato ai 40 eventi della manifestazione organizzata dal Propeller Port Club di Napoli.



Napoli - **Oltre 3.500 ospiti provenienti da 40 nazioni hanno partecipato ai 40 eventi della II edizione della Naples Shipping Week**, la manifestazione organizzata dal Propeller Port Club di Napoli e da ClickUtility Team che si è conclusa nella storica cornice di PALAZZO REALE, luogo simbolo di Napoli. Governance dei porti, sostenibilità e innovazione le parole chiave della settimana, gemellata con Genova, che ha coinvolto l'intera città con eventi speciali e iniziative culturali organizzati fra la Stazione Marittima, il Molo San Vincenzo, la Stazione Zoologica Anton Dohrn, il Porto di Napoli, Villa Doria D'Angri, Piazza del Plebiscito, l'Università Parthenope di Napoli e altri luoghi del capoluogo campano. Per l'occasione la nave scuola «Amerigo Vespucci», il veliero simbolo della Marina Militare, ha fatto tappa a Napoli per tutta la settimana accogliendo quasi 23.000 visitatori e offrendo un ricco programma di eventi durante la sua sosta.

In concomitanza della NSW si è anche svolto il "Forum delle Funzioni di Guardia Costiera del Mediterraneo" (MedCGFF), organizzato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, che ha coinvolto i rappresentanti di circa 95 Organizzazioni internazionali per rilanciare il dialogo all'interno del bacino del Mediterraneo, con particolare riguardo ai rapporti tra la sponda europea ed africana.

- segue

“L’economia marittima è la prima industria della città (il solo Porto di Napoli da lavoro a cinquemila addetti e produce un miliardo di fatturato) e la Naples Shipping Week è stato un evento di grande successo - ha dichiarato **Umberto Masucci**, Presidente del Propeller Napoli. Quando si crea sinergia e si fa squadra fra operatori pubblici e privati la nostra città è in grado di produrre risultati concreti per il territorio e veicolare un’immagine vincente a livello nazionale ed internazionale”. Partecipazione e riconoscimenti da parte del comparto marittimo anche per l’8^a edizione di Port&ShippingTech, main conference della manifestazione.

Un’edizione significativa - oltre 150 i relatori messi a confronto - e più ampia, ai tradizionali temi del Green Shipping Summit, Smart Port & Logistics, Safety e Nuovi Mercati, quest’anno si sono infatti aggiunte nuove sezioni dedicate al Welfare e alla Finanza. Numerosi gli ospiti di rilievo e le autorità che hanno partecipato ai lavori confermando l’importanza dell’Economia del Mare motore di sviluppo commerciale e culturale del nostro Paese e ribadendo l’importanza del Porto di Napoli per la crescita del Mezzogiorno. «Il grande successo della Naples Shipping Week è stato costruito grazie all’apporto di una squadra eccezionale di oltre 50 persone coordinata dal Propeller di Napoli -aggiunge **Carlo Silva**, Presidente di ClickUtility Team. E grazie all’esperienza maturata nella scorsa edizione e in occasione della Genoa Shipping Week. Dal gemellaggio tra le due città di mare è scaturito un grande evento congressuale internazionale, punto di riferimento per tutta la comunità dello shipping e della logistica», «Il successo di Napoli - dice **Alberto Banchemo**, presidente Assagenti - ci invoglia a partire subito con i preparativi dell’evento genovese del 2017, riprendendo in mano il testimone della Shipping week, un evento che ci vede impegnati come Associazione soprattutto nell’organizzazione dello Shipbrokers and Shipagents Dinner, oggi alla sua quattordicesima edizione, per cui sono attesi più di tremila operatori dello shipping internazionale». Prossimo appuntamento, la terza edizione della **Genoa Shipping Week** che si terrà a Genova a settembre 2017.

Marittima. La società pubblica di somministrazione si occuperà dei lavoratori che rischiano di perdere il posto

Porto di Taranto, agenzia per 520 addetti

taranto Un' agenzia pubblica di somministrazione per i 520 lavoratori di Taranto container terminal che rischiano di rimanere disoccupati dall' 11 settembre, una breve proroga dall' 11 settembre sino a fine anno dell' attuale cassa integrazione per il personale di Tct, confronto con gli operatori interessati a subentrare a Tct nella concessione della banchina del molo polisettoriale e del terminal container. Sono i punti emersi nel vertice di ieri pomeriggio a Palazzo Chigi presieduto dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Claudio De Vincenti, presenti il vice ministro allo Sviluppo economico, Teresa Bellanova, il sottosegretario al Lavoro, Franca Biondelli, l' **Autorità portuale** di Taranto e i sindacati. La novità essenziale è la costituzione dell' agenzia che si incaricherà di ricollocare i lavoratori delle aree **portuali** di Taranto, Giola Tauro e Cagliari in tutte le opportunità di lavoro che si determineranno nelle stesse aree. «L' agenzia - spiega Giancarlo Turi, segretario Uil Taranto - prenderà in carico i lavoratori e li ricollocherà. Nel periodi di inattività, i lavoratori percepiranno un' indennità che sarà simile alla cassa integrazione».

Quest' agenzia, però, entrerà in funzione dall' 1 gennaio 2017 mentre la cassa integrazione per i 520 addetti di Tct - società che gli azionisti, tra cui la compagnia Evergren, hanno messo in liquidazione a giugno 2015 - scade a metà settembre. Il Governo, attraverso il sottosegretario Biondelli, si è quindi impegnato a ricontattare la società Tct per verificare la possibilità di riaprire la procedura di cassa.

Sarebbe necessario un allungamento di altri tre mesi, sino a fine anno, con lo strumento della deroga e il concorso della Regione Puglia, in modo da "agganciare" l' operatività della nuova agenzia di somministrazione. Nel caso in cui non ci fosse la proroga, il personale Tct andrebbe in mobilità per essere in seguito ripreso da gennaio dell' agenzia.

Per quanto concerne la ripresa del terminal container e l' utilizzo della relativa banchina, l' **Autorità portuale**, col commissario Sergio Prete, ha annunciato che entro luglio verranno consegnati i primi 600 metri di infrastruttura sottoposti ad ammodernamento ed ampliamento. Gli altri 600 metri saranno invece pronti a fine anno e i relativi lotti dei lavori sono già stati consegnati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Taranto, Gioia Tauro e Cagliari: agenzia di somministrazione per i portuali

Roma - Il governo prende in carico i lavoratori dei tre scali di transshipment a rischio disoccupazione.



Roma - **Attraverso la costituzione di un'Agenzia pubblica di somministrazione, annunciata ufficialmente oggi in un vertice a Palazzo Chigi sul porto di Taranto, il governo prende in carico i lavoratori portuali di Taranto, Gioia Tauro e Cagliari, i tre scali di transshipment a rischio disoccupazione.** La nuova agenzia, **che sarà operativa dall'1 gennaio prossimo con un raggio di azione di 36 mesi,** è stata annunciata nel vertice dedicato alla crisi di Taranto container terminal e alla situazione del porto di Taranto. Erano presenti Claudio De Vincenti, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, che ha presieduto il vertice, Teresa Bellanova, viceministro allo Sviluppo economico, Franca Biondelli, sottosegretario al Lavoro, i sindacati e l'Autorità portuale di Taranto. L'agenzia di somministrazione nasce con lo scopo di affrontare le crisi di tre porti del Mezzogiorno. A Taranto, dall'11 settembre, **i 520 addetti di Taranto container terminal perderanno il sostegno della cassa integrazione, rinnovata più volte nel corso degli anni,** e dall'1 gennaio prossimo saranno presi in carico dall'agenzia di somministrazione insieme a quelli di Cagliari e Gioia Tauro. **L'agenzia promuoverà e favorirà la ricollocazione di questi lavoratori in tutti i progetti e gli investimenti relativi alle rispettive aree portuali.**

Per il personale di Tct, società che gli azionisti hanno messo in liquidazione a giugno dell'anno scorso, c'è però un ostacolo da superare: come coprire i tre mesi e mezzo che intercorrono tra fine della cassa integrazione e l'avvio operativo della nuova agenzia di somministrazione. Il governo a tal proposito annunciato che il sottosegretario al Lavoro, Biondelli, prenderà contatto con Tct in liquidazione cui sarà chiesta un'ulteriore piccola proroga, in pratica sino a fine anno, della cassa integrazione.

- segue

Questo per avere continuità tra la fine della cassa integrazione e subentro della nuova agenzia. **Se da Tct dovesse arrivare una risposta negativa sulla proroga della cassa, che sarebbe in deroga, i 520 di Tct andrebbero in mobilità per esser poi ripresi dall'Agenzia l'1 gennaio 2017.** Il 20 luglio il governo ha intanto convocato un vertice per la definizione dell'accordo di programma che sarà preliminare alla costituzione dell'agenzia, mentre il 12 luglio ci sarà un nuovo incontro sull'andamento del Contratto istituzionale di sviluppo di Taranto che è sempre seguito da Palazzo Chigi.

Per quanto riguarda i soggetti disposti a rimettere in attività sia la banchina che il terminal container, da fonti sindacali si apprende che l'Authority portuale ha annunciato la presentazione di tre, nuove manifestazioni di interesse per il terminal lasciato libero da Tct. Con questi operatori, però, si avvierà un confronto solo dopo la conclusione della discussione con i soggetti che hanno partecipato al bando lanciato dall'Authority mesi addietro. Sempre da fonti sindacali si apprende che delle due proposte iniziali, Italcave e consorzio Ulisse, sarebbe rimasta in campo solo quest'ultimo avendo rilanciato e migliorato la sua offerta iniziale. **Confermato infine dall'Authority che a fine mese saranno pronti i primi 600 metri di banchina del molo polisettoriale dopo i lavori di ampliamento e ammodernamento,** è previsto ora l'avvio di cantieri per ulteriori 600 metri con consegna a fine anno.

Porti:Gioia Tauro, incontro Governo-sindacati, bozza accordo

Dovrebbe nascere Agenzia del lavoro per i dipendenti in esubero



(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 6 LUG - Si rivedranno il prossimo 20 luglio, a Roma, alla Presidenza del Consiglio, per analizzare la bozza di un Accordo di programma Quadro per il porto di Gioia Tauro che dovrebbe, tra le altre cose, vedere la nascita di un'Agenzia del Lavoro per i portuali in esubero nello scalo. E' questo il percorso delineato stamani nella riunione tra Governo, Regione Calabria, Autorità Portuale e Cgil, Cisl, Uil e Ugl.

All'incontro, convocato dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Claudio De Vincenti, hanno partecipato il Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Graziano Delrio, il vice ministro allo Sviluppo economico Teresa Bellanova, la presidente di Contship Italia Cecilia Battistello, il presidente di Invitalia Domenico Arcuri, i capi di gabinetto dei dicasteri del Lavoro e del Tesoro, il Presidente della Giunta regionale Mario Oliverio e l'assessore alla logistica e alla Portualità Francesco Russo, i dirigenti sindacali confederali nazionali e regionali delle categorie dei trasporti.

Il programma prevedeva due riunioni distinte, una con i confederali e l'altra con il Sul. Dopo la prima, durata quasi due ore che ha individuato un percorso, il Sul aveva comunicato a De Vincenti, che non avrebbe partecipato alla seconda, perché in pratica non si sarebbe trattato di una delegazione trattante ma di una sorta di presa d'atto di un percorso già stabilito.

Successivamente i rappresentanti del Sul hanno preso parte alla riunione.(ANSA).

Gioia Tauro: confronto a Palazzo Chigi. Si pensa ad Agenzia per lavoro e AdP per rilancio del porto



(FERPRESS) - Roma, 6 LUG - Approfondito confronto, stamani a Palazzo Chigi, sul futuro di Gioia Tauro e sugli strumenti necessari per affrontare e risolvere la complessa vicenda del Porto e delle connesse attività di transhipment.

Alla riunione, coordinata dal Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Claudio De Vincenti, hanno partecipato il Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, il Vice Ministro allo Sviluppo Economico Teresa Bellanova, il Presidente della Regione Calabria Mario Oliverio, alti dirigenti del Ministero del Lavoro, l'Amministratore Delegato di Invitalia Domenico Arcuri, i rappresentanti dell'Azienda che gestisce i servizi terminalistici e intermodali MCT e le organizzazioni sindacali Cgil, Cisl, Uil e Ugl.

[dc]La soluzione individuata su proposta del Governo si articola in tre punti:

- Istituzione dell'Agenzia per la fornitura di lavoro portuale e la riqualificazione professionale che garantisca un'adeguata tutela dei lavoratori e il reimpiego flessibile nella fase di rilancio delle prospettive produttive ed occupazionali del Porto di Gioia Tauro
- L'attivazione a tutela dei lavoratori della CIG straordinaria richiesta da MCT a partire dal 1° agosto e fino alla costituzione dell'Agenzia
- La sottoscrizione di un Accordo di programma tra Governo, Istituzioni regionale e territoriali e parti sociali al fine di monitorare ed accelerare le azioni necessarie per la ripresa del Porto, in un contesto di una forte assunzione di responsabilità di tutti i soggetti coinvolti.

Per mercoledì 20 luglio è prevista la definizione dell'AdP.

PRESENTATO #LARICCHEZZAVIENEDALMARE

Nasce un comitato per la Piattaforma di Tremestieri

Fondato dai terminalisti del porto a Sud assieme ad Ugl e Fast-Confisal

Oltre gli interessi personali per una Messina migliore, i terminalisti di Tremestieri "scendono in campo" per chiedere la realizzazione, in tempi brevi, della piattaforma logistica nella zona Sud che rappresenterebbe una vera svolta per l'intera area dello Stretto. Dopo due anni di lotta la vertenza che li ha visti coinvolti si è conclusa positivamente, oggi rilanciano l'impegno promuovendo un comitato in cui tutti i cittadini possano riconoscersi nel nome di un'opera troppo importante per il territorio. Nasce così #laricchezzavienedalmare: «La stessa passione per salvare il nostro posto di lavoro vogliamo metterla in questa causa - ha spiegato Nino Di Mento della Fast-Confisal -, che garantirebbe maggiore sicurezza evitando il passaggio dei Tir dal Centro e muoverebbe oltremodo l'economia alimentando l'occupazione. È una possibilità che non possiamo farci scappare, non c'è tempo da perdere». La prima iniziativa sarà la presentazione in sede pubblica, a Piazza Cairoli, del progetto di nuovo porto attraverso dei video illustrativi seguiti da dibattito. «In questo momento tutto è bloccato dalle pastoie burocratiche che insistono tra gli uffici regionali - ha proseguito Di Mento -, ci aspettiamo delle risposte dal presidente Rosario Crocetta, che diverse volte ha fatto promesse non mantenute, come nel caso dell' **Autonità portuale**: si è opposto a parole all'accorpamento con Gioia Tauro ma non ha partecipato alla conferenza Stato -Regioni, né ha chiesto una deroga in fase preparatoria». Se le risposte non dovessero arrivare, la Ugl Gente di Mare e Fast Confisal si dicono pronti alla mobilitazione in trasferta a **Palermo**.

A #laricchezzavienedalmare hanno intanto già aderito Fare Verde, Vento dello Stretto e Legambiente dei Peloritani.

«Divulgare il progetto, andare oltre la polemica, fare sentire il fiato sul collo con tutti i mezzi a disposizione per ottenere il completamento di un'infrastruttura capace di migliorare la vivibilità, guardare al mare ed interfacciarsi con la sponda calabrese»: traccia la missione il consigliere comunale Piero Adamo. «Quello di questi lavoratori è un grande esempio - ha concluso Enzo Colavecchio, presidente di Legambiente dei Peloritani -, le problematiche connesse all'erosione e alla salvaguardia vengono affrontate nel progetto, solo chi non vuole accettarlo rema contro a pre scindere».

La conferenza stampa

Porto Tremestieri. E' ora di correre

Presentato il comitato #laricchezzavienedalmare. Presto iniziative per spronare la Regione a sbloccare i lavori

Un comitato che vuole vigilare e stare con il fiato sul collo della Regione, affinché il Porto di Tremestieri venga definitivamente ultimato con tutti i benefici per la città. #laricchezzavienedalmare, questo è il nome del comitato nato su spinta della Fast-Confasal e dell' Ugl-Gente di Mare, ovvero dai 35 lavoratori della ex Terminal Tremestieri che hanno risolto positivamente la loro vertenza. Non per questo però il livello di guardia va abbassato, l' attenzione verso quest' opera così importante non deve scemare, in un momento in cui sembra che il progetto si sia arenato nei meandri delle stanze palermitane. Il tempo però scorre, entro il mese di ottobre va sfruttata la prima tranche di finanziamento, ovvero quei 7 milioni di euro che altrimenti andranno persi. Un comitato aperto, apolitico e trasversale come testimonia l' adesione delle associazioni ambientaliste Fare Verde e Legambiente dei Peloritani, così come del movimento politico Vento dello Stretto. "Il Porto è un' opera per la città -ha dichiarato il responsabile regionale Fast-Confasal Nino Di Mentro- dopo due anni di lotte per salvare il nostro posto di lavoro non pensavamo di arrivare a questo punto. La passione e l' amore per la città mostrati in quei mesi verranno profusi nel comitato , noi ci auguriamo che vengano superate le beghe burocratiche e finalmente stappare alla conclusione di quest' opera. L' amministrazione ha spesso e volentieri detto che avrebbe presentato l' opera ai messinesi, prossimamente ci penseremo noi. Crocetta? più volte ha garantito la sua presenza in città, ma ancora non ha detto nulla rispetto ai problemi sollevati che stanno bloccando lo svolgimento dei lavori alla piattaforma logistica. Il Governatore è stato assente alla conferenza Stato-Regioni per l' accorpamento dell' Autorità Portuale con Gioia Tauro, adesso basta promesse passi ai fatti". Prossimamente la cittadinanza sarà invitata dal comitato a piazza Cairoli, dove sarà proiettato un video prodotto dalla stessa società Coedamar, affinché siano visibili gli interventi che saranno fatti. Inoltre, qualora la situazione da un punto di vista burocratico non dovesse cambiare, lo stesso comitato sarà pronto ad organizzare una manifestazione a Palermo. Presente anche il consigliere comunale Piero Adamo : "L' iniziativa nasce su input della Fast Confasal e Ugl-Gente di Mare, che hanno portato a buon fine la vertenza lavorativa ma non per questo chiudono i battenti. Con il porto

- segue

cambia la vivibilità della città e per questo chiedono la partecipazione della cittadinanza. La scelta è stata fatta e ora va portata avanti affinché ci siano tutti gli accorgimenti, si parla del porto di Tremestieri continuamente, ma la situazione è sempre bloccata nelle pastoie burocratiche regionali. Occorre velocizzare il tutto, il comitato serve affinché la Regione senta il fiato sul collo. Invitiamo tutti affinché aderiscano al comitato, ma il nostro intento è quello di rapportarci sia con gli altri comitati che con la sponda calabrese dello Stretto, perché la realizzazione del Porto interessa tutti". "Convengo che il destino della città si gioca sul mare. Siamo in ritardo da un punto di vista strutturale, la piattaforma logistica intermodale sarebbe un salto di qualità" ha dichiarato il presidente di Legambiente dei Pelontani Enzo Colavecchio .

ANTONIO MACAUDA

politica

#laricchezzavienedalmare. Un comitato a favore del nuovo porto di Tremestieri

L'obiettivo è quello di sensibilizzare la burocrazia regionale. Il nuovo porto di Tremestieri è praticamente finanziato, il progetto definitivo è pronto ma da Palermo pretendono una nuova approvazione. Risultato: i tempi slittano e, se la situazione non si definisce al più presto, l'opera rischia di "saltare". #laricchezzavienedalmare è un nuovo comitato, nato dall'idea del sindacato Fast Confasal - Ugl Mare, che ha difeso il posto di lavoro dei 35 portuali nel passaggio della gestione del porto di Tremestieri dalla Terminal Tremestieri alla Comet. "Dopo aver concluso positivamente la vertenza - dice il rappresentante sindacale Nino Di Mento - scendiamo di nuovo in campo a favore dell'ampliamento del porto, un'opportunità per tutta la città. La stessa determinazione che abbiamo messo per salvare i posti di lavoro vogliamo metterla per far superare le attuali beghe con la Regione. Il nuovo porto - ricorda Di Mento - non serve solo a liberare il centro città dai tir ma anche a creare sviluppo e occupazione. Siamo sulla stessa linea dell'Autorità Portuale e del Comune e vogliamo dare un'ulteriore spinta a quanto fatto da loro. Il Comune, a dire il vero, non ha fatto tutto ciò che aveva promesso. Doveva presentare il

progetto alla città a Palazzo Zanca ma quest'evento non è mai stato organizzato. Allora lo faremo noi, a piazza Cairoli, e inviteremo la città a vedere i vantaggi che si avranno. Se, però, dalla Regione non dovessero arrivare buone notizie, siamo pronti ad andare a Palermo a protestare". Di Mento non le manda a dire al presidente Crocetta: "E' venuto più volte a Messina per garantire il suo impegno. Il blocco è stato creato dalla Regione e ancora non ha detto una parola. Così come non l'ha detta in Conferenza Stato - Regioni, perché non c'era, contro l'accorpamento dell'Autorità Portuale. C'era l'opportunità di una proroga dell'autonomia per 36 mesi ma non ha fatto neanche quest'istanza". Al comitato, aperto a cittadini, associazioni, sindacati, partiti politici e singoli rappresentanti delle istituzioni, hanno già aderito il movimento Vento dello Stretto, con il consigliere comunale Piero Adamo, e l'associazione Fare Verde Onlus. "Il porto di Tremestieri cambierà in meglio la vivibilità della città - afferma Adamo - , avevo già seguito la battaglia dei portuali per il loro posto di lavoro, ora aderisco per una battaglia ancora più ampia. Occorre velocizzare, superare le pastoie burocratiche regionali. Questo



- segue

comitato vuole far sentire il fiato sul collo dei responsabili". Alla presentazione del comitato, anche il presidente di Legambiente dei Peloritani, Enzo Colavecchio : "Mi fa piacere che i lavoratori si preoccupino di sviluppo e prospettive - conclude -. Il destino della città si gioca sul mare e siamo già in ritardo sulle infrastrutture rispetto alle necessità. Purtroppo non mancano le critiche pretestuose. Il porto di Tremestieri, e più ancora la piattaforma logistica intermodale, rappresenta un passo in avanti importante, anche perché il nuovo progetto prevede pure soluzioni anti insabbiamento". Elementi, insieme ad altri tutti a favore dell' opera, sottoscritti qualche giorno fa anche dall' assemblea dei soci di Legambiente Sicilia , riunita a Castellana Sicula, sulle Madonie, alla presenza del vicepresidente nazionale, Edoardo Zanchini. (Marco Ipsale)

MARCO IPSALE

Porti Siciliani. D' Alì: «Il porto di Trapani dopo 125 anni perderà la sua autonomia. Ultima possibilità l' intervento della Regione Siciliana»

« La Commissione lavori pubblici del Senato ha varato il parere favorevole al decreto Delno sulle nuove **autorità portuali** di sistema che prevede che il Porto di Trapani sia costretto ad essere accorpato all' **Autorità portuale di Palermo** di cui subirà inevitabilmente l' egemonia». Lo dichiara il Senatore Antonio d' Alì. « Lo stesso parere che ha registrato il mio voto contrario contiene la condizione, comunque ottenuta, che il Governo sia obbligato a rispettare le prerogative delle Regioni a statuto speciale. E quindi la Regione Siciliana potrebbe chiedere di esprimere l' intesa prima che il Governo vari il decreto definitivo e che in quella sede "difenda" l' autonomia del Porto di Trapani e quella del Porto di Messina. Ciò naturalmente dipenderà dalla volontà del presidente della Regione e dalla capacità della deputazione regionale trapanese di ottenere un suo intervento». «Nello stesso parere il relatore Senatore Filippi ha parzialmente vanificato le richieste della Senatrice Orrù e mie di prevedere la partecipazione di un rappresentante della città di Trapani al tavolo dell' **autorità di sistema di Palermo**. Forse per un caffè? Dato che è previsto che il rappresentante di Trapani possa intervenire solo per le questioni strettamente legate al Porto di Trapani e non per le politiche di sviluppo, strategia e organizzazione dell' intera **autorità di sistema**. Per di più non è obbligatorio che l' **autorità di sistema** apra uno sportello amministrativo decentrato a Trapani, il che comporterà certamente gravi disagi per i nostri operatori marittimi che avranno l' onere di doversi recare in quello **palermitano**». «Alla luce di tutto ciò, ma anche nei confronti della filosofia complessiva del provvedimento, non potevo non votare contro questo parere che ritengo fortemente lesivo delle aspirazioni di autonomo sviluppo e crescita del Porto di Trapani. E ho comunque ottenuto l' apertura di uno spiraglio nella possibilità che la Regione Siciliana si attivi per difendere le sue prerogative e la nostra autonomia. Riusciranno i nostri eroi di Palazzo dei Normanni a battere un colpo?».

ROMA, ORRU': "ACCOLTE LE MIE PROPOSTE PER L' **AUTORITA' PORTUALE** DI SISTEMA"

"Trapani, così come tutti gli altri Comuni capoluogo di provincia i cui porti faranno parte delle nuove **Autorità portuali** di sistema, sarà rappresentata nella governance e potrà fare riferimento anche a propri uffici in città". La proposta della senatrice Pamela Orrù (Pd) è stata accolta nel testo approvato questo pomeriggio in commissione Lavori Pubblici alla presenza del Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. Alle sedute del comitato di gestione parteciperanno i rappresentanti dei porti che si trovano in Comuni capoluogo di provincia. Saranno nominati dal sindaco ed avranno diritto di voto nelle materie relativi al porto di competenza. L' **Autorità** di Sistema che comprende il porto di Trapani avrà quell di **Palermo** come capofila ed avrà anche i porti di Termini Imerese e Porto Empedocle. Anche un' altra proposta della Orrù entra a far parte dello schema di decreto legislativo sulle nuove **Autorità Portuali**. Ci sarà la possibilità di istituire un ufficio amministrativo decentrato nei Comuni capoluogo che hanno un porto inserito nel nuovo sistema delle **Autorità**. La senatrice Orrù ha voluto ringraziare il compagno di partito e relatore Marco Filippi ed il Ministro Delrio "che hanno accolto le mie richieste, comprendendo le esigenze del territorio". "Si tratta - ha aggiunto - di un risultato importante. In questo modo sarà assicurata la rappresentanza delle realtà **portuali** nelle città capoluogo di provincia, mantenendo, al contempo, un organismo snello e non snaturando la ratio della riforma che punta sul sistema porti".

Politica

IL SENATORE D'ALI' CHIEDE L'INTERVENTO DELLA REGIONE SICILIANA AFFINCHÉ IL PORTO DI TRAPANI NON PERDA L'AUTONOMIA

Porti Siciliani. D' Ali: «Il porto di Trapani dopo 125 anni perderà la sua autonomia. Ultima possibilità l' intervento della Roma, 6 luglio 2016. « parere favorevole al decreto Delrio sulle nuove autorità portuali di sistema che prevede che il Porto di Trapani sia costretto ad essere accorpato all' Autorità portuale di Palermo di cui subirà inevitabilmente l' egemonia». Senatore Antonio d' Ali. « contiene la condizione, comunque ottenuta, che il Governo sia obbligato a rispettare le prerogative delle Regioni a statuto speciale. E quindi la Regione Siciliana potrebbe chiedere di esprimere l' intesa prima che il Governo vari il decreto definitivo e che in quella sede "difenda" l' autonomia del Porto di Trapani e quella del Porto di Messina. Ciò naturalmente dipenderà dalla volontà del presidente della Regione e dall' trapanese di ottenere un suo intervento». «Nello stesso parere il relatore Senatore Filippi ha parzialmente vanificato richieste della Senatrice Orrù e mie di prevedere la partecipazione di un rappresentante della città di Trapani al tavolo dell' autorità di sistema a Palermo. Forse per un caffè? Dato che è previsto che il rappresentante di Trapani possa intervenire solo per le questioni strettamente legate al

Porto di Trapani e non per le politiche di sviluppo. st Per di più non è obbligatorio che l' autorità di sistema apra uno sportello amministrativo decentrato a Trapani, il che comporterà certamente gravi disagi per i nostri operatori marittimi che avranno palermitano». «Alla luce di tutto ciò, ma anche nei confronti della filosofia complessiva del provvedimento, non potevo fortemente lesivo delle aspirazioni di autonomo sviluppo e crescita del Porto di Trapani. E ho comunque ottenuto l' apertura di uno spiraglio nella possibilità che la Regione Siciliana si attivi per difendere le autonomie. Riusciranno i nostri eroi di Palazzo dei Normanni a battere un colpo?». Senatore Antonio d' Ali Ufficio Stampa e comunicazione | Regione Siciliana La Commissione lavori pubblici del Senato ha varato il Lo dichi Lo stesso parere che ha registrato il mio voto contrario rebbe dalla capacità della deputazione regionale a strategia e organizzazione dell' intera autorità di sistema. l' onere di doversi recare in quello non votare contro questo parere che ritengo sue prerogative e la nostra » dichiara il a le strategia.



ROMA, D' ALI': "AUTONOMIA DEL PORTO DI TRAPANI CANCELLATA"

Il nuovo sistema delle **Autorità Portuali** archivia l' autonomia del porto di Trapani. E per il senatore di Forza Italia, componente della commissione Lavori Pubblici, è già emergenza: "La commissione ha varato il parere favorevole al decreto Delrio sulle nuove **Autorità Portuali** di sistema che prevede che il porto di Trapani sia costretto ad essere accorpato all' **Autorità Portuale di Palermo** di cui subirà inevitabilmente l' egemonia. Per il parlamentare forzista c' è ancora uno spiraglio per evitare il peggio: "Lo stesso parere che ha registrato il mio voto contrario contiene la condizione, comunque ottenuta, che il governo sia obbligato a rispettare le prerogative delle Regioni a statuto speciale. E quindi la Regione Siciliana potrebbe chiedere di esprimere l' intesa prima che il governo vari il decreto definitivo e che in quella sede difenda l' autonomia del Porto di Trapani e quella del Porto di Messina. Ciò naturalmente dipenderà dalla volontà del presidente della Regione e dalla capacità della deputazione regionale trapanese di ottenere un suo intervento". Sulla presenza di un rappresentante delle città capoluogo sedi di porti inseriti nel nuovo sistema delle **Autorità** di sistema e sull' apertura di uffici decentrati D' Ali non è fiducioso come la collega del Pd Pamela Orrù: " Nello stesso parere il relatore Senatore Filippi ha parzialmente vanificato le richieste della senatrice Orrù e mie di prevedere la partecipazione di un rappresentante della città di Trapani al tavolo dell' **Autorità di Sistema a Palermo**. Forse per un caffè? Dato che è previsto che il rappresentante di Trapani possa intervenire solo per le questioni strettamente legate al Porto di Trapani e non per le politiche di sviluppo, strategia e organizzazione dell' intera autorità di sistema. Per di più non è obbligatorio che l' autorità di sistema apra uno sportello amministrativo decentrato a Trapani, il che comporterà certamente gravi disagi per i nostri operatori marittimi che avranno l' onere di doversi recare in quello **palermitano**".

La Sicilia

TURISMO. Franco Parisi, presidente di «Imprenditori per Taormina», sollecita l'Amministrazione comunale a sensibilizzare gli **armatori**

«Servono soste più lunghe per i croceristi»

Nei prossimi giorni sono intanto previsti consistenti flussi di visitatori in arrivo con le lussuose navi

TAORMINA. I commercianti chiedono soste più lunghe nel centro storico per i croceristi. «Anche questa tipologia di turisti - dice a tal proposito il presidente di "Imprenditori per Taormina", Franco Parisi - non è più quella di una volta. Fino a qualche tempo fa i croceristi si arrabbiavano se non avevo quella griffe e non trovavano, per esempio, una misura della scarpa che preferiva.

Adesso quelli che arrivano a Taormina sono croceristi "mordi e fuggi". Effettuano una visita velocissima, mentre dovrebbero rimanere molto più tempo in città. Talvolta non hanno nemmeno lo spazio temporale per andare a visitare il Teatro Antico. Gli accompagnatori fanno loro premura perché devono tornare sulla nave. Chiederò all'Amministrazione attiva di tentare di sensibilizzare gli **armatori** ad organizzare una sosta più lunga.

Questa dovrebbe essere, magari, prolungata da un'ora e mezza ad oltre tre ore».

Torna dunque di attualità il problema, più volte esternato negli anni, se i croceristi siano buoni clienti o meno della cittadina turistica. Certo, adesso anche questo settore risente della crisi economica internazionale e anche quanti si rivolgevano ai negozi dalle grandi firme o

gioiellerie preferiscono acquistare, invece, nei negozi di sou venir di corso Umberto e via Teatro Greco. La questione era stata affrontata anche dal presidente degli Albergatori, Italo Mennella, quando ricopriva l'incarico, sotto il sindaco Mauro Passalacqua, di assessore al Turismo.

Adesso, insomma, il problema di evitare i «croceristi sprint» è ritornato di grande attualità.

Questo mese, intanto, farà registrare numerose giornate di grande «caos» che saranno dovute sempre a questa tipologia di ospiti.

Giorno 16, in particolare, si attende, secondo il calendario fornito dall'Asm, un movimento di circa mille croceristi. Un flusso analogo è preventivato anche per il 18. L'apoteosi finale sarà rappresentata dalla giornata del 30 di questo momento caldo della stagione. Per quella data è annunciato, addirittura, un picco di milleuecento viaggiatori dai lussuosi panfili. Intanto la materia relativa alla scarsa permanenza, in termini di tempo, nel cuore della cittadina turistica, rimane il cruccio dei commercianti.

Si tenterà, magari l'inverno prossimo, di avviare una discussione generale sulla possibilità di allungare il tempo della visita del centro storico di Taormina, ovviamente, se tecnicamente possibile.

MAURO ROMANO

Cosco investirà oltre 500 mln nel Pireo

China Cosco investirà oltre mezzo miliardo di euro nel porto greco del Pireo nei prossimi cinque anni: lo ha annunciato il presidente della società di spedizioni cinese, Xu Lirong, parlando dell'intenzione di investire principalmente nei settori delle spedizioni e delle crociere e nello sviluppo di strutture e servizi del maggiore porto ellenico. La strategia di investimento punta a «rendere il Pireo il maggiore porto di transito del Mar Mediterraneo», ha sottolineato Lirong durante un incontro a Shanghai con il primo ministro greco Alexis Tsipras.

Il premier si trova in visita ufficiale per cinque giorni a Pechino e Shanghai, con l'obiettivo di attirare nuovi investimenti cinesi, dopo che il parlamento greco ha approvato la cessione della quota di maggioranza della struttura portuale a Cosco.

«La Grecia, nonché la prima fermata dalla Cina verso l'Europa, potrà trasformarsi nel ponte tra la Cina e l'Occidente, tra l'Asia e l'Europa», ha continuato Tsipras.

Il Pireo, che si trova un paio di chilometri a sud di Atene, è di fatto l'anima dell'enorme settore delle spedizioni greco, nonché uno dei maggiori porti del Mediterraneo, che Cosco utilizza quale centro di trasbordo per le esportazioni asiatiche in arrivo in Europa dalla Cina. Lirong ha chiesto aiuto al primo ministro greco per trovare una soluzione ai frequenti scioperi del porto, che a fine giugno sono stati dichiarati sospesi dai lavoratori.

«Siamo certi che il porto aprirà nuove prospettive per l'estensione dei rapporti tra Grecia e Cina sul fronte dei trasporti, delle infrastrutture, delle telecomunicazioni e delle spedizioni», ha commentato il presidente cinese Xi Jinping, che ha definito la Grecia «il partner più affidabile nell'Unione europea».

Cosco detiene una quota del 67% del capitale del porto del Pireo. La cessione dello scalo marittimo era stata approvata dal parlamento greco nella seduta di venerdì scorso.

© Riproduzione riservata.

Informazioni Marittime

A Cma Cgm la gestione del Kingston Container Terminal



Il gruppo **Cma Cgm** consolida la sua posizione nell'area caraibica. Il governo giamaicano ha infatti consegnato la gestione del Kingston Container Terminal alla **Kingston Freeport Terminal Ltd. (Kftl)**, società del gruppo armatoriale francese costituita lo scorso anno per gestire la struttura portuale centroamericana. Il contratto di concessione della durata di 30 anni siglato con la Port Authority of Jamaica prevede che Kftl effettui investimenti per potenziare ed espandere il terminal.