

Primo piano:

Riforma dei porti (Il Mattino, Il Sole 24 Ore, Ferpress, Il Tirreno, La Sicilia, La Gazzetta del Sud)

Dai Porti:

Trieste:

"...Bulc, Alto Adriatico non dorma sugli allori..." (Ansa)

Venezia:

"...Rotta sull'Iran..." (Il Gazzettino)

Savona:

"...Nasce "Port Community Safety"..." (Ansa, La Repubblica)

Genova:

"...Crisi container, Genova non soffre..." (Il Secolo XIX)

"...Conclusi i lavori per l'illuminazione della diga foranea..."
(The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Traffici record nel 2015..." (Ansa, The Medi Telegraph, L'Informatore Navale, L'Avvisatore Marittimo, La Nazione, Corriere Fiorentino, Quilivorno.it, Informazioni Marittime, Il Tirreno)

"...Concorrenza al ribasso e precarietà..." (Quilivorno.it, La Nazione)

Civitavecchia:

"...La gara di Fiumicino l'è tutta da rifare..." (Etruria News)

"...Monti: "Contro di me solo fango"..." (Civonline, Il Messaggero)

"...Retroporto..." (Il Sole 24 Ore)

Napoli:

"...Tornano a cas ai 19 marittimi cinesi della Ocean Harvest..."
(Seareporte)

Salerno:

"...Firmato contratto per nuova imboccatura del Porto..."
(L'Informatore Navale)



Palermo:

"...Banchine insicure e lavoro al palo..." (Il Sole 24 Ore,
Palermo Today)

"...Riqualificazione della zona "Falcata"..." (Giornale di Sicilia)

Notizie da altri porti

Focus:

- **Logistica & Trasporti (TIR, MF)**

Altre notizie di Shipping e Logistica

Avvisatore Marittimo

Il Messaggero Marittimo

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter – Release

Lloyd's List

In Allegato al link le sentenze del TAR:

- <https://www.giustizia-amministrativa.it/cdsintra/cdsintra/AmministrazionePortale/DocumentViewer/index.html?ddocname=37UNUSFJZFZJ3V7J4QJR2PQY3E&q=l>
- <https://www.giustizia-amministrativa.it/cdsintra/cdsintra/AmministrazionePortale/DocumentViewer/index.html?ddocname=6LK36RNLEYJBPKUM53U4KVIX6U&q=>

Delrio stringe i tempi

Giovedì il vertice a Roma «pari» rappresentanza per Napoli e Salerno

Antonino Pano

Il ministro Graziano Delrio stringe i tempi: giovedì sulla riforma dei porti ci sarà l'atteso confronto con i presidenti delle regioni, quel passaggio ritenuto «necessario» anche dalla Corte Costituzionale, prima di passare all'approvazione dei decreti attuativi. Al centro dell'attenzione, naturalmente, gli accorpamenti, il ruolo degli enti locali e, in particolare, il ruolo dei governatori nel processo decisionale che porterà alla nomina dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. Una questione che riguarda molto da vicino la Campania dove c'è da dirimere l'opposizione all'accorpamento degli operatori salernitani.

Dallo staff del ministro Delrio fanno trapelare che molte delle preoccupazioni emerse sembrano francamente infondate. Non nasce una nuova autorità a Napoli più grande che ingloba Salerno, ma nasce - viene precisato - un soggetto istituzionale nuovo, l'Autorità di Sistema Portuale, dove Napoli e Salerno avranno rappresentanza

Il progetto Comitato di gestione unico e norme antidumping sui prezzi di approdo

paritetica - un membro ogni scalo - in uno snello Comitato di gestione composto da 3 membri (il terzo lo nomina la Regione) e presieduto da un Presidente, direttamente espressione del ministro e del governo, condiviso con la stessa Regione. Inoltre vi sarà un unico Regolamento concessioni, tra l'altro di emanazione nazionale - si sottolinea al ministero delle Infrastrutture - così come previsto dalla legge 84/94 fino ad oggi disattesa, per evitare anche fenomeni di scorretta concorrenza e dumping sulle tariffe, come finora è avvenuto tra molti scali vicini e inutilmente in competizione tra loro per fette di mercato tra l'altro complessivamente decrescenti. Infine, i porti non core ex sedi di Autorità a portuali manterranno tutta l'autonomia funzionale ed operati

va del caso, sia sul ciclo nave che sul ciclo merce, per tutte le procedure amministrative e le operazioni portuali dettagliate nel nuovo art. 6 bis comma c. della riforma.

Alla riunione di giovedì prossimo, naturalmente, parteciperà anche il governatore della Campania, Vincenzo De Luca. De Luca segue la vicenda dei porti campani molto da vicino: sa bene che il rilancio degli scali porterà sviluppo e occupazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



14
le nuove autorità

Nella riforma Delrio accorpiano le autorità portuali collegate ai singoli approdi e nascono le autorità di sistema su base regionale

1

In Campania

Nell'autorità campana confluiscono le due autorità esistenti di Napoli e Salerno e la gestione dell'insieme dei porti commerciali campani

150milioni
Il Grande progetto

Aumenta di 100 milioni di euro il valore dei lavori ricompresi nel cosiddetto Grande Progetto finanziato dall'Unione Europea

L'economia del mare Accorpamenti e ruolo degli enti locali: svolta sulla riforma dei porti

Il ministro presenterà ai governatori il piano sul ciclo delle merci e dei passeggeri



Logistica. Nel mirino i criteri di accorpamento delle [] i regolamenti non definiti e la pianificazione

Terminal, riforma dei porti debole

«Il cambiamento era necessario ma molti articoli sono da modificare»

Rischi di Forcade

Arrivano i primi distinguo degli operatori sulla legge di riforma dei porti, varata nei giorni scorsi. Ad accendere un furore sulla norma è Assiterminal, l'associazione che raggruppa i terminalisti italiani e che espone alcune perplessità, frutto di un'analisi meditata, su diversi punti del decreto approvato dal consiglio dei ministri.

«Noi apprezziamo - afferma Marco Conforti, presidente di Assiterminal - gli atti che il governo sta facendo per i porti e la logistica: il piano strategico in agosto, le nuove norme sui dragaggi da poco varate, il lavoro su excoiboms e ferroboms e ora il testo sulla governance. Sappiamo, inoltre, che sta per uscire il regolamento sulle concessioni portuali. Insomma, l'esecutivo sta portando avanti molti dei temi ritenuti fondamentali dai terminalisti. Tuttavia, non basta fare riforme, bisogna fare buone riforme. E, ad esempio sul decreto

della governance (che riduce da 25 a 15 le port [] trasformandole in Adsp - Aumenti di sistema e conferisce esseri i poteri ai loro presidenti, cancellando i comitati portuali, ndr), c'è ancora tanto da lavorare».

Conforti spiega che i terminal operator «sono d'accordo sulla riduzione del numero di [] concentrate in Adsp, e sul coordinamento tra loro. Ma nessuno ha ancora capito come tecnicamente potranno unirsi soggetti che hanno prassi, contabilità e piani regolatori portuali diversi. Il rischio, tra l'altro, è che un porto che finora ha sofferto per una cattiva gestione possa influenzare l'altro al quale viene unito per decreto e che, magari, invece va bene».

Conforti non fa esempia ma mente corre alla fusione tra Napoli, da anni in crisi, e Salerno, da tempo in crescita e con una situazione florida. Viene da chiedersi, nella nuova Adsp che li accorpa, prevarrà la ma-

la gestione o quella buona?

Altro punto riguarda i maggiori poteri conferiti al presidente delle []: qualcosa che anche noi avevamo chiesto e va bene. Tuttavia - chiosa Conforti - viene affidato loro anche il compito di promuovere iniziative di reciproco avvalimento fra organi amministrativi operanti nei porti e nel sistema di riferimento». Tutto questo, recita il decreto, secondo criteri che devono essere definiti con atti d'intesa tra ministero delle Infrastrutture e trasporti, dello Sviluppo economico, della Salute e degli altri ministeri di volta in volta competenti. «Il rischio - afferma il presidente dei terminalisti - è che per definire questi atti d'intesa ci vogliono anni. Non dimentichiamo che per la regolamentazione delle concessioni abbiamo atteso 22 anni».

In merito al tavolo nazionale di coordinamento, poi, al governo, rispetto ai porti, deve definire, con una pianificazione chiara,



LA DIFPENALIZZAZIONE DEI REATI DONDA LA GUIDA COMPLETA ALLE NUOVE NORME DEL CODICE PENALE

Penalità amministrate per danni, falso e riciclaggio - Guida senza parata - I giudici di pace e il nuovo ruolo delle Prefetture



quali investimenti statali conferma e quali ex quali sono le sue priorità. Solo mettendo sulla bilancia un piano esplicito, coerente e stabile ci si può aspettare che i terminalisti privati investano, a loro volta, in gru e mezzi. Fermo restando che la nostra categoria sta investendo, nel solo alto Tirreno, circa un miliardo, del quale 700 milioni in terminal container».

Infine, sull'eliminazione dei comitati portuali, sostituiti dai comitati di gestione, Conforti rileva che, nei secondi, «non sono previsti privati ma solo enti pubblici. Le consultazioni con la comunità portuale si svolgono nei previsti tavoli di partecipazione. Ma la norma per ora è scritta male: se non si stabilisce, a livello nazionale, il finanziamento e la rappresentanza dei tavoli di partenariato locali, si rischia l'arbitrio, perfino in merito a quali siano i soggetti che devono sedere ai tavoli».

di []

FVG: Serracchiani ha incontrato il comandante delle capitanerie di porto Melone su riforma portuale

Author : com

Date : 8 febbraio 2016



(FERPRESS) - Trieste, 8 FEB - "Un incontro utile per fare il punto sulla riforma portuale e approfondire le specificità del porto di Trieste". È il commento, secondo quanto si apprende in una nota della Regione, della presidente del Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani che ha incontrato, nella Capitaneria di Porto di Trieste, il comandante generale delle Capitanerie di porto e Guardia costiera, ammiraglio Vincenzo Melone.

"È stata l'occasione per fare una valutazione positiva dell'intervento del Governo nell'ottica di un rilancio del comparto marittimo" ha affermato la presidente della Regione.

All'incontro erano presenti anche il commissario e il segretario generale dell'Autorità portuale di Trieste, Zeno D'Agostino e Mario Sommariva.

"La presenza dei rappresentanti dell'Autorità portuale - ha aggiunto Serracchiani - ci ha offerto l'opportunità di analizzare con il comandante le peculiarità del porto di Trieste, oltre che di esporgli gli esiti del recente viaggio in Iran, particolarmente proficuo nell'ottica dell'apertura di nuove relazioni con un'area di indiscutibile interesse".

"La riforma va accolta con soddisfazione in quanto innovativa e fondamentale per tutto il comparto marittimo" ha affermato il comandante. "Viene garantito un governo che coinvolge l'intero sistema Paese nell'ambito dell'economia del mare, fornendo un indirizzo corretto a un mondo commerciale che guarda al Mediterraneo ma anche al Nord Europa. L'intero comparto aspettava questa riforma".

Anche le Capitanerie di porto, secondo Melone, giocano un ruolo centrale: "Sono la prima catena degli aspetti commerciali, in quanto garantiscono la sicurezza della navigazione e portuale.

 **BONI UNA SOLA AUTORITÀ IN TOSCANA**

Cisi: Carrara sia accorpata a Livorno

La Cisi regionale torna all'attacco sugli accorpamenti delle Autorità portuali: lo fa in un convegno a Marina di Carrara, per bocca del segretario della Fit-Cisi Toscana Stefano Boni. L'esponente sindacale cislino chiede che il porto carrarese, ora finito sotto La Spezia, sia riportato all'interno del sistema portuale toscano guidato da Livorno. Come? Per Boni si potrebbe ridurre ulteriormente le Autorità

Portuali da 24 non più solo a 15 bensì a 14: anziché tre fra Liguria e Toscana (Genova-Savona, La Spezia-Carrara e Livorno-Piombino) passare direttamente a due, una per regione.

A tal riguardo ha invitato parlamentari, istituzioni e forze politiche a fare presing «nei passaggi in attuazione dei decreti, nelle commissioni di Camera e Senato».

«Decreto sui porti: Crocetta non sia il solo a fare ricorso»

Anche i porti di Salerno e Savona rivendicano con manifestazioni di piazza la propria identità, rispettivamente dai porti di Napoli e Genova. Eppure non sono città metropolitane come Palermo, Catania e Messina, riconosciute tra le 14 città metropolitane nazionali, rispettivamente al 5°, 7° e 12° posto. Il presidente Crocetta invoca la necessità di non essere lasciato solo nel ricorso contro il decreto sui porti e fa appello, soprattutto, al sindaco di Catania, Enzo Bianco.

Forse il presidente Crocetta ricorda con immenso stupore l'articolo di Pinella Leocata del 13/04/2011, dove veniva richiamata l'attenzione dei lettori del giornale La Sicilia sull'opportunità di trasformare lo scalo etneo in **porto** turistico, trasferendo tutto il traffico commerciale nel **porto** di Augusta.

Oppure il presidente Crocetta ricorda l'intervista al sindaco Bianco del dicembre 2013 da parte di Antonello Zitelli di Telejonica, dove durante il colloquio il sig. sindaco richiamava la necessità di restituire il **porto** alla città per consentire la passeggiata a mare dei catanesi senza valutare le ragioni per le quali il catanese, con decine di Km di costa tra scoglie.



Il presidente della Regione in consiglio comunale ribadisce il no all' accorpamento con Gioia Tauro

Crocetta: «Uniti per l' autonomia del porto»

«Due ipotesi: un' Authority con Villa e Reggio o un "consorzio" con gestioni economiche separate»

Sebastiano Caspanello «Difenderò la Sicilia e Messina anche di fronte a posizioni ambigue di certi parti politiche».

Crocetta giura di non voler fare polemica, ma ci casca lo stesso.

O forse ci vuol cascare. Da tempo non si vedeva un presidente della Regione in consiglio comunale e ieri nell' aula di Palazzo Zanca Crocetta c' è rimasto per oltre due ore, discutendo di quello che improvvisamente sembra essere diventato il primo punto della sua agenda: la difesa dell' autonomia dell' **Autorità portuale** di Messina e della specificità dello Stretto di Messina, con un no secco all' accorpamento con Gioia Tauro. Una posizione condivisa con la maggioranza del Consiglio (che ha consegnato a Crocetta l' ordine del giorno approvato nei giorni scorsi) e, al di là dei distinguo e dei rimproveri per una sollevazione apparsa tardiva ai più, è questa la posizione dominante che viene fuori ancor più rafforzata dalla seduta straordinaria di ieri: **Messina vuole la sua Autorità portuale**. Insieme a Milazzo, come è già oggi, e allargata semmai alle dirimpettaie Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Una posizione che vede concorde il sindaco Accorinti e i deputati che ieri si sono presentati al Comune

(Beppe Picciolo di Sicilia Futura, Nino Germanà di Ncd, Filippo Panarello e Pippo Laccoto del Pd). Non la pensano così l' Udc, i cui consiglieri comunali hanno disertato i lavori al pari dei parlamentari, e il Movimento 5 Stelle, perché per i grillini messinesi se c' era da intervenire, lo si doveva fare molto prima. Per Crocetta le strade sono due: «Pensiamo che l' area dello Stretto debba necessariamente passare da un' unica **Autorità portuale**? Allora Messina deve esserne la sede. Seque sta necessità si pensa che non ci sia, allora la proposta, condivisa anche dalla classe imprenditoriale, è creare un consorzio con due sedi, una a Messina e una a Gioia Tauro, con autonomia economica e gestionale».

Il governatore ribadisce concetti già espressi nei giorni scorsi: «Da anni è aperto il dibattito sul tema dello Stretto come veicolo di sviluppo per Messina ma anche per la Sicilia. Con questo accorpamento non si risolvono i problemi né di Messina né di Milazzo, ma si soccorrono i porti calabresi, che hanno situazioni economi che con deficit importanti. Qui invece l' **Autorità portuale** produce profitti e utili, con

34

Stampa: P. Pizzuto - D. Di Nardo del Sud

Cronaca di Messina

Il presidente della Regione in consiglio comunale ribadisce il no all' accorpamento con Gioia Tauro

Crocetta: «Uniti per l' autonomia del porto»

«Due ipotesi: un' Authority con Villa e Reggio o un "consorzio" con gestioni economiche separate»

Il presidente della Regione Siciliana, Leoluca Orlando, ha ribadito il suo no all' accorpamento con Gioia Tauro. «L' idea è un' Authority con Villa e Reggio o un "consorzio" con gestioni economiche separate», ha detto Orlando. «L' idea è un' Authority con Villa e Reggio o un "consorzio" con gestioni economiche separate», ha detto Orlando. «L' idea è un' Authority con Villa e Reggio o un "consorzio" con gestioni economiche separate», ha detto Orlando.



I deputati (quelli presenti) sono compatti. Il M5S: «Niente testatini»

I deputati (quelli presenti) sono compatti. Il M5S: «Niente testatini». I deputati (quelli presenti) sono compatti. Il M5S: «Niente testatini». I deputati (quelli presenti) sono compatti. Il M5S: «Niente testatini».

- segue

accantonamenti finanziari fondamentali per investimenti sul territorio, che non possiamo rischiare di perdere». Crocetta insiste su un punto: «La proposta del Governo nazionale è ancora rettificabile perché si tratta di una bozza, se così non fosse il decreto sarebbe nullo e incostituzionale, perché non hanno consultato prima la Regione». Il presidente siciliano ci tiene ancora unavolta a chiarire che le sue frasi sulla 'ndrangheta non erano affatto denigratorie nei confronti dei calabresi: «È come se quando si parla di mafia barcellonese si offendessero tutti i barcellonesi. Io sto dall'parte dei calabresi onesti». E degli imprenditori, anche se non nel senso "speculatore" di cui è stato accusato: «Sapete il rapporto che ho con alcuni "amici" messinesi. Pensate che difenderei interessi di imprenditori a loro vicini per chissà quale ragione? Io difendo l'imprenditore siciliano, non mi interessa chi sia. Difendo l'interesse di Messina e dei siciliani». La coda velenosa sembra rivolta a chi ieri non c'era: «Evito polemiche, per me viene prima Messina, a meno che questa città non abbia deciso di passare alla Calabria e si decida di fare altro in nome della politica».

Anche Accorinti sgombra il campo dagli equivoci: «Sono contento che anche il presidente della Regione oggi abbia questa posizione, ma voglio rinfrescare la memoria a tutti».

Noi da sempre sosteniamo l'autonomia dell'Authority di Messina. Lo abbiamo messo per iscritto in un documento del 26 agosto 2014, consegnato al ministro Delrio. Ci furono fiumi di discussioni, con ordini professionali, sindacati, parlamentari. E noi chiarimmo che se proprio ci avessero costretto ad un accorpamento, allora meglio Gioia Tauro perché Catania avrebbe le nostre stesse caratteristiche, puntando anche quel porto sul crocierismo.

Tutto qui. Sono felice che stavolta si possa avere più forza nel sostenere quella posizione.

Allora andiamo a Roma a chiedere non solo l'Autorità portuale dello Stretto, ma anche la continuità territoriale a prezzi ridotti per i residenti e i poteri speciali per Tremestieri. Queste tre cose, insieme all'accordo per la Zona falcata, possono davvero cambiare la città». 3.

SEBASTIANO CASPANELLO

Nel dibattito sulla nuova Authority interviene l' ex comandante della Capitaneria Nino Samiani

«Lo Stretto non può dipendere da Catania»

Nel 2014 al Comitato portuale tutti concordarono su un asse strategico con la Calabria

Nuccio Anselmo Le date. I tempi. Le varie posizioni pubbliche e private di tutti gli "attori", pubblici e privati, di questa vicenda interminabile che prende il nome di **Autorità portuale**. Uno che c' era è l' ex comandante dell' **Autorità marittima** dello Stretto Nino Samiani, ed è con lui che affrontiamo questi argomenti, così come abbiamo fatto in una precedente intervista.

Cosa ne pensa del "nuovo" dibattito in corso?

«Assomiglia ad un fiume carsico che si svolge in superficie, poi scompare e non si sa cosa accade, per poi tornare in superficie con argomenti diversi, e non si comprende chiaramente chi propende per cosa».

Cosa intende dire?

«Vede, nella primavera del 2014, quando tornò d' attualità la riforma dei porti e qualcuno si era già mosso per un' alleanza strategica con Catania e Augusta, io nella qualità di vice presidente chiesi una riunione del Comitato portuale straordinario per discutere ed eventualmente deliberare la richiesta di un' Authority dello Stretto con Reggio e Villa. Nell' occasione, come risulta dai verbali, tutti concordarono sulla necessità di un asse strategico con la sponda calabra, eventualmente anche con Gioia Tauro, piuttosto che con Catania ed Augusta. Seguirono in estate vari incontri tra istituzioni e ordini professionali, poi dichiarazioni di politici, tutte orientate in quella direzione. Stranamente alla ripresa il dibattito si era spostato sulla difesa di sede e presidenza di un' **Autorità** della Sicilia Orientale, data ormai per scontata senza che nessuno avesse da eccepire nulla».

E poi tutto è cambiato?

Perché?

«Posso riferire ciò che so.

Nell' ottobre 2015, alla vigilia di un consiglio dei ministri nel quale era previsto il varo della riforma, in un importante convegno all' Università di Messina incentrato sui nuovi scenari del Mediterraneo, venne sottolineata con forza l' importanza strategica dell' area dello Stretto e di Gioia Tauro e della necessità di fare sistema. Alla vigilia di un accorpamento con Catania ed Augusta, la discussione appariva



- segue

surreale, pertanto subito dopo insieme al prof. Limosani e al sindaco Accorinti, esternammo al rappresentante del governo, il sottosegretario Marco Minniti, le nostre perplessità in ordine al paventato accorpamento. Il giorno dopo, come ricorderà, venne pubblicata sulla Gazzetta la mia intervista da lei sintetizzata con il titolo "Se fallisce l' Authority dello Stretto, meglio stare con Gioia Tauro", cui seguirono altri interventi: il documento dei sindaci dello Stretto, la presa di posizione del presidente dell' Ars Ardizzone... e poi il Governo si è orientato per un sistema **portuale** della Calabria e dello Stretto».

Ma poi sono cresciute, diciamo così, varie correnti di pensiero e si sono manifestati vari "difensori dell' autonomia" che prima non c' erano? O sbaglio?

«Già, sarebbe il momento di ragionare solo sulla governance, ma questi "nuovi difensori" si ergono a difesa dell' autonomia dell' **Autorità portuale** dello Stretto, ognuno con soluzioni diverse, ma tutti contro l' accorpamento con Gioia Tauro. Un articolo to dibattito alla luce del sole è senz' altro positivo, ma mi domando "C' è qualcuno contrario?", mi pare di no, e il recente intervento del sindaco lo ha chiarito, ma mi chiedo ancora, e soprattutto, "Perché ciò che si dice si possa fare ora, non è stato fatto prima?". Comunque non è mai troppo tardi, purché, senza retropensieri, si concordi su due punti irrinunciabili: lo Stretto va governato con visione unitaria e non può essere eterodiretto».

Quindi lei ripropone, se ho capito bene, per lo Stretto, diciamo così, amministrativamente parlando, ciò che è stato fatto in campo **marittimo con l' istituzione dell' area dello Stretto e la predisposizione di un' **Autorità marittima** unica?**

«Esattamente, la specificità dello Stretto è stata già normativamente sancita, per citare le parole dell' allora Ministro, in una logica di sistema che non poteva non assumersi per i problemi correlati ad un' area metropolitana, alla conurbazione, con l' aumento della mobilità, coniugati con l' aumento dei traffici nello Stretto, grazie anche a Gioia Tauro. Un ponte istituzionale tra le due sponde, da completare con l' istituzione di un' unica Authority, che sono poi tasselli fondamentali per una piena integrazione.

Segnalo però, che nel corso degli ultimi tre anni, dopo la fusione tra la Capitaneria di porto e l' **Autorità marittima** dello Stretto, in miopie controtendenza, si è tentato maldestramente, con atti di natura amministrativa, di ricondurre Messina e lo Stretto alle dipendenze di Catania, minando un' autonomia prevista da disposizioni di legge».

A cosa si riferisce in concreto?

«Beh, guardi, per questa via numerosi sono stati i tentativi di ingerenza da parte di chi non opera nello Stretto, su questioni e materie attribuite per legge alla competenza esclusiva dell' **Autorità marittima**, cercando di imporre per prassi una dipendenza a discapito di quanto previsto dalla norma scritta».

Ma ci sono riusciti a declassarci oppure siamo "salvi"?

«I tentativi sono stati neutralizzati, ma nel messaggio della mia sostituzione veniva nuovamente enunciata una dipendenza funzionale e gerarchica dell' **Autorità marittima** dello Stretto dalla Direzione di Catania. Pur priva di fondamento normativo, questo atto appare l' ennesimo tentativo, foriero di nuovi interventi normativi, per riproporre schemi e logiche che in questa area si ritenevano ormai consegnati alla storia».3.

NUCCIO ANSELMO

Porti: Bulc (Ue), Alto Adriatico non dorma sugli allori

Vertice a Trieste con Serracchiani su 'finestra' Europa centrale

08 febbraio, 14:10



(ANSA) - TRIESTE, 8 FEB - "I porti dell'Alto Adriatico non devono 'dormire sugli allori' ma investire di più". Lo ha auspicato oggi a Trieste la Commissaria Ue ai Trasporti, Violeta Bulc, al termine di un vertice sulle infrastrutture dell'area, tenuto assieme alla presidente del FVG, Debora Serracchiani, e a rappresentanti degli scali e delle infrastrutture ferroviarie.

Bulc ha sottolineato che per la Commissione gli scali del Nord Adriatico "sono una finestra per beni e merci dirette dall'Asia verso i grandi centri industriali dell'Europa centrale, come la Germania meridionale, la Polonia. Mi auguro che riescano a collaborare per realizzare economie di scala, e perché ogni investimento garantisce la migliore circolazione e la qualità delle merci. Se non si riuscirà a garantire un'organizzazione giusta tra i porti, si troveranno altre soluzioni per garantire un buon flusso delle merci, ma conto - ha concluso - che sia possibile mettere in piedi una struttura di eccellenza".

In particolare, per Trieste Bulc ha rimarcato la necessità di portare avanti il collegamento con Capodistria, sottolineando che "è stata data priorità a progetti legati ai collegamenti nello spazio di mercato interno all'Unione e ai 'colli di bottiglia'". (ANSA).

ora fa rotta sull'Iran Al via la missione per ripristinare i traffici

MARGHERA

Il Porto di Venezia fa rotta sull'Iran. Il porto partecipa alla missione istituzionale organizzata da Confindustria e Italian trade agency e promossa dal Governo con quattro ministeri coinvolti. Dopo la visita del presidente iraniano Hassan Rohani, il Porto di Venezia viaggia in Iran a seguito del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, con l'obiettivo

di approfondire le opportunità che si sono aperte in particolare per il settore dei cargo generali (Break bulk) e dei colli eccezionali, all'indomani dell'accordo sul nucleare iraniano che cancella le sanzioni di natura commerciale che hanno penalizzato l'interscambio del Paese con il resto del mondo.

Il Porto di Venezia è un partner storico di questo Paese nel traffico delle break bulk e in particolare dei colli eccezionali: un comparto rispetto al quale in Italia e in Europa Venezia ha consolidato una posizione di leadership incontrastata, movimentando nel 2014 Venezia il 9,1% delle break bulk che sono transi-

tate per il sistema portuale italiano (24.171.015 tonnellate) e in media 900 colli eccezionali dal valore di circa 900 milioni di euro. In Iran sarà presente Alessandro Santi, membro del Comitato portuale, presidente degli Agenti Raccomandati e mediatori marittimi, per promuovere l'offerta del porto di Venezia e dei suoi operatori.

Meno di un mese fa, è partito da Venezia con destinazione Iran un carico eccezionale da 1.350 tonnellate destinato a un impianto di metanolo in costruzione nel Sud dell'Iran di cui Simic, società con sede operativa a Marghera, ha prodotto tutti gli apparecchi critici.



TRAFFICI Il Porto guarda all'Iran

Porti: a Savona nasce "Port Community Safety"

Nuovo portale per velocizzare movimento merci

08 febbraio, 18:17



(ANSA) SAVONA, 8 FEB - Nasce "Port Community System" dell'Autorità Portuale di Savona, un nuovo portale web che metterà a disposizione della comunità portuale di Savona e Vado Ligure, ma più in generale dei vari attori coinvolti nella catena della merce, nuovi servizi telematici volti ad agevolare lo scambio e la condivisione di informazioni correlate alla logistica portuale e terrestre attraverso una interfaccia unica.

Il portale è stato presentato oggi, nella sede dell'Unione Industriali di Savona. Caratteristica della piattaforma è l'integrazione con i sistemi informatici pubblici e privati e, in particolare, con lo sportello unico doganale e con quello marittimo, rispettivamente AIDA di competenza dell'Agenzia delle Dogane e il PMIS del Comando Generale delle Capitanerie di Porto e i TOS dei terminal. "L'obiettivo di fondo del progetto - spiega il presidente dell'Autorità Portuale di Savona - è contribuire a far muovere la merce, comprese le indispensabili informazioni e documenti a corredo, il più velocemente possibile, rispondendo nel contempo a tutti gli adempimenti previsti e necessari ai controlli di merci e delle persone in ambito demaniale anche a garanzia di requisiti di security e safety". (ANSA)

L'INIZIATIVA

Savona, nuovo sistema operativo per la sicurezza delle banchine

NASCE "Port Community System" di Savona, un nuovo portale web che metterà a disposizione della comunità portuale di Savona e Vado Ligure, ma più in generale dei vari attori coinvolti nella catena della merce, nuovi servizi telematici volti ad agevolare lo scambio o la condivisione di informazioni correlate alla logistica portuale e terrestre attraverso una interfaccia unica. Caratteristica della piattaforma è l'integrazione con i sistemi informatici pubblici e privati e, in particolare, con lo sportello unico doganale e con quello marittimo, rispettivamente Aida di competenza dell'Agenzia delle Dogane e il Pms del comando generale delle Capitanerie e i Tos del terminal. «L'obiettivo del progetto — spiega il presidente dell'Associazione Gian Luigi Miazza — è contribuire a far muovere la merce il più velocemente possibile, rispondendo nel contempo a tutti gli adempimenti previsti e necessari ai controlli di merci e delle persone in ambito doganale anche a garanzia di requisiti di security e safety».

DANESI (VTE): «MOLTE NAVI SONO FERME PERCHÈ MANCA LA MERCE»

Crisi container, Genova non soffre

Volumi stabili a gennaio, ma per i terminalisti «prospettive preoccupanti»

IL CASO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Mentre nel mondo in un anno sono stati persi 600 mila container, il porto di Genova chiude in positivo anche il mese di gennaio. Eppure il rischio che sia un fuoco di paglia, è alto.

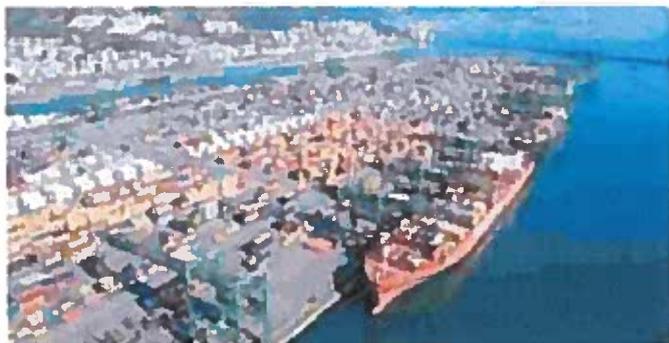
Nel primo mese del 2016, secondo proiezioni non ancora ufficiali, lo scalo toccherà lo stesso volume registrato nel 2015, complice l'exploit del Vte. Il principale terminal genovese non sembra risentire della crisi e anzi a gennaio non tocca per pochi contenitori, quota 100 mila teu. È quasi il 20% in più rispetto all'anno scorso. In totale lo scalo genovese dovrebbe attestarsi sul livello dei 163 mila teu, risultato ottenuto a gennaio dell'anno scorso. Il Sech, secondo le pri-

me analisi, dovrebbe perdere traffico, ma l'anno scorso il terminal aveva portato segnato un risultato straordinario. Genova dunque non paga il prezzo della crisi. Merito anche del tracollo del traffico transhipment: Genova ha rubato contenitori ai porti italiani - Gioia Tauro su tutti - che prevedono la rottura di carico: «Abbiamo tutto l'equipment che serve per accogliere le mega navi - spiega Gilberto Danesi, presidente dei terminalisti genovesi e numero uno del Vte - a fine mese arriveranno anche le nuove gru più grandi e abbiamo completato l'illuminazione della diga foranea così adesso sarà possibile l'accesso in notturna senza limitazioni anche alle navi da quattordici mila teu». Genova intanto diventa sempre più porto gateway: la quota di transhipment si è ridotta dell'8% nel 2015 e anche le tonnellate sono cresciute (21,8 milioni), segno che i con-

tenitori vuoti sono sempre meno. I risultati di gennaio invece sono spinti soprattutto dalla grande quantità di merce che di solito la Cina spedisce prima di fermarsi per il capodanno. Un rimbalzo una tantum che già a febbraio rischia di svanire. «Siamo preoccupati - spiega Danesi - perché le proiezioni per il 2016 non sono positive: l'onda della crisi si farà sentire anche qui, manca la merce e molte navi sono ferme. Serve ancora tempo comunque per un'analisi approfondita». Danesi fotografa la situazione del mercato globale: Genova per ora ha tenuto, ma l'onda lunga delle crisi di Pechino arriverà. Ritardi e cancellazioni sono aumentati negli ultimi due mesi. Le navi, anche quelle grandi, aspettano per lungo tempo la merce in porto o in rada. Finora è accaduto solo in Cina: a Genova potrebbe presto verificarsi il primo caso.

www.themediterranean.com

© BY NC ND AL CC BY DR IT RISERVA



Il terminal del Vte a Genova, a fine mese arrivano le nuove gru



Conclusi i lavori per l'illuminazione della diga foranea

Genova - La continuità di illuminazione è un requisito fondamentale per manovrare in notturna navi da quattordici mila Teu entro il bacino di evoluzione del porto.

Genova - Si sono conclusi i lavori per illuminare la diga foranea del terminal PSA Voltri Pra del porto di Genova. Adesso è possibile l'accesso in notturna senza limitazioni di navi da quattordici mila teu. **L'operazione, in linea con le indicazioni ricevute dalla Capitaneria di Porto e l'Autorità portuale di Genova, ha previsto l'installazione di dieci punti luce a led sulla diga foranea, ciascuno alimentato da due pannelli solari e una batteria.** La continuità di illuminazione è un requisito fondamentale per manovrare in notturna navi da quattordici mila Teu entro il bacino di evoluzione del porto. Le navi di queste dimensioni presentano, infatti, un cono d'ombra molto marcato a causa della loro lunghezza (circa 370 metri) che renderebbe impossibile ai piloti la manovra in condizioni di scarsa visibilità e in assenza di punti di riferimento visivi. E' stato proprio il Corpo dei Piloti di Genova a dare precise raccomandazioni per quanto riguarda il numero di fari da installare, la posizione, l'inclinazione e la potenza. **Un lavoro che ha anche previsto una fase di test durata due mesi durante la quale si sono svolte numerose simulazioni. I benefici sono evidenti: operatività continua anche per le navi più grandi con conseguente riduzione dei tempi di permanenza in porto e rispetto delle tempistiche dei servizi di linea.**

Porto Livorno, traffici record 2015, 33 ml di tonn movimentate

Sui container si torna ai livelli pre-crisi

08 febbraio, 14:43



(ANSA) - LIVORNO, 8 FEB - Con quasi 33 milioni di tonnellate di merce e un nuovo massimo storico nella movimentazione dei contenitori, il porto di Livorno chiude un 2015 da record. Sui container - come illustrano i dati dei traffici forniti oggi dall'Authority livornese - si torna ai livelli pre-crisi, raggiungendo quota 780.874 Teu (+35,2% rispetto al 2014) e superando il record dei 778.864 Teu movimentati nel 2008. Rispetto al 2014 crescono i rotabili (+3,6%) e i forestali (+24,9%), le auto nuove (+22,4%), le crociere (+11,4%), i traghetti (+4,5%) e le rinfuse liquide (+14,3%), unico dato negativo il -1,2% delle rinfuse solide, dovuto alla crisi di Grandi Molini. "La performance senza precedenti registrata nel traffico dei container - ha commentato il commissario dell'Autorità portuale Giuliano Gallanti - e i risultati positivi in tutte le altre principali tipologie di traffico confermano il trend di crescita del porto: gli armatori ci stanno dando fiducia e stanno premian-do la capacità dello scalo di rispondere alle esigenze attuali del mercato con il costante miglioramento delle infrastrutture e dei servizi esistenti, fornendo contemporaneamente prospettive di ampia portata, quali la Piattaforma Europa". Il traffico complessivo di merce si attesta per lo scalo toscano su 32.712.473 di tonnellate movimentate nel 2015, di cui 9.822.751 sono rappresentate dalle merci alla rinfusa (+12,8%) e 22.889.722 dalle merci varie (+16,6%), divise tra 8.896.191 tonnellate di merci in contenitori (+32,9%), 2.620.449 tonnellate di merce in break bulk (+22,5%) e 11.373.082 tonn di rotabili (+5,4%), pari a 4.228.032 metri lineari (+3,2%). Per quanto riguarda lo sbarco e l'imbarco, sono state sbarcate complessivamente 19,2 mln di tonnellate di prodotti, e ne sono state imbarcate 13.484.872. (ANSA).



Livorno, traffico record nel 2015: contenitori a 780 mila teu

Livorno - Crescono tutti i comparti: rotabili, forestali e rinfuse.

Livorno - Quasi 33 milioni di tonnellate di merce e un nuovo massimo storico nella movimentazione dei contenitori. Il 2015 si chiude alla grande per il porto di Livorno, che sui container torna ai livelli pre-crisi, raggiungendo quota 780.874 Teu e superando così il record dei 778.864 Teus movimentati nel 2008. A sorridere allo scalo labronico tutti i principali comparti: crescono i rotabili (+3,6%) e i forestali (+24,9%), crescono anche le auto nuove (+22,4%), le crociere (+11,4%), i traghetti (+4,5%) e le rinfuse liquide (+14,3%), unico dato negativo il -1,2% delle rinfuse solide, dovuto unicamente alla crisi che sta attraversando la società Grandi Molini. «La performance senza precedenti registrata nel traffico dei container e i risultati positivi in tutte le altre principali tipologie di traffico confermano il trend di crescita del porto - è il commento a caldo del commissario Gallanti -: gli armatori ci stanno dando fiducia e stanno premiando la capacità dello scalo di rispondere alle esigenze attuali del mercato con il costante miglioramento delle infrastrutture e dei servizi esistenti, fornendo contemporaneamente prospettive di ampia portata, quali la Piattaforma Europa». I

I traffico complessivo

Su 32.712.473 tonnellate di merce complessivamente movimentate nel 2015, 9.822.751 tonnellate sono rappresentate dalle merci alla rinfusa (+12,8%) e 22.889.722 tonnellate dalle merci varie (+16,6%), ovvero: 8.896.191 tonnellate di merci in contenitori (+32,9%); 2.620.449 tonnellate di merce in break bulk (+22,5%), e 11.373.082 tonn. di rotabili (+5,4%), pari a 4.228.032 metri lineari (+3,2%). Lo sbarco Nel 2015 sono stata sbarcate 19,2 mln di tonnellate di prodotti, di cui 4,2 mln di merci in container (+29,3%); 2,2 mln tonn. di merci in colli (+21,5%), 5,5 mln di tonnellate di rotabili (+4,2%) e 7,1 mln di tonnellate di merci alla rinfusa (+6,9%).

- segue

L'imbarco

Sono invece state imbarcate dalle banchine livornesi 13.484.872 mln di tonnellate di merce, di cui 4,6 mln di tonnellate di merci in contenitori (+36,3%); 368 mila tonnellate di merci in colli (+29,2%); 5,8 mln di tonnellate di rotabili (+6,5%) e 2,6 mln di tonnellate di merci alla rinfusa (+32,8%). Il traffico contenitori del porto si è attestato a 780.874 TEUs segnando una crescita del +35,2% rispetto ai 577.471 Teus del 2014. Il risultato raggiunto è maturato anche grazie ad un elevato volume di traffico in transhipment, che rappresenta il 25% del totale.

I rotabili

Buoni i risultati raggiunti dal porto di Livorno per il traffico di mezzi commerciali. Con una movimentazione complessiva di 341.297 unità il settore è risultato in crescita del 3,6% rispetto a quanto registrato l'anno precedente (+11.911 mezzi commerciali). Al risultato ha contribuito soprattutto la movimentazione dei mezzi commerciali in imbarco (177.445 pezzi contro i 167.897 del 2014). In sbarco la crescita è stata minore: 2 mila 500 veicoli in più rispetto al 2014. I

I balzo dei forestali

I prodotti forestali risultano essere una delle punte di diamante dello scalo la-bronico: grazie ad una crescita dei volumi in sbarco del 20,7% ed alla quasi triplicazione di quelli in imbarco (+ 190,7%), sono aumentati nel loro complesso del 24,9%. In totale sono stati movimentate 1.745.219 tonnellate tra cellulosa, rotoli di carta kraft e legname.

Le Auto nuove

Significativo balzo anche per il comparto delle auto nuove, cresciuto del 22,4% con una movimentazione complessiva di oltre 475 mila veicoli, quasi 100 mila in più rispetto alle 388 mila unità del 2014. Le crociere In positivo è risultato anche il traffico crocieristico. I crocieristi sono ammontati complessivamente a 697.995 unità (+11,4% sul 2014) mentre le toccate nave sono state 369, 28 in più rispetto allo scorso anno (+8,2 in valori percentuali). I passeggeri Buon andamento anche per il settore passeggeri dove i traghetti hanno segnato un +4,5%, con 1.962.799 unità.

- segue

Le rinfuse liquide

Per il traffico delle rinfuse liquide il 2015 si è concluso con i valori dei volumi in aumento dell'14,3% rispetto ai risultati conseguiti nello stesso periodo del 2014. La movimentazione complessiva del settore è ammontata a 8.975.429 tonnellate, con una variazione percentuale positiva sia in imbarco (+29,4%) che in sbarco (+9,7%).

Le rinfuse solide

Dati di traffico negativi sono stati registrati invece per il comparto delle rinfuse solide, che ha subito un decremento dell'1,2%, dovuto al calo registrato in sbarco (-15,7%). L'imbarco ha invece raggiunto le 230 mila tonnellate con un incremento del 83,9%.

«Questi numeri, - ha commentato il segretario generale Massimo Provinciali nella veste di Presidente di ALP (fornitore di lavoro temporaneo ex articolo 17 della legge n.84 del 1994), -, hanno peraltro contribuito, sul fronte del lavoro, al recupero della situazione di ALP, che nel 2015 è passata da una condizione pre-fallimentare con poco più di 200 turni/mese di gennaio ai quasi 1.300 turni di dicembre, grazie anche agli interventi posti in essere dall'Autorità portuale per una regolazione del lavoro in porto più solida e legittima».

Il 2015 è l'anno dei record per Livorno. Il porto torna ai livelli pre-crisi

I dati statistici annuali: quasi 33 mln di tonnellate di merce, 780 mila Teus e 100 mila auto in più

Livorno, 8 febbraio 2016 - Quasi 33 milioni di tonnellate di merce e un nuovo massimo storico nella movimentazione dei contenitori. Il 2015 si chiude alla grande per il porto di Livorno, che sui container torna ai livelli pre-crisi, raggiungendo quota 780.874 Teu e superando così il record del 778.864 Teus movimentati nel 2008. A sorridere allo scalo labronico tutti i principali comparti: crescono i rotabili (+3,6%) e i forestali (+24,9%), crescono anche le auto nuove (+22,4%), le crociere (+11,4%), i traghetti (+4,5%) e le rinfuse liquide (+ 14,3%), unico dato negativo il -1,2% delle rinfuse solide, dovuto unicamente alla crisi che sta attraversando la società Grandi Molini.

«La performance senza precedenti registrata nel traffico dei container e i risultati positivi in tutte le altre principali tipologie di traffico confermano il trend di crescita del porto - è il commento a caldo del commissario Gallanti -: gli armatori ci stanno dando fiducia e stanno premiando la capacità dello scalo di rispondere alle esigenze attuali del mercato con il costante miglioramento delle infrastrutture e dei servizi esistenti, fornendo contemporaneamente prospettive di ampia portata, quali la Piattaforma Europa».

Il traffico complessivo

Su 32.712.473 tonnellate di merce complessivamente movimentate nel 2015, 9.822.751 tonnellate sono rappresentate dalle merci alla rinfusa (+12,8%) e 22.889.722 tonnellate dalle merci varie (+16,6%), ovvero: 8.896.191 tonnellate di merci in contenitori (+32,9%); 2.620.449 tonnellate di merce in break bulk (+22,5%), e 11.373.082 tonn. di rotabili (+5,4%), pari a 4.228.032 metri lineari (+3,2%).

Lo sbarco

Nel 2015 sono stata sbarcate 19,2 mln di tonnellate di prodotti, di cui 4,2 mln di merci in container (+29,3%); 2,2 mln tonn. di merci in colli (+21,5%), 5,5 mln di tonnellate di rotabili (+4,2%) e 7,1 mln di

- segue

tonnellate di merci alla rinfusa (+6,9%).

L'imbarco

Sono invece state imbarcate dalle banchine livornesi 13.484.872 mln di tonnellate di merce, di cui 4,6 mln di tonnellate di merci in contenitori (+36,3%); 368 mila tonnellate di merci in colli (+29,2%); 5,8 mln di tonnellate di rotabili (+6,5%) e 2,6 mln di tonnellate di merci alla rinfusa (+32,8%).

I contenitori

Il traffico contenitori del porto si è attestato a 780.874 TEUs segnando una crescita del +35,2% rispetto ai 577.471 Teus del 2014. Il risultato raggiunto è maturato anche grazie ad un elevato volume di traffico in transhipment, che rappresenta il 25% del totale.

I rotabili

Buoni i risultati raggiunti dal porto di Livorno per il traffico di mezzi commerciali. Con una movimentazione complessiva di 341.297 unità il settore è risultato in crescita del 3,6% rispetto a quanto registrato l'anno precedente (+11.911 mezzi commerciali). Al risultato ha contribuito soprattutto la movimentazione dei mezzi commerciali in imbarco (177.445 pezzi contro i 167.897 del 2014). In sbarco la crescita è stata minore: 2 mila 500 veicoli in più rispetto al 2014.

Il balzo dei forestali

I prodotti forestali risultano essere una delle punte di diamante dello scalo labronico: grazie ad una crescita dei volumi in sbarco del 20,7% ed alla quasi triplicazione di quelli in imbarco (+ 190,7%), sono aumentati nel loro complesso del 24,9%. In totale sono stati movimentati 1.745.219 tonnellate tra cellulosa, rotoli di carta kraft e legname.

Le Auto nuove

Significativo balzo anche per il comparto delle auto nuove, cresciuto del 22,4% con una movimentazione complessiva di oltre 475 mila veicoli, quasi 100 mila in più rispetto alle 388 mila unità del 2014.

Le crociere

In positivo è risultato anche il traffico crocieristico. I crocieristi sono ammontati complessivamente a 697.995 unità (+11,4% sul 2014) mentre le toccate nave sono state 369, 28 in più rispetto allo scorso anno (+8,2 in valori percentuali).

I passeggeri

Buon andamento anche per il settore passeggeri dove i traghetti hanno segnato un +4,5%, con 1.962.799 unità.

Le rinfuse liquide

Per il traffico delle rinfuse liquide il 2015 si è concluso con i valori dei volumi in aumento dell'14,3% rispetto ai risultati conseguiti nello stesso periodo del 2014. La movimentazione complessiva del settore è ammontata a 8.975.429 tonnellate, con una variazione percentuale positiva sia in imbarco (+29,4%) che

- segue

in sbarco (+9,7%).

Le rinfuse solide

Dati di traffico negativi sono stati registrati invece per il comparto delle rinfuse solide, che ha subito un decremento dell'1,2%, dovuto al calo registrato in sbarco (-15,7%). L'imbarco ha invece raggiunto le 230 mila tonnellate con un incremento del 83,9%.

«Questi numeri, - ha commentato il segretario generale Massimo Provinciali nella veste di Presidente di ALP (fornitore di lavoro temporaneo ex articolo 17 della legge n.84 del 1994), - , hanno peraltro contribuito, sul fronte del lavoro, al recupero della situazione di ALP, che nel 2015 è passata da una condizione pre-fallimentare con poco più di 200 turni/mese di gennaio ai quasi 1.300 turni di dicembre, grazie anche agli interventi posti in essere dall'Autorità portuale per una regolazione del lavoro in porto più solida e legittima».

PORTI

Livorno, traffico record nel 2015 Movimentati 780 mila teu

Quasi 33 milioni di tonnellate di merce e un nuovo massimo storico nella movimentazione dei contenitori. Il 2015 si chiude alla grande per il porto di Livorno, che sui container torna ai livelli pre-crisi, raggiungendo quota 780.874 teu e superando così il record dei 778.864 teu movimentati nel 2008. A sorreggere allo scalo ligure sono tutti i principali comparti: crescono i rotabili (+3,6%) e i forestali (+24,9%), crescono anche le auto nuove (+22,4%), le crociere (+11,4%), i traghetti (+4,5%) e le rifuse liquide (+14,39%), unico dato negativo il -1,2% delle rifuse solide, dovuto unicamente alla crisi che sta attraversando la società Grandi Molini.

«La performance senza precedenti registrata nel traffico dei container e i risultati positivi in tutte le altre principali tipologie di traffico confermano il trend di crescita del porto - è il commento a caldo del commissario Galliani - gli armatori ci stanno dando fiducia e stanno preannunciando la capacità dello scalo di rispondere alle esigenze attuali del mercato con il costante miglioramento delle infrastrutture e dei servizi esistenti, fornendo contemporaneamente prospettive di ampia portata, quali la Piattaforma Europa».

Il traffico complessivo

Su 12.712.473 tonnellate di merce complessivamente movimentate nel 2015, 9.822.751 tonnellate



Il porto di Livorno

sono rappresentate dalle merci alla rinfusa (+12,8%) e 22.889.722 tonnellate dalle merci varie (+16,6%), ovvero: 8.896.191 tonnellate di merci in container (+32,9%), 2.620.449 tonnellate di merce in

break bulk (+22,5%), e 11.373.082 tonnellate di rotabili (+5,4%), pari a 4.228.032 metri lineari (+3,2%).

I contenitori

Il traffico container del porto si è attestato a 780.874 TEUs se-

gnando una crescita del +35,2% rispetto ai 577.471 Teus del 2014. Il risultato raggiunto è maturato anche grazie ad un elevato volume di traffico in transhipment, che rappresenta il 25% del totale.

LE SFIDE DEL PORTO

Picco storico di container: export in ripresa

Ottimi i consuntivi del 2015

-LIVORNO-

IL PORTO si prepara alla grande presentazione del bando per la piattaforma Europa, che venerdì prossimo in Fortezza Vecchia vedrà anche il presidente delle Regione Enrico Rossi. Nel frattempo, stanno uscendo i consuntivi dei traffici dell'anno appena concluso. E in base alle cifre, c'è davvero da festeggiare. Primo elemento: nel 2015 i container hanno di nuovo raggiunto il picco storico per Livorno, che era stato registrato nel 2008: movimentati 780.878 teu, con un salto di oltre 200mila teu rispetto all'anno precedente (+35,2%) e con un lusinghiero incremento anche degli imbarchi (+35,6%), che confermano una ripresa dell'export toscano e in genere dell'Italia centrale. Un elemento nuovo per l'anno 2015 è la forte crescita dei trasbordi, ossia dei contenitori che arrivano con una nave ma non sono destinati al mercato nazionale locale bensì vengono caricati su

un'altra nave con destinazione diversa. I contenitori in trasbordo sono stati 196.478 teu di cui solo della Zim (che con i trasbordi del 2015 lavora molto) almeno il 35%. Da sottolineare che nell'anno precedente, il 2014, i trasbordi teu erano stati solo 57.967. Il fatto che nel 2015 siano quasi quadruplicati, significa che non è solo Zim a operarvi ma che l'interconnessione tra varie linee si è molto estesa. E significa che come porto dei containers Livorno sta tornando ad essere importante, anche se ancora lontano dai concorrenti più forti, che registrano totali milionari (Genova e La Spezia in particolare). L'altro settore specializzato dove Livorno vanta importanti primati è quello dei rotabili (ro/ro) che ha visto di recente scatenarsi la guerra tra Moby e Grimaldi sulle rotte per la Sardegna.

NEL CONSUNTIVO 2015 questa «guerra» non si era ancora annunciata, ma i totali sono stati da record: 341.297 unità, con un au-

mento del 3,6% sull'anno precedente. Nell'analisi storica del movimento dei ro/ro che considera gli ultimi sei anni, anche il 2014 era stato un anno buono (329.386 pezzi) mentre l'anno meno «picco» era stato il 2012 con soli 303.692 unità. Nell'anno appena concluso, gli incrementi maggiori di traffico dei ro/ro sono stati in gennaio (+11,2%) e in dicembre (+8,9%). Eccezionale la crescita dei forestali, sui quali Livorno ha una lunga tradizione. Nel 2015 sono stati movimentati prodotti per 1 milione e 745.219 tonnellate (+24,9%): per la prima volta è aumentato (del 190,7%) l'imbarco dei forestali, per la nascita di un vero e proprio piccolo «hub» di settore su Livorno. E' ancora una piccola quantità rispetto agli sbarchi (101 mila tonnellate di imbarchi contro 1 milione e 643 mila tonnellate di sbarchi) ma come segnale non va sottovalutato. E conferma la necessità di potenziare il settore dei magazzini specializzati, come chiedono gli operatori e come la stessa [] ha programmato.

NUMERI QUADRUPPLICATI

I TRASBORDI TEU ERANO STATI SOLO 57.967. IL FATTO CHE NEL 2015 SIANO QUADRUPPLICATI, SIGNIFICA CHE NON È SOLO ZIM A OPERARVI MA CHE L'INTERCONNESSIONE SI È MOLTO ESTESA



Vigilia del bando

I dati sono resi noti alla vigilia della presentazione del bando per la Piattaforma Europa



LE CMA-GM sono stati movimentati 196.478 Teu con un salto di oltre 200mila Teu rispetto all'anno precedente

La ripresa 33 milioni di tonnellate di merce nel 2015



Il porto di Livorno ai livelli pre crisi Grazie ai container

LIVORNO Una chiusura da record per il porto di Livorno, da cui nel corso del 2015 sono passate quasi 33 milioni di tonnellate di merce. «La performance senza precedenti registrata nel traffico del container e i risultati positivi in tutte le altre principali tipologie di traffico — dice il commissario [redacted] Giuliano

Gallanti — confermano il trend di crescita del porto». Lo scalo livornese torna ai livelli pre-crisi e rispetto al 2014 i rotabili crescono del 3,6 per cento, i forestali del 24,9 per cento, le auto nuove del 22,4 per cento, le crociere (più 11,4 per cento), i traghetti (più 4,5 per cento). (Sf. La.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Porto, 2015 anno record. Dati

I traghetti hanno segnato un +4,5%, con 1.062.799 unità. Il 2015 si chiude alla grande per il porto, che sui container torna ai livelli pre-crisi, raggiungendo quota 780.874 Teu

3 COMMENTI

19:03 08 febbraio 2016 12/12

Quasi 33 milioni di tonnellate di merce e un nuovo massimo storico nella movimentazione dei container. Il 2015 si chiude alla grande per il porto di Livorno, che sui container torna ai livelli pre-crisi, raggiungendo quota 780.874 Teu e superando così il record dei 778.864 Teu movimentati nel 2008. A sorridere allo scalo labronico tutti i principali comparti: crescono i rotabili (+3,6%) e i forestali (+24,9%), crescono anche le auto nuove (+22,4%), le crociere (+11,4%), i traghetti (+4,5%) e le rinfuse liquide (+14,3%), unico dato negativo il -1,2% delle rinfuse solide, dovuto unicamente alla crisi che sta attraversando la società Grandi Molini.

«La performance senza precedenti registrata nel traffico dei container e i risultati positivi in tutte le altre principali tipologie di traffico confermano il trend di crescita del porto – è il commento a caldo del commissario Gallanti – gli armatori ci stanno dando fiducia e stanno premendo la capacità dello scalo di rispondere alle esigenze attuali del mercato con il costante miglioramento delle infrastrutture e dei servizi esistenti, fornendo contemporaneamente prospettive di ampia portata, quali la Piattaforma Europa».

Il traffico complessivo

Su 32.712.473 tonnellate di merce complessivamente movimentate nel 2015, 9.822.751 tonnellate



- segue

sono rappresentate dalle merci alla rinfusa (+12,8%) e 22.889.722 tonnellate dalle merci varie (+18,8%), ovvero: 8.896.191 tonnellate di merci in contenitori (+32,9%); 2.620.449 tonnellate di merce in break bulk (+22,5%), e 11.373.082 tonn. di rotabili (+5,4%), pari a 4.228.032 metri lineari (+3,2%)

Lo sbarco

Nel 2015 sono state sbarcate 19,2 mln di tonnellate di prodotti, di cui 4,2 mln di merce in container (+29,3%), 2,2 mln tonn. di merci in colli (+21,5%), 5,5 mln di tonnellate di rotabili (+4,2%) e 7,1 mln di tonnellate di merci alla rinfusa (+6,9%)

L'imbarco

Sono invece state imbarcate dalle banchine livornesi 13.484.872 di tonnellate di merce, di cui 4,6 mln di tonnellate di merci in contenitori (+36,3%); 308 mila tonnellate di merci in colli (+29,2%); 5,8 mln di tonnellate di rotabili (+6,5%) e 2,6 mln di tonnellate di merci alla rinfusa (+32,8%)

I contenitori

Il traffico contenitori del porto si è attestato a 760.874 TEUs segnando una crescita del +35,2% rispetto ai 577.471 Teus del 2014. Il risultato raggiunto è maturato anche grazie ad un elevato volume di traffico in transhipment, che rappresenta il 25% del totale.

I rotabili

Buoni risultati raggiunti dal porto di Livorno per il traffico di mezzi commerciali. Con una movimentazione complessiva di 341.297 unità il settore è risultato in crescita del 3,6% rispetto a quanto registrato l'anno precedente (~119.111 mezzi commerciali). Al risultato ha contribuito soprattutto la movimentazione dei mezzi commerciali in imbarco (177.445 pezzi contro i 167.897 del 2014). In sbarco la crescita è stata minore: 2 mila 500 veicoli in più rispetto al 2014.

Il balzo dei forestali

I prodotti forestali risultano essere una delle punte di diamante dello scalo livornese, grazie ad una crescita dei volumi in sbarco del 20,7% ed alla quasi triplicazione di quelli in imbarco (+190,7%), sono aumentati nel loro complesso del 24,9%. In totale sono stati movimentati 1.745.219 tonnellate tra cellulosa, rotoli di carta kraft e legname.

Le Auto nuove

Significativo balzo anche per il comparto delle auto nuove, cresciuto del 22,4% con una movimentazione complessiva di oltre 475 mila veicoli, quasi 100 mila in più rispetto alle 388 mila unità del 2014.

Le crociere

In positivo è risultato anche il traffico crocieristico. I crocieristi sono aumentati complessivamente a 897.995 unità (+11,4% sul 2014) mentre le toccate nave sono state 369,28 in più rispetto allo scorso anno (+8,2 in valori percentuali).

I passeggeri

Buon andamento anche per il settore passeggeri dove i traghetti hanno segnato un +4,5%, con 1.962.793 unità.

Le rinfuse liquide

Per il traffico delle rinfuse liquide il 2015 si è concluso con i valori dei volumi in aumento del +14,3% rispetto ai risultati conseguiti nello stesso periodo del 2014. La movimentazione complessiva del settore è ammontata a 8.975.429 tonnellate, con una variazione percentuale positiva sia in imbarco (+29,4%) che in sbarco (+9,7%).

Le rinfuse solide

Dati di traffico negativi sono stati registrati invece per il comparto delle rinfuse solide, che ha subito un decremento dell'1,2%, dovuto al calo registrato in sbarco (-15,7%). L'imbarco ha invece raggiunto le 230 mila tonnellate con un incremento del 83,9%.

- segue

«Questi numeri – ha commentato il **segretario generale Massimo Provinciali nella veste di Presidente di ALP** (fornitore di lavoro temporaneo ex articolo 17 della legge n. 84 del 1994) – hanno peraltro contribuito, sul fronte del lavoro, al recupero della situazione di ALP, che nel 2015 è passata da una condizione pre-fallimentare con poco più di 200 turni/mese di gennaio ai quasi 1.300 turni di dicembre, grazie anche agli interventi posti in essere [redacted] per una regolazione del lavoro in porto più solida e legittima»

Reproduzione / bologna

Informazioni Marittime

09/02/2016
porti

Porti, a Livorno aumentano merci e passeggeri



Ottima la movimentazione delle merci (in particolare quelle containerizzate), buona il traffico dei passeggeri. Questa la "pagella" del 2015 per il **porto di Livorno**. Ma andiamo con ordine.

Le merci

Lo scorso anno il traffico delle merci movimentato dallo scalo toscano ha registrato un incremento del 15,4% essendo stato pari a 32,7 milioni di tonnellate di carichi rispetto a 28,3 milioni di tonnellate nel 2014. Complessivamente le merci varie in import ed export sono aumentate del 16,6% salendo a 22,9 milioni di tonnellate, di cui 11,4 milioni di tonnellate di rotabili (+5,4%) pari a 4,2 milioni di metri lineari di veicoli (+3,2%), 8,9 milioni di tonnellate di merci in container (+32,9%) e 2,6 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+22,5%). Il nuovo record del traffico containerizzato e maturato - spiega [redacted] - anche grazie ad un'elevata volume di traffico in transhipment che è stato pari al 25% del totale.

I passeggeri

A Livorno aumentano i crocieristi (+11,4%) e i passeggeri del nel comparto dei traghetti (+4,5%) dove sono state movimentate quasi due milioni di persone.

Il commento

"La performance scorsa precedente registrata nel traffico dei container e i risultati positivi in tutte le altre principali tipologie di traffico - ha dichiarato il commissario straordinario [redacted] - confermano il trend di crescita del porto. Gli armatori stanno premendo la capacità dello scalo di rispondere alle esigenze attuali del mercato con il costante miglioramento delle infrastrutture e dei servizi esistenti".

Porto boom, riparte l'arrivo di auto nuove e prodotti forestali

conferma l'exploit nei container (più 35,2%)
Ma nei traffici ro-ro si resta ancora al di sotto del 2008

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

Ha ragione a metà Livorno quando dice che il porto ha assorbito l'urto choc della crisi ed è tornato sugli standard prima del tracollo che nel 2009 lo vide perdere per strada il 24% dei teu del traffico container, il 28,6% delle merci su camion e rimorchi spediti via mare, il 43% della movimentazione di rinfuse solide (minerali, granì, ecc.).

È vero che, come anticipato dal Tirreno nei giorni scorsi, sul fronte del container lo scorso anno ha fatto registrare un'impennata del 35,2% che gli ha fatto superare la soglia dei 780mila teu, duemila in più del miglior dato finora mai ottenuto (nel 2008, appena prima che si scatenasse l'apocalisse della crisi).

Perché, dunque, a metà? Per quanto cresca bene (più 15,4%) anche il tonnellaggio complessivo delle merci movimentate e benino (più 5,4%) pure le "autostrade del mare", tanto l'uno come l'altro dati - an-

ch'essi così significativi per lo stato di salute del porto - risultano al di sotto del primato di otto anni fa: 32,7 milioni di tonnellate adesso contro gli oltre 34 milioni di allora relativamente al totale delle merci transitate in porto; 11,3 milioni di tonnellate nel 2015 contro i 13,4 milioni del 2008 riguardo ai traffici ro-ro (camion/trailer via traghetto).

L'exploit dei container che non ha uguali in nessun altro degli scali principali; ma è la stessa Livorno a segnalare il peso che hanno avuto i trasbordi (comunque, l'incremento non è affatto trascurabile neanche se il togliamo dal conto). Il dossier statistico di Palazzo Rosciano, quartier generale dell'istituzione portuale, spinge tuttavia a mettere l'accento anche su altre due tipologie di merce nelle quali Livorno ha un ruolo consolidato a livello nazionale e va emergendo come scalo leader. Tanto nel campo del traffico di auto nuove quanto nel settore dei prodotti forestali, le percentuali sono al di sopra di ogni previsione otti-

mistica: quasi 25 punti percentuali in più per i forestali (che hanno oltrepassato gli 1,7 milioni di tonnellate); oltre 22 punti in più per le auto nuove (con quasi centomila vetture in più si è arrivati a 475mila).

È questo il segno di una vocazione plurale del porto: ora la premiata ditta Galland & Provinciali la chiama "zonizzazione", l'équipe del predecessore Piccini aveva coniato la definizione di "porto dei porti" ed è in questo solco che, "inventandolo" le crociere in funzione anticiclica, si era mosso Marcucci. Senza contare che, a ben vedere, era già dallo studio di Antonio Battistini e Dionisia Cazzaniga Francescuti che si tuona contro la "monocoltura" (del container, in quel caso). Del resto, non esiste nessun altro porto in Italia in cui il mix dei traffici sia così differenziato.

«La performance senza precedenti registrata nel traffico dei container e i risultati positivi in tutte le altre principali tipologie di traffico confermano il trend di crescita del porto». Parole e musica di

commissario Livorno mette nero su bianco nella nota che ufficializza i dati. «Gli armatori - afferma - ci stanno dando fiducia e stanno premeando la capacità dello scalo di rispondere alle esigenze attuali del mercato con il costante miglioramento delle infrastrutture e dei servizi esistenti, fornendo contemporaneamente prospettive di ampia portata, quali la Piattaforma Europa».

Massimo Provinciali, che a Palazzo Rosciano è il segretario generale, preferisce prendere la parola come presidente di Alp, il soggetto "articolo 17" che fornisce manodopera agli operatori in casi di picchi (e che nel recente passato era sull'orlo del baratro): «Questi numeri hanno contribuito, sul fronte del lavoro, al recupero della situazione di Alp: nel 2015 è passata da una condizione pre-fallimentare con poco più di 200 turni mensili a gennaio ai quasi 1.300 turni di dicembre, grazie anche agli interventi Livorno per una regolazione del lavoro in porto più solida e legittima».

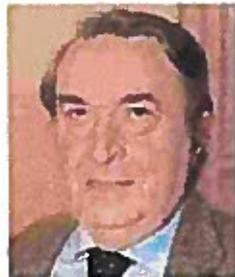


© Terminal containeri TIV s. r.l. tutti i diritti. In doppia pagina di almeno due righi: foto: Paolo Pizzarello

BILANCIO 2015, LE REAZIONI

«Gli armatori ci premiano E' ripresa la fiducia nello scalo»

QUASI 33 milioni di tonnellate di merce e un nuovo massimo storico – come scriviamo sopra – nella movimentazione dei contenitori. Logico che i vertici [redacted] siano soddisfatti. Domani alle 10,30 a palazzo Rosciano illustreranno con commenti approfonditi tutti i dati: ma intanto, a caldo, [redacted] (in foto) si anticipa. «La performance senza precedenti registrata nel traffico dei container e i risultati positivi in tutte le altre principali tipologie di traffico confermano il trend di crescita: gli armatori ci stanno dando fiducia – sottolinea il commissario straordinario – e stanno premiando la capacità dello scalo di rispondere alle esigenze attuali del mercato con il costante miglioramento delle infrastrutture e dei servizi esistenti, fornendo contemporaneamente prospettive di ampia portata, quali la Piattafor-



ma Europa». In positivo è risultato anche il traffico crocieristico. I crocieristi sono 697.995 unità (+11,4% sul 2014) mentre le toccate nave sono state 369,28 in più rispetto allo scorso anno. Buon andamento anche per il settore passeggeri dove i traghetti hanno segnato un +4,5%, con 1.962.799 unità.

«QUESTI numeri – ha commentato il segretario generale Massimo Provinciali nella veste di presidente di Alp – hanno peraltro contribuito, sul fronte del lavoro, al recupero della situazione di Al, che nel 2015 è passata da una condizione pre-fallimentare con poco più di 200 turni/mese di gennaio ai quasi 1.300 turni di dicembre, grazie anche agli interventi posti in essere [redacted] per una regolazione del lavoro in porto più solida e legittima».

A.F.

Porto: "Concorrenza al ribasso e precarietà"

Livorno 03 febbraio 2016 17:51

Continuano le problematiche del settore ro-ro: martedì 9 febbraio i lavoratori delle imprese ro-ro scioperano per due ore alla fine di ogni turno a causa del problema occupazionali da cui il settore è afflitto. La mobilitazione, indetta dalla sola Filil Cgil, ha come motivazione principale la mancanza di una soluzione al problema dell'occupazione all'interno delle imprese che si occupano di Ro/Ro nel porto di Livorno, che denunciano da tempo e a cui tutti sembrano essere sordi e, ancora oggi, è sufficiente che sia modificata una tariffa in un'azienda perché vengano dichiarati esuberanti in quella che di conseguenza ha perso il traffico.



"La concorrenza interna al ribasso - spiega Filil Cgil provincia di Livorno - tuttavia, non è l'unico motivo che ci spinge alla protesta: anche oggi, per cause a noi sconosciute, un traghetto è attraccato al Molo Italia in contrasto a quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale.

I confini delle concessioni, inoltre, sembrano non esistere più, manca una soluzione organica alla questione degli spazi e della concorrenza e, giornalmente, proseguono le frizioni delle ragioni, nel disinteresse generale e nel silenzio colpevole di chi dovrebbe far rispettare le regole.

Chiediamo: la fantomatica rete d'impresa Ro/Ro è già malata? Questa ha intenzione di discutere con i rappresentanti dei lavoratori?

I lavoratori delle imprese Ro/Ro vivono costantemente in una situazione di precarietà, basta un colpo di vento per determinare perdita di posti di lavoro, il sistema delle imprese non affronta la questione e rischia. Dopo questo sciopero - conclude Filil Cgil provincia di Livorno - metteremo in piedi un'assemblea generale per decidere con i lavoratori come proseguire le iniziative di lotta".



DOMANI «Quale futuro per il porto»: convegno con gli esperti

ATTESA per il convegno di domani alla Port (9,30) sul futuro del porto, promosso dalla Fit Cisl. Al convegno «Quale futuro per il nostro porto», partecipano il sottosegretario alla Giustizia Cosimo Maria Ferri, l'onorevole Martina Nardi, il sindaco Angelo Zubbani e di Massa Alessandro Volpi, il consigliere regionale Pd Giacomo Bugliani, Dino Sodini, presidente della Camera di commercio, i sindacalisti Andrea Figaia, Stefano Boni, il padrone di casa Francesco Messineo, presidente

QUANDO si parla dello scalo marittimo marinello ci sono i pro e contro al suo sviluppo. Il porto è stato sempre, almeno sino alla 'grande crisi' dei trasporti marittimi, un volano per l'intera economia provinciale e non solo. Il placet per la costruzione di una realtà dei trasporti via mare porta

la data del 1911 quando il consiglio superiore dei lavori pubblici approvò il progetto per la costruzione del porto. Furono i cittadini i primi a battersi per avere una protezione a seguito (questa è storia) di un evento drammatico con una eccezionale ondata di piena del fiume Magra, nel novembre 1901 trascinandosi e affondando in mare una quarantina di navicelli in attesa di attraccare ai pontili in legno di Marina. Da qui è partita tutta una evoluzione di lavori per rendere la realtà marinella in grado di assumere un ruolo primario e competitivo, in particolare nel commercio del marmo.
Gianfranco Baccicalupi



Sciopero

Filt-Cgil attacca: «Concorrenza sleale»

PORTO: nei Ro/Ro concorrenza al ribasso e precarietà occupazionale. Oggi due ore di sciopero al termine di ogni turno.

Continuano i problemi del settore ro/ro: oggi i lavoratori delle imprese ro/ro scioperano per due ore alla fine di ogni turno a causa dei problemi occupazionali da cui il settore è afflitto.

La mobilitazione, indetta dalla Filt Cgil, ha come motivazione la mancanza di una soluzione al problema dell'occupazione all'interno delle imprese che si occupano di Ro/Ro. «Anche oggi un traghetto è attraccato al Molo Italia in contrasto a quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale».

Porto: "Concorrenza al ribasso e precarietà": sciopero

1 lunedì 02 febbraio 2016 17:53

Continuano le problematiche del settore rotto, martedì 9 febbraio i lavoratori delle imprese rotto scioperano per due ore alla fine di ogni turno a causa del problema occupazionali da cui il settore è afflitto. La mobilitazione, indetta dalla sola Filt Cgil, ha come motivazione principale la mancanza di una soluzione al problema dell'occupazione all'interno delle imprese che si occupano di Ro/Ro nel porto di Livorno ancora oggi. È sufficiente che sia modificata una tariffa in un'azienda perché vengano dichiarati esuberanti in quella che di conseguenza ha perso il traffico.



"La concorrenza interna al ribasso – spiega Filt Cgil provincia di Livorno – tuttavia, non è l'unico motivo che ci spinge alla protesta: anche oggi, per cause a noi sconosciute, un traghetto è attraccato al Molo Italia in contrasto a quanto previsto dal Piano Regolatore Portuale. I confini delle concessioni, inoltre, sembrano non esistere più, manca una soluzione organica alla questione degli spazi e della concorrenza e, giornalmente, proseguono le forzature delle regole, nel disinteresse generale e nel silenzio colpevole di chi dovrebbe far rispettare le regole. Chiediamo: la fantomatica rete d'impresa Ro/Ro è già realtà? Questa ha intenzione di discutere con i rappresentanti dei lavoratori?"

I lavoratori delle imprese Ro/Ro vivono costantemente in una situazione di precarietà, basta un colpo di vento per determinare perdita di posti di lavoro, il sistema delle imprese non affronta la questione e rischia. Dopo questo sciopero – conclude Filt Cgil provincia di Livorno – metteremo in piedi un'assemblea generale per decidere con i lavoratori come proseguire le iniziative di lotta".

Autorità Portuale - Mentre a Molo Vespucci si festeggia... la gara di Fiumicino l'è tutta da rifare

Publicato Lunedì, 08 Febbraio 2016 14:17

Scritto da Paolo Gianlorenzo

Tar e Consiglio di Stato annullano la gara per la concessione del “Servizio, per un quinquennio, di raccolta ed avvio a trattamento di varie tipologie di rifiuti prodotti dalle navi scalanti nella circoscrizione portuale e nella rada di Fiumicino”



CIVITAVECCHIA - Grande festa oggi a **Molo Vespucci**. Il soldato **Rayan Monti** è stato salvato dal Generale **Delrio**. Più che Monti sono i suoi sodali a festeggiare. Ne hanno ben donde ovviamente. La politica ha di nuovo vinto sulle qualità manageriali del personaggio Monti. Non vogliamo ripetere tutte le cose mal fatte perché tanto, una ad una, come i nodi nei capelli, verranno al pettine comunque.

L'ultima perla, in ordine cronologico, bocciata dai giudici del Tar prima e da quelli del Consiglio di Stato poi è stata pubblicata proprio questa mattina, anche se datata 16 gennaio 2016.

Si tratta dell'annullamento di una delle tante gare d'appalto proposte dall'ex presidente e bi-commissario Monti. Più nel dettaglio, con nota prot. **5311 del 2.4.2015**, l'Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta ha comunicato ai sensi dell'art. **79 d.lgs. n. 163/06** l'aggiudicazione definitiva al costituendo r.t.i. tra **Labromare e PMT Ecologica** della gara per la concessione del “*Servizio, per un quinquennio, di raccolta ed avvio a trattamento di varie tipologie di rifiuti prodotti dalle navi scalanti nella circoscrizione portuale e nella rada di Fiumicino*”.

Alla gara avevano partecipato in due. La società Labromare che si è aggiudicata la gara e la Fiumicino Harbour Services s.r.l.

Quest'ultima, appena la gara fu aggiudicata, presentò un ricorso al TAR che le dette ragione ([leggi la sentenza](#)) e annullò la gara perché ha ritenuto corretta l'osservazione della società Fiumicino Harbour Services secondo cui l'adesione alla tesi dell'amministrazione comporterebbe la trasformazione di un requisito di qualificazione, assistito da comminatoria di esclusione, nella mera assunzione di un'obbligazione contrattuale (con conseguente possibilità di aggiudicazione in assenza di dimostrazione in ordine alla concreta capacità di realizzare il centro).

Ovviamente la Labromare è ricorsa al Consiglio di Stato per far valere le proprie ragioni ma, quest'ultimo, non solo ha confermato in pieno le ragioni della sentenza del TAR ([leggi la sentenza del Consiglio di Stato](#)) ma per l'ennesima volta si certifica la totale inefficacia dell'azione amministrativa dell'Autorità Portuale.

- segue

In sostanza il *Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quarta)* così provvede sull'appello in epigrafe n.r. 7603 del 2015:

1) *rigetta l'appello e, per l'effetto, conferma la sentenza del T.A.R. per il Lazio, Sede di Roma, Sezione III Ter, n. 10582 del 3 agosto 2015;*

2) *condanna Labromare S.r.l., con sede in Livorno, in persona del legale rappresentante pro-tempore, alla rifusione, in favore di Fiumicino Harbour Services S.r.l., con sede in Fiumicino, in persona del legale rappresentante pro-tempore, delle spese e onorari del giudizio di appello, liquidate in complessivi € 3.000,00 (tremila/00), oltre IVA e CAP nella misura dovuta;*

3) *dichiara compensate per intero le spese e onorari del giudizio nei confronti dell' Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.*

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Dunque che dire, la carnevalata della conferenza stampa di oggi servirà ad alzare ulteriormente quella cortina fumogena su una *mala gestio* acclarata e che comunque non garantirà mesi di amministrazione serena al bi-commissario Rayan-Monti che continuerà ad essere pungolato su atti concreti, e non chiacchiere, come è solito fare e come continuerà a fare fino a quando, secondo noi, giustizia vera sul suo operato sarà compiuta.

Come dire: a carnevale, ogni scherzo vale.

Monti: "Contro di me solo fango"

Il commissario straordinario dell'Autorità Portuale ha ringraziato il ministro Delrio per la fiducia rinnovata, nonostante le pressioni



CIVITAVECCHIA - Ha voluto ringraziare il ministro Graziano Delrio per la fiducia rinnovata, nonostante le forti pressioni, ed il presidente della Regione Lazio Nicola Zingaretti per il sostegno mostrato. Il commissario straordinario dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti si è presentato alla stampa ancora più determinato e deciso a proseguire sulla strada tracciata in questi anni. Perché i 12 giorni intercorsi tra la scadenza del mandato e l'ok del Ministro al Monti bis hanno lasciato il campo a polemiche e "fesserie", come le ha definite il commissario.

«C'è da ricordare che il giorno prima della scadenza del mio mandato - ha ricordato - è stato notificato un esposto sulla mia presunta incompatibilità con la carica di commissario, con tanto di diffida al Ministro a procedere alla mia nomina. E così si è proceduto ad accertamenti e rilievi del caso; e venerdì è arrivato anche il parere dell'Avvocatura di Stato che ha affermato con chiarezza come siano assenti i presupposti per la presunta incompatibilità denunciata. Non mi stupisco: in un anno e mezzo sono stati presentati circa 25 esposti contro l'ente». Monti ha quindi parlato di una macchina del fango contro di lui, anche ben organizzata, di "violenza inaudita", di attacchi personali e minacce. «Avevamo pensato di mollare tutto, insieme al Segretario Generale - ha aggiunto Monti - ma non è questa la risposta che dovevamo dare e non spetta a noi questa responsabilità. Abbiamo continuato a lavorare a testa bassa, e continueremo a farlo; con la consapevolezza dello straordinario lavoro finora fatto». E sono i risultati, a detta del commissario, a parlare chiaro. «Risultati e numeri indiscutibili - ha aggiunto - è stata messa in campo una macchina del fango per minare la credibilità di chi lavora e garantisce risultati. C'è chi manovra e paga, chi scrive e chi firma esposti. Ma a breve ne sentiremo delle belle, siamo arrivati alla fine di questa storia. Capisco che il piatto è ricco e fa gola: noi continueremo con impegno e dedizione. D'altronde i risultati raggiunti hanno fatto sì che Civitavecchia diventasse un'Autorità di Sistema, al pari degli altri 14 porti core».

Monti lancia quindi le nuove sfide: la prima quella della realizzazione della darsena energetica Grandi Masse. «Al di là della battaglia sacrosanta per la poltrona da presidente - ha concluso - mi auguro che la politica non metta in campo azioni per bloccare questo importante investimento che, una volta realizzato, risolverà i problemi occupazionali in città».

Monti: «Fiero della fiducia»

- Il riconfermato commissario del porto: «Ringrazio Delrio e Zingaretti per aver creduto in me»
- Appello ai partiti: «Legittimo che vogliano un altro al mio posto, ma non danneggino lo scalo»

«Vado avanti con ancora più convinzione e a testa alta perché a fare da contraltare a qualcuno che per mesi mi ha gettato addosso solo fango, ci sono tante persone, tutti i lavoratori portuali, la Cpc, l'Unione Industriali e tanti altri che credono come me nello sviluppo dello scalo e del territorio». È il messaggio lanciato ieri in una sala conferenze

gremita, dal commissario straordinario Pasqualino Monti, che venerdì ha ricevuto l'incarico dal ministro dei Trasporti per altri sei mesi.

«Ringrazio il ministro Graziano Delrio e il presidente della Regione Lazio Nicola Zingaretti - ha esordito Monti - perché hanno creduto in me. Il Ministro ha ricevuto l'ultimo esposto diffida il giorno della

scadenza del primo mandato da commissario. Un esposto in cui si diffidava lo stesso Delrio a procedere alla nomina per gravi incompatibilità. Il Ministro avrebbe potuto dare l'incarico al comandante del porto e fare i dovuti accertamenti. Ma non l'ha fatto e l'avvocatura dello Stato non ha rilevato le presunte criticità. Così come non le aveva rilevate il Mit. Contro di me è stata messa in moto una vera macchina del fango che, visto che in questi mesi anch'io ho fatto le mie mosse, gli si ritorcerà contro».

Monti ha ricordato, citando le risposte del Mit e dell'avvocatura, le principali criticità mossegli «per l'ultima volta»: dal doppio incarico all'acquisto dei terreni il cui prezzo è stato fissato dall'Agenzia delle entrate, fino all'assunzione del personale. «Il fatto che risulti in aspettativa da dirigente è risultato rego-

lare, così come le assunzioni a chiamata diretta previste dal contratto nazionale del porto. Per quanto riguarda l'accordo col Comune, il pagamento della prima rata è sospeso in autotutela in attesa della risposta del Mit, e sono fiducioso che arriverà a breve e avrà esito positivo».

Infine un appello in chiusura di conferenza è stato fatto alle forze politiche. «Capisco» ha detto Monti «chi politicamente voglia far sedere qualcun altro su questa poltrona, ma mi auguro che non lo faccia a scapito del porto, magari presentando interrogazioni parlamentari contro la darsena grandi masse. In questo momento anche Livorno sta realizzando una sua piattaforma e il rischio di perdere investitori è sempre concreto».

Cristina Gazzellini

© ABBONAMENTI ITALIA



Monti in conferenza stampa

In breve



RETROPORTI

Accelera il piano per Civitavecchia

Unindustria (Roma, Prosinone, Latina Rieti e Viterbo), stringe i tempi sul progetto per realizzare il retroporto di Civitavecchia. Per il quale hanno già manifestato interesse una quindicina di aziende. Il 3 marzo prossimo sarà presentato in merito uno studio commissionato a Kpmg, che conterrà un'analisi strategica delle potenzialità dell'area, che prevede anche una zona franca doganale.

Nel frattempo Stefano Cenci, presidente della sede di Civitavecchia di Unindustria, chiarisce le linee guida del piano, che prevede la completa trasformazione «di 127 ettari di terreni (oggi agricoli, ndr) nell'area del "patto degli Etruschi", proprio dietro il porto. Una zona che può contare su progetti già approvati per 85mila metri quadrati e una superficie lorda pavimentabile di 165mila metri quadrati». L'idea, prosegue Cenci, «è di creare un consorzio di imprese con attività legate ai traffici portuali. Ad esempio per l'automotive», visto che da Civitavecchia vengono imbarcate e sbarcate le auto Fca da per gli Usa. «Ma c'è anche l'opportunità di semilavorare i materiali arrivati via container e distribuirli su mercato romano e del centro Italia». Unindustria intende formare il consorzio entro il 2016. Perché nei primi mesi del 2017 la società Edilfondiaria, proprietaria dei terreni, deve partire con le opere di urbanizzazione che collegheranno la zona al porto.

Napoli, tornano a casa i 19 marittimi cinesi della Ocean Harvest

Sono stati sbarcati a Napoli i 19 marittimi cinesi della nave Ocean Harvest a bordo da oltre 12 mesi. Gli ispettori del Nucleo Psc (Port State Control) guidati dal Capitano di Fregata Gennaro Fusco, hanno assistito a tutte le fasi del rimpatrio dei marittimi, dall'ottenimento degli agognati visti presso la locale Polizia di Frontiera fino al saluto finale quando a bordo dei Van messi a disposizione dall'armatore si sono recati in aeroporto, destinazione finale casa. La nave dopo aver sostituito la maggior parte dell'equipaggio e dopo essere stata sottoposta ai controlli degli ispettori Psc (Port State Control) e del registro di classifica americano ABS, ha ottenuto il permesso di ripartire. "I volti felici dei marittimi - sottolinea una nota della Capitaneria - rimarranno impressi nella mente degli Ispettori del Nucleo Psc di Napoli, agli ordini dell'Ammiraglio Arturo Faraone, sicuri di aver contribuito a far ritornare a casa i marittimi che avevano nei giorni scorsi lanciato un grido di allarme, chiedendo di ritornare a casa. La vicenda sta avendo una vasta eco sia a livello nazionale che internazionale, rappresentando un caso di studio per la difesa dei diritti dei lavoratori marittimi, e per il quale Guardia costiera sta ottenendo il plauso degli organismi internazionali deputati alla tutela del lavoro marittimo".

Salerno, firmato contratto per realizzare nuova imboccatura del Porto: nuove frontiere per l'ambiente e l'economia del territorio

Salerno, 8 febbraio 2016 - L'Autorità Portuale di Salerno ha predisposto ed avviato un piano progressivo di interventi in grado di consentire il consolidamento statico, l'adeguamento funzionale e l'ampliamento delle attuali banchine al fine di poter garantire la funzionalità del Porto commerciale, anche in previsione dei programmati interventi di escavo dei fondali, in linea con quanto previsto nell'Adeguamento Tecnico Funzionale delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale.

Nell'ambito del Grande Progetto "Logistica e Porti - Sistema integrato portuale di Salerno", finanziati sui fondi POR FESR Campania, è stato previsto il progetto di allargamento dell'imboccatura portuale (23 milioni di euro), che consentirà l'ingresso, nel bacino portuale, alle navi di nuova generazione (anche caratterizzate da un minor impatto ambientale), destinate sia al traffico passeggeri che al traffico di merci, di dimensioni maggiori di quelle che attualmente fanno scalo a Salerno (moderne navi merci e crociere, che necessitano di un'imboccatura più agevoli e fondali più profondi).

In data 29 gennaio 2016 l'Autorità Portuale di Salerno ha stipulato il contratto di appalto con l'ATI ACMAR S.c.p.a. - COVECO COOP. S.p.A. che, dopo la redazione del progetto esecutivo, procederà all'avvio dei lavori. L'intervento prevede l'accorciamento del molo di sottoflutto per una lunghezza pari a 100 metri ed il prolungamento della diga di sopraflutto di 200 metri, mediante la costruzione e posa in opera di cassoni REWEC3 (brevetto italiano del prof. Paolo Boccotti) per la produzione di energia dalle onde di mare.

Nel panorama internazionale si tratta di una importante iniziativa avviata dall'Autorità Portuale di Salerno, che colloca il Porto all'interno del gruppo dei cosiddetti "Green Ports", contribuendo così alla realizzazione di un Porto tecnologicamente avanzato, energeticamente ed ambientalmente sostenibile: produzione di energia più pulita utilizzando il moto ondoso per un Porto ed una città sempre più "green". Con il grande dragaggio previsto entro fine anno saranno spesi tutti i fondi europei a disposizione: il Porto di Salerno sarà tra i più efficienti e moderni d'Europa.

Nel corso della seconda edizione della Conferenza internazionale "Mediterranean Days of Coastal and Port Engineering", organizzata dall'Associazione internazionale di navigazione PIANC a Valencia (Spagna) dal 23 al 25 maggio 2012, l'Autorità Portuale

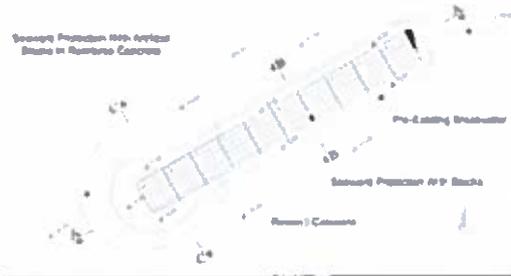
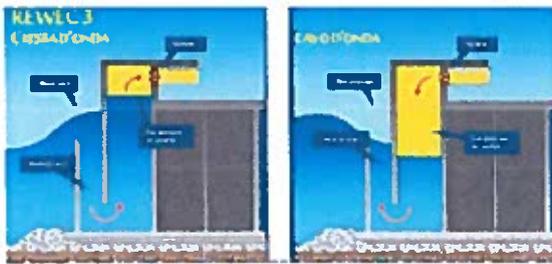
- segue

di Salerno presento' la memoria relativa al progetto di allargamento dell'imboccatura portuale.

L'intervento, finalizzato a consentire l'ingresso nel bacino portuale alle navi da crociera e alle navi commerciali di maggiori dimensioni, prevede l'accorciamento del molo di sottoflutto e il prolungamento della diga di sopraflutto di m 200, con la realizzazione di 10 cassoni REWEC3, che consentono la produzione di energia dalle onde di mare.

La memoria dal titolo "Green Ports: an italian experience" fu sottoposta dall'ing. Elena Valentino dell'Autorità Portuale di Salerno, insieme a docenti dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria (prof. Felice Arena, ing. Alessandra Romolo, ing. Alfredo Ascanelli), a rappresentanti della Wavenergy.it s.r.l. (società Spin-Off dell'Università Mediterranea che ha promosso l'iniziativa sul REWEC3 a Salerno) ed a rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ing. Andrea Ferrante del Consiglio Superiore dei LL.PP. e ing. Simona Ghiretti). La memoria fu presentata a Valencia dall'ing. Andrea Ferrante.

CLICCARE PER INGRANDIRE



Moli. Crociere e traghetti rischiano l'ingorgo

A Palermo banchine insicure e lavori al palo



Nino Amadore
PALERMO

— Otto punti di attracco disponibili su dieci, una banchina sequestrata dalla magistratura per rischio statico che rende inservibili due moli, il cantiere per l'ammodernamento della Stazione marittima fermo da 14 mesi in attesa di una variante e, secondo le previsioni, l'opera non potrà essere completata prima di due anni. È il quadro del porto di Palermo che preoccupa non poco, soprattutto in vista della prima vera quando si aprirà la stagione crocieristica con l'arrivo nello scalo siciliano delle prime navi da crociera.

Il pericolo è che in porto si crei l'ingorgo costringendo soprattutto i traghetti (ne arrivano sei o sette al giorno) a stare in rada per far posto alle navi da crociera. La speranza è che si arrivi al dissequestro della banchina Vittorio Veneto o almeno di uno dei due moli anche se dal Tribunale trapela la notizia che un provvedimento di dissequestro potrà arrivare solo dopo i lavori di consolidamento: opere per 1,4 milioni che partiranno nei prossimi mesi e dovrebbero essere completate entro agosto.

«Spera comunque che i sigilli possano essere tolti prima: «Abbiamo dato mandato al nostro ufficio legale di chiedere il dissequestro almeno del molo Sud della banchina Vittorio Veneto», spiega il presidente Vincenzo Cannatella. «Abbiamo una nostra perizia che attesta l'assenza di rischio statico». Si ve-

drà. Per il momento, a bocce ferme, la situazione non è delle migliori anche se, assicurano, è perfettamente gestibile. La previsione per quest'anno è di superare il record di 550 mila crocieristi sbarcati l'anno scorso (che hanno portato un benefico indotto in città pari a 22 milioni di euro) gestendo le difficoltà: se tra febbraio e marzo le navi da crociera che arrivano in città sono una decina al mese, già ad aprile diventeranno 15 per arrivare a 21 a maggio e potrebbero crescere ancora se andranno a buon fine le trattative con quegli armatori che stanno scegliendo Palermo abbandonan-

SOTTO SEQUESTRO

Il dissequestro della banchina Vittorio Veneto ma prima il tribunale chiede lavori

do altri porti del Mediterraneo ritenuti poco sicuri.

Le navi da crociera, in quelli che si annunciano sei mesi di passione, avranno comunque la priorità anche perché, spiega Cannatella, «quest'anno per la prima volta ospiteremo cinque approdi della "Vista", la nuova ammiraglia della Carnival. Un gigante da 4 mila passeggeri che quindi porterà in città 20 mila turisti». Ed è confermata anche la presenza della Norwegian Epic, ritenuta una delle più grandi navi al mondo: nel 2016 toccherà Palermo per cinque volte. Così come sono confermati gli attracchi della Disney Magic e della Aegen Odyssey.

di ANSA/AGF/REUTERS/ANSA

Cisl: "Si proceda con la messa in sicurezza della banchina del porto"

Cisl: "Si proceda con la messa in sicurezza della banchina del porto" Angela Di Marzo - Ufficio Stampa Cisl Palermo Trapani 08 febbraio 2016 18:28 Condivisioni Nota - Questo comunicato è stato pubblicato integralmente come contributo esterno. Questo contenuto non è pertanto un articolo prodotto dalla redazione di PalermoToday "Auspichiamo che, per riportare al più presto il porto al suo normale regime di attività, si tenga conto delle diverse perizie fatte nelle scorse settimane su iniziativa della stessa **Autorità portuale** di **Palermo** che confermavano, evitando il transito dei mezzi pesanti, il possibile utilizzo della banchina Vittorio Veneto dove peraltro sono stati già eseguiti i primi interventi di messa in sicurezza". Ad affermarlo è Nino Napoli segretario Fit Cisl **portuali** intervenendo sulle conseguenze del sequestro della banchina Vittorio Veneto del porto di **Palermo**, disposto dall' autorità giudiziaria la scorsa settimana. "Siamo preoccupati -aggiunge Napoli - oltre ai disagi per le crociere, alcune aziende stanno già pensando di attivare gli ammortizzatori sociali a causa della ridotta attività". Daniela De Luca segretario Cisl **Palermo** Trapani e il segretario Fit **portuali** Napoli concludono, "il perdurare di questa situazione di blocco e di incertezza rispetto alla normale operatività della banchina sequestrata, rischia di creare danni irreparabili sul traffico dello scalo e sul futuro delle aziende che vi operano. Si predispongano subito gli interventi per la messa in sicurezza, per tutelare così il mantenimento dei livelli occupazionali e le attività del porto". Persone:



«Patto per la Falce». L'area verrà destinata a parco urbano naturalistico e storico e servirà ad attrarre i turisti

Riquilificazione della zona «Falcata» Siglato accordo con l'autorità portuale

Giornata importante ieri per la città. Nel pomeriggio al Comune, per il "Patto per la Falce", alla presenza delle istituzioni è stato siglato l'accordo tra l'amministrazione comunale e l'autorità portuale sulla definizione dei parametri urbanistici del Pio (Piano d'Inquadramento Operativo) della zona FAL3 del Piano Regolatore del Porto. Si tratta del primo atto previsto dal documento programmatico che era stato siglato a Palermo nei giorni scorsi. Il "Patto per la Falce" prevede, tra l'altro, l'istituzione di un tavolo tecnico presso l'università a cui è affidato il coordinamento delle varie azioni. In tarda mattinata al Comune il dibattito sulla riforma dell'autorità portuale che vedrà Messina e Milazzo accorpate con Gioia Tauro. Udc e Cinquestelle non hanno preso parte. È intervenuto invece insieme ai parlamentari regionali messinesi il governatore Rosario Crocetta: «È una giornata storica per Messina, la riquilificazione della zona Falcata sarà un altro passo avanti per la bonifica e il rilancio economico della città, sull'autorità portuale conteso invece che Messina e Milazzo vadano con Gioia Tauro, si stanno mortificando due città e con le tasse dei siciliani andare a ripianare i debiti dell'autorità portuale di Gioia Tauro, non sono d'accordo». Per la Zona Falcata dopo i chiarimenti di sabato il sindaco Accorinti e il presidente dell'Authority portuale Antonino De Simone hanno firmato al Comune l'accordo. Amministrazione e autorità portuale hanno condiviso l'idea che gli interventi previsti nel piano regolatore del porto debbano essere ricondotti a una piena armonia con l'assetto urbanistico della città, che la fruizione delle aree da recuperare nella zona Falcata (la "FAL2" e la "FAL3") debba essere pubblica - che le funzioni che verranno insediate devono tendere a massimizzare questa fruizione pubblica, che l'area deve essere bonificata e destinata a parco urbano naturalistico e storico, con funzioni di attrazione turistica e fruibilità diretta per i cittadini messinesi. Oltre al recupero della Real Cittadella per la realizzazione di spazi espositivi e attività culturali il patto prevede una drastica riduzione delle volumetrie previste (da 120.000 a 25.000 metri cubi), che potrebbero essere destinate alla realizzazione di un attrezzato centro congressi e a piccole attività di ristorazione e commercio. Secondo il vicesindaco Guido Signorino: «La città può riappropriarsi della sua parte più bella che diviene la spina dorsale della sua nuova vivibilità, il luogo di attrazione per i turisti e per i messinesi».



Traghetti, ritorno alla normalità Ma la polemica si fa rovente

Il sindaco Ferrari: «Passeggeri trascurati»

—PORTOFERRAIO—

SI È CONCLUSA ieri mattina l'odissea per i tanti passeggeri rimasti bloccati domenica nei porti di Portoferraio e Piombino a causa del maltempo caratterizzato dal mare in tempesta con onde di oltre 3 metri e raffiche di vento che hanno raggiunto i 50 nodi. Migliorate le condizioni meteo, i primi a ripartire sono stati i traghetti Moby Love delle 6.10 e Marmorica delle 6.30 da Piombino e – saltata la corsa delle 5 perché il Marmorica era rimasto sul continente – il Bastia delle 6.30 da Portoferraio. Nel porto di Piombino la situazione si è normalizzata solo nella tarda mattinata quando è stato smaltito l'ingente numero di

auto ammassatesi sulle banchine e sono riusciti a transitare anche i mezzi pesanti che ogni giorno portano sull'isola prodotti di vario genere. Meno caotica, per la minore presenza di camion e auto, è stata invece la situazione a Portoferraio. Per cercare di alleviare in qualche modo i disagi, Moby e Toremar, quando è stato deciso di cancellare anche le ultime partenze, hanno permesso ai passeggeri di dormire a bordo dei traghetti. A Piombino sono stati però in molti – e tra questi i ragazzi di varie squadre calcistiche giovanili – a decidere di trascorrere la notte negli alberghi cittadini, pieni come in poche altre occasioni, o addirittura a preferire il pernottamento in macchina perché le condi-

zioni del mare provocavano un vistoso dondolio delle navi. In una situazione di così grande precarietà a molti non è andato giù il fatto che il bar al piano terra della stazione marittima, quello accanto alle biglietterie, abbia chiuso alle 18.15. Cosa che ha spinto il sindaco di Portoferraio Mario Ferrari ad attaccare duramente

— dice il primo cittadino – nell'occasione ha manifestato tutta la propria trascuratezza. Le compagnie marittime, spesso bersaglio di critiche, hanno invece dimostrato sensibilità con la decisione di ospitare a bordo i viaggiatori rimasti a terra. Mi auguro che quanto avvenuto non si ripeta perché non è ammissibile».



RABBIA Il maltempo ha costretto molti passeggeri a rimanere a terra. Mario Ferrari (a destra) protesta



Rodolfo De Dominicis, presidente e amministratore delegato di Uirnet, illustra a Tir il futuro della piattaforma, strumento di supporto fondamentale per risolvere la questione della competitività del nostro Paese

di Alessandra Parroni

La piattaforma logistica nazionale a tutela della security



La Piattaforma Logistica Nazionale costituisce uno strumento di supporto fondamentale per risolvere l'importante questione della competitività del nostro Paese. Non ha dubbi Rodolfo De Dominicis, presidente e amministratore delegato di Uirnet, società incaricata della realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale, sul futuro della piattaforma.

«A breve, con l'apertura del Gottardo, verrà meno l'ultima barriera per arrivare facilmente in Italia e dunque sarà fondamentale gestire i flussi perché i grandi operatori del settore trasporti scenderanno senza problemi da Nord a Sud, mentre ben più difficile sarà la risalita da Sud a Nord».

La Piattaforma della Logistica Nazionale (PLN) - il sistema tecnologico-telematico concepito per raccogliere dati ed erogare servizi a tutti gli operatori e stakeholder della logistica e dei trasporti - rappresenta infatti lo strumento di riferimento per l'interconnessione, la gestione dei dati e dei processi per porti, interporti e centri logistici. Ma, oggi, in piena emergenza terrorismo, potrebbe rappresentare anche qualcosa di più.

Tutela della security

La PLN potrebbe avere infatti un ruolo molto importante nella delicata questione legata alla sicurezza in Italia.

«La Piattaforma nasce anche dall'esigenza di contrastare le attività illegali ed ha in sé, fin dalle fasi progettuali, gli strumenti per far fronte al problema che viene solitamente definito di "security", per distinguere dalla tutela della sicurezza stradale (safety), altro tema sul quale la Piattaforma potrà incidere allineando - ad esempio - l'indice di rischio legato al trasporto di merci pericolose nel

nostro Paese ai livelli della media europea».

Un esempio di come la Piattaforma agisca per entrambe le necessità di safety e security è dato dal sistema già sperimentato a Gioia Tauro, grazie ad un progetto del PON sicurezza realizzato in accordo con le dogane e con tutti gli organi di polizia. «In questo caso si tratta di un'attività testata ma che ci sembra essere importante complessivamente per la sicurezza nazionale. Il progetto ha previsto lo sviluppo e l'integrazione dei sistemi infrastrutturali di security sia dell'area portuale che dell'area ampia di Gioia Tauro con i sistemi di analisi di rischio doganali».

È stato così possibile estendere il controllo sulle attività sia lato mare sia lato terra, monitorando il trasporto delle merci in uscita ed in ingresso al porto fino alla destinazione finale ed includendo anche altre informazioni, già dal momento in cui le navi porta-containere partono dai porti situati in Estremo Oriente per arrivare a Gioia Tauro.

I dati della PLN nel cloud del MIT

Ma qual è oggi lo stato dell'arte della Piattaforma? «Un importante risultato è stato raggiunto con il completamento del collaudo del "blocco base" della PLN - spiega il Presidente di Uirnet - Abbiamo scelto un gestore provvisorio in attesa di completare la gara in project financing di servizi per l'individuazione del gestore definitivo, che avrà la concessione per venti anni e che avrà il compito di estendere la piattaforma e commercializzare i servizi. Inoltre è stata completata la migrazione della piattaforma dalla server farm di Selex ES (capo del raggruppamento temporaneo d'impresa), al cloud del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quindi in una struttura dedicata. Il ministero

applica a questi dati le stesse regole di accesso che applica ai dati del CCIS».

La posizione dell'Antitrust

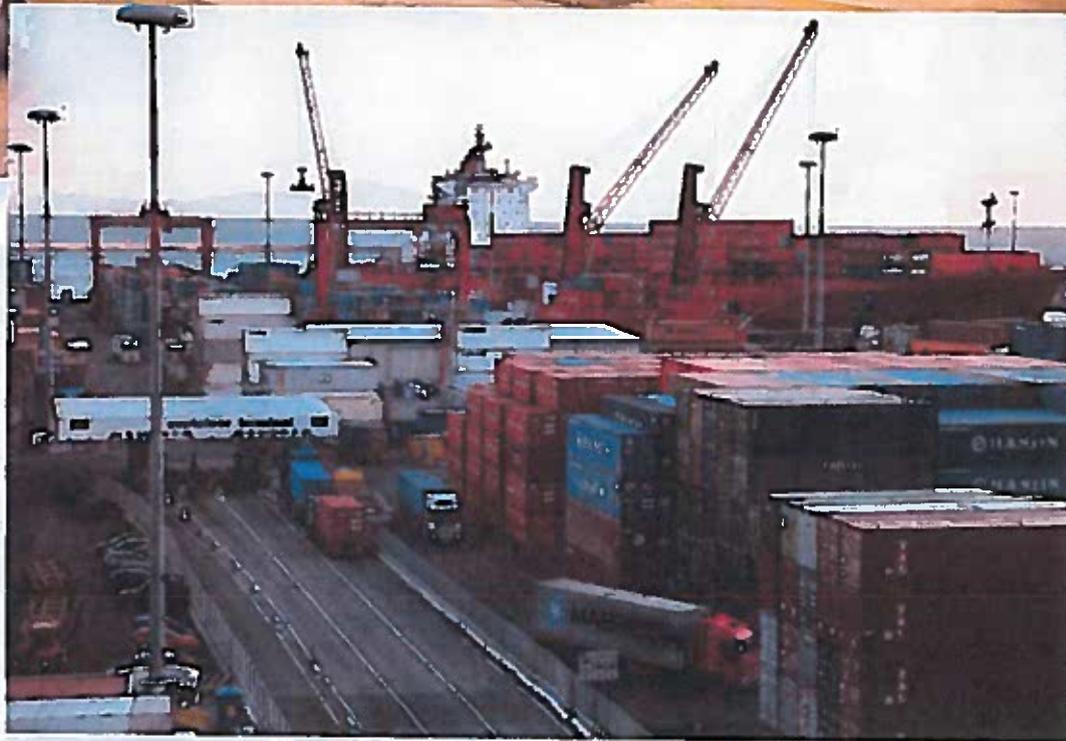
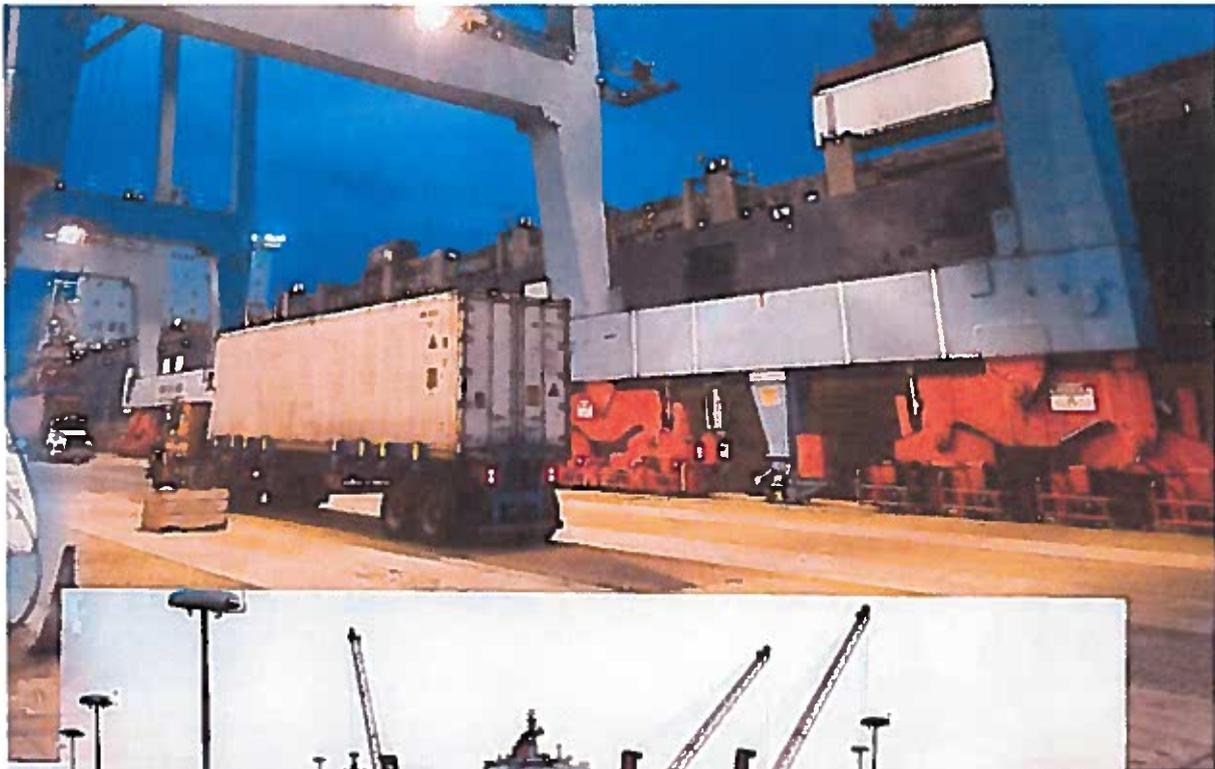
A supporto della corretta gestione dei dati della piattaforma è intervenuta anche l'Antitrust che, previa l'ottemperanza di alcune prescrizioni, ha espresso parere positivo a procedere con i lavori. «Si è ritenuto opportuno ricorrere all'Autontà garante della concorrenza e del mercato perché, sebbene i dati siano conservati presso il Ministero, nel raggruppamento temporaneo d'impresa per la gestione della Piattaforma è presente anche un operatore di mercato e dunque è stato necessario fugare ogni dubbio in merito ad una eventuale distorsione della concorrenza». A sostegno della maggiore trasparenza possibile, si sta inoltre cercando di fare rientrare nel raggruppamento promotore anche altre società di servizi delle associazioni di categoria, in maniera tale che l'autotrasporto possa essere opportunamente rappresentato.

«Questi tre fatti insieme, vale a dire il dato controllato e sistemato in luogo sicuro, il fatto che l'Antitrust ci abbia dato delle prescrizioni a cui noi ottempereremo ma, in buona sostanza, abbia concesso l'ok a procedere e la possibilità che ci sia una platea più ampia di operatori di settore all'interno del raggruppamento, dovrebbe far sì che non si verifichi l'accesso da parte di alcuni a dati che altri non hanno e che quindi non sussista una distorsione della concorrenza».

I progetti legati alla PLN

Grande attenzione anche all'area del Mezzogiorno. «Utilizzando i fondi europei, abbiamo realizzato specifici moduli della Piattaforma, portando avanti quattro progetti all'interno del

- segue



PON reti e mobilità, tutti ovviamente nel Mezzogiorno - sottolinea De Dominicis - il primo progetto, che è anche quello che si è completato prima, è la Piattaforma della Logistica Regionale Puglia, e ha previsto la messa a punto di un modulo che mette in connessione il sistema logistico pugliese. Questo esempio è trasferibile in maniera semplice a tutte le altre regioni dell'obiettivo 1 e, completate le regioni meridionali, il modello potrebbe essere esteso anche alle aree del Nord". Rimanendo nell'area pugliese, è stato realizzato il Port Community System (PCS) di Taranto, la soluzione telematica per integrare la grande quantità di servizi che gravitano attorno a un porto...

"Questo risultato così importante è stato ottenuto con il minimo impiego di risorse e, ancora una volta, si tratta di un esempio che potrà essere riutilizzato altrove nell'ambito del "nodo" consentito dalla legge. A breve - ha anticipato De Dominicis - verrà sottoposto ad approvazione del Ministero un accordo stipulato con Assoporti attraverso Assoporti Servizi, per mettere a punto in maniera ufficiale il cosiddetto modello unico di Port Community System.

Il terzo progetto è Ficoge, realizzato per conto del Ministero: è il programma cappello di tutti i progetti nazionali sul tracciamento delle merci pericolose. In questo stesso conte-

sto si colloca lo sviluppo del PON che si è chiamato Calabria-Sicilia in cui viene fatto il monitoraggio in Calabria e Sicilia delle merci pericolose attraverso un sistema di telecamere che supporta il sistema di controllo di bordo. Ultimo progetto, ma non meno importante, è quello di Catania Bilocca riguardante le aree di sosta per i mezzi pesanti. Il progetto PON prevede la gestione integrata di aree di sosta intese come aree per la gestione ottimale dei flussi da/verso i nodi del sistema logistico e dove attendere, compatibilmente con le merci trasportate, lo smaltimento del carico operativo presso i nodi logistici primari, ad esempio porti e interporti".

TURK 2016 29

uno studio mette in evidenza gli alti costi della **logistica**

L' Italia deve migliorare i trasporti

Il costo della **logistica** per l' ortofrutta erode oggi dall' 80 al 100% del prezzo della merce pagato al produttore. Lo sostiene uno studio intitolato «La **logistica** delle pere: le nuove tecnologie e i costi per affrontare i mercati del mondo», realizzato dai docenti dell' Università di Bologna Carlo Pirazzoli e Alessandro Palmieri. «I risultati di questo studio, applicabili a qualsiasi altro prodotto ortofrutticolo, dimostrano come la **logistica** per questa merceologia incida per il 40% sul prezzo finale, contro il 10% di un qualsiasi prodotto industriale. E arriva anche al 100% sul prezzo pagato al produttore», spiega Pirazzoli, docente coordinatore del corso di laurea in Economia e Marketing nel Sistema AQgroindustriale. «Ciò deriva soprattutto dalla necessità dei tempi brevi di consegna, ma anche dal fatto che nessun operatore vuole fare magazzino, perché significherebbe introdurre costi di giacenza». Uno dei principali fattori di inefficienza risiede nel fatto che il sistema **logistico** italiano dell' ortofrutta risale al secolo scorso, quando questo comparto di attività non era ancora globale ed era impostato su logiche distanti da quelle odierne. Un meccanismo obsoleto che produce inefficienze appesantendo la filiera.

Luca Lanini, docente di Logistica e senior advisor C-Log centro di ricerca sulla **logistica** dell' Università Carlo Cattaneo, aggiunge che «ci sono inefficienze non solo nella dinamica dei trasporti ma anche legate alle abitudini di consumo».

Nel primo caso si potrebbe lavorare sulle piattaforme **logistiche**, che rappresentano un passaggio fondamentale e che gestiscono la totalità dei trasporti della grande distribuzione organizzata e il 70% del comparto ortofrutticolo contro il 35% gestito dai mercati all' ingrosso. Il punto è come è articolata la piattaforma e se ha senso crearne di nuove o se è sufficiente rendere più efficienti quelle già attive». Incide sull' efficienza del sistema **logistico** anche il fatto che oggi si lavora con tempi di giacenza strettissimi; i tempi tra raccolta e vendita sono sempre più brevi e questo velocizza le relazioni commerciali con la conseguenza che non c' è tempo per pianificare e trovare soluzioni ottimali diverse. (riproduzione riservata)



Frutta, in Liguria il business è maturo

Carbone diventa la capofila del settore ortofrutticolo

Quattro anni fa, il settore ortofrutticolo in Liguria era considerato un business a basso margine. Oggi, invece, è diventato un settore sempre più redditizio. I produttori di frutta e verdura in Liguria stanno infatti investendo in nuove tecnologie e in nuove strutture per migliorare la qualità e ridurre i costi di produzione. Inoltre, il mercato della frutta e verdura in Italia è in forte crescita, e i produttori liguresti stanno approfittando di questa opportunità per espandere i loro mercati di sbocco.



L' Italia deve migliorare i trasporti

Il costo della **logistica** per l' ortofrutta erode oggi dall' 80 al 100% del prezzo della merce pagato al produttore. Lo sostiene uno studio intitolato «La **logistica** delle pere: le nuove tecnologie e i costi per affrontare i mercati del mondo», realizzato dai docenti dell' Università di Bologna Carlo Pirazzoli e Alessandro Palmieri.

Un progetto per favorire il traffico merci via mare e ridurre l'impatto ambientale dei trasporti. Stanziati per il 2016-2018 quasi 50 milioni di euro l'anno. Incentivi anche per l'intermodalità ferro-strada

di Chiara Manggi

Marebonus, ecco l'ipotesi del Ministero

Si è svolta alla fine del mese di dicembre la prima riunione operativa su alcuni dei provvedimenti inseriti nella Legge di Stabilità 2016 e in particolare sul "Marebonus" (ex Ecobonus), l'incentivo che dovrebbe favorire lo spostamento modale delle merci dalla strada al mare. Nel corso dell'incontro, a cui erano presenti le principali associazioni di categoria dell'autotrasporto e quelle degli armatori - Conifarma, Assoportori e Fedarinea - il direttore generale per il Trasporto Stradale e per l'intermodalità Enrico Finocchi, in rappresentanza del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha avanzato una proposta di lavoro. Nello specifico, la Legge di Stabilità prevede per l'intermodalità marittima uno stanziamento di 45,4 milioni di euro per l'anno 2016, 44,1 milioni per l'anno 2017 e 48,9 milioni per l'anno 2018. I fondi sono destinati a migliorare la catena intermodale e a decongestionare la rete viaria attraverso il potenziamento dei servizi marittimi esistenti (o l'istituzione di nuovi), che collegano porti situati in Italia, negli Stati membri dell'Unione europea o nello Spazio economico europeo.

La proposta di lavoro

Secondo l'ipotesi di attuazione della norma delegata dal MIt e presentata da Finocchi, la somma potrebbe confluire in un bando unico per tutto il triennio destinato agli armatori comunitari, dopo la definizione di un obiettivo di sosteni-

bilità e di riduzione del costo sociale della mobilità; obiettivo che andrebbe declinato attraverso l'identificazione di "unità da incentivare", come ad esempio un semimordio, un container se trasportato su camion, un automezzo completo purché superiore a determinate soglie di tonnellaggio, una barca o autolequivalente barca.

Ogni armatore potrebbe presentare per ciascuna rotta un solo progetto triennale che identifichi un determinato impatto ambientale (riduzione CO₂, decongestionamento stradale) legato all'incentivo all'utilizzo di navi che rispettino specifici parametri di sostenibilità e operative su servizi di linea nuovi o esistenti.

L'impatto ambientale dovrebbe essere alleggerito nel tempo attraverso l'aumento progressivo di canchi sulle navi, sia attraverso l'abbassamento delle tariffe, sia garantendo agli autotrasportatori spazi disponibili nella stiva. Il MIt propone, ad esempio, la creazione di "biglietti verdi" a garanzia degli impegni assunti dall'armatore. Il progetto potrebbe anche prevedere la creazione di nuove rotte o il miglioramento di quelle già esistenti, rispettando i parametri ambientali e gli equilibri concorrenziali con altre modalità di trasporto sostenibili. Infatti, nel caso in cui i traffici individuati dal soggetto promotore fossero già serviti da altri operatori, il progetto dovrebbe essere considerato inelleggibile.

Il MIt suggerisce anche la creazione di "corsie preferenziali" per quegli autotrasportatori che garantiscano determinati volumi di traffico. A esclusione dei trasporti relativi alla categoria merceologica delle rifuse, si potrebbero inserire nel bando anche progetti in ambito fluviale. Il contributo erogabile dovrebbe essere pari al massimo al 30% dei costi di servizio del progetto, che andrebbero calcolati su base di parametri standard chilometrici per evitare di penalizzare armatori efficienti con costi di esercizio minori. Infine, una fetta del contributo ricevuto dalle compagnie di navigazione dovrebbe essere utilizzata in parte nella riduzione del nolo applicato e in parte per migliorare il servizio.

Intermodalità ferroviaria

Il Ministero ha predisposto incentivi anche per favorire l'intermodalità nel trasporto combinato strada-rotta. L'impono è di 20 milioni di euro l'anno per il triennio 2016-2018.

Il contributo è destinato ai servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo o in partenza da nodi logistici e portuali.

Entro trenta giorni dall'entrata in vigore della Legge di Stabilità, il ministero dei Trasporti di concerto con il ministero dell'Economia e delle Finanze, dovrà preparare il Regolamento per individuare i beneficiari dei contributi, la misura degli aiuti, le modalità e le procedure per ottenerli e notificarlo alla Commissione europea per ottenere l'approvazione.