



Primo Piano:

"...Stangata sui porti, Governo chiede proroga..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Dai Porti:

Genova:

"...Proposta da Toti legge speciale per i porti liguri..." (Gazzetta Marittima)

"...Scoperto amianto negli uffici di Ponte dei Mille..." (Il Secolo XIX)

"...Fuoriuscita di gas a bordo di nave Cosco..." (The Medi Telegraph)

"...Riparazioni navali, tentazione Genova per Palumbo..." (The Medi Telegraph)

Savona:

"...Delegazione cinese in visita al porto di Vado Ligure..." (Ansa)

La Spezia:

"...La Spezia cancella la banchina di Exodus per ingrandire il porto..." (Corriere della Sera)

Ancona:

"...I porti delle Marche e i parlamentari..." (Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Porti livornesi e ferrovie..." (Il Telegrafo)

"...Dall'assemblea di Federpilotti portuali il richiamo al pilotaggio in VHF..." (Gazzetta Marittima)

"...Il Presidente della Porto 2000 incontra la giunta della Camera di Commercio..." (Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Port Mobility, confermato lo sciopero del 27..." (Civonline)

Napoli:

"...Alternanza scuola-lavoro..." (Informazioni Marittime)

"...Otto milioni in cassa..." (Informazioni Marittime)

"...I traffici di tutto il 2017..." (L'Informatore Navale)

"...Comitato di Gestione approva bilancio consuntivo..." (L'Informatore Navale, Ferpress)

"...Spirito: chiarezza sulle Authority..." (Economia Corriere della Sera)

Bari:

"...Def, 43 miliardi per il Sud "cura del ferro"..." (Nuovo Quotidiano di Puglia)

"...Nelle mani del clan Capriati le assunzioni per il porto..." (Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Noi public bodies come i Comuni..." (Economia Corriere della Sera)

Catania:

"...Prosegue la protesta dei lavoratori marittimi..." (LiveSicilia)

"...I lavoratori occupano la nave Cartour gamma..." (MeridioNews)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
23 Aprile 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Trapani:

"...Sit in di protesta dei lavoratori portuali al molo Sanità..." (Prima Pagina Trapani)

"...Incontro con l'assessore regionale Turano..." (Giornale di Sicilia)

Focus: Med Ports (Gazzetta Marittima, Il Telegrafo, Corriere Marittimo)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare



Stangata sui porti, i parlamentari 5 Stelle: «Governo chieda proroga»

Roma - I parlamentari del Movimento di Senato e Camera delle commissioni Trasporti: «Il governo metta in campo un'azione di forte contrarietà rispetto ai rilievi posti dalla Commissione europea».



Roma - «Incombe, sugli scali portuali italiani, la notizia di una possibile apertura della procedura di infrazione da parte della Commissione europea. Notizia arrivata a inizio aprile. L'accusa è che i porti italiani non abbiano mai pagato le tasse: la conseguenza, secondo Bruxelles, è aver fatto concorrenza sleale alle altre banchine europee e per lo Stato italiano. Ebbene, vogliamo sottolineare che le Autorità portuali sono enti pubblici non economici, detengono poteri tipicamente pubblici di regolazione, ordinanza e vigilanza e svolgono attività di riscossione di canoni e diritti. Non sono imprese, quindi».

A specificarlo sono i parlamentari del **Movimento 5 Stelle** di Senato e Camera delle commissioni Trasporti. «Pertanto vogliamo chiedere che il Governo in carica, ancorchè ingaggiato per gli affari correnti, prosegua nel portare avanti un'azione di forte contrarietà rispetto ai rilievi posti dalla Commissione europea e alla minaccia dell'apertura di una procedura di infrazione a carico dell'Italia. **E chiediamo che venga sollecitata una proroga per la definizione della procedura in ragione dell'assenza di un esecutivo in carica legittimato dalle ultime elezioni politiche**» concludono i parlamentari del Movimento 5 Stelle.

I PARLAMENTARI

Stangata sui porti, 5 Stelle all'attacco: «Il governo chieda una proroga»

GENOVA. Anche i parlamentari dei 5 Stelle in trincea contro la decisione della Commissione europea di far pagare le tasse ai porti italiani: «Incombe, sugli scali portuali italiani, la notizia di una possibile apertura della procedura di infrazione da parte della Commissione europea. Notizia arrivata a inizio aprile. L'accusa è che i porti italiani non abbiano mai pagato le tasse: la conseguenza, secondo Bruxelles, è aver fatto concorrenza sleale alle altre banchine europee e per lo Stato italiano». I parlamentari grillini che fanno parte della commissione trasporti vanno all'attacco:



Beppe Grillo

«Vogliamo sottolineare - scrivono in una nota - che le Autorità portuali sono enti pubblici non economici, detengono poteri

tipicamente pubblici di regolazione, ordinanza e vigilanza e svolgono attività di riscossione di canoni e diritti. Non sono imprese, quindi». A firmare il documento sia i parlamentari che i senatori del Movimento: «Vogliamo chiedere che il governo in carica, ancorché ingaggiato per gli affari correnti, prosegua nel portare avanti un'azione di forte contrarietà rispetto ai rilievi posti dalla Commissione europea e alla minaccia dell'apertura di una procedura di infrazione a carico dell'Italia. E chiediamo che venga sollecitata una proroga per la definizione della procedura in ragione dell'assenza di un esecutivo in carica legittimato dalle ultime elezioni politiche».

Il Secolo XIX

Fincantieri, Mariottinelmirino Stangata sui porti,

Interesse del gruppo triestino per lo storico cantiere navale genovese 5 Stelle all'attacco: «Il governo chiede

GENOVA. Il piano di espansione di Fincantieri in Europa potrebbe continuare anche dopo l'ingresso del gruppo italiano nel capitale di Stx France.

Secondo quanto risulta al Secolo XIX, infatti, il colosso navalmeccanico guidato da Giuseppe Bono avrebbe messo gli occhi sul cantiere genovese T. Mariotti, specializzato nella costruzione di navi da crociera extra-lusso, mega-yacht e unità di supporto alle attività di estrazione di idrocarburi. Patron dello stabilimento ligure è l'imprenditore Marco Bisagno, già presidente della locale Confindustria: il cantiere oggi fa parte del gruppo Gin (Genova Industrie Navali), realtà costituita nel 2008 dall'unione di San Giorgio del Porto- marchio guidato dalla famiglia di Ferdinando Garrè e specializzato nel mercato delle riparazioni navali - proprio con Mariotti. Lo stabilimento genovese vive da mesi una situazione di crisi, dovuta soprattutto alla spietata concorrenza di Fincantieri nel mercato delle crociere: gli stabilimenti italiani del gruppo triestino hanno ottenuto quasi tutte le commesse in circolazione per la costruzione di nuove unità, lasciando ben poco spazio ai cantieri concorrenti. A complicare la situazione di Mariotti ci hanno pensato, di recente, anche alcuni problemi legati alla commessa arrivata dal sultano dell'Oman per la realizzazione di un mega yacht da oltre 150 metri di lunghezza.

Genova Industrie Navali, lo scorso giugno, ha aperto le porte ad un nuovo socio con l'ingresso nel capitale - con una quota del 22% - di Finsea Spa, holding guidata dalla famiglia Negri già operante nel settore marittimo. Proprio l'imprenditore Luigi Negri, dopo la cessione ai fondi Infravia e Infracapital delle attività terminalistiche, aveva rilasciato nel novembre del 2017 un'intervista al Secolo XIX nella quale definiva «la situazione più difficile, che crea un po' di apprensione...

» proprio quella del cantiere Mariotti rispetto all'attività di San Giorgio del Porto.

Tra Fincantieri e Mariotti, secondo quanto risulta, ci sarebbero già stati contatti: il gruppo guidato da Bono ha necessità di nuovi spazi per realizzare tutte le navi da crociera che ha in ordine visto che gli attuali bacini a disposizione negli stabilimenti italiani non sono sufficienti.

C'è poi la questione legata alle grandi unità da diporto: il colosso triestino avrebbe intenzione di potenziare la divisione Fincantieri Yachts con l'obiettivo di ottenere nuove commesse in un settore che

-segue

nel mondo continua a crescere. Se Fincantieri dovesse acquisire interamente Mariotti - oppure diventare socio di maggioranza del cantiere - rafforzerebbe anche la propria presenza a Genova dove potrebbe contare su un nuovo stabilimento che si aggiungerebbe allo storico sito nel quartiere di Sestri Ponente. Proprio per Sestri, ormai da anni, Fincantieri attende che dalle istituzioni locali e da Roma venga dato il via libera ai lavori per il ribaltamento a mare. L'operazione dovrebbe portare anche alla realizzazione di un nuovo super -bacino perle mega -navi da crociera di ultima generazione.

GENOVA. Anche i parlamentari dei 5 Stelle in trincea contro la decisione della Commissione europea di far pagare le tasse ai porti italiani: «Incombe, sugli scali portuali italiani, la notizia di una possibile apertura della procedura di infrazione da parte della Commissione europea. Notizia arrivata a inizio aprile.

L'accusa è che i porti italiani non abbiano mai pagato le tasse: la conseguenza, secondo Bruxelles, è aver fatto concorrenza sleale alle altre banchine europee e per lo Stato italiano». I parlamentari grillini che fanno parte della commissione trasporti vanno all'attacco: «Vogliamo sottolineare - scrivono in una nota che le Autorità portuali sono enti pubblici non economici e non hanno poteri tipicamente pubblici di regolazione, ordinanza e vigilanza e svolgono attività di riscossione di canoni e diritti. Non sono imprese, quindi». A firmare il documento sia i parlamentari che i senatori del Movimento: «Vogliamo chiedere che il governo in carica, ancorché ingaggiato per gli affari correnti, prosegua nel portare avanti un'azione di forte contrarietà rispetto ai rilievi posti dalla Commissione europea e alla minaccia dell'apertura di una procedura di infrazione a carico dell'Italia. E chiediamo che venga sollecitata una proroga per la definizione della procedura in ragione dell'assenza di un esecutivo in carica legittimato dalle ultime elezioni politiche».

Proposta da Toti legge speciale per i porti liguri

GENOVA - In una intervista televisiva rilasciata nei giorni scorsi, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti ha indicato anche una linea di programma in tema di porti: "Quando avremo il ministro dei trasporti - ha detto - vorrei fare una legge speciale per il porto d'Italia per mettere insieme Genova, Savona, Vado, La Spezia. E che dentro quella società ci siano enti locali, camere di com-

(segue in ultima pagina)

Proposta da Toti

mercio e privati, con una governance snella e capace da società per azione, allentata da una compartecipazione al gettito incrementale. Una struttura - ha detto ancora - che faccia competizione coi porti di Amburgo, Anversa, Rotterdam, notoriamente gestiti in questo modo. So che mi odieranno tutte le altre Regioni, ma lo ritengo un mio dovere".

Da parte loro gli spedizionieri liguri "accolgono con favore la proposta avanzata dal presidente Toti in occasione della sua intervista a Terrazza

Colombo". "Siamo pronti dal 2015 - afferma una nota della presidente dell'associazione Alessandra Orsero - quando abbiamo costituito Ligurian Logistic System, la società che riunisce le associazioni Isonar (Savona), Spediporto (Genova) e l'Associazione degli Spedizionieri di La Spezia".

"Siamo pronti ad aprirci a nuovi modelli organizzativi - continua la presidente Orsero - che guardino al mercato attraverso una semplificazione dei rapporti con la Pubblica Amministrazione. L'idea espressa dal presidente Toti ci piace in quanto disegna un percorso di valorizzazione del settore marittimo non soltanto all'interno della Regione Liguria ma, più in generale, per il Nord Ovest italiano".

TROVATO DURANTE UN'ISPEZIONE

Autorità portuale, scoperto amianto negli uffici di Ponte dei Mille

L'edificio dovrà essere bonificato
Personale verso il trasferimento

MATTEO DELL'ANTICO
ALBERTO QUARATI

FIBRE di amianto sarebbero state trovate negli uffici dell'Autorità di sistema portuale di Ponte dei Mille. Secondo quanto appreso dal Secolo XIX, la scoperta risalirebbe a mercoledì scorso: il ritrovamento sarebbe avvenuto durante un'ispezione tecnica.

Dopo la scoperta sarebbe scattato immediatamente l'allarme da parte di Palazzo San Giorgio che avrebbe avviato ulteriori accertamenti soprattutto per definire con precisione il grado di pericolosità del-

l'amianto scoperto, sia in base alla quantità ma soprattutto alla consistenza fibrosa. A Ponte dei Mille operano circa cento dipendenti dell'Authority, la maggior parte dei quali impiegata negli uffici direzione tecnica, ragioneria e ufficio personale. Per il momento il personale continuerà ad operare negli uffici anche se non è escluso che nei prossimi giorni possa essere spostato: quel che pare certo è che i dipendenti dovrebbero comunque essere trasferiti una volta che sarà deciso con precisione quando partiranno le operazioni per la rimozione dell'amianto.



Ponte dei Mille

Le ipotesi dovrebbero essere sostanzialmente due: nel caso in cui venisse riscontrato uno stato di pericolosità in corso per le persone che operano negli uffici,

ci, i dipendenti verrebbero immediatamente dislocati. Se, invece, l'amianto dovesse essere semplicemente rimosso dalla struttura senza però rappresentare un pericolo in atto per i dipendenti, il personale sarà distaccato solamente quando partiranno i lavori di rimozione dell'amianto e per un periodo di tempo più breve.

Da quanto risulta al Decimono, della scoperta sarebbero stati informati anche i rappresentanti interni dei lavoratori per la sicurezza.

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it
quarati@ilsecoloxix.it

BY NOME ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Fuoriuscita di gas a bordo di nave Cosco: morti avvelenati due marittimi

La nave, appartenente alla flotta Cosco, trasportava carbone e proveniva dall'Indonesia. Due marittimi sono morti poco dopo l'arrivo in ospedale, un terzo è tuttora in gravi condizioni.



Genova - Tre marittimi sono rimasti coinvolti in un tragico incidente a bordo della bulk carrier **Fenh Hui Hai**, nel porto indiano di Jamnagar. La nave, appartenente alla flotta Cosco, trasportava carbone e proveniva dall'Indonesia. Due marittimi sono morti poco dopo l'arrivo in ospedale, **un terzo è tuttora in gravi condizioni**. A provocare la tragedia le esalazioni di gas: due membri dell'equipaggio, secondo quanto ricostruito dall'autorità marittima, sarebbero entrati nella stiva per soccorrere il terzo collega.

Riparazioni navali, tentazione Genova per Palumbo / RETRO-SCENA

Genova - Dopo Mondomarine, il gruppo napoletano sarebbe in gara per Ente Bacini. Con sette basi nel Mediterraneo, Palumbo punta a crescere in Liguria.



Genova - **Entra nel vivo la gara per la privatizzazione di Ente Bacini che si chiuderà il 21 maggio.** La società - ancora per poco nelle mani dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona - ha in affidamento cinque bacini di carenaggio nella zona delle Riparazioni navali, nel porto di Genova. **Secondo fonti vicine a Palazzo San Giorgio, in Authority sarebbe arrivata la candidatura da parte del gruppo Palumbo di Napoli che si sarebbe fatto avanti per avere la gestione dei bacini.** Oggi il gruppo navalmeccanico include due divisioni principali - cantieristica commerciale e yachting - e sette basi nel Mediterraneo per la manutenzione e il refitting di navi cargo, traghetti e unità da diporto. La divisione Palumbo Superyachts, inoltre, detiene e commercializza i marchi Isa Yachts e Columbus Yachts.

Il bando di gara avviato da Palazzo San Giorgio prevede l'ottenimento della concessione dei cinque bacini per 25 anni, in uso esclusivo ma garantendo la possibilità di un utilizzo pubblico. **Il valore del contratto è stimato in 187 milioni di euro e per il rinnovo dei bacini sono previsti investimenti per 32 milioni di euro di cui 11 a carico dei privati.** Chi si aggiudicherà la gara - si attendono altre candidature - dovrà anche farsi carico di circa 30 dipendenti di Ente Bacini. *L'iter per l'affidamento dell'area ai privati era già stato avviato nel 2015, ma non era mai stato chiuso. Prima della gara attualmente in corso avevano già manifestato interesse ai bacini il cantiere Amico & Co., il gruppo Gin (Mariotti-San Giorgio) e Fincantieri, che però in questo momento frena.*

- segue

Il gruppo Palumbo, lo scorso dicembre, è entrato in Mondomarine, storico cantiere nautico di Savona: lo stabilimento viveva da mesi una situazione di crisi per la cui risoluzione si è giunti alla fase di liquidazione giudiziale. Con l'affitto del ramo d'azienda del solo cantiere di Savona per sei mesi, all'inizio di quest'anno - dopo pochi giorni dall'ingresso in Mondomarine - la divisione Palumbo Superyachts Refit ha annunciato l'entrata in cantiere per attività di manutenzione di un mega-yacht da 55 metri. Ora, con Ente Bacini, la presenza del gruppo in Liguria potrebbe essere destinata a crescere.

Delegazione cinese in visita al porto di Vado Ligure

Forte interesse per dotazioni piattaforma di APM Terminals



(ANSA) - SAVONA, 20 APR - La possibilità di accogliere navi di qualsiasi dimensione e capacità, comprese le grandi portacontainer di ultima generazione, e l'enorme disponibilità di magazzini coperti nelle vicinanze, sono le principali caratteristiche che hanno spinto la Cina a investire nel nuovo terminal container di Vado Ligure - controllato da APM Terminals con il 50,1% e partecipato dal gruppo COSCO con il 40% e dal porto cinese di Qingdao col 10% - e sono anche gli aspetti che più hanno colpito Zhang Gang, vicepresidente e segretario generale del 'China Council for the Promotion of International Trade' in Italia, che ha visitato la struttura solo due giorni dopo la visita (privata) del Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, avvenuta mercoledì scorso.

Accompagnato da Paolo Cornetto, managing director di APM Terminals Vado Ligure, Zhang ha visitato il Reefer Terminal di Vado (controllato da APM Terminals) e ha poi verificato lo stato di avanzamento dei lavori della piattaforma container, dove è in corso lo sbarco delle gru di piazzale fornite dal produttore cinese ZPMC, rappresentato per l'occasione da Elio Crovetto, amministratore delegato di ZPMC Italia.

Da APM Terminals fanno sapere che Zhang è rimasto favorevolmente impressionato dalla totale assenza di limitazioni di pescaggio e di banchina del futuro terminal, che aprirà i battenti il prossimo anno e potrà accogliere navi portacontainer di qualsiasi dimensione, a anche dal fatto che i magazzini coperti del Reefer Terminal, uniti a quelli del vicino Interporto VIO (al momento controllato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e partecipato dal gruppo Gavio), costituiscano un polo logistico integrato unico in Italia per estensione delle superfici coperte, oltreché dotato di ampi spazi per lo stoccaggio di merce a temperatura controllata. (ANSA).

La storia

La banchina di Exodus che La Spezia cancella per ingrandire il porto

Dal molo Pagliari partirono 1.014 ebrei che fondarono Israele

LA SPEZIA Sulla Porta di Sion sono già state gettate le fondamenta dei capannoni che la chiuderanno per sempre. Tra poco saranno settantadue anni. Erano le dieci del mattino dell' 8 maggio 1946 quando il «Fede» e il «Fenice» salparono dal Molo Pagliari. Le due navi raggiunsero Haifa dopo un viaggio drammatico, cariche di 1.014 profughi sopravvissuti al lager nazisti e destinati a diventare i primi veri cittadini del nascente stato d' Israele. Fu soltanto l' inizio.

L' accoglienza e la generosità mostrata dagli abitanti convinsero Jehuda Arazi, il capo «italiano» dell' organizzazione paramilitare Haganah, a fare di La Spezia la base di partenza per gli ebrei europei.

L' anno seguente arrivò nel Golfo il «President Warfield», un gigantesco battello da crociera capace di prendere a bordo cinquemila persone che proprio qui venne ribattezzato «Exodus», il nome con il quale viene ricordata l' intera operazione, titolo anche del celebre film del 1960 con Paul Newman.

Giovanni Gabriele ricorda tutto. Aveva nove anni. Come sempre accompagnava suo padre sul trenino che da viale Italia conduceva allo stabilimento San Bartolomeo e al Molo Pagliari, dove da settimane erano accampati i profughi ebrei. Portavano frutta comprata al mercato nero, vestiti usati, coperte. «Ma quel giorno, che poi sarebbe stato l' ultimo, fu diverso dagli altri.

C' era una atmosfera di festa, la gente cantava e ballava. Era stato trovato l' accordo, le autorità inglesi che avevano le loro navi da guerra all' imbocco del porto, avevano tolto il blocco alle due navi. Finalmente potevano partire».

La solidarietà dimostrata in quei giorni, quando La Spezia era una città distrutta dai bombardamenti e dagli stenti, è la ragione della Medaglia d' oro al merito civile che il 25 aprile del 2006 il presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi consegnò alla Spezia, la città che in Israele, dove l' 8 maggio è celebrato come il Giorno della partenza, è ricordata come la Porta di Sion. Ma gli interessi economici rispondono a ragioni che non vogliono saperne della memoria, e della sua conservazione. Neppure il

-segue

vincolo di tutela storico ottenuto nel 2012 ha potuto salvare la banchina di Exodus. «In considerazione dell' interesse storico e con la necessità di riservare adeguata attenzione al mantenimento di testimonianze del ruolo sostenuto nel corso delle vicende post belliche», si legge nel decreto del ministero dei Beni culturali.

Come non detto. Quel terrapieno così carico di storia ha il difetto, o il pregio, dipende dai punti di vista, di essere nel cuore del porto commerciale, destinato ad ampliarsi con la nuova marina del Levante.

L' undici giugno 2016 è stato assegnato alla Trevi un appalto dal valore di undici milioni di euro per la sua trasformazione. Diventerà una rimessa, una distesa di capannoni che faranno da magazzino al materiale nautico dei diportisti.

Porta di Sion, addio.

Italia Nostra ci ha provato e ci sta provando in ogni modo a cambiare una decisione che sembra essere figlia di nessuno. Il Molo Pagliari è di proprietà dell' Autorità portuale, che lo ereditò dalla Marina militare, uno scambio alla pari di spazi. La nuova destinazione d' uso è stata approvata dalla precedente amministrazione. «Andate dagli avvocati» è stato l' invito fatto con un filo di rassegnazione dall' attuale assessore alla Cultura del Comune di La Spezia ai dirigenti dell' associazione. Lo hanno preso in parola. I volontari di Italia nostra hanno preparato un dossier che è già stato inviato alla Corte dei conti. Spulciando le carte, hanno notato alcuni numeri che a loro parere non combaciano. La conferenza dei servizi che ha dato il via libera al progetto parla di un importo dei lavori del valore di 8 milioni. L' appalto ne vale undici. Il piano triennale delle opere dell' Autorità portuale invece «espande» i costi fino a quota 16 milioni.

«Ma illudersi ormai è un lusso» dice Gabriele, veterano di Italia Nostra. I lavori sono in stato avanzato. Incombono penali milionarie. «Quel che ferisce è l' indifferenza, le braccia allargate delle istituzioni cittadine davanti al dio denaro. Come se la propria storia non contasse più nulla». Anche Pier Angelo Gallinari, presidente del gruppo inter religioso Samuel, è convinto che il problema sia questo. Nel 2006 insieme alla ricercatrice Maria Luisa Eguez, andò in Israele per produrre un documentario, «Spezia Porta di Sion», poi tradotto in inglese ed ebraico, che raccoglieva le testimonianze dei sopravvissuti. «E girando per decine di kibbutz ci rendemmo conto di quanto sia importante per loro la nostra città. Noi spezzini invece non riusciamo a capire il valore simbolico di quella banchina».

Pierluigi Peracchini passa tutte le mattine sotto la lapide all' ingresso del municipio che commemora l' 8 maggio 1946.

Il sindaco di La Spezia non nasconde un certo imbarazzo.

«Mi dispiace, ma ho trovato le cose già fatte. Non possiamo entrare nel merito di provvedimenti e decisioni prese da altri enti. Non ho il potere di intervenire su quell' appalto».

La riforma dei porti ha esautorato i Comuni. E poi, anche se non è bello dirlo, dobbiamo coniugare il rispetto della memoria alle attività economiche e sociali. Il premio Exodus che assegniamo ogni anno in quella data dimostra che ci teniamo. Comunque l' azienda appaltatrice mi ha promesso che metterà una targa». Giovedì prossimo arriverà a La Spezia Orli Bach, la nipote del comandante Arazi.

Sta girando un film sul leggendario nonno, che in Italia, sotto falso nome, si faceva chiamare Alòn. Vuole ricostruire la leggendaria migrazione dalla Porta di Sion verso Erez Israel. Le faranno vedere un bel cantiere.

dal nostro inviato Marco Imarisio

I porti delle Marche e i parlamentari

Gli eletti dei tre principali partiti a colloquio con il presidente Giampieri e i suoi collaboratori - Prima istanza, lavorare per semplificare

ANCONA - Un confronto sull'economia del mare con i neoparlamentari eletti nelle Marche: ovvero un primo incontro per cominciare a costruire un rapporto operativo con i rappresentanti marchigiani di Camera e Senato, presenti in rilevante numero di 15 si è svolto nella Sala Marconi dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale sui temi della portualità e degli scali di rilevanza nazionale di Ancona, Pesaro, Falconara Marittima, San Benedetto del Tronto, di diretta competenza dell'AdSP.

Il sistema portuale del mare Adriatico centrale, che comprende anche gli scali abruzzesi di Pescara e Ortona, è uno scenario in cui si muovono più di un milione di passeggeri, con 9 milioni di tonnellate di merci mo-

(segue a pagina 10)



Nella foto: Parlamentari AdSP.

I porti delle Marche

vimentate nel 2017 e che occupa circa 8 mila persone.

“Un sistema che ha come obiettivo prioritario - ha detto il presidente Rodolfo Giampieri - quello di creare lavoro e occupazione. Una banchina virtuale di 215 chilometri fra Marche e Abruzzo, nel cuore della Macroregione Adriatico Ionica, ora inserita in un collegamento trasversale con il mar Tirreno a cui stiamo lavorando con l'Autorità di sistema di Civitavecchia per promuovere un corridoio privilegiato fra Spagna e Balcani. Un progetto che tende a creare le premesse per aumentare la competitività, delle imprese, delle opportunità produttive, del turismo lavorando sempre più sul tema della sostenibilità, elemento indispensabile per una crescita armonica”.

Ai deputati e ai senatori Giampieri, insieme al segretario generale Matteo Paroli, al dirigente tecnico Gianluca Pellegrini, al responsa-

bile dello Sviluppo e Promozione, Guido Vettorel, ha illustrato le specializzazioni di ogni singolo porto dell'Autorità di sistema, con gli interventi in corso e le prospettive di sviluppo, che comprendono anche il miglioramento del recupero porto-città.

Le vocazioni del sistema portuale nelle Marche, realizzabili soltanto grazie ad una solida collaborazione istituzionale, sono, per Pesaro, la nautica da diporto e cantieristica, il traffico passeggeri e piccole crociere e pesca, per Falconara Marittima porto petrolifero industriale, per San Benedetto del Tronto la pesca, la piccola cantieristica e la nautica da diporto, per Ancona, il traffico commerciale container e rinfuse, traghetti e crociere, traffico passeggeri e autostrade del mare, nautica da diporto e cantieristica e pesca.

Per il porto di Ancona, uno degli 83 scali strategici dell'Unione europea inserito nel corridoio scandinavo mediterraneo, è stato detto, c'è la grande opportunità dello sviluppo strategico della cantieristica navale e di un nuovo polo crocieristico oltre alla conferma di una specializzazione commerciale

sempre più forte.

Nel futuro prossimo, per lo scalo dorico, ci sono anche l'incremento delle connessioni ferroviarie, con l'obiettivo di promuovere il trasporto intermodale e con la progettazione in corso dell'estensione del fascio binari a 600 metri nella darsena commerciale, e l'innovazione tecnologica. Fra le necessità più urgenti, quello del collegamento alla grande viabilità.

“Il sistema portuale è un grande motore dell'economia del mare - ha aggiunto Giampieri -, la gestione che portiamo avanti nasce dalla volontà di valorizzare ogni singolo scalo in un'ottica integrata, superando i campanili e lavorando sullo sviluppo delle infrastrutture di nostra competenza e dei servizi portuali in maniera pragmatica e attenta alle necessità delle imprese e dei lavoratori”.

Ai parlamentari è stato sottoposto, il tema della semplificazione, per evitare ritardi nelle risposte da dare al mercato, che non è un elemento astratto ma è un fattore determinante nell'obiettivo di creare ricchezza diffusa, lavoro

e occupazione. Giampieri ha espresso un ringraziamento per la disponibilità di tutti i parlamentari presenti, che hanno arricchito il confronto chiedendo chiarimenti, esprimendo interessanti valutazioni e offrendo la loro disponibilità per una collaborazione sui tanti temi discussi. Si è così deciso di promuovere incontri periodici su temi operativi e concreti, per essere tutti aggiornati sugli sviluppi delle strategie dell'Autorità di sistema.

All'incontro erano presenti, per il Comitato di gestione dell'AdSP, il comandante della Direzione marittima Marche, contrammiraglio Enrico Moretti, Giulio Piergallini, rappresentante Regione Marche, e Alessio Piancone per il Comune di Ancona. Hanno partecipato, per il Movimento 5 Stelle, i senatori Rossella Accoto, Donatella Agostinelli, Mauro Coltorti, Giorgio Fede, Sergio Romagnoli e i deputati Mirrela Emiliozzi, Paolo Giuliodori, Martina Parisse, Roberto Rossini, Rachele Silvestri, per il Pd la deputata Alessia Morani, i deputati Giorgia Latini e Tullio Patassini per la Lega, Francesco Acquaroli per Fratelli d'Italia e Andrea Ceconi (Gruppo Misto).

ECONOMIA

Porti livornesi e ferrovie Firma per il collegamento

È IN PROGRAMMA alle 16 di domani, lunedì 23 aprile, nella Sala Pegaso di Palazzo Saccati Strozzi, a Firenze, la firma dell'Accordo per la realizzazione dei collegamenti ferroviari dei porti di Livorno e Piombino con il corridoio Ten-T scandinavo mediterraneo. Per la Regione Toscana sarà il presidente Enrico Rossi a firmare. Per Rete Ferroviaria Italiana sarà presente l'amministratore delegato Maurizio Gentile; per l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale il presidente Stefano Corsini; per l'Interporto Amerigo Vespucci il presidente Rocco Guido Nastasi. Sarà presente a questo momento molto importante per l'economia e le infrastrutture del nostro territorio anche un rappresentante del Ministero dei trasporti.

Dall'assemblea di Federpilotti portuali il richiamo al pilotaggio in VHF

Individuare linee d'azione comune anche in ambito dell'Europa - La necessità delle "torri" per facilitare le manovre negli scali - La relazione di Fabricatore Irace

ROMA - Un'assemblea importante, e con molti temi urgenti quella che si è tenuta martedì per Federpilotti, la federazione dei piloti dei porti oggi più che mai impegnata sui grandi temi della portualità, del gigantismo navale e delle nuove strutture degli scali marittimi italiani. Così nella sua relazione, il presidente della Federazione Danilo Fabricatore Irace, che ha trovato immediata eco nell'intervento del presidente di Confitarma Mario Mattioli. L'ampliamento del

(segue in ultima pagina)



Mario Mattioli

Dall'assemblea di Federpilotti

servizio di pilotaggio in VHF nei porti nazionali - ha detto Mattioli - è un obiettivo prioritario che riveste una grande importanza per l'armamento per la competitività dei porti e degli operatori italiani, senza pregiudicare l'esigenza di tutela della sicurezza e dell'ambiente.

"La scelta operata finora dalle nostre istituzioni di escludere lo strumento del PEC - ha aggiunto il

presidente Mattioli - deve indurci ad assumere seriamente iniziative volte ad allargare il servizio di pilotaggio via radio in modo da dare una risposta efficace e coerente con gli indirizzi espressi dal Parlamento e dal Consiglio Europeo e riportati nel recente Regolamento n. 352/2007 che istituisce un quadro normativo per la fornitura dei servizi portuali".

Il presidente Mattioli, nel richiamare il discorso di Danilo Fabricatore Irace, presidente di Federpilotti, ha affermato che la collaborazione in atto a livello

europeo tra EMPA ed ECSA per individuare i punti comuni per l'applicazione del PEC o di sistemi equivalenti, può rappresentare un ulteriore stimolo per affrontare il problema anche a livello nazionale, in modo da individuare, di comune accordo, un percorso condiviso che realizzi l'ampliamento del VHF a favore in particolare del trasporto marittimo a corto raggio che, per l'elevato numero di scali effettuati, è quello che più degli altri manifesta maggiore sensibilità al problema".

Il presidente di Confitarma, su quello che è stato uno dei temi

clou dell'assemblea, ha quindi invitato i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale a dare assoluta priorità alla realizzazione della torre di pilotaggio e nel contempo ha chiesto al Comando Generale di stimolare le Capitanerie "ad individuare soluzioni logistiche provvisorie che possano, in assenza della torre, essere comunque in grado di garantire ai piloti un'adeguata visibilità diretta dello spazio acqueo in cui transitano le navi in ambito portuale". Il tutto in tempi brevi, altrimenti "Confitarma sarebbe costretta a rivalutare altre strategie".

| SULLA BASE DELLA PRIVATIZZAZIONE IN CORSO DA PARTE DELL'AUTORITÀ PORTUALE DEL TIRRENO SETTENTRIONALE |

Il presidente della Porto 2000 incontra la giunta della Camera di Commercio

Esaminati il bilancio sulle attività e le prospettive di sviluppo e crescita della società terminalista



Nella foto: La Giunta Camerale.

LIVORNO - Su invito del presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, Riccardo Breda, il presidente di Porto di Livorno 2000, Luciano Guerrieri è intervenuto ad una riunione della Giunta Camerale riunitasi presso la sede dell'Ente ed ha illustrato lo stato di salute della Società, le attività e gli indirizzi e le strategie future. Si sono infatti da poche settimane conclusi i lavori di approvazione del bilancio 2017 con il quale la società chiude l'anno in positivo (ricavi per circa 11 milioni di euro) e con una mole di investimenti sulle infrastrutture e sui servizi in generale che - dice la nota della Porto 2000 - contribuiscono a rafforzare il ruolo di Livorno nel segmento passeggeri. In questo scenario, risulta fondamentale per la società, come ha commentato Guerrieri, operare secondo quanto definito dal Piano Regolatore Portuale che ridisegna e definisce in modo puntuale il Porto Passeggeri. Ed in tal senso risulta prioritaria la conclusione del pro-

cesso di privatizzazione in corso della Porto di Livorno 2000 che come è noto, prevede un piano di investimenti consistenti e strategie di sviluppo a lungo termine.

Guerrieri ha poi illustrato i dati del traffico crociera che nel 2017 si è chiuso a circa 700 mila passeggeri con 342 scali ed ha sottolineato le prospettive di crescita per il 2018 con una previsione di 750 mila passeggeri per un numero di scali di 361. Sul fronte tragheggi i dati sono incoraggianti: il 2017 si è concluso con oltre 2 milioni di passeggeri e per il 2018 il dato verrà sicuramente confermato.

Le relazioni commerciali con gli armatori sono molto soddisfacenti: abbiamo rapporti anche consolidati con tutti i più importanti Gruppi armatoriali al mondo (Carnival Corporation, NCL, Royal Caribbean) e tutte le più prestigiose linee indipendenti, MSC, Disney, Viking, SilverSea etc...) con un aumento significativo delle linee di lusso che hanno potenziato gli scali in

overnight anche in risposta a mirate iniziative di marketing territoriale portate avanti con la Regione Toscana e potenziando la rete di relazioni istituzionali con le Amministrazioni dei territori.

Per il prossimo futuro il presidente Guerrieri ha sottolineato l'impegno per una qualificazione dei servizi complessivi erogati (investimenti sul comparto security, accoglienza e riqualificazione dei Terminal, in particolare quello dell'Alto Fondale, servizi speciali dedicati ai passeggeri con mobilità ridotta, digitalizzazione e prodotti di informalizzazione dei servizi e delle infrastrutture e dei prodotti di promozione del territorio).

Il presidente Breda ha confermato come il percorso di privatizzazione sia in fase di conclusione e che, se da una parte l'ingresso del soggetto privato costituirà il volano per un piano di investimenti rilevanti per un Porto Passeggeri più competitivo e sempre più globale, dall'altra la presenza dei soci pubblici, Autorità di Sistema Portuale e Camera di Commercio, se pur in quote minoritarie, saranno la garanzia di un futuro di crescita condiviso con il territorio e le comunità locali.

Molte sono state le domande ed interventi dei componenti della Giunta Camerale in merito ad una prospettiva di home-port (Alberto Ricci), al ruolo economico ed anche di proiezione territoriale di Porto 2000 (Maurizio Serini), sullo sviluppo del enoturismo (Enrico Rabozzi), sul legame tra i risultati aziendali e lo scenario economico generale (Pierferuccio Lucheroni).

Port Mobility, confermato lo sciopero del 27

Cgil, Ugl e Cisl vanno avanti dopo aver proclamato lo stato di agitazione criticando duramente l'inerzia del presidente dell'AdSP Di Majo per non avere approvato a tempo debito il piano tariffario 2018 della società di servizi di interesse generale



CIVITAVECCHIA - Venerdì prossimo, 27 aprile, i dipendenti di Port Mobility incroceranno le braccia per 24 ore. Confermata, dunque, dopo la proclamazione dello stato di agitazione da parte di Filt Cgil, Ugl Mare e Porti, Fit Cisl, la giornata di sciopero.

L'azienda aveva comunicato l'«impossibilità del pagamento delle spettanze stipendiali di tutti i dipendenti, a partire dal mese corrente, a causa della mancata emissione del Cig (Codice identificato di gara da parte dell'Adsp». E a nulla è servito che il giorno stesso il presidente dell'Adsp Di Majo abbia fatto sapere di aver firmato, da Gaeta, il decreto per sbloccare la situazione. Anche perché i tempi necessari per l'effettivo pagamento delle competenze della società di servizi di interesse generale faranno sì che ormai il pagamento degli stipendi tardi con ogni probabilità comunque di alcuni giorni. E in ogni caso, come rimarcato già da Alessandro Borgioni e Fabiana Attig, il vertice dell'Adsp continua a rimanere nell'inerzia più assoluta: «a tutt'oggi - si legge nella nota dei sindacati - ancora non ha approvato il piano tariffario 2018, depositato dalla Port Mobility nel dicembre 2017, ponendola in condizione di assoluta incertezza rispetto la propria organizzazione economica aziendale e occupazionale. Vista anche - continuano le sigle - la mancata attribuzione del codice identificativo, iter questo che non consente alla Port mobility di emettere fattura per i servizi resi».

«Dobbiamo avere la conoscenza della firma del documento - ha spiegato Borgioni - per fare chiarezza. Quello che ci chiediamo è per qualche ragione da gennaio ad oggi l'ente ancora non abbia firmato, c'è qualche problema? Qualcuno - ha tuonato - ce lo deve spiegare. Cerchiamo di trovare soluzioni al problema complessivo. Il porto - ha concluso Borgioni - ha bisogno di programmazione, non è così che si gestiscono le cose».

Dello stesso avviso Fabiana Attig, responsabile di zona della Ugl, che conferma lo stato di agitazione. «Rimarco la poca sensibilità dell'Adsp sulle criticità del porto. La mancata assegnazione del Cig a Port mobility è la dimostrazione dell'inerzia dell'ente. Stiamo parlando - ha sottolineato Attig - di una società che svolge servizi essenziali nel porto, serve più attenzione. I lavoratori non possono fare la spesa dell'inerzia dell'Authority. Non faremo passi indietro finché l'Adsp non ci convocherà». L'Ugl ha chiesto da circa un mese e mezzo l'istituzione di un tavolo per le criticità del porto, senza risultato.

«Gli stipendi di Port Mobility arriveranno con notevole ritardo. È un qualcosa - ha concluso Attig - che non si era mai verificato e rappresenta un forte disagio per i lavoratori».

Informazioni Marittime

Alternanza scuola-lavoro, a Napoli terminato il progetto della Capitaneria



Si è concluso a Napoli il progetto di alternanza scuola-lavoro che ha consentito di "aprire le porte" della Capitaneria di Porto ad alcuni studenti dell'Istituto Nautico "Duca degli Abruzzi" di Bagnoli, quale modalità didattica-formativa che il ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca ha voluto al fine di orientare e sostenere un ingresso consapevole dei giovani nel mondo del lavoro.

La collaborazione, che scaturisce da una specifica convenzione stipulata dalla Direzione Marittima della Campania con il predetto Istituto Scolastico, si è basata su un modello di apprendimento che ha cercato di avvicinare in maniera pratica i futuri marittimi al mondo dello shipping. Il progetto in questione, durato quattro settimane, ha consentito infatti agli studenti di un'intera classe del terzo anno dell'Istituto Tecnico Nautico di trascorrere 30 ore a diretto contatto con il personale della Capitaneria di Porto di Napoli, nel corso di tutte le attività amministrative ed operative diurnamente svolte.

I ragazzi hanno ascoltato le esperienze professionali dei loro tutors, seguito lezioni teoriche anche attraverso la visione di filmati istituzionali e partecipato come giovani marinai appena arruolati ad alcune attività tecnico-amministrative presso le Sezioni Tecnica, Sicurezza della Navigazione, Operativa e Patenti nautiche.

Sono state effettuate anche numerose visite in ambito portuale, al fine di conoscere la realtà partenopea e seguire da vicino il ciclo delle operazioni portuali, ed a-bordo delle unità mercantili approdate nel porto di Napoli, per verificare il rispetto delle norme sulla sicurezza della navigazione. Gli studenti hanno inoltre seguito varie attività operative dalla nuovissima sala operativa, dove vengono gestite tutte le fasi di ricerca e soccorso in mare, ed hanno avuto modo di imbarcare a bordo delle motovedette del Corpo per un'uscita in mare.

Napoli e Salerno, otto milioni in cassa



Nell'ultimo anno, il 2017, in cui le due autorità portuali figurano separate, i porti di Napoli e Salerno chiudono il bilancio consuntivo con un avanzo di gestione di oltre otto milioni di euro, superiore di oltre 5 milioni al 2016.

Il bilancio l'ha approvato il Comitato di gestione dopo l'ok - consultivo - dell'Organismo di partenariato. «Anche alla luce dei primi risultati conseguiti, la riforma della governance portuale va considerata come un'opportunità da cogliere pienamente, non per conservare gli attuali livelli di efficienza e competitività dei singoli scali ma per accrescerli, puntando su una piena integrazione tra i porti di Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia e gli altri porti minori che fanno capo alla medesima Autorità di sistema portuale, valorizzando le specificità di ciascuno», commenta Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale. «Solo attraverso questa strada - continua - si potranno reperire le risorse finanziarie per realizzare gli interventi di cui ha bisogno il sistema portuale campano per accrescere ulteriormente i suoi traffici e creare nuova occupazione».

Porto di Napoli Il traffico **merci** complessivo è cresciuto dell'8,69 per cento pari a 5.527.916 tonnellate. Il traffico **passaggeri** ha registrato un incremento dell'1,87 per cento, passando a 6.684.772 unità. In flessione consistente, invece, i passeggeri delle navi da **crociera**, che registrano -31 per cento. Bene il traffico **container**, cresciuto del 5,46 per cento (509.876 teu). Le **rinfuse liquide** sono calate del 2,94 per cento (da 5.224.316 tonnellate) mentre il **gas naturale liquefatto (LNG)** è cresciuto del 20,74 per cento (1.088.356 tonnellate). I risultati di gestione sono ottimi. Avanzo di amministrazione di 82.726.151 euro; avanzo finanziario di 11.399.157 euro; avanzo economico di 5.293.204 euro. Il 2017 si chiude con un risultato superiore a quello previsto nel bilancio di previsione, «possibile - si legge in una nota - grazie a una costante strategia di contenimento delle spese e al miglioramento della qualità dei servizi erogati».

Porto di Salerno I settori che hanno registrato i maggiori incrementi sono quelli dei container e dei rotabili. 15 milioni di tonnellate la **merce** trasportata, cresciuta del 14 per cento. Il traffico **passaggeri** si è incrementato del 13 per cento rispetto al 2016, salendo a 746.212 unità. Si tratta del valore più alto raggiunto nel porto di Salerno. Bene anche il bilancio complessivo. Avanzo di amministrazione di 37.333.392 euro; avanzo finanziario di 3.959.123 euro; avanzo economico di 3.013.614 euro (pari al 36% delle entrate correnti). «Risultati che rappresentano una conferma del fatto che vi è stata una gestione molto equilibrata dell'Ente», si legge in una nota. «L'Autorità portuale di Salerno - conclude la nota - proseguendo, nel 2017, l'attività avviata dal 2010, è stata impegnata nel portare avanti la realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti dallo strumento di pianificazione (adeguamento tecnico funzionale) e nel POT 2017-2019».

PORTI DI NAPOLI-SALERNO E C.MARE DI STABIA: I TRAFFICI DI TUTTO IL 2017

Napoli, 21 aprile 2018 – L'AdSP pubblica ogni quattro mesi il bollettino i dati statistici dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Ci preghiamo allegare quelli riguardanti le tabelle riassuntive di tutti i tipi di traffico già elaborati da AdSP:

Andamento dei traffici 2016/2017

AdSP Mar Tirreno Centrale Comitato di Gestione approva bilancio consuntivo 2017

Napoli/Salerno 20 aprile 2018 - Il 2017 è stato l'ultimo anno in cui le due Autorità Portuali di Napoli e Salerno, confluite dal primo gennaio 2018 nella Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale, hanno presentato il proprio bilancio consuntivo. Il Comitato di Gestione, acquistato il consensus dell'organismo di partenariato il 19 aprile, ha approvato oggi la relazione sulla gestione ed i bilanci delle due Autorità.

Complessivamente considerati, i bilanci delle due Autorità chiudono l'esercizio del 2017 con un avanzo di gestione superiore agli otto milioni di euro, decisamente in miglioramento rispetto ai circa 2,5 milioni dell'anno precedente.

Secondo il Presidente dell'Autorità di Sistema, Pietro Spirito, "anche alla luce dei primi risultati conseguiti, la riforma della governance portuale va considerata come un'opportunità da cogliere pienamente, non per conservare gli attuali livelli di efficienza e competitività dei singoli scali, ma per accrescerli, puntando su una piena integrazione tra i porti di Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia e gli altri porti minori che fanno capo alla medesima Autorità di sistema portuale, valorizzando le specificità di ciascuno. Solo attraverso questa strada si potranno reperire le risorse finanziarie per realizzare gli interventi di cui ha bisogno il sistema portuale campano per accrescere ulteriormente i suoi traffici e creare nuova occupazione".

Di seguito rappresentiamo i risultati delle Autorità nei due bilanci approvati oggi.

Porto di Napoli

L'esercizio 2017 si chiude con un risultato positivo, nettamente superiore a quello atteso e riportato nel bilancio di previsione per l'esercizio 2017: questo è stato possibile grazie ad una costante attenzione alla gestione che assume come regola strategica il contenimento delle spese ed il miglioramento delle attività e della qualità dei servizi erogati. In termini di andamento dei volumi, il traffico passeggeri ha registrato, nel 2017, un incremento del 1,87% rispetto al 2016, passando da 6.562.325 a 6.684.772 unità. In flessione consistente, invece, i passeggeri delle navi da crociera, che registrano -31% rispetto all'anno precedente.

Il traffico merci containerizzato ha continuato a crescere in maniera consistente. Il 2017 registra incrementi del 5,46% per ciò che riguarda i containers movimentati (da 483.481 teus nel 2016 a 509.876 teus quest'anno) e del 8,69% delle merci movimentate in tonnellate (da 5.085.742 tons nel 2016 a

- segue

5.527.916 tons quest'anno). Per ciò che riguarda le rinfuse liquide si registra una lieve diminuzione del 2,94% (da 5.224.316 tons nel 2016 a 5.070.718 tons quest'anno) mentre il gnl fa registrare un incremento del 20,74% (da 901.413 tons nel 2016 a 1.088.356 tons quest'anno)

I risultati di gestione sono estremamente positivi: si è registrato un avanzo di amministrazione di € 82.726.151, un avanzo finanziario di € 11.399.157 ed un avanzo economico di € 5.293.204.

Porto di Salerno

In termini di andamento dei volumi, il traffico passeggeri ha registrato, nel 2017, un incremento del 13% rispetto al 2016, passando da 660.139 a 746.212 unità. Si tratta del valore più alto raggiunto nel porto di Salerno, ben al di sopra dei 687.268 passeggeri del 2015.

Anche il traffico merci ha continuato a crescere. Il 2017 registra incrementi da record, raggiungendo, per la prima volta, circa 15 milioni di tonnellate di merci movimentate, con un incremento pari al 14% rispetto al 2016. I settori che hanno registrato i maggiori incrementi sono quelli dei container e dei rotabili.

I risultati di gestione sono molto positivi, atteso che si sono registrati un avanzo di amministrazione di € 37.333.392, un avanzo finanziario di **Utilizza come immagine in evidenza** € 3.959.123 ed un avanzo economico di € 3.013.614 (quest'ultimo pari al 36% delle entrate correnti). Risultati questi che rappresentano una chiara ed inequivocabile conferma del fatto che vi è stata una gestione molto equilibrata dell'Ente. L'Autorità Portuale di Salerno proseguendo, nel 2017, l'attività avviata dal 2010, è stata impegnata nel portare avanti la realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti dallo strumento di pianificazione (adeguamento tecnico funzionale) e nel POT 2017-2019.

AdSP Mar Tirreno Centrale: Comitato di Gestione approva bilancio consuntivo 2017

(FERPRESS) – Napoli, 20 APR – Il 2017 è stato l'ultimo anno in cui le due Autorità Portuali di Napoli e Salerno, confluite dal primo gennaio 2018 nella Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale, hanno presentato il proprio bilancio consuntivo. Il Comitato di Gestione, acquistato il consensus dell'organismo di partenariato il 19 aprile, ha approvato oggi la relazione sulla gestione ed i bilanci delle due Autorità.

Complessivamente considerati, i bilanci delle due Autorità chiudono l'esercizio del 2017 con un avanzo di gestione superiore agli otto milioni di euro, decisamente in miglioramento rispetto ai circa 2,5 milioni dell'anno precedente.

Secondo il Presidente dell'Autorità di Sistema, Pietro Spirito, "anche alla luce dei primi risultati conseguiti, la riforma della governance portuale va considerata come un'opportunità da cogliere pienamente, non per conservare gli attuali livelli di efficienza e competitività dei singoli scali, ma per accrescerli, puntando su una piena integrazione tra i porti di Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia e gli altri porti minori che fanno capo alla medesima Autorità di sistema portuale, valorizzando le specificità di ciascuno. Solo attraverso questa strada si potranno reperire le risorse finanziarie per realizzare gli interventi di cui ha bisogno il sistema portuale campano per accrescere ulteriormente i suoi traffici e creare nuova occupazione".

Di seguito rappresentiamo i risultati delle Autorità nei due bilanci approvati oggi.

Porto di Napoli

L'esercizio 2017 si chiude con un risultato positivo, nettamente superiore a quello atteso e riportato nel bilancio di previsione per l'esercizio 2017: questo è stato possibile grazie ad una costante attenzione alla gestione che assume come regola strategica il contenimento delle spese ed il miglioramento delle attività e della qualità dei servizi erogati. In termini di andamento dei volumi, il traffico passeggeri ha registrato, nel 2017, un incremento del 1,87% rispetto al 2016, passando da 6.562.325 a 6.684.772 unità. In flessione consistente, invece, i passeggeri delle navi da crociera, che registrano -31% rispetto all'anno precedente.

Il traffico merci containerizzato ha continuato a crescere in maniera consistente. Il 2017 registra incrementi del 5,46% per ciò che riguarda i containers movimentati (da 483.481 teus nel 2016 a 509.876 teus quest'anno) e del 8,69% delle merci movimentate in tonnellate (da 5.085.742 tons nel 2016 a 5.527.916 tons quest'anno). Per ciò che riguarda le rinfuse liquide si registra una lieve diminuzione del 2,94% (da 5.224.316 tons nel 2016 a 5.070.718 tons quest'anno) mentre il gnl fa registrare un incremento del 20,74% (da 901.413 tons nel 2016 a 1.088.356 tons quest'anno)

I risultati di gestione sono estremamente positivi: si è registrato un avanzo di amministrazione di € 82.726.151, un avanzo finanziario di € 11.399.157 ed un avanzo economico di € 5.293.204.

Porto di Salerno

In termini di andamento dei volumi, Il traffico passeggeri ha registrato, nel 2017, un incremento del 13% rispetto al 2016, passando da 660.139 a 746.212 unità. Si tratta del valore più alto raggiunto nel porto di Salerno, ben al di sopra dei 687.268 passeggeri del 2015.

Anche il traffico merci ha continuato a crescere. Il 2017 registra incrementi da record, raggiungendo, per la prima volta, circa 15 milioni di tonnellate di merci movimentate, con un incremento pari al 14% rispetto al 2016. I settori che hanno registrato i maggiori incrementi sono quelli dei container e dei rotabili.

I risultati di gestione sono molto positivi, atteso che si sono registrati un avanzo di amministrazione di € 37.333.392, un avanzo finanziario di € 3.959.123 ed un avanzo economico di € 3.013.614 (quest'ultimo pari al 36% delle entrate correnti). Risultati questi che rappresentano una chiara ed inequivocabile conferma del fatto che vi è stata una gestione molto equilibrata dell'Ente. L'Autorità Portuale di Salerno proseguendo, nel 2017, l'attività avviata dal 2010, è stata impegnata nel portare avanti la realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti dallo strumento di pianificazione (adeguamento tecnico funzionale) e nel POT 2017-2019.

Trasporti marittimi

Spirito: «Chiarezza sulla natura delle Authority»

Pietro Spirito, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, spiega: «È come se Bruxelles stesse chiedendo a mio figlio di pagare le tasse sulla paghetta che gli do». Per Spirito la richiesta della Dg Competition è bizzarra ma apre anche una vecchia questione, quella della natura delle autorità portuali italiane, ente pubblico non economico che fa bilancio, incassa canoni di concessione e paga i dipendenti con regime d' impiego di diritto privato. «Siamo in una terra di mezzo: non facciamo pura regolamentazione perché incassiamo i canoni, ma siamo l' unico gestore del demanio marittimo. Per l' Europa questo è un soggetto privatistico, per lo Stato italiano pubblicistico. Io sono un dipendente del ministero dei Trasporti. È l' orientamento dei porti europei, che sono società per azioni e non rispondono a regole di diritto pubblico». Il guaio è che, dovesse passare la linea Ue, canoni e tasse potrebbero rincararsi fino al 40 per cento. «Se dovessimo pagare i tributi a noi stessi, a quel punto dobbiamo alzare il costo dei canoni», conferma Spirito. Otto anni fa, nella Finanziaria 2010, l' inclusione delle autorità portuali nell' elenco Istat degli enti pubblici soggetti al blocco degli stipendi fece scontrare il dicastero dell' Economia e dei Trasporti. Vinse quest' ultimo, perché i dipendenti pubblici delle autorità portuali sono soggetti al regime d' impiego di diritto privato. «È lo Stato a decidere la nostra cornice giuridica», conclude Spirito. «Se deve essere diversa, come per le Ferrovie dello Stato, per esempio, è una questione di scelta».

● L'appuntamento in agenda è fissato alla vigilia del 25 aprile, tra domani o giovedì prossimo: sul tavolo il Def, il documento economico finanziario redatto dal Mef e rifinito nelle settimane di attesa per la formazione di nuovo esecutivo. E che di conseguenza riflette l'attuale fase di stallo. Fino all'ultimo, il governo è rimasto alla finestra valutando la possibilità di passare il testimone direttamente ai nuovi arrivati, lasciando quindi ai prossimi inquilini di Palazzo Cuiigi e di Via XX Settembre l'onore e l'onere di presentare il Documento in base al quale orientare le scelte di politica economica dei prossimi anni. Ma, con il passare dei giorni, la matassa politica sembra sempre più ingarbugliata tanto che la linea al momento prevalente sembra essere tornata quella di presentare un Def tabellare, con inserto - come di norma in situazioni simili - unicamente il quadro tendenziale a legislazione vigente, senza indicazioni sulle strategie future.

Allegato al documento, "Connettere Italia", vale a dire il programma con il quale il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha ritoccato il quadro delle "priorità" su cui intervenire. Al vaglio un piano complessivo da 140 miliardi: 103 miliardi già disponibili (82,7 miliardi individuati dal ministro negli ultimi tre anni) e 36 miliardi da reperire (anche con il rifinanziamento del fondo investimenti in legge di bilancio). In cassa, poi, 48 miliardi per un piano d'azione di secondo livello, finanziato per 34 miliardi. Le risorse disponibili per il piano prioritario sono destinate per 35 miliardi a

Def, 43 miliardi per il Sud "cura del ferro" sino a Bari

Delrio fissa le priorità: nella mappa anche il porto di Taranto



strade e autostrade, 43 alle ferrovie, 20 alle città metropolitane, 2 ai porti e 3,6 agli aeroporti. Ci sono 25 miliardi da privati e tariffe e 29 da residui della legge obiettivo. Tra i nodi principali da sbrogliare, priorità appunto dalle quali partire, c'è la necessità di dare respiro alla crescita del Sud. Per il mezzogiorno in "cantiere" 43 miliardi, il 31% delle risorse sul piano.

Missione possibile, spiega

il ministro Graziano Delrio, grazie al riesame di una ventina di grandi progetti (project review) che ha consentito ad oggi risparmi (frutto di minori costi) per 40 miliardi di euro e la previsione di ulteriori 10 miliardi nel salvadanain.

«Le scelte compiute nei diversi settori - scrive Delrio - vogliono portare il Paese al livello dei migliori Paesi europei, anche attraverso l'estensione dell'Alta velocità al Sud e

la progettazione dell'Alta velocità di rete, il robusto piano di manutenzione delle strade, la razionalizzazione del sistema logistico a partire dai porti e le ingenti risorse impegnate nel trasporto locale, anche per un rinnovo del parco autobus treni».

I cantieri, dunque. Con particolare riferimento a quelli che stanno interessando la Puglia: dall'alta velocità e alta capacità sulla tratta ferroviaria

Napoli-Bari (obiettivo: viaggiare da Roma a Bari in 3 ore e mezza contro le 4 e 50 attuali) alla velocizzazione Bari-Taranto. Connessa alla cura del ferro, per quanto riguarda il capoluogo ionico, il piano di sviluppo legato al porto: piattaforma logistica, dragaggi e collegamenti ferroviari: un investimento complessivo di 219.144.000 di euro.

L'intervento, strategico e di preminente interesse nazionale, punta a migliorare la dotazione infrastrutturale complessiva del porto e a garantire servizi nel campo della logistica integrata che un moderno ed importante porto commerciale, quale quello di Taranto, dovrà assicurare nel mercato competitivo dei trasporti intermodali. Attualmente sono in corso le opere marittime di dragaggio e ampliamento del IV Sporgente. Mappe e numeri del piano allegato al Def, ad oggi non contemplano, invece, quegli interventi infrastrutturali lungo la "costiera" adriatica che pure il Salento lamenta da anni, a partire proprio dall'alta capacità e dall'alta velocità, l'isolamento continua.

N.Qua.

«Nelle mani del clan Capriati le assunzioni per il porto»

E l'Autorità del Levante: «In questa vicenda noi siamo la parte offesa»

● A volte bastava una telefonata per lavorare nella cooperativa Ariete, all'interno del porto. Spiega quando chi chiamava e chi doveva «lavorare» erano presunti affiliati al clan Capriati. Il particolare emerge dalle carte dell'inchiesta sfociata due giorni fa in 21 arresti con la quale gli agenti della Squadra mobile di Bari, coordinati dal pm antimafia Isabella Ginefra, hanno stroncato sul nascere le ambizioni del clan Capriati che voleva rinasce dalle sue ceneri.

Una vicenda che contiene al suo interno diversi capitoli, dalla droga alle armi, dalle estorsioni ai commercianti durante la festa patronale di San Nicola, o nei mercati, sino alle presunte infiltrazioni del clan Capriati nella cooperativa che si occupava della sicurezza e viabilità nel porto. Agli atti dell'inchiesta, ad esempio, ci sono anche le modalità delle assunzioni di Sabino Capriati, figlio di Filippo Capriati, e di Onofrio Spano, consocio di Filippo e altro presunto affiliato. E anche quelli di un altro Capriati il cui compito è solo quello di comunicare i dati personali ad Ariete per il tramite di una società di lavoro interinale. «Mi ha già detto che tu inizi a lavorare mercoledì» dice nell'estate 2015 chi si occupa in Ariete del personale.

«Chiarissimo, dunque, che l'assunzione di Spano Onofrio e di Capriati Vito sia stata già decisa e il passaggio attraverso l'agenzia interinale per il lavoro che avrebbe dovuto individuare il personale da impiegare, utilizzando apposite liste, secondo criteri di graduatoria è sembrato mera proforma, a discapito di quei lavoratori in regolare attesa di occupazione», scrive il giudice nell'ordinanza.

«Utilizzando proprio la "Ariete Società Cooperativa" il clan Capriati è riuscito così a infiltrarsi nei complessi meccanismi del porto di Bari, "imponendo" l'assunzione di adepti e familiari», si legge nel provvedimento. «Quello un mese d'estate, lo deve mettere là a lavorare nel porto», commentano al telefono a proposito degli ordini che venivano impartiti al direttore del personale. Anche se, una volta dentro, non è che fossero grandi stakanovisti. «Forte dell'appoggio offertogli dai "responsabili operativi" della "Ariete Società Cooperativa"», si legge nell'ordinanza di arresto a proposito di Sabino Capriati pur figurando regolarmente in servizio, si è potuto muovere liberamente sia in ambito portuale, sia all'esterno nell'interesse della compagine mafiosa di appartenenza. La prassi documentata è stata sempre la stessa. Capriati Sabino, per



LUNGO I MOLI il blitz di giovedì 8, a destra, una veduta aerea del porto (Kw1, Tg1)

soddisfare le richieste del padre o di altri affiliati al sodalizio malavitoso, con la copertura di Genchi Vito e Rosini Giovanni».

C'è chi ad esempio, dipendente di Ariete, è indagato per un'aggressione nell'area portuale di Bari. E chi è stato arrestato dalla Polizia di Frontiera per aver tentato, dietro compenso di una somma di denaro, di favorire l'ingresso illegale, nel territorio dello Stato, di un sedicente cittadino pakistano.

E quando l'Autorità portuale iniziava a denunciare tutto questo, il clan non la prendeva bene. Agli atti c'è anche l'aggressione subita da un dirigente dell'Autorità nel maggio 2016.

«Ho alzato il Ginestrino dell'auto pensando che volesse salutarmi», dice la vittima del suo aggressore. L'uomo fa un riferimento alla malavita. Il dirigente chiede cosa c'entrasse la malavita e a chi fosse riferito. «L'uomo, sempre in dialetto barese, ha aggiunto "stai facendo il di più, ora devo spaccarti il muso" e le minacce poi sono tramutate in una vera e propria aggressione».

Davvero fosco il quadro che emerge dalle carte. Ma l'Autorità portuale, presieduta da Ugo Patroni Griffi non ci sta e annuncia di volersi costituire persona offesa nel procedimento, sin dalla fase istruttoria.

fp 11

Trasporti marittimi

Patroni Griffi: «Noi public bodies come i Comuni»

La Commissione Europea ha preso una «cantonata» per Ugo Patroni Griffi, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, che aggiunge: «Si tratta di un tema molto arato, che ruota intorno alla nozione commerciale d' impresa che, però, non considera la natura economica del soggetto che la esercita. La Dg Competition non analizza i fatti, supportati dalla legge, che dicono, appunto, che le Autorità di Sistema Portuale sono enti pubblici non economici ai quali è inibita l' attività economica, anche in forma indiretta». Una disposizione normativa che per Patroni Griffi è stata chiarita nella Riforma portuale del ministro Delrio e che si è, obbligatoriamente, tradotta nella previsione di dismissione della Porti Levante Security, società in house di vigilanza in porto. «Coerentemente con la nuova normativa procederemo alle sue dismissioni, adottando comunque tutte le misure a tutela dei lavoratori».

A supporto poi della tesi italiana, per la difesa della propria portualità, pone, quindi, la concezione della natura dominicale e non commerciale della specifica attività svolta dagli Enti portuali in Italia: «Si tratta di una rendita propria, generata dalla proprietà del demanio marittimo che non ha scopo di lucro ma è utilizzata per coprire i costi dell' esercizio regolativo. Del resto - conclude - i nostri enti sono dei Public Bodies simili ai Comuni, enti territoriali per cui l' Iva è indetraibile, in quanto costo puro. Bisognerà spiegare all' Unione Europea questa similitudine, a maggior ragione oggi che i nostri Enti sono posti a capo delle Zes».

Porto, prosegue la protesta dei lavoratori marittimi

CATANIA - Continua la protesta al Porto di Catania dei lavoratori marittimi della **New TTT Lines** e degli addetti alla biglietteria della società Navigerium, che ormai da tre giorni occupano la nave. Stamattina, affiancati dai sindacalisti di Cgil e Filt Cgil, i lavoratori hanno rifiutato di abbandonare la nave e dunque di procedere al disarmo, di fronte alla richiesta della proprietà che attende di trasportare il mezzo a Napoli. I motivi della protesta risiedono nell'imminente licenziamento del personale da parte della **TTT Lines** che ha annullato la tratta Catania- Napoli a favore della Grimaldi **Lines**, per non ben precisati disagi economici. A bordo hanno trascorso la notte 44 marittimi e i dieci addetti alla biglietteria ma il licenziamento è previsto per 170 persone in totale. Per domani, lunedì 23 aprile, è previsto un sit in di protesta di fronte alla Prefettura di via Etna per cercare di portare la vertenza ai tavoli istituzionali.

Porto, i lavoratori occupano la nave Cartour gamma L' arrivo di Grimaldi Lines e l' ombra del licenziamento

Formazione e lavoro - L' acquisizione del cento per cento delle quote societarie di New TTT Lines da parte dell' armatore ha diffuso preoccupazione tra i duecento dipendenti, che non sanno ancora che fine faranno i loro contratti. C' è l' ipotesi di un disimpegno. Infruttuoso il tavolo prefettizio svoltosi oggi a Napoli

I lavoratori della nave traghetto Cartour Gamma sono duecento . Una decina sono i dipendenti della biglietteria che si trova al porto di Catania, poi ci sono i 150 che fanno la spola - a bordo - tra il capoluogo etneo e Napoli (macchinisti, assistenti di camera, equipaggio), infine una trentina di amministrativi impiegati all' ombra del Vesuvio. In tutto i catanesi sono più o meno 30 , un centinaio i siciliani, altrettanti i napoletani o in genere i campani. Poche settimane fa si è diffusa un' indiscrezione secondo cui l' armatore Grimaldi lines starebbe rilevando sia l' imbarcazione sia la tratta marittima da New TTT Lines (di cui controlla il cinquanta per cento delle quote societarie). E da allora, per i dipendenti, il futuro ha assunto la forma di un punto interrogativo. Il timore della Filt Cgil , il sindacato di settore, è che l' azienda si stia preparando a liberarsi dei loro contratti. Spaventa non poco l' assenza di una qualsiasi clausola che imponga all' acquirente di prendere in carico anche la forza lavoro. Questa mattina i lavoratori hanno ricevuto un fax con cui Grimaldi ordina il disarmo della nave - che, in gergo marittimo, significa ormeggio al porto di Napoli e tutti a terra - per il 22 di aprile . Peraltro, la dicitura utilizzata dall' armatore («sbarco per disarmo» anziché «sbarco per vendita nave») metterebbe a rischio l' indennizzo che spetterebbe a molti di loro alla chiusura dei contratti. Ma, in assenza di chiarezza sui livelli occupazionali, Cartour gamma non si muoverà dalla zona dei moli 9 e 10 del porto, dove si trova adesso, perché i dipendenti l' hanno a tutti gli effetti occupata . Frattanto, sia a Catania che a Napoli, il sindacato si dà da fare per cercare una soluzione. Questa mattina la prefettura partenopea ha ospitato un tavolo di concertazione che però si è rivelato un flop , per via del forfait di Grimaldi . Brutto segno. Al porto etneo, i cigiellini catanesi Edoardo Pagliaro e Alessandro Grasso hanno incontrato il presidente

-segue

del' autorità portuale **Andrea Annunziata** . Che - almeno secondo il racconto dei presenti - avrebbe mostrato disponibilità a giocare un ruolo attivo nella vicenda, pur nella distinzione dei ruoli. La nave traghetto Cartour gamma - una bestiola da oltre 27mila tonnellate per 186 metri di lunghezza, e una capienza da quasi mille persone e 170 vetture - è stata costruita nel 2006. Di proprietà di Caronte&Tourist , dall' aprile 2015 naviga stabilmente tra Catania e Napoli. In precedenza, invece, copriva la tratta Messina-Salerno. La scheda tecnica di New TTT Lines la definisce una « nave di nuova concezione per il trasporto di passeggeri e merci per traversate piacevoli e veloci, garantisce un viaggio di assoluta sicurezza e comfort». È dotata di un ristorante, di vari bar, di una zona per l' accoglienza dei disabili, di copertura satellitare per la telefonia mobile e di connessione internet in roaming . I dipendenti, tutti stagionali, lavorano sei mesi all' anno . Prima del 2015 - quando Grimaldi Lines ha rilevato il 50 per cento delle quote da Caronte - i mesi di lavoro erano otto. Alcuni di loro sono in servizio dal 2002.

Trapani, sit in di protesta dei lavoratori portuali al molo Sanità

Si fermeranno per ben 72 ore i circa 500 lavoratori portuali di tutta la Sicilia dalla mezzanotte del prossimo 3 maggio a sabato 5. A proclamare l'astensione dei lavoratori che si occupano delle operazioni portuali, sono i sindacati di categoria Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti nell'ambito della vertenza sulla cosiddetta autoproduzione, la scelta di alcuni armatori di gestire in proprio le attività portuali, operazioni di carico e scarico, che sono di competenza delle società che operano all'interno degli scali. Intanto hanno preso già stamani il via i sit in tutti i porti, a Trapani i lavoratori sono riuniti nel molo sanità. Lo stato di agitazione era stato proclamato lo scorso 27 Marzo, ma a portare alla proclamazione dello sciopero di 72 ore che causerà molti disagi in tutti i porti siciliani, è stata la decisione annunciata dalla Caronte & Tourist che ha comunicato all'Autorità portuale di Messina e all'impresa portuale di Milazzo la volontà di agire in regime di autoproduzione a partire da subito. Questa scelta avrà conseguenze in tutte le aree portuali siciliane. La stessa Autorità portuale di Messina commentano i tre segretari regionali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti Sicilia, Franco Spanò, Amedeo Benigno e Agostino Falanga ci ha fatto sapere che allo stato attuale la Caronte non dispone di alcuna autorizzazione ad agire in autoproduzione. Si tratta quindi dell'ennesimo attacco illegittimo non solo al lavoro portuale ma all'intero sistema economico regionale, che si regge su sottili equilibri garantiti, prima di tutto, dall'efficienza dei porti assicurata da questi lavoratori. La decisione peraltro non tiene alcun conto delle nostre richieste e della convocazione sulla vertenza attesa dalla Presidenza della Regione. Da anni le compagnie armatoriali usano proprio l'autoproduzione come strumento di ricatto per ottenere ribassi sui servizi aggiungono Spanò, Benigno e Falanga, un atteggiamento scorretto se si considerano i capitolati d'appalto milionari dove si prevedono anche i costi operativi di questi servizi. Non possiamo tollerare il comportamento provocatorio e disfattista della Caronte, che in assenza di un controllo, ritiene di poter agire non rispettando le normative concludono i sindacati.

Incontro con l' assessore regionale Turano

OOO Oggi alle 15 presso la Guardia Costiera di Trapani, si terrà l' incontro tra l' assessore regionale alle attività produttive, Mimmo Turano, il direttore marittimo della Sicilia Occidentale e comandante del Porto di Palermo, contrammiraglio Salvatore Gravante, e il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, per annunciare la firma del protocollo d' intesa per la risoluzione del problema relativo al mantenimento, nell' area attuale del porto di Trapani, del cantiere navale della **Liberty Lines**, nodo cruciale per le attività cantieristiche della città e del porto e per l' occupazione.

(*MAX*)

TRE GIORNI DI SEMINARI E DI CONFRONTI SULLA CENTRALITÀ DEL MARE NOSTRUM

Med Ports, Livorno e il Mediterraneo tanti temi con l'assemblea Assoport

Il potenziamento di Suez ha rilanciato gli scali del Sud Europa e del Nord Africa ma manca ancora una politica UE comune per i porti - La Conferenza Europea del 2019 aggiudicata all'Autorità del Tirreno settentrionale - Il punto sullo stato d'avanzamento della Darsena Europa



Nella foto: (da sx) Piacenza, Corcini e Piccini al seminario sulla Darsena Europa.



Zeno D'Agostino

LIVORNO Per tre giornate dense di appuntamenti, il porto labronico è stato al centro del mondo della logistica marittima e portuale del Mediterraneo, con la sesta edizione di "Med Ports" all'hotel Palazzo, l'assemblea straordinaria di Assoport ancora al Palazzo, le visite delle delegazioni estere ai terminal contenitori e all'interporto Vespucci, la presentazione dei programmi e progetti (ne parliamo più sotto) del Terminal Darsena Toscana nella strategia GIP con Genova, e infine con la presentazione degli stati di avanzamento del progetto Darsena Europa nel seminario della sala conferenze dell'Acquario (foto qui sopra).

Tanta carne al fuoco, che comporterà anche un prossimo seguito di considerazioni più meditate. Proviamo a inquadrare i vari temi.

Con l'assemblea straordinaria di Assoport il presidente Zeno D'Agostino e gli altri sette presidenti che hanno partecipato intervenendo anche fattivamente, hanno affrontato di petto la minaccia della procedura d'infrazione della DG Competition

A.F.

(segue a pagina 10)

Med Ports, Livorno

per le concessioni demaniali. Qui a fianco le prime prese di posizione del cluster marittimo italiano in risposta all'appello di D'Agostino. Dall'assemblea è emerso anche il parere che la minacciata procedura non sia tanto una "svista" della DG ma una meditata mina sulla strada dell'aumento di competitività dei porti italiani rispetto a quelli del range del Nord Europa: una mina che tuttavia presenta aspetti giuridici che coinvolgono direttamente anche la riforma portuale italiana, il suo essere a metà del guado, e la necessità di chiarire una politica europea che diventi comune e condivisa sui porti, mentre invece vigono regimi, regole e anche interventi di stato diversi per molti dei paesi affacciati sul mare.

Dall'assemblea, che ha approvato il consuntivo 2017 di Assoport, anche la decisione sulle prossime strategie in tema di comunicazione del sistema portuale italiano. Tra i primi avvenimenti di rilievo, la prossima manifestazione che si terrà a Shanghai dal 16 al 18 mag-

gio. Nel corso di questa fiera, tra le più significative nel settore della logistica, l'Associazione ha messo a punto diversi incontri e una presentazione della nuova portualità con la collaborazione dell'ITA (ex uffici dell'ICE). D'Agostino ha anche dato l'annuncio di quanto deciso in sede di Associazione Europea in relazione alla sede della prossima Conference. Sarà Livorno la sede della conferenza che quest'anno avrà luogo a Rotterdam sempre nello stesso periodo che vada fine maggio a inizio giugno. Un riconoscimento significativo per tutta la portualità italiana - ha detto - che grazie all'attività dell'Associazione ha portato in Italia per la prima volta questo evento importante.

*
"Med Ports", prima edizione in Italia dopo altre cinque tra Marocco e Spagna, ha confermato che il Mediterraneo può e deve tornare ad essere il cuore europeo dei traffici marittimi, grazie anche al potenziamento del canale di Suez, che ha risolto a nostro favore la competitività delle rotte attraverso Panama. Sette riunioni tematiche, molti aspetti tecnico-finanziari, buona partecipazione straniera, sia dal Nord Africa (l'anno prossimo si

tornerà a Casablanca) sia da alcuni dei porti del Nord Europa. Una visione Genova-centrica, legata anche agli sponsor della manifestazione, non ha impedito che si valorizzassero i must del sistema toscano, con il riconoscimento (lo stesso D'Agostino ne ha evidenziato il valore) dei traffici marittimi roto e passeggeri, per i quali il "sistema" del Tirreno settentrionale ha una prevalenza nazionale. Dall'insieme delle sessioni tematiche è emersa anche la necessità che la politica nazionale stringa i tempi per un governo che governi, sia in relazione all'economia, sia anche in un quadro di venti di guerra all'Est che rischiano di compromettere alcune delle relazioni commerciali e trasportistiche più importanti per i nostri scali.

*
Non da sottovalutare, anche se la partecipazione straniera non è stata molta, il seminario nella sede dell'Acquario sui temi della Darsena Europa per il porto di Livorno. Lo stato di attuazione dei vari passaggi per arrivare alla Darsena Europa è stato illustrato dal presidente dell'AdSP ingegnere Stefano Corsini: che da ingegnere esperto di progettazione portuale non ha nascosto la

complessità dei passaggi tecnici e tecnico-burocratici in corso e ancora da affrontare. Con lui il dottor Leonardo Piccini dell'IRPET, l'istituto regionale per la programmazione economica, e l'economista dottor Paolo Piacenza, hanno parlato il primo delle prospettive economiche che l'opera può offrire all'economia della Toscana, il secondo del funzionamento e dell'appetibilità del project financing per gli investitori. Nella relazione di Corsini alcuni dei punti essenziali dei vari passaggi hanno chiarito che l'intera opera è ancora all'inizio di un iter che partirà dall'attuale gara per le prospezioni geofisiche dell'area, dovrà svilupparsi poi con l'eventuale interesse di gruppi internazionali per progettare le opere foranee di protezione e solo dopo ci sarà la gara per la progettazione vera e propria della Darsena, in regime di project-financing. Un richiamo concreto c'è stato anche alla necessità - in fase di progettazione - di spostare tutto il complesso dei costieri e degli impianti di stoccaggio petroliferi e dei gas in una nuova darsena petroli fuori dal porto che potrebbe essere una proiezione verso il mare aperto della prima fase della Darsena Europa. Tempi, costi e volontà dei privati, tutto ancora da verificare.

Livorno, capitale del Mediterraneo Medports consacra il nostro scalo

Eccellente bilancio della tre giorni. Prossima missione: Shanghai

IL CONSUNTIVO sembra molto positivo: la 'tre giorni' di Med-Ports, l'organizzazione dei porti del Mediterraneo per la prima volta in uno scalo italiano, ha messo insieme oltre a una trentina di stand commerciali e relativi contatti con il cluster internazionale, anche operatori, rappresentanze delle Autorità e dell'armamento. In tempi come questi è importante: anche perché il Mediterraneo continua di anno in anno a sperare in una svolta di 'normalizzazione', prima di tutto perché possa partire quel mercato di libero scambio tra le due sponde che si auspica da almeno due lustri. Il bilancio, rilanciato da Palazzo Rosciano, parla di 40 relatori internazionali, una platea di 300 osservatori, molti temi caldi che hanno spaziato tra l'economia marittima e i due grandi traffici containers alle politiche 'green'.

SIGNIFICATIVA la partecipazione di alto livello del Marocco, che già nel passato ha ospitato MedPorts sia a Casablanca che a Tangeri, ma anche della Tunisia: due paesi con i quali è stato affrontato un programma di soluzioni innovative con 'fast trade corridors' collegati alle nostre Autostrade del mare. E come ha ribadito anche il presidente di Assoport, Zeno D'Agostino, il trasporto marittimo delle Autostrade del



VERTICI Il presidente dell'Authority Stefano Corsini insieme ad altri esponenti internazionali

mare continua ad essere uno degli assi trainanti dell'economia e della logistica, da non sottovalutare rispetto al trasporto dei containers. Secondo il presidente dell'Autorità di Livorno e Piombino, MedPorts ha confermato, con l'interesse dei visitatori del terminale dell'interporto Vespucci, che il nostro sistema logistico «può e vuole giocare un ruolo di primo piano nell'area mediterranea anche sul fronte della digitalizzazione e dell'innovazione, gua-

diagnando ulteriore centralità su traffici preziosi come quelli, ad esempio, delle auto nuove e dei r/r».

L'IMPEGNO di Palazzo Rosciano in campo internazionale avrà un seguito tra il 16 e il 18 maggio con la partecipazione, nell'ambito di una collettiva di Assoport, al salone internazionale della logistica a Shanghai: è già in preparazione la missione livornese, che avrà come riferimento il progetto

di massima e le varie fasi tecniche per la Darsena Europa, cui i cinesi per primi si sono dichiarati interessati. Come ha riferito lo stesso presidente Corsini, la road-map del grande intervento prevede che si possa cominciare a lavorare sul territorio già dalla fine dell'anno prossimo. E i tempi quindi stringono per la definizione dei gruppi privati che vorranno concorrere alla progettazione esecutiva e al co-finanziamento.

A.F.

SUL DIROMPENDE INTERVENTO DELLA DG COMPETITION

Il cluster marittimo in rivolta

Appelli al governo nazionale per difendere la competitività dei nostri porti



Nereo Marcucci

ROMA - È rivolta del cluster marittimo dopo la lettera della DG Competition sui presunti aiuti di Stato dell'Italia sulle concessioni demaniali. Il tema è stato oggetto di una relazione del presidente di Assoportezeno D'Agostino nel corso di "Med Ports" a Livorno, con interventi preoccupati e critici (segue in ultima pagina)

Il cluster marittimo

dei presidenti dei sistemi portuali presenti nell'assemblea. E D'Agostino ha chiamato a raccolta tutte le componenti della portualità "Accogliamo positivamente la proposta lanciata dal presidente di Assoportezeno D'Agostino - scrive in una sua nota il presidente di Confetra Nereo Marcucci - perché il cluster marittimo contrasti unitariamente, ed auspicabilmente accanto ad un Governo forte ed autorevole, questa incomprensibile posizione della DG Competition della Commissione UE sui porti italiani". "Le AdSP sono pubblica amministrazione centrale dello Stato - continua la nota - detengono poteri tipicamente pubblici di regolazione, ordinanza e vigilanza. Quale articolazione amministrativa dello Stato svolgono attività di riscossione canonici diritti, hanno una governance interamente istituzionale nominata da Governo ed Enti Locali. Considerate alla stregua di imprese private, assoggettandole così alla fiscalità generale, mi pare

un esercizio davvero fantasioso" ha dichiarato ancora Marcucci. "Non vorrei che questa "creatività" interpretativa della Commissione fosse il frutto di pressioni ed interessi politici nazionali di Stati Membri nostri competitors nei traffici marittimi e nella logistica. Mi pare questo uno di quei classici casi in cui un Paese è chiamato a fare Sistema per difendere, a Bruxelles, le proprie fin troppo evidenti ragioni. Gli effetti nefasti di una simile incomprensibile posizione, infatti - ha concluso il presidente di Confetra - colpirebbero le Autorità di Sistema, i terminalisti, i concessionari, gli operatori di manovra ferroviaria, ovviamente l'armamento, togliendo competitività ai porti ed a tutta la filiera logistica che da essi poi si dirama verso imprese e consumatori".

Apprendiamo che la Commissione Europea - scrive in una sua nota l'ANCIP - sarebbe intenzionata, aprendo forse una procedura di infrazione, a far pagare alle Autorità di Sistema Portuale le imposte su concessioni e autorizzazioni. Tale notizia ci lascia fortemente perplessi.

Come Associazione di categoria,

che raggruppa la quasi totalità delle imprese art. 17 e numerose imprese art 16 che operano nei porti italiani, siamo fortemente preoccupati di provvedimenti che vadano a minuire la capacità di intervento e gestione delle appena Istituite Autorità di Sistema Portuale, interrompendo un processo virtuoso che mira a rilanciare la Portualità Italiana.

Non possiamo che rispondere affermativamente all'appello lanciato dal Presidente di Assoportezeno D'Agostino e dal Presidente di Confetra Nereo Marcucci.

La portualità italiana, tutta, mai come in questo momento deve essere unita e compatta a respingere le richieste che giungono da Bruxelles, tra l'altro in contraddizione con i regolamenti europei e con motivazione difficilmente comprensibile.

È bene ricordare come sia sempre stata la stessa Comunità europea a lasciare libertà di scelta su come gestire ed amministrare i porti e le infrastrutture interne ad essi. Con la Legge n.84/94 il nostro Paese scelse il modello "Landlord port" con lo Stato che rimane, attraverso le sue Autorità Portuali (ora Autorità di Sistema Portuale), proprietario dei

porti e delle infrastrutture, ma che permette la gestione delle stesse, così come tutte le operazioni e servizi relativi al cosiddetto "ciclo nave", ad imprese private autorizzate. Ci pare quindi perlomeno inesatto paragonare le Autorità di Sistema Portuale, Enti pubblici non economici, a delle imprese private. Di conseguenza il voler far apparire le stesse AdSP impegnate in attività economiche è pretestuoso e pericoloso.

Con queste richieste, l'Europa interierrebbe sul modello gestionale ed amministrativo dei porti italiani. Non vorremmo che queste scelte celassero un tentativo, di avviare una politica privatistica al fine di cambiare la natura pubblicistica dei nostri porti.

ANCIP ribadisce quindi, con forza, il ruolo importante e strategico che le nuove Autorità di Sistema Portuale, in quanto Enti pubblici, hanno nel sistema italiano alla luce anche delle riforme apportate alla Legge n.84/94 dal D.lgs n.169/2016 e n.232/2017. Siamo pertanto disponibili a collaborare, sin da subito, con tutto il cluster portuale ed il Governo italiano per risolvere questa preoccupante vicenda.

La Federazione del Mare all'attacco

ROMA - Il cluster marittimo italiano, riunito dal 1994 nella Federazione del Mare, guarda con grande allarme al possibile incremento dei nostri costi portuali conseguente alle iniziative degli uffici della Commissione europea: si ha infatti notizia dell'eventualità di una procedura d'infrazione a proposito della mancata imposizione fiscale sui canoni di concessione e autorizzazione percepiti dagli

(segue a pagina 10)

La Federazione del Mare

Enti pubblici che amministrano i nostri porti, dandone in concessione le banchine a operatori privati, cioè le Autorità di sistema portuale (fino al 2016, Autorità portuali).

L'incremento di costo che ne deriverebbe andrebbe nel senso opposto al recupero di competitività che la Federazione del Mare chiede per i porti italiani e avrebbe conseguenze fortemente negative sulle stesse capacità produttive dell'industria nazionale: l'Italia è infatti un grande paese manifatturiero con poche materie prime, un'economia di trasformazione che si approvvigiona per lo più via mare dall'estero e i cui prodotti vengono esportati spesso oltremare.

L'Italia importa oggi per mare attraverso i nostri porti 200 milioni di tonnellate di merci e ne esporta 70 milioni (Eurostat 2016). A ciò si aggiunge il trasporto marittimo interno di merci, che si situa attorno ai 95 milioni di tonnellate. Complessivamente, per i porti italiani passano annualmente 480 milioni di tonnellate di merci: tra queste, 180 milioni di merci liquide, 70 milioni di tonnellate di rinfuse solide, 220 milioni di merci varie (di cui, 95 milioni di tonnellate su rotabili e 120 milioni in container). In questa enorme quantità di merci che si sposta attraverso il sistema marittimo e i porti, ci sono parte delle fonti energetiche fossili, come greggio e gas, e poi merci che interessano direttamente la nostra produzione manifatturiera: prodotti petroliferi raffinati, manufatti in metallo, prodotti agricoli e alimentari, minerali, prodotti chimici e articoli in plastica e gomma, materiali edili, legno e carta, prodotti a elevato valore aggiunto come apparecchiature e macchinari, mezzi di trasporto, mobili.

Né bisogna dimenticare che il turismo interno e internazionale gioca e giocherà sempre di più un

ruolo chiave nello sviluppo italiano: oggi i movimenti dei passeggeri nei nostri porti superano i 45 milioni, di cui 11 milioni relativi ai crocieristi. Anche questo traffico di persone transita attraverso i nostri porti e i concessionari che vi operano.

Non può sfuggire pertanto che, per un'economia così integrata nelle attività marittime internazionali, come quella italiana, e per un paese dalla forte dimensione insulare qual è il nostro, aumenti nei costi portuali avrebbero conseguenze del tutto negative sull'andamento dei

prezzi e sulla crescita. Per questo, il cluster marittimo chiede al Governo un'attenta valutazione politica della questione e una reazione adeguata.

Livorno raccoglie onori dal 6° Med Ports

LIVORNO - Dopo Tangeri nel 2016 e lo scorso anno a Barcellona, per il 2018 la sede del 6° Med Ports è stata Livorno, l'appuntamento si è tenuto per due giorni nella struttura ottocentesca del Grand Hotel Palazzo, che ha saputo ben raccordare il fascino della Belle Epoque con i 25 stand espositivi e le necessità dei vari workshop dell'evento internazionale.

Una manifestazione mirata a promuovere i porti del Mediterraneo, lo shipping e le infrastrutture della logistica a favore degli investitori internazionali. Una due giorni di conferenze serrate presentate da relatori di classe internazionale ad una platea di oltre 200 persone, provenienti da tutta Europa, qualificate nei settori dei trasporti marittimi, terrestri e dei servizi e indotti legati a questi.

L'apertura dei lavori seminariali è stata effettuata dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini e dal presidente di Assoport (Associazione dei Porti Italiani) Zeno D'Agostino.

La prima giornata di lavori prevedeva 4 sessioni principali, la prima "L'impatto ed il ruolo dei porti Mediterranei nell'economia globale" focalizzata sull'attrattiva dei terminal di transhipment e gli sviluppi del mercato dei contenitori e l'impatto che questi hanno sui porti mediterranei.

La seconda e terza sessione, congiunte sotto lo stesso focus, "Strategie di investimenti portuali e sviluppo delle infrastrutture per migliorare la competitività", vedevano gli interventi di personaggi di spicco delle più note agenzie di studio inglesi ed olandesi e del dipartimento di Economia, Logistica e Business dell'Università di Genova.

Le presentazioni dei relatori posizionavano il ruolo principale degli investimenti privati, di fondi economici internazionali e della Banca Europea per gli investimenti nei confronti dei terminal portuali e delle conseguenti relazioni che si creano tra porti e città.

L'ultima sessione della prima giornata era centrata sull'efficienza della movimentazione delle merci attraverso i miglioramenti della catena di distribuzione con interventi a riguardo del ruolo ricoperto dalle Autorità Portuali e all'ausilio delle tecnologie per la trasformazione digitale dei porti.

La seconda giornata di lavori prevedeva due tavole rotonde al mattino ed una a chiusura della manifestazione nel pomeriggio, le prime evidenziavano le proposte sostenibili alla tecnologia applicata ai porti, all'industria navale e ai mezzi operativi dei terminal.

L'ultimo workshop, destinato ai porti, mostrava le esperienze per lo sviluppo e le prospettive dei porti sardi, riuniti in un'unica Autorità Portuale e l'evoluzione dei porti di Sousse e Rades che hanno avuto in funzione della crescita dei traffici nel Mediterraneo.

- segue

L'intervento del Segretario Generale del porto di Ancona sottolineava il ruolo strategico dello scalo adriatico come porta del Mediterraneo nella rete delle autostrade del mare. Sulla stessa linea si è presentato il porto di Salonicco, mostrando come il porto greco può essere la porta del sud-est europeo per il quadrante del medio oriente.

La chiusura dei lavori ha visto l'intervento del porto sloveno di Koper e come questo possa beneficiare dello sviluppo della logistica europea.

Certamente si può affermare che il 6° Med Port è stata una manifestazione che ha messo in risalto lo scalo labronico ed ha riposizionato il valore internazionale che questa città può offrire, il prossimo Med Port dà appuntamento a Casablanca per la fine di maggio del prossimo anno.