



Primo Piano:

- **Le aree portuali pagano la Tari**
(Italia Oggi, Corriere Marittimo)

Dai Porti:

Genova:

- **"...Il Terzo Valico sarà utile se il porto cambierà..."** (The Medi Telegraph)
- **"...Liguria in ritardo, tra un mese il dossier sui nuovi poteri..."**
(Il Secolo XIX)

La Spezia:

- **"...Bilancio di fine anno..."** (Messaggero Marittimo)
- **"...Il porto della Spezia dimezza l'addizionale sulla tassa portuale..."**
(Ansa, The Medi Telegraph)

Livorno:

- **"...Spil, il giudice da il via libera al dissequestro di Paduletta..."**
(Il Tirreno)
- **"...Comitato di gestione, oggi il summit..."** (Il Telegrafo)
- **"...Il Terminal Lorenzini chiude il 2018 con 120 mila Teu e con nuove assunzioni..."** (Corriere Marittimo)

Civitavecchia:

- **"...AdSP: è rottura anche con Port Mobility..."** (Civonline)

Napoli:

- **"...Napoli, presto una gara per gestire la compagnia portuale..."**
(Informazioni Marittime)
- **"...Ancip: criticità nel lavoro portuale a Napoli..."**
(Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo, The Medi Telegraph)
- **"...Flessibilità: decisioni per salvaguardare posti di lavoro..."**
(Messaggero Marittimo, Seareporter)

Salerno:

- **"...Pietro Spirito firma il bando di gara per il dragaggio nel porto di Salerno..."** (Seareporter)

Brindisi:

- **"...Porto, si continua a perdere tempo in inutili polemiche..."**
(Brindisi Report)
- **"...Porto, colmata: no distruttivi per l'economia, senza un'alternativa fattibile..."** (Brindisi Report)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
21 DICEMBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Taranto:

"...Prete: nell'estate 2019 riparte il terminal container..."
(Informazioni Marittime, The Medi Telegraph)

Gioia Tauro:

"...La Cgil chiede un tavolo permanente a Palazzo Chigi..."
(The Medi Telegraph)

Messina:

"...Dopo la firma della Regione via libera al nuovo porto..."
(Gazzetta del Sud)

"...Piano regolatore del porto Ennesimo rinvio a Palermo..."
(Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti esteri

I chiarimenti della Cassazione. Solo la presenza di una Authority esclude il tributo

Le aree portuali pagano la Tari

Le Capitanerie sono tenute alla raccolta dei rifiuti

Le aree portuali sono soggette al pagamento della tassa rifiuti. Ad essere esonerate sono solo le aree dove sono istituite le Autorità portuali, da non confondere con le Capitanerie di porto, tenute a svolgere il servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti. Solo in presenza di un' Autorità portuale è esclusa la privativa comunale. In tal caso l' ente locale non ha diritto a riscuotere la tassa, anche qualora abbia svolto effettivamente il servizio. Lo ha ribadito la Corte di cassazione, con l' ordinanza 31058 del 30 novembre 2018.

Le aree portuali, dunque, sono soggette al pagamento della tassa rifiuti. La natura demaniale delle aree occupate non esonera dal prelievo. Per i giudici di legittimità, «l' attività di gestione dei rifiuti nell' ambito dell' area portuale (da intendersi come spazio territoriale in cui svolge i suoi compiti la singola Autorità portuale) rientra nella competenza di quest' ultima, la quale per legge è tenuta ad attivare il relativo servizio di raccolta e trasporto dei rifiuti fino alla discarica. Ne deriva, per esclusione, che la relativa attività sfugge alla competenza in materia dei Comuni, che invece normalmente agiscono in questo ambito in regime di privativa». Tuttavia, il presupposto è che sia stata istituita l' Autorità portuale.

Per la Cassazione, la tassa rifiuti è un tributo che il singolo soggetto è tenuto a versare in relazione ad una utilità che egli trae dallo svolgimento di una attività svolta da un ente pubblico. Viene richiamata nella pronuncia in esame l' art.

6 della legge 84/1994 che ha istituito le Autorità portuali in alcuni porti con il compito di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni. È questa legge che riserva le competenze in materia di pulizia e raccolta dei rifiuti. La stessa regola vale per Tares e Tari. Quindi, all' interno del perimetro di competenza l' Autorità portuale è tenuta ad assicurare il servizio di smaltimento rifiuti prodotti anche in banchine, pontili galleggianti e specchi d' acqua. Per effetto della normativa sopra citata, la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti prodotti all' interno dell' area di competenza dell' Autorità portuale, compresi quelli prodotti a bordo dalle navi e i residui di carico, costituiscono operazioni che non sono demandate al comune o comunque al gestore del servizio pubblico di igiene urbana, ma al soggetto incaricato dalla stessa Autorità portuale. Ed essendo istituita

-segue

una tariffa ad hoc per lo svolgimento del servizio, è escluso che l' amministrazione comunale possa richiedere nell' ambito portuale il pagamento della tassa rifiuti. Il servizio che le Autorità sono chiamate a svolgere consiste anche nella raccolta dei rifiuti e nel loro conferimento in discarica. Addirittura, secondo la Cassazione (sentenza 23583/2009), ai fini dell' esistenza dell' obbligazione tributaria non può essere riconosciuto alcun valore giuridico alla circostanza che il comune svolga di fatto il servizio di raccolta dei rifiuti, tenuto conto che il potere impositivo deve trovare la sua fonte necessariamente nella legge e non ha rilevanza l' attività di fatto svolta da un soggetto che non ha alcuna competenza. Invece, nei porti privi di Autorità solo l' amministrazione comunale è tenuta a svolgere il servizio di smaltimento rifiuti, in regime di privativa. L' Autorità portuale, però, non va confusa con la Capitaneria di Porto che non rientra in questa nozione giuridica.

SERGIO TROVATO

Mit intesa su 110 milioni a progettazioni per opere portuali e mobilità sostenibile

Infrastrutture MIT: Intesa raggiunta su 200 milioni per progettazioni enti locali,

ROMA - Due decreti che destinano in totale **200 milioni di euro su più anni per la progettazione di infrastrutture da parte degli enti locali**, questa l'intesa raggiunta in **Conferenza Unificata**, lo ha reso noto il **ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**. In particolare, con il decreto di riparto del Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, vengono destinati **110 milioni di euro dal 2018 al 2020** ai progetti di fattibilità di **Piani urbani per la mobilità sostenibile (Pums)** e a **progetti relativi a opere portuali**.

Con il dm sul Fondo per la progettazione degli Enti locali vengono inoltre ripartiti **90 milioni di euro in tre anni** (30 milioni all'anno per il triennio 2018 – 2020) per il cofinanziamento della redazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica e la redazione dei progetti definitivi relativi alla messa in sicurezza degli **edifici e delle strutture pubbliche**, con priorità agli edifici e alle strutture scolastiche.

Il Terzo valico sarà utile se il porto cambierà

Genova - La decisione del ministero dei Trasporti di rilanciare il Terzo valico è importantissima per la politica europea di coesione e per il Mediterraneo. Non è un problema di 600 mila container che potrebbero gravitare sui porti liguri, come qualcuno osserva

Maurizio Maresca*

Genova - La decisione del ministero dei Trasporti di rilanciare il Terzo valico è importantissima per la politica europea di coesione e per il Mediterraneo. Non è un problema di 600 mila container che potrebbero gravitare sui porti liguri, come qualcuno osserva. Aprendosi la via mediterranea all'Europa, si profila una diversa organizzazione dei mercati, che impone scelte precise alle autorità pubbliche e alle imprese. Il possibile ruolo della Belt and Road in questo disegno sarebbe decisivo. Nelle prime dichiarazioni del ministro Danilo Toninelli e del vice ministro Edoardo Rixi, si scorge questa attenzione all'Europa. Il ministro non dice che il Terzo valico deve cambiare: dice che per essere sostenibile, e per essere rilevante per la politica europea di coesione, deve produrre tutti i suoi benefici, essendo collegato al "porto lungo" e cioè al sistema portuale e retroportuale. In sostanza il ministero descrive un gateway mediterraneo porto-retroporto-Terzo valico che deve funzionare con la scala di un grande porto di alimentazione del Continente, protagonista del rilancio della politica dei trasporti europea e nazionale. Un punto di passaggio e distribuzione che raccolga traffico attraverso Genova, Savona, La Spezia e Alessandria, e lo veicoli via Gottardo e Loetichberg, servendo l'Europa da Sud.

Perché questa nuova politica si realizzi, spetta in primo luogo al ministero assicurare, attraverso l'Autorità portuale la sua impresa di governo del porto (che la legge oggi sottopone a suo esclusivo indirizzo). E questo governo deve funzionare bene, guardando quindi al mercato europeo, e non solo ai piccoli interessi locali. Se infatti il porto non sarà efficiente e ben regolato, il solo Terzo valico non cambierà la politica europea dei trasporti. C'è da domandarsi se, per conseguire questo obiettivo, non siano necessarie misure ancora più importanti riconoscendo, anche nella legge 84, la specificità dei porti gateway. La trattativa con la Commissione europea su un disegno di riforma della legge 84 offre un'opportunità.

Una seconda misura di politica dei trasporti potrebbe venire ancora dalla collaborazione tra governo, Regione Liguria e città di Genova con la Commissione europea per l'istituzione di un regime di "free zone", da aggiungere alla zona logistica semplificata prevista nel decreto Genova. In breve la vecchia idea di Victor Ukmar, oggi ripresa a corredo della Zls (molto interessante sul punto il convegno di Spediporto) perché, proprio in nome di un grande progetto europeo, le imprese che operano nella logistica, nella trasformazione e nei settori contigui alla portualità non paghino per un periodo di avvio imposte, contributi e tariffe se assumono, investono e producono traffici o se prestano i servizi al funzionamento del sistema.

Con attenzione, ovviamente, alle imprese che già ci hanno creduto e che hanno stretto i denti fino a oggi. In breve il cantiere della crescita pare aperto a Genova grazie alle relazioni fra le autorità centrali e locali, e specialmente grazie alla collaborazione che anche questo governo intrattiene con la Commissione europea. Ricordando che solo una realtà che cresce e interrompe il declino protegge gli interessi dei deboli e lo sviluppo del territorio.

Il Secolo XIX

Il governatore Toti era stato tra i primi a cavalcare l'onda dell'autonomia e del decentramento
La vicepresidente Viale: «La tragedia del ponte Morandi ha impegnato tutti i nostri uffici»

Liguria in ritardo, tra un mese il dossier sui nuovi poteri

Emanuele Rossi /GENOVA Anche il percorso per l'Autonomia differenziata della Liguria è finito sotto le macerie del Ponte Morandi.

Complice la "melina" del governo: a luglio il governatore Giovanni Toti era pronto a cavalcare l'onda del regionalismo, con una conferenza delle Regioni fissata proprio a Genova con il ministro Stefani. Quell'incontro fu poi rinviato e l'intero tema dell'autonomia sparì dal discorso pubblico. In Liguria, però, i lavori sono andati avanti in sordina e ora la Regione vuole accelerare, mettendosi sulla scia di Lombardia e Veneto.

E contando sulla "spalla" del Piemonte.

Toti ha affidato alla sua vice, Sonia Viale, la gestione pratica della partita, assistita da un comitato scientifico di esperti: Lorenzo Cuocolo, titolare della cattedra di Diritto pubblico alla Bocconi; Gabriella Laiolo, direttore degli affari legislativi e legali della Regione; Iacopo Avegno, vice direttore alla Presidenza e Informatica; Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità portuale. In più Viale ha voluto coinvolgere un esperto di ogni assessorato coinvolto.

L'obiettivo è quello di arrivare a gennaio con una proposta unica sui temi "concorrenti" di cui si vuole chiedere la competenza esclusiva (e

le necessarie risorse) in ambito PORTI E INFRASTRUTTURE La Regione vorrebbe un'unica Authority portuale (oggi sono due e una è condivisa con la Toscana) e soprattutto la possibilità di trattenere sul territorio una parte più consistente del gettito fiscale generato dai porti. Sulle infrastrutture strategiche si punta all'asse con Piemonte e Lombardia.

regionale. Per sottoporla prima all'esame del consiglio regionale, poi al tavolo tecnico con il governo. Solo in un secondo momento arriverà la vera prova del nove, il negoziato con il Ministero dell'Economia per il riparto delle risorse, cruciale per dare "gambe" all'autonomia e non farne una mera battaglia di principio.

«C'è stato un rallentamento dei lavori - riconosce Viale - ma i motivi li conosciamo: la vicenda del Ponte Morandi ha mobilitato tutti gli uffici regionali. Ma i lavori non si sono mai fermati: abbiamo individuato con maggiore precisione i temi, le normative e potuto studiare le schede tecniche già utilizzate da altre

-segue

regioni. Anche se noi rispetto a Lombardia e Veneto abbiamo preferito non estendere la richiesta a tutte e 23 le materie concorrenti ma limi SALUTE La sanità è già oggi un tema di competenza regionale, almeno per quanto riguarda la programmazione. Ma con l' autonomia si punta a inserire deroghe specifiche per il territorio ai limiti nazionali (ad esempio sui po stiletto) e ad una disciplina regionale sui ticket e sul governo delle liste d' attesa.

tarci a quelle su cui possiamo essere più efficaci».

La lista degli argomenti è grosso modo la stessa che era stata approntata a gennaio, dopo il primo confronto con il governo: la Liguria seguirà il solco di Emilia Romagna, Lombardia e Veneto per quanto riguarda gli argomenti comuni (ambiente, salute sanità, scuola e lavoro), cercando di prendere spunto dalle modalità di autonomia che saranno concordate dalle altre regioni con il governo. Su altri argomenti, invece, la Liguria andrà da sola o in tandem con il Piemonte: la principale "battaglia" è quella sulla portualità. Toti non ha fatto mistero di volere un' unica autorità portuale regionale e soprattutto una "fetta" maggiore da spendere sul territorio del gettito fiscale oggi generato dai porti liguri, che raggiunge gli otto DEMANIO E AMBIENTE La Liguria ha inserito tra le richieste anche le concessioni del demanio marittimo, sia per il sostegno al comparto balneare sia per avere più controllo su quanto avviene sulle sue coste.

Sulle tematiche ambientali la Regione si metterà in scia a quanto riusciranno a ottenere Veneto, Lombardia ed Emilia.

miliardi di euro. Altro argomento chiave è quello delle infrastrutture, trasporti e logistica, per poter dare impulso alle infrastrutture che servono al Nord-ovest.

Altro tema è il rapporto con il Demanio, in particolare quello marittimo: se la battaglia a fianco dei balneari sulla direttiva Bolkestein sarà di fatto "sterilizzata" dalla proroga della concessioni per 15 anni, (prevista dalla manovra), nel documento la Liguria chiede il passaggio delle concessioni demaniali alla Regione, con conseguente disciplina dei canoni e utilizzo per i ripascimenti delle coste. Per la materia Beni culturali (e turismo), invece, è il Piemonte a tirare le fila ma la Liguria si accoda con l' obiettivo di poter gestire in proprio programmazione e utilizzo delle risorse.

-

AdSp mar Ligure orientale: bilancio di fine anno

Dal Documento di pianificazione strategica di sistema, alle nuove infrastrutture

LA SPEZIA – Con l'avvicinarsi del nuovo anno le AdSp tracciano il bilancio di quello che sta per concludersi. Lo ha fatto anche l'Autorità di La Spezia con la conferenza stampa di stamani presieduta dalla presidente Carla Roncallo, insieme al segretario generale Francesco Di Sarcina.

Uno dei risultati più importanti del 2018 è la redazione del [Documento di pianificazione strategica di sistema](#), strumento introdotto dai provvedimenti di riforma della Legge 84/94, che delinea le strategie e gli obiettivi del Sistema portuale, da declinare in seguito nei Piani regolatori portuali dei singoli scali. Il documento, redatto dagli uffici dell'Ente, coordinati dal segretario generale, è in corso di trasmissione ai Comuni interessati per il rilascio dei rispettivi pareri.

La redazione del documento ha richiesto un notevole impegno e tiene conto anche di una serie di consultazioni con tutti gli stakeholders dei porti di Spezia e Carrara e verrà poi trasmesso alle Regioni Liguria e Toscana e al ministero delle Infrastrutture e Trasporti per il raggiungimento dell'intesa prevista per legge. "Si tratta del primo Dppss redatto da una Autorità di Sistema a seguito della riforma, risultato quindi di assoluto rilievo, tanto più per il fatto che non si è ricorsi ad incarichi esterni", ha detto Di Sarcina.

Per ciò che riguarda i traffici alla Spezia, la proiezione a fine anno 2018 conferma sostanzialmente i volumi del 2017. Si consolida il traffico contenitori, che dovrebbe attestarsi a 1 milione e 480 mila teu (+0,5%). I passeggeri in transito sono stati 471.652 (+3,7%), mentre quelli previsti per il 2019 saliranno a circa 750.000, con 186 scali confermati.

A Carrara si conferma un trend positivo, anche grazie alla presenza di tre diversi operatori, l'ultimo dei quali, vincitore della gara bandita per l'assegnazione di parte delle banchine Chiesa e Talierno, è operativo solo da pochi mesi. I volumi previsti ammonteranno a 2 milioni e 502 mila tonnellate. (+9%) con 57.000 teu movimentati (+8,6%).

Interessante anche il dato passeggeri che hanno raggiunto oltre 23.000 unità in transito (+32%).

"Nel complesso, il mar Ligure orientale vanta risultati molto importanti, specialmente nell'ambito del trasporto containerizzato con oltre 1,5 milioni di teu movimentati che lo pongono ai primissimi posti nel panorama della portualità nazionale" afferma la presidente Roncallo.

Il consolidamento dei volumi di traffico del 2018 si riflette anche sull'andamento delle tasse e dei diritti portuali che anche quest'anno, sommate ai canoni demaniali, supereranno i 30 milioni di euro, con un avanzo finanziario corrente previsto in circa 13 milioni di euro.

"Per tale motivo -ha proseguito- ed ai fini di accrescere la competitività internazionale del nostro Sistema, si è deciso, per l'anno 2019, in via sperimentale, di ridurre l'addizionale sulla tassa portuale, che attualmente incide a carico delle merci imbarcate o sbarcate, nella misura di 30 centesimi a tonnellata".

L'addizionale verrà quindi ridotta per il prossimo anno a 15 centesimi a tonnellata.

Proseguono i lavori infrastrutturali, molti dei quali saranno ultimati entro la prossima estate. In corso di acquisizione, inoltre, le autorizzazioni sul progetto dei nuovi binari ferroviari, modificato per realizzare due dei nove previsti, lunghi 750 metri, per rendere maggiormente efficiente il servizio ferroviario, importantissimo nel porto della Spezia. I lavori potranno partire nella prossima primavera.

Iniziata ed ultimata durante l'anno la nuova bretella di accesso al terminal Ravano, ultimati i lavori sulla viabilità di accesso alle aree del retroporto di Santo Stefano Magra, mentre proseguono i lavori per la realizzazione delle strutture per i controlli doganali dentro le stesse aree.

Su Carrara, sono stati recentemente conclusi i progetti definitivi dei lotti 1, 2 e 4 del waterfront, sui quali sono in corso di acquisizione i pareri e le autorizzazioni necessarie.

- segue

Nel 2018, l'AdSp ha inoltre aderito alla convenzione Uirnet, concessionario della Piattaforma logistica nazionale che ha lo scopo di integrare i sistemi informatici dei vari porti e interporti per semplificazione dello scambio di informazioni. Grazie a ciò, la piattaforma informatica del porto spezzino (ApNet) è passata in gestione a Logistica digitale e La Spezia Port service, con l'obiettivo di implementare ulteriori funzioni. Il sistema è stato esteso anche al terminal Mdc del porto di Carrara.

“Quest’anno si è lavorato molto sul tema del waterfront, in accordo con il Comune, partendo dalla proposta di Project financing, della quale è stato possibile dichiarare la fattibilità a Giugno scorso” continua la presidente. “Il bando di gara scadrà il 14 Gennaio, permettendo all’AdSp di affidare il servizio crocieristico nel porto della Spezia e, se ve ne saranno le condizioni, anche in quello di Carrara, all’aggiudicatario. La gara prevede anche un importante investimento per la realizzazione di un nuovo terminal, adeguato alle future esigenze, che costituirà il primo nucleo del nuovo progetto di riconversione della Calata Paita. Su questo tema, si è sottoscritto anche un accordo tra AdSp, Comune, Regione, Mit e Agenzia del demanio, che definisce quali siano le aree da sdemanializzare, in quanto da convertire ad uso urbano”.

A proposito di Europa, anche nel 2018, è continuata l’attività relativa ai progetti già avviati e ad altri nuovi. Le novità riguardano soprattutto quelli relativi all’innovazione nel settore dei trasporti e logistica e dell’ambiente, con i progetti finanziati con l’[Interreg Italia-Francia marittimo](#) a cui si aggiunge il progetto Ursa Major che riguarda soluzioni tecnologiche per semplificare l’accesso alle aree portuali e ridurre i tempi di attesa degli autotrasportatori.

“Il 2019 costituirà una tappa fondamentale per avviare la trasformazione del porto in una realtà progressivamente sempre più “green”. La redazione del Documento di pianificazione energetica ed ambientale, che per legge dovrà essere avviata appena usciranno le linee guida apposite del ministero dell’Ambiente, permetterà di introdurre iniziative, anche infrastrutturali, fondamentali per un vero salto di qualità nella gestione delle componenti ambientali, ed in questa logica sarà fondamentale l’apporto che si riuscirà ad ottenere dall’implementazione del Gnl per vari usi in porto, specie se potrà essere conseguito attraverso un proficuo accordo con la vicina stazione di Panigaglia della Snam, con la quale sono state avviate proficue interlocuzioni”, ha concluso la presidente Roncallo.

Il porto della Spezia dimezza l'addizionale sulla tassa portuale

Passa da 30 a 15 centesimi a tonnellata. Cresce attività Carrara

Nel 2019 l'addizionale sulla tassa portuale sarà dimezzata per il porto della Spezia. Si passerà da 30 a 15 centesimi a tonnellata, sulle merci imbarcate e sbarcate. Si tratta di una novità annunciata dalla presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar ligure orientale Carla Roncallo. "L'obiettivo è accrescere la competitività internazionale del nostro sistema. Il consolidamento del traffico nel 2018 ha portato 30 milioni di euro in tasse e diritti portuali con un avanzo finanziario corrente di 13 milioni". Ciò renderà possibile il taglio della sovrattassa introdotta nel 2014. Alla Spezia i traffici del 2018 confermano il trend del 2017, con il consolidamento del traffico contenitori con 1 milione e 480 mila Teu (+0,5%) e 471.652 passeggeri (+3,7%). I passeggeri nel 2019 saranno 750 mila, con 186 scali confermati. Buon andamento anche per Carrara: i volumi previsti segnano i 2 milioni e 502 mila tonnellate (+9%) con 57 mila Teu movimentati (+8,6%). I passeggeri in transito sono stati 23 mila (+32%). "Il mar ligure orientale vanta risultati importanti, con 1,5 milioni di Teu movimentati che lo pongono ai primi posti nella portualità nazionale" ha detto Roncallo. Tra gli obiettivi raggiunti nel 2018 la redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, ha ricordato il segretario generale Francesco Di Sarcina. Tanti i lavori in corso e in programma: dalle barriere fonoassorbenti, alla realizzazione di nuovi binari ferroviari, alla nuova bretella di accesso a terminal Ravano all'ultimazione dei progetti per i lotti del Waterfront carrarese. Il 14 gennaio scadrà il bando di gara per l'affidamento del servizio crocieristico alla Spezia, nell'ambito del nuovo waterfront, con la costruzione del nuovo terminal dedicato. "La redazione del documento di pianificazione energetica ambientale - ha aggiunto infine Roncallo - trasformerà il porto in una realtà sempre più green.

Fondamentale l'apporto dell'implementazione del Gnl". (ANSA).

La Spezia, addizionale sulla tassa portuale dimezzata

La Spezia - Si passerà da 30 a 15 centesimi a tonnellata, sulle merci imbarcate e sbarcate.

La Spezia - Nel 2019 l'addizionale sulla tassa portuale sarà dimezzata per il porto della Spezia. Si passerà da 30 a 15 centesimi a tonnellata, sulle merci imbarcate e sbarcate. Si tratta di una novità annunciata dalla presidente dell'Autorità di sistema portuale del **Mar ligure orientale Carla Roncallo**. «L'obiettivo è accrescere la competitività internazionale del nostro sistema. Il consolidamento del traffico nel 2018 ha portato 30 milioni di euro in tasse e diritti portuali con un avanzo finanziario corrente di 13 milioni». Ciò renderà possibile il taglio della sovrattassa introdotta nel 2014. Alla Spezia i traffici del 2018 confermano il trend del 2017, con il consolidamento del traffico contenitori con 1 milione e 480 mila Teu (+0,5%) e 471.652 passeggeri (+3,7%).

I passeggeri nel 2019 saranno 750 mila, con 186 scali confermati. Buon andamento anche per Carrara: i volumi previsti segnano i 2 milioni e 502 mila tonnellate (+9%) con 57 mila Teu movimentati (+8,6%). I passeggeri in transito sono stati 23 mila (+32%). «Il mar ligure orientale vanta risultati importanti, con 1,5 milioni di Teu movimentati che lo pongono ai primi posti nella portualità nazionale» ha detto Roncallo. Tra gli obiettivi raggiunti nel 2018 la redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, ha ricordato **il segretario generale Francesco Di Sarcina**. Tanti i lavori in corso e in programma: dalle barriere fonoassorbenti, alla realizzazione di nuovi binari ferroviari, alla nuova bretella di accesso a terminal Ravano all'ultimazione dei progetti per i lotti del Waterfront carrarese. Il 14 gennaio scadrà il bando di gara per l'affidamento del servizio crocieristico alla Spezia, nell'ambito del nuovo waterfront, con la costruzione del nuovo terminal dedicato. «La redazione del documento di pianificazione energetica ambientale - ha aggiunto infine Roncallo - trasformerà il porto in una realtà sempre più green. Fondamentale l'apporto dell'implementazione del Gnl».

Spil, il giudice dà il via libera al dissequestro di Paduletta

Il tribunale delle imprese aveva a febbraio accolto la richiesta presentata dalla Camera di Commercio che vuole uscire dalla società controllata dal Comune

LIVORNO. «Il tribunale delle imprese di Firenze ha disposto il dissequestro della Paduletta». L'annuncio è arrivato dal sindaco Filippo Nogarini in uno dei suoi post sulla propria pagina Facebook. «Un altro passo in direzione del salvataggio della Spil e del rilancio industriale e produttivo del porto e della città».

La decisione firmata dal giudice Roberto Monteverde sblocca la situazione dopo che a febbraio lo stesso tribunale fiorentino aveva stabilito il sequestro conservativo nell'ambito della lite giudiziaria che la Camera di Commercio aveva avviato con il Comune di Livorno e con la Spil, visto che da tempo chiede inutilmente di vedersi liquidare la propria partecipazione all'interno della società controllata dal Comune di Livorno (dalla quale hanno da tempo chiesto di andarsene anche il municipio di Collesal-

vetti e la Provincia di Livorno).

Il braccio di ferro era esploso nell'inverno scorso dopo aver covato a lungo sotto la cenere fra i due Palazzi delle istituzioni i tempi della presidenza di Sergio Costalli al timone della Camera di Commercio quando ancora non era fusa con l'analogo ente grossetano. A mettere in moto gli eventi era stata la decisione del Comune e della Spil di mettere in vendita l'80 per cento di una sorta di «Spil 2» che avrebbe avuto in pancia le aree di Paduletta, oltre 80 mila metri quadri (in affitto alla Gilp) che dagli esperti delle cose di porto vengono ritenute «zolle d'oro» per il peso strategico che possono avere nel rischio degli equilibri di potere in porto.

Il giudice, nell'ultima udienza a Firenze, ha «preso atto della volontà delle parti» e ha «constatato l'ef-

fettivo mutamento della situazione di fatto e di diritto sussistente al tempo della concessione del sequestro conservativo». Insomma, a giudizio del Tribunale delle imprese sono venute meno le esigenze cautelari che avevano portato a quella decisione. Per il giudice è sufficiente la salvaguardia tramite ipoteca volontaria di primo grado.

Per tale ragione è stato ordinato alla Conservatoria dei registri immobiliari di Livorno di «procedere alla cancellazione della trascrizione» presentata a metà dello scorso mese di febbraio.

Le aree di Paduletta restano importanti anche perché è in quella zona che il Comune ha deciso di realizzare il nuovo varco portuale che ristrutturerà l'assetto esistente degli accessi al porto. Non solo: i capannoni realizzati dalla Gilp (50% Neri-Negri, 50%

Compagnia portuale) sono abbastanza recenti e hanno una preziosa volumetria in una zona del porto destinata a importanti sviluppi.

È proprio a ridosso di quest'area che è stato assegnato un nuovo spazio di banchina al Terminal Calata Orlando (Tco), operatore nel settore delle rinfuse, che dovrà traslocare dall'attuale localizzazione perché quelle aree e quegli accostamenti sono destinati ad accogliere l'espansione del porto passeggeri (che è stata al centro della privatizzazione della Porto di Livorno 2000 ad opera di Palazzo Rosciano in tandem appunto con la Camera di Commercio che ne deteneva una quota di minoranza, seppure e significativa).

È da vedere ora quali altri passi compirà la Spil sulla via del risanamento, dopo che la società è stata affidata alle mani di Daniele Fico. —

I temi da discutere

discussi i temi urgenti come i demaniali, i regolamenti

Comitato di gestione, oggi il summit Sul tavolo la questione del Rivellino

Authority la storia infinita del depuratore sembra ad un bivio

DOPO la commissione consultiva e il tavolo del partenariato, l'Autorità di sistema portuale si prepara al comitato di gestione che dovrà chiudere gli adempimenti per il 2018 e aprire quelli dell'anno che sta per arrivare, il 2019. Con molte urgenze, dovute quasi tutte alla pianificazione nazionale e agli impegni operativi. La riunione è convocata per oggi, salvo rinvii. E oltre ai temi portuali più urgenti, relativi alle concessioni demaniali, ai regolamenti e ai bilanci, dovrebbe affrontare – e finalmente risolvere – anche la 'neverending story' del trasferimento del depuratore del Rivellino, una storia che parte da lontano e prevede il trasferimento dell'impianto – da sempre contestato dai residenti nelle vicinanze, per gli effluvi mai annullati – in un'area di proprietà [redacted] nelle vicinanze dell'interporto di Guasticce.

IL PROBLEMA è nato quando su quell'area c'è stata una inchiesta della magistratura (fu battezzata 'zolle d'oro') sui costi di acquisto e sul mancato utilizzo da parte [redacted]. Una interminabile serie di perizie e controperizie sembra finalmente aver risolto la cosa e l'area potrà essere ceduta al Comune che a sua volta la passerà all'Asa. Poi si potrà procedere al sospirato spostamento. Sempre in ambito portuale, fa parte della tradizione la cena di tutti i dipendenti della Lorenzini & C, a Quercianella. E come ogni anno, gli auguri conviviali hanno riunito sotto la guida di Enio Lorenzini, di Da-



IMPRESA Il gruppo dirigente Lorenzini, con Enio Lorenzini e i figli, il socio Ugo Grifoni e i figli

FESTA E AUGURI A Quercianella tradizionale appuntamento con la famiglia Lorenzini

niele Grifoni e degli altri membri di famiglia, non solo i quasi cento dipendenti ma anche gli amici, i collaboratori, i consulenti. Niente autorità, è la regola. E quindi, nella regola, non si parla di lavoro, ma si brinda alle fortune dell'azienda e del porto.

DA ENIO Lorenzini abbiamo ottenuto una dichiarazione di otti-

mismo: finalmente riprendono i lavori per il microtunnel, dopo la pausa legata all'imprevisto allargamento del pozzo sul Magnale. E in contemporanea [redacted] ha avviato nuovi lavori per allargare e approfondire la stessa strettoia.

TEMPI stretti, secondo il manager portuale: a primavera dovremo avere l'ulteriore piccolo ma importante allargamento. Perché il porto non si faccia sorpassare dai progressi dello shipping in fatto di dimensioni delle fullcontainers e tenga botta in attesa della sognata Darsena Europa.

Antonio Fulvi

Livorno, il Terminal Lorenzini chiude il 2018 con 120 mila Teu e con nuove assunzioni

LIVORNO - Bella serata martedì scorso al ristorante il Calesse di Quercianella. Gli uomini e le donne del terminal portuale Lorenzini, come ogni anno in questo periodo, si sono riuniti per una simpatica "festa di famiglia" e per scambiarsi gli auguri di un buon 2019. C'erano tutti, una settantina di persone: manager, tecnici, impiegati e stivatori ma anche noti professionisti che da anni collaborano con l'azienda portuale livornese. Ad accoglierli il **presidente Enio Lorenzini, gli amministratori delegati: Francesco Lorenzini, Daniele Grifoni, Averardo Grifoni e Michela Grifoni.**

C'erano tutti abbiamo detto, ma non è esatto e non rendiamo giustizia a quella squadra composta da una ventina di tecnici, stivatori e gruisti che a quell'ora, nel freddo della notte, erano al lavoro per caricare e scaricare qualche centinaio di container dalla nave **MSC Meline** che era entrata in porto nel tardo pomeriggio. E non era un caso perchè, come è noto, l'**armamento MSC del capitano Gianluigi Aponte** ormai al terminal Lorenzini è di casa con un bel pacchetto azionario (33%). Tant'è che poche ore dopo, mercoledì 19 dicembre, alle 13,30 al terminal Lorenzini è entrata un'altra portacontainer, la **MSC Silvana** che era in attesa in rada dalla notte precedente e che aveva in coperta un'altra grossa porzione di container da scaricare. Ormai da Lorenzini è così: una portacontainer tira l'altra e nessuno si lamenta, anzi. Quindi navi che vanno e vengono e che messe insieme contribuiscono a chiudere il 2018 con un traffico totale in incremento. Il terminal, che è un "multipurpose" e quindi non esclusivo dei container, per il 2018 dovrebbe concludersi con un traffico totale di container pari a 120 mila teu. Una leggera flessione del settore container rispetto allo scorso anno, verificatasi soprattutto nel secondo semestre del 2018. Nonostante questo **nel 2018 sono stati assunti una decina di persone e nuove assunzioni sono previste anche per l'anno prossimo.** Mica male in questi tempi di crisi.

Ma torniamo alla serata di martedì. E' stata una gran festa non solo per gli ottimi piatti arrivati in tavola e per qualche ora di sana allegria. Ma nella sala è calato il grande silenzio quando **Enio Lorenzini** si è alzato col bicchiere dello spumante in mano per rivolgere gli auguri alle sue donne e ai suoi uomini: "*Voglio dirvi*" - ha detto - "*che noi siamo grati a tutti voi perchè vediamo ogni giorno che lavorate con entusiasmo e date sempre il meglio di voi stessi. Perciò siamo entusiasti per quello che fate e che potrete contare sempre su di noi. Oggi domani e sempre. Ripeto: oggi, domani e sempre.*" Probabilmente gli applausi li hanno sentiti anche quelli della MSC Meline.

Adsp: è rottura anche con Port Mobility

I vertici di Molo Vespucci hanno inviato una lettera alla società annunciando l'avvio della procedura di revoca del servizio di navettamento crocieristico. Intanto ieri si è svolto un incontro sul futuro della Pas con i sindacati

CIVITAVECCHIA - Era nell'aria già da tempo e negli ultimi giorni si è concretizzata la decisione dell'Autorità di Sistema Portuale che ha inviato una lettera a Port Mobility annunciando l'avvio della procedura di revoca del servizio di navettamento crocieristico. Una decisione che ha messo in allarme la stessa società, tanto che per domani mattina è stata convocata una conferenza stampa sulla vicenda. Una questione che, in realtà, va avanti da mesi con un braccio di ferro tra l'ente e la società che svolge servizi di interesse generale nei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, occupandosi di gestione dei parcheggi e mobilità; solo qualche settimana fa, ad esempio, l'Adsp avrebbe diffidato Port Mobility invitandola a sospendere la gara per l'affidamento del servizio tramite autobus dei passeggeri crocieristi all'interno del porto che, secondo Molo Vespucci, dovrebbe spettare all'ente. Una situazione ingarbugliata che rischia, ancora una volta, di ripercuotersi sui lavoratori.

E si tratta dell'ennesimo fronte aperto. Solo la scorsa settimana, infatti, Molo Vespucci ha trasmesso ai vertici di Port Utilities - società di interesse generale nel porto - una lettera recante l'avviso di avvio di un procedimento per la eventuale decadenza della concessione di servizi portuali relativi ad illuminazione, servizi idrici, servizi di manutenzione e riparazione e servizi informatici e telematici. E questo per due presunti inadempimenti da parte di Port Utilities S.p.A.

Ed è poi ancora in ballo la questione Port Authority Security. Ieri si è svolto un incontro a Molo Vespucci con il presidente Di Majo, la segretaria generale Roberta Macii ed i sindacati che avevano richiesto la riunione proprio per fare chiarezza sulla delicata vicenda. "Numerosi i punti affrontati - si legge in una nota dell'Adsp - le persistenti voci sulla ipotetica esternalizzazione o messa in liquidazione della società, l'approvazione del Conto Economico Riclassificato 2018 e del Programma Operativo del 2019, la contrattazione di II livello e la possibilità di incrementare la pianta organica. Riguardo al primo punto i vertici dell'Ente hanno chiarito che sono infondate le voci circa una possibile esternalizzazione della società né tantomeno di una sua messa in liquidazione. Inoltre, hanno dato rassicurazioni sull'approvazione del bilancio 2018 e del POA 2019 entro il 31 gennaio 2019, conformemente al mandato che il Presidente dell'AdSP ha ricevuto dal Comitato di Gestione del 14 dicembre scorso. Al riguardo, le sigle sindacali hanno proposto all'Ente di condividere il contenuto del Programma Operativo al fine di poter fornire contributi aggiuntivi ad un atto fondamentale per l'avvio della nuova contrattazione di II livello che permetta di migliorare ed efficientare i vari servizi interni ricompresi nelle attività della Pas. A conclusione dell'incontro - conclude il comunicato - le sigle sindacali hanno preso atto dell'impegno che l'ente sta profondendo per portare a termine il risanamento di una società estremamente importante per il porto di Civitavecchia".

Informazioni Marittime

Napoli, presto una gara per gestire la compagnia portuale

L'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale (Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia) lancerà prossimamente una gara per l'assegnazione dell'articolo 17 del porto di Napoli, ovvero la gestione della compagnia unica portuale, «secondo le condizioni tariffarie di produttività che consentono oggi un'efficace operatività alla Culp di Salerno. La gara prevederà la clausola sociale di impiego degli attuali soci della Culp», riferisce l'autorità in una nota.

Una mossa che continua il percorso annunciato a inizio dicembre che dà alla Culp partenopea cinque mesi per rinegoziare le tariffe altrimenti verrà trasformata in agenzia portuale. Il piano organico dei lavoratori delle imprese e il programma operativo, chiarisce l'authority, «intende salvaguardare il ruolo e le prospettive del lavoro flessibile nel porto di Napoli, nel pieno rispetto di quanto prevede l'articolo 17 della legge portuale».

Autoproduzione, violazione CCNL e articolo 16: Ancip chiede vigilanza

Secondo l'Associazione Nazionale Compagnie e Imprese Portuali (Ancip), «la predisposizione da parte dell'Adsp del piano dell'organico dei lavoratori portuali e delle relative misure di intervento può davvero rappresentare un importante punto di partenza, nell'interesse di tutto il comparto portuale, per evitare il verificarsi di gravi irregolarità che penalizzano tutto il settore. Le irregolarità più gravi riguardano l'autoproduzione - il carico e lo scarico delle navi con personale della compagnia, senza coinvolgere le imprese di terra -, le violazioni ai contratti nazionali e l'utilizzo di articoli 16 'mascherati' da 17 (l'articolo 16 della legge 84/94 regola le operazioni portuali, ovvero carico, scarico, trasbordo, deposito e movimento; il 17 regola il lavoro temporaneo delle compagnie portuali). Per l'Ancip «l'autoproduzione non può essere utilizzata come una sorta di arma per costringere le imprese portuali o la locale Culp a praticare tariffe più basse, soprattutto se si considera che le tariffe minime per la fornitura di lavoro portuale temporaneo da parte della Culp vengono stabilite dalla stessa Adsp». Per l'Ancip bisogna «pure evitare che l'autoproduzione finisca per dissimulare una vera e propria autorizzazione ex art. 16 dell'armatore all'esercizio delle operazioni portuali, il cui rilascio, però, è subordinato a procedure diverse ed ancora più rigide rispetto all'autoproduzione».

Secondo l'Adsp, la crisi della Culp di Napoli dipende dalla mancanza di saturazione dell'offerta, determinando scarsa sostenibilità economica, bilanci in perdita da diversi anni, ragion per cui la decisione di metterla a gara servirà proprio a garantire posti di lavoro e flessibilità della manodopera. Solo se la gara dovesse andare deserta si procederà alla costituzione della Agenzia. «Continuare a non assumere decisioni - conclude la nota - significherebbe mettere in discussione gli assetti occupazionali ed il futuro stesso del lavoro flessibile nel porto di Napoli».

L'Ancip chiede all'Adsp di vigilare su diverse cose. In primo luogo sul lavoro, con «il rispetto da parte delle imprese portuali, terminaliste e non, delle regole, del contratto nazionale, degli straordinari, dei riposi e della retribuzione». Di vigilare «sul fenomeno, vietato dalla legge ma, purtroppo, frequente, dello scambio di manodopera tra imprese portuali». Infine, di autorizzare l'autoproduzione dopo averla verificata.

Ancip: criticità nel lavoro portuale a Napoli

Violazione delle regole distorce la concorrenza

ROMA – Ancip, l'Associazione nazionale compagnie e imprese portuali, interviene nuovamente sul delicato tema del rispetto delle regole del lavoro portuale e lo fa con riferimento all'attuale situazione del porto di Napoli.

Secondo l'associazione, infatti, nello scalo partenopeo "sono state riscontrate alcune criticità nell'elaborazione del piano dell'organico dei lavoratori, in particolare nel rapporto tra la persistente richiesta di flessibilità professionalizzata di lavoro portuale temporaneo (di cui il porto sembra avere costante bisogno) e la crescente richiesta dei vettori marittimi di espletare le operazioni portuali di imbarco/sbarco dei propri traghetti in regime di autoproduzione, ovvero senza ricorrere alle imprese portuali locali e/o all'utilizzo delle prestazioni di lavoro portuale temporaneo fornite dalla Compagnia Unica Lavoratori Portuali di Napoli, in un momento di difficoltà di quest'ultima cooperativa dovuto pure alla carenza di occasioni di lavoro sufficienti per garantirne la sostenibilità".

"L'intervento è contenuto in una nota (che sarà recapitata all'AdSp in vista delle prossime riunioni degli organi consultivi) in cui l'associazione si sofferma sulla necessità di rispetto delle regole del lavoro portuale e sull'esigenza, oggi imprescindibile, che l'ente portuale eserciti effettivamente il proprio potere di vigilanza attraverso adeguati e continui controlli sulle modalità di esecuzione lavoro portuale; in specie, sul rispetto da parte delle imprese portuali (terminaliste e non) delle disposizioni previste dai vigenti regolamenti e dall'attuale Ccnl di riferimento sulle modalità e sui limiti di utilizzo dei lavoratori di tali imprese (ore di straordinario, riposi compensativi, riposi settimanali, computo della retribuzione secondo i parametri del ccnl, ecc.); sul fenomeno – vietato dalla legge ma, purtroppo, frequente – dello scambio di manodopera tra imprese portuali".

"La violazione di queste regole – prosegue la nota Ancip – genera un'ingiusta stortura concorrenziale tra le stesse imprese (penalizzando quelle più virtuose) e costituisce un ostacolo illegittimo all'impiego dei lavoratori disponibili della Culp oltre che un danno all'erario derivante dall'aggravio delle spese per l'inevitabile maggior ricorso all'istituto dell'indennità di mancato avviamento da parte della stessa Culp; ragion per cui l'Ancip chiede espressamente all'AdSp l'intensificazione di tali controlli, anche con il supporto delle organizzazioni sindacali, per conseguire risultati apprezzabili contro dinamiche che finiscono per penalizzare in genere i lavoratori portuali.

L'associazione, ancora, si sofferma sul tema dell'autoproduzione delle operazioni portuali da parte dei vettori marittimi, ribadendo il noto concetto che tale autorizzazione deve essere subordinata alla verifica da parte dell'AdSp del possesso di stringenti e precisi requisiti stabiliti dalla legge, in particolare la presenza di personale quantitativamente e professionalmente adeguato alle attività da svolgere; l'autoproduzione, dunque, non può essere utilizzata come una sorta di arma per costringere le imprese portuali o la locale Culp a praticare tariffe più basse, soprattutto se si considera che le tariffe minime per la fornitura di lavoro portuale temporaneo da parte della Culp vengono stabilite dalla stessa AdSp nel rispetto di parametri vincolanti sanciti dalla legge (costo del lavoro sulla base del Ccnl dei lavoratori portuali e costi di gestione per l'esecuzione dell'attività)".

"Pure in questo caso, l'associazione reputa di fondamentale importanza l'attività di vigilanza degli enti competenti che devono costantemente verificare in banchina e a bordo delle navi il rispetto delle regole da parte del vettore marittimo (in termini di adeguatezza dei mezzi, di quantità/qualità del personale utilizzato per l'esecuzione delle operazioni portuali) anche sul fenomeno dell' esecuzione di operazioni portuali di derizzazione svolto dal personale di bordo nella fase di entrata in porto; bisogna pure evitare che l'autoproduzione finisca per dissimulare una vera e propria autorizzazione ex art. 16 dell'armatore all'esercizio delle operazioni portuali, il cui rilascio, però, è subordinato a procedure diverse ed ancora più rigide rispetto all'autoproduzione.

-segue

Sulla base di questi argomenti, Ancip auspica che l'AdSp voglia assumersi la responsabilità di avviare tutte le iniziative necessarie e previste dalla legge per tutelare adeguatamente il lavoro portuale in modo conciliabile con le esigenze operative e di flessibilità delle imprese portuali e dei vettori marittimi, anche nell'interesse della Culp, che è tenuta per legge a rispettare specifici vincoli operativi e tariffari e che non può ragionevolmente pagare le conseguenze negative di una situazione causata dal mancato rispetto delle regole basilari del lavoro portuale e dalla carenza di un'adeguata e costante attività di vigilanza da parte degli enti portuali sul lavoro portuale".

"In tal senso, la predisposizione da parte dell'AdSp del piano dell'organico dei lavoratori portuali e delle relative misure di intervento può davvero rappresentare un importante punto di partenza, nell'interesse di tutto il comparto portuale, per evitare il verificarsi di gravi irregolarità che penalizzano tutto il settore".

Lavoro portuale, ANCIP: Napoli operazioni in autoproduzione, ingiusta stortura concorrenziale

Ancip Associazione Nazionale Compagnie e Imprese Portuali richiama l'AdSP Napoli-Salerno al rispetto delle regole riguardanti il lavoro portuale ed all'esercizio della vigilanza sul lavoro portuale.

ROMA - Il tema del rispetto delle regole del lavoro portuale è stato al centro dell'intervento di Ancip (Associazione Nazionale Compagnie e Imprese Portuali) in riferimento alla situazione del porto di Napoli. Secondo l'associazione delle compagnie e imprese portuali nel porto campano sono state riscontrate alcune criticità nell'elaborazione del piano dell'organico dei lavoratori, riguardante il rapporto lavoro portuale temporaneo e l'espletamento delle operazioni portuali di imbarco/sbarco in autoproduzione da parte delle compagnie. Il richiamo, spiega Ancip in una nota, che sarà recapitata all'AdSP vede come una **stortura concorrenziale le attività svolte in autoproduzione**. Pertanto l'associazione interviene affinché l'Authority si assuma la responsabilità di tutela del lavoro portuale, come previsto dalla legge.

Rispetto delle regole del lavoro portuale - chiede pertanto Ancip - e **dell'esigenza che l'ente portuale eserciti il proprio potere di vigilanza** attraverso adeguati e continui controlli sulle modalità di esecuzione lavoro portuale *"sul rispetto da parte delle imprese portuali (terminaliste e non) delle disposizioni previste dai vigenti regolamenti e dall'attuale CCNL di riferimento sulle modalità e sui limiti di utilizzo dei lavoratori di tali imprese (ore di straordinario, riposi compensativi, riposi settimanali, computo della retribuzione secondo i parametri del ccnl, ecc.); sul fenomeno – vietato dalla legge ma, purtroppo, frequente – dello scambio di manodopera tra imprese portuali.*

La violazione di queste regole genera un'ingiusta stortura concorrenziale tra le stesse imprese (penalizzando quelle più virtuose) e costituisce un ostacolo illegittimo all'impiego dei lavoratori disponibili della CULP oltre che un danno all'erario derivante dall'aggravio delle spese per l'inevitabile maggior ricorso all'istituto dell'indennità di mancato avviamento da parte della stessa CULP; ragion per cui l'ANCIP chiede espressamente all'AdSP l'intensificazione di tali controlli, anche con il supporto delle organizzazioni sindacali, per conseguire risultati apprezzabili contro dinamiche che finiscono per penalizzare in genere i lavoratori portuali.

L'associazione, ancora, si sofferma sul tema dell'autoproduzione delle operazioni portuali da parte dei vettori marittimi, ribadendo il noto concetto che tale autorizzazione deve essere subordinata alla verifica da parte dell'AdSP del possesso di stringenti e precisi requisiti stabiliti dalla legge, in particolare la presenza di personale quantitativamente e professionalmente adeguato alle attività da svolgere; l'autoproduzione, dunque, non può essere utilizzata come una sorta di arma per costringere le imprese portuali o la locale CULP a praticare tariffe più basse." - "L'associazione reputa di fondamentale importanza l'attività di vigilanza degli enti competenti che devono costantemente verificare in banchina e a bordo delle navi il rispetto delle regole da parte del vettore marittimo (in termini di adeguatezza dei mezzi, di quantità/qualità del personale utilizzato per l'esecuzione delle operazioni portuali) anche sul fenomeno dell'esecuzione di operazioni portuali di derizzaggio svolto dal personale di bordo nella fase di entrata in porto; bisogna pure evitare che l'autoproduzione finisca per dissimulare una vera e propria autorizzazione ex art.16 dell'armatore all'esercizio delle operazioni portuali, il cui rilascio, però, è subordinato a procedure diverse ed ancora più rigide rispetto all'autoproduzione."

L'Ancip richiama l'AdSP Napoli-Salerno al rispetto delle regole

Napoli - L'Ancip interviene nuovamente sul tema del rispetto delle regole del lavoro portuale e lo fa con riferimento all'attuale situazione del porto di Napoli.

Napoli - L'Ancip interviene nuovamente sul tema del rispetto delle regole del lavoro portuale e lo fa con riferimento all'attuale situazione del porto di Napoli, dove - si legge in una nota - «sono state riscontrate alcune criticità nell'elaborazione del piano dell'organico dei lavoratori, in particolare nel rapporto tra la persistente richiesta di flessibilità professionalizzata di lavoro portuale temporaneo (di cui il porto sembra avere costante bisogno) e la crescente richiesta dei vettori marittimi di espletare le operazioni portuali di imbarco/sbarco dei propri traghetti in regime di autoproduzione, ovvero senza ricorrere alle imprese portuali locali e/o all'utilizzo delle prestazioni di lavoro portuale temporaneo fornite dalla **Compagnia Unica Lavoratori Portuali di Napoli**, in un momento di difficoltà di quest'ultima cooperativa dovuto pure alla carenza di occasioni di lavoro sufficienti per garantirne la sostenibilità».

«L'intervento è contenuto in una nota (che sarà recapitata all'AdSP in vista delle prossime riunioni degli organi consultivi) in cui l'associazione si sofferma sulla necessità di rispetto delle regole del lavoro portuale e sull'esigenza, oggi imprescindibile, che l'ente portuale eserciti effettivamente il proprio potere di vigilanza attraverso adeguati e continui controlli sulle modalità di esecuzione lavoro portuale; in specie, sul rispetto da parte delle imprese portuali (terminaliste e non) delle disposizioni previste dai vigenti regolamenti e dall'attuale CCNL di riferimento sulle modalità e sui limiti di utilizzo dei lavoratori di tali imprese (**ore di straordinario, riposi compensativi, riposi settimanali, computo della retribuzione secondo i parametri del ccnl, ecc.**); sul fenomeno - vietato dalla legge ma, purtroppo, frequente - dello scambio di manodopera tra imprese portuali. La violazione di queste regole genera un'ingiusta stortura concorrenziale tra le stesse imprese (penalizzando quelle più virtuose) e costituisce un ostacolo illegittimo all'impiego dei lavoratori disponibili della CULP oltre che un danno all'erario derivante dall'aggravio delle spese per l'inevitabile maggior ricorso all'istituto dell'indennità di mancato avviamento da parte della stessa CULP; ragion per cui l'Ancip chiede espressamente all'AdSP l'intensificazione di tali controlli, anche con il supporto delle organizzazioni sindacali, per conseguire risultati apprezzabili contro dinamiche che finiscono per penalizzare in genere i lavoratori portuali».

- segue

L'associazione, ancora, si sofferma sul tema «dell'autoproduzione delle operazioni portuali da parte dei vettori marittimi, ribadendo il noto concetto che tale autorizzazione deve essere subordinata alla verifica da parte dell'AdSP del possesso di stringenti e precisi requisiti stabiliti dalla legge, in particolare la presenza di personale quantitativamente e professionalmente adeguato alle attività da svolgere; l'autoproduzione, dunque, non può essere utilizzata come una sorta di arma per costringere **le imprese portuali o la locale CULP a praticare tariffe più basse**, soprattutto se si considera che le tariffe minime per la fornitura di lavoro portuale temporaneo da parte della CULP vengono stabilite dalla stessa AdSP nel rispetto di parametri vincolanti sanciti dalla legge (costo del lavoro sulla base del ccnl dei lavoratori portuali e costi di gestione per l'esecuzione dell'attività). Pure in questo caso, l'associazione reputa di fondamentale importanza l'attività di vigilanza degli enti competenti che devono costantemente verificare in banchina e a bordo delle navi il rispetto delle regole da parte del vettore marittimo (in termini di adeguatezza dei mezzi, di quantità/qualità del personale utilizzato per l'esecuzione delle operazioni portuali) anche sul fenomeno dell'esecuzione di operazioni portuali di derizzazione svolto dal personale di bordo nella fase di entrata in porto; bisogna pure evitare che l'autoproduzione finisca per dissimulare una vera e propria autorizzazione ex art. 16 dell'armatore all'esercizio delle operazioni portuali, il cui rilascio, però, è subordinato a procedure diverse ed ancora più rigide rispetto all'autoproduzione».

Sulla base di questi argomenti, l'Ancip **«auspica che l'AdSP voglia assumersi la responsabilità di avviare tutte le iniziative necessarie e previste dalla legge** per tutelare adeguatamente il lavoro portuale in modo conciliabile con le esigenze operative e di flessibilità delle imprese portuali e dei vettori marittimi, anche nell'interesse della CULP, che è tenuta per legge a rispettare specifici vincoli operativi e tariffari e che non può ragionevolmente pagare le conseguenze negative di una situazione causata dal mancato rispetto delle regole basilari del lavoro portuale e dalla carenza di un'adeguata e costante attività di vigilanza da parte degli enti portuali sul lavoro portuale. In tal senso, la predisposizione da parte dell'AdSP del piano dell'organico dei lavoratori portuali e delle relative misure di intervento può davvero rappresentare un importante punto di partenza, nell'interesse di tutto il comparto portuale, per evitare il verificarsi di gravi irregolarità che penalizzano tutto il settore».

Flessibilità: decisioni per salvaguardare posti di lavoro

L'AdSp lancia una gara per l'assegnazione dell'articolo 17 nel porto

NAPOLI – L'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale, rende noto che con il [piano organico dei lavoratori delle imprese](#) e con il conseguente programma operativo, intende salvaguardare il ruolo e le prospettive del lavoro flessibile nel porto di Napoli, nel pieno rispetto di quanto prevede l'articolo 17 della legge portuale.

La crisi della [Culp](#) di Napoli, continua la nota pubblicata sul [sito dell'Autorità portuale](#), che non riesce a saturare la propria capacità produttiva e che presenta una condizione di mancata sostenibilità economica con bilanci in pesante perdita da diversi anni, richiede azioni decise a salvaguardia dei posti di lavoro e per la sostenibilità dell'impiego flessibile di manodopera.

Per questa ragione l'AdSp intende lanciare a breve una gara per l'assegnazione dell'articolo 17 nel porto di Napoli secondo le condizioni tariffarie e di produttività che consentono oggi una efficace operatività alla Culp di Salerno. La gara prevederà la clausola sociale di impiego degli attuali soci della Culp.

Solo se la gara dovesse andare deserta si procederà alla costituzione della Agenzia, garantendo continuità di impiego ai lavoratori secondo un diverso assetto istituzionale previsto dalla legge. Continuare a non assumere decisioni significherebbe mettere in discussione gli assetti occupazionali ed il futuro stesso del lavoro flessibile nel porto di Napoli.

Lavoro flessibile nel porto di Napoli: non sono rinviabili decisioni necessarie per salvaguardare i posti di lavoro

Napoli, 20 dicembre 2018 – L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, con il piano organico dei lavoratori delle imprese e con il conseguente programma operativo, intende salvaguardare il ruolo e le prospettive del lavoro flessibile nel porto di Napoli, nel pieno rispetto di quanto prevede l'articolo 17 della legge portuale.

La crisi della CULP di Napoli, che non riesce a saturare la propria capacità produttiva e che presenta una condizione di mancata sostenibilità economica con bilanci in pesante perdita da diversi anni, richiede azioni decise a salvaguardia dei posti di lavoro e per la sostenibilità dell'impiego flessibile di manodopera.

Per questa ragione l'Adsp intende lanciare a breve una gara per l'assegnazione dell'articolo 17 nel porto di Napoli secondo le condizioni tariffarie e di produttività che consentono oggi una efficace operatività alla CULP di Salerno. La gara prevederà la clausola sociale di impiego degli attuali soci della CULP.

Solo se la gara dovesse andare deserta si procederà alla costituzione della Agenzia, garantendo continuità di impiego ai lavoratori secondo un diverso assetto istituzionale previsto dalla legge. Continuare a non assumere decisioni significherebbe mettere in discussione gli assetti occupazionali ed il futuro stesso del lavoro flessibile nel porto di Napoli.

Pietro Spirito firma il bando di gara per il dragaggio nel porto di Salerno

Napoli, 20 dicembre 2018 – Parte la gara per il dragaggio nel porto di Salerno. Il bando è stato, oggi, firmato dal Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale. Verrà pubblicato sul sito dopo la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale (tra una settimana circa).

L'opera di dragaggio riguarderà l'intero porto di Salerno e porterà, al termine dei lavori, i fondali dell'area commerciale a 14,50 metri, e quelli dell'area passeggeri a 11,50 metri di profondità.

Il costo complessivo a base di gara è pari a 38 milioni di euro, così suddivisi: 25 milioni di euro per i lavori di dragaggio, 13 milioni di euro per attività connesse alla realizzazione dei lavori.

I volumi che dovranno essere dragati sono 3.250.000 metri cubi. I lavori, secondo quanto prescritto dal Ministero dell'Ambiente e dalla Stazione Zoologica Anton Dorhn, devono essere effettuati in due diversi periodi: la metà dei volumi da dragare dovrà essere compiuta da metà novembre 2019 a metà aprile 2020, l'altra metà da metà novembre 2020 a metà aprile 2021.

“Opereremo nell'ambito delle prescrizioni definite dagli organismi di controllo – ha spiegato il Presidente Pietro Spirito- Dalla fine di settembre, periodo in cui il Ministero dell'Ambiente ha approvato il nostro progetto, abbiamo in velocità definito il progetto esecutivo, predisposto una serie di attività indispensabili per procedere alla gara (verifiche, rilievi batimetrici). La notizia importante è non solo che la gara partirà tra una settimana, ma che già alla fine del primo ciclo di dragaggio potranno attraccare, al molo Manfredi, navi da crociera moderne: è infatti previsto che nel primo anno si arrivi a un fondale di 9,70 m. di profondità rispetto agli 11,50 previsti alla fine dei lavori. Ma con 9,70 metri potremo garantire l'attracco di grandi navi e dare quindi alla Stazione Marittima la funzione per la quale è stata realizzata. Anche per le attività commerciali del Porto si potranno apprezzare miglioramenti già al termine della prima fase del dragaggio”.

L'operazione prevede che venga effettuata con draghe semoventi, aspiranti e autocaricanti: i mezzi dovranno non solo recuperare il materiale dal fondo delle darsena, ma dovranno anche stivarlo, trasportarlo per poi versarlo nel sito di immersione in mare autorizzato dal Ministero dell'Ambiente.

Il capitolato di gara, a questo proposito, stabilisce che punti qualificanti per le imprese che presenteranno la domanda per partecipare all'assegnazione dei lavori sono: la disponibilità di draghe con capacità superiore a quella minima stabilita in 11.000 metri cubi; l'anno di costruzione della draga; la disponibilità dell'impresa ad affiancare un'altra draga a quella principale; il ribasso offerto rispetto al prezzo fissato a base d'asta (25 milioni di euro).

Porto, si continua a perdere tempo in inutili polemiche

Sfugge agli attori di questi confronti che se non si realizzano alcune opere strategiche Brindisi chiuderà bottega

BRINDISI - Il dibattito in corso sul porto di Brindisi, sul livello di informazione dell'assessore Borri a proposito di opere portuali in progetto (ma non è una sua collega di giunta la delegata ai problemi dello scalo marittimo brindisino?), condito da veti e dubbi sollevati da alcune associazioni che si occupano di ambiente, è diventato davvero stucchevole. Come al solito a Brindisi, quando si è al cospetto di nodi da sciogliere che riguardano sviluppo ed opere pubbliche, si arriva in grande ritardo, si cade dalle nuvole e si rivela una impreparazione notevole sui temi in discussione. Prevalgono gli esperti sdoganati dai social network, mentre si ignora ciò che accade in Europa e nel mondo a proposito di portualità, e ciò che un giorno non lontano potrebbe accadere a Brindisi. Chi fa il mestiere di giornalista non ha la pretesa di dettare agende politiche o programmatiche ad alcuno, ma ha il compito di spiegare, segnalare, illustrare. Realizzare una colmata nel porto industriale è un'opera che altrove sarebbe considerata di ordinaria amministrazione, ovviamente nel nostro caso secondo i crismi dettati dalla condizione di Sin (sito inquinato di interesse nazionale) che pesa anche su gran parte dei bacini portuali della città. I dragaggi sono un passaggio fondamentale per accogliere grandi navi. Avete presente Rotterdam, che con Amburgo è il più grande porto commerciale europeo e tra i primi al mondo? Sapete cosa hanno fatto negli ultimi anni nello scalo olandese? Ne hanno moltiplicato le aree di stoccaggio e movimentazione delle merci ricorrendo a gigantesche colmate su aree sabbiose. E Rotterdam è il principale hub dell'Unione Europea del fiume di merci che arriva dalla Cina, e lo sarà anche quando parte di queste merci viaggerà su binario. Questo è il mondo reale. A Brindisi siamo specialisti in fantastorie. Abbiamo un porto che si regge ancora soprattutto sulla movimentazione del carbone Enel, e in parte importante sulle merci che viaggiano sui trailer. Accantoniamo la discussione infinita su effetti positivi (posti di lavoro e appalti, royalty di primaria importanza per l'authority) e negativi (dispersione di polveri e altri impatti) del traffico del carbone e andiamo alla prospettiva, per essere concreti: cosa accadrà al porto di Brindisi se e quando questo business cesserà, e se non saranno realizzati in tempi

-segue

relativamente rapidi i nuovi accosti per le navi ro-ro che gli operatori marittimi attraverso le loro associazioni (recentemente la Ops e la Fedespediti) sollecitano? Su questo bisogna rispondere oggi. Perché il futuro di Brindisi dipende dal suo porto, dalle merci, dai posti di lavoro che bisogna generare, dal rilancio delle imprese, quindi dalle innovazioni e dalle convenienze che si sarà in grado di offrire agli armatori, e in ultima analisi dalle opere necessarie a ciò, per stare a pieno titolo nelle politiche europee sui traffici e sui trasporti. Il resto sono chiacchiere e perdite di tempo. Le orchestre all'arrivo delle navi da crociera e le gite turistiche non fanno decollare una città di mare con un'alta domanda di posti di lavoro qualificati e centinaia di giovani laureati in fuga. Il 12 novembre 2018 questo giornale ha pubblicato in grande evidenza una sintesi del Piano triennale delle opere approvato a ottobre dal comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, evidenziando come tutte le opere strategiche per il porto di Brindisi (ma anche per quello di Bari) erano state classificate con priorità minima, inclusa la tanto discussa - in questi giorni - colmata tra la grande banchina di Costa Morena Est e il molo gasiere del petrolchimico, ma anche la trasformazione dello stesso molto in banchina per concentrare tutte le attività di carico e scarico di gas, e il tanto atteso progetto dei cinque nuovi accosti a S. Apollinare per grandi navi roll in - roll of, e la riqualificazione della ex Zona Nafta. Ci fosse stata una reazione di interesse, o preoccupazione, o di assunzione di impegno e di iniziativa. Niente. Ora si scatena il caso Borri - colmata perché a Brindisi si preferiscono le chiacchiere e le polemichette ai fatti. Come avvenne quando Enel decideva di fare a Bari la sperimentazione delle forniture di energia in banchina per le navi, in maniera tale da evitare l'uso dei generatori diesel (smart port) e non a Brindisi dove ha il suo principale terminal carbonifero. Sarà stata anche colpa delle pregresse gestioni dell'authority, ma la politica? Assente. Gli ambientalisti? Non pervenuti. Allora, continueremo a perdere tempo in chiacchiere aspettando l'inevitabile, tanto poi ci sarà sempre qualcuno che se la prenderà con Bari, l'Europa, il mondo intero invece che con se stesso e chi ha votato, oppure si comincia a lavorare per evitare l'emarginazione definitiva? Una cosa vorremmo dire al sindaco Riccardo Rossi: il posto nel comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale è assegnato a lui dalla legge. A lui oppure a un suo delegato dotato di qualificate referenze in materia. Che bisogno c'è di continuare a tenerci ad interim un funzionario che non lavora più neppure per il Comune di Brindisi, o di fare un concorso?

MARCELLO ORLANDINI

Porto, colmata: "No distruttivi per l'economia, senza un'alternativa fattibile"

Il presidente di Confindustria Brindisi : "Sorpresi ed amareggiati nel constatare nuovamente il modo alquanto discutibile con cui vengono trattate questioni di importanza fondamentale per lo sviluppo economico, ma anche sociale"

„Riceviamo e pubblichiamo un intervento del presidente di Confindustria Brindisi, Patrick Marcucci, sulla questione riguardante il dragaggio dei fondali del porto e la vasca di colmata a Capobianco.

Con grande stupore, ancora una volta, prendiamo atto di quanto riportato dagli organi di informazione in merito alla vicenda del dragaggio dei fondali del porto e della vasca di colmata a Capobianco. Per entrare nello specifico, apprendiamo che l'Assessore Prof. Borri – anticipando il parere negativo del Comune sul progetto relativo alla struttura in parola – ha avuto modo di manifestare, con toni molto forti, il proprio dissenso sulla prosecuzione dell'opera.

Riteniamo doveroso dichiararci in sintonia con la gran parte delle prese di posizione di rappresentanti del territorio avvenute nelle ultime ore. In particolare, siamo sorpresi ed amareggiati nel constatare nuovamente il modo alquanto discutibile con cui vengono trattate questioni di importanza fondamentale per lo sviluppo economico, ma anche sociale. Gli esponenti dell'Amministrazione comunale devono essere consapevoli dei loro doveri e delle loro responsabilità nei confronti dei cittadini piuttosto espresso ed attuato nello svolgimento dei ruoli ricoperti. Infatti, l'opposizione continua e totale su temi concernenti lo sviluppo industriale e, nel caso specifico, della portualità deve necessariamente basarsi su riscontri oggettivi e normativi, non su sterili posizioni ideologiche.

Dato per scontato che tutti possono avere la propria visione su tematiche di tale rilevanza, ad un No deve corrispondere un'alternativa fattibile, altrimenti atteggiamenti di questo tipo risultano essere puramente distruttivi.

Pertanto, agli Amministratori locali noi chiediamo: quando, come e cosa vogliono fare per sviluppare concretamente la nostra economia, in modo anche da garantire un futuro migliore per i nostri figli. In conclusione, Confindustria Brindisi ribadisce la propria completa disponibilità al fine di trovare soluzioni condivise per il bene comune.

“

Informazioni Marittime

Taranto, Prete: "Nell'estate 2019 riparte il terminal container"

Entro l'estate il porto di Taranto ripristinerà il suo terminal container, fermo da tre anni dopo l'addio di Evergreen. «Entro l'estate 2019 avvicineremo sia il terminal container che la piattaforma logistica del porto di Taranto», ha detto Sergio Prete, presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Ionio. In ballo c'è anche il rilancio dell'Ilva con la nuova gestione di Arcelor Mittal.

Vertice Yilport-sindacati

La settimana scorsa l'amministratore delegato del nuovo terminalista Yilport, Christian Blauert, ha incontrato i sindacati locali, a un mese dall'affidamento. In realtà c'è un ricorso di South Europe Terminal, uno dei partecipanti alla gara. Si attende il responso del Tar, fissato al 23 gennaio. La concessione sarà ufficializzata a gennaio ma Prete intende firmarla prima di quella data. «C'è la delibera del Comitato di gestione - spiega - e il Tar non ha accolto la richiesta di sospensiva per cui andiamo avanti senza problemi. Dobbiamo soltanto limare alcuni aspetti della concessione e poi firmiamo».

Piano traffici

Il Corriere di Taranto ha reso noto i contenuti dell'incontro Yilport-sindacati e una prima bozza di piano industriale. Va molto in là negli anni, fino al termine della concessione che dura 49 anni: un arco temporale impossibile da prevedere con questa precisione ma che comunque esplicita le intenzioni del terminalista. Yilport si è impegnata a riattivare il terminal tra aprile e maggio con navi feeder, in attesa dei dragaggi che dovranno approfondire il fondale a 16,5 metri. Una volta in piena operatività, Yilport prevede di incrementare il volume container con questi ritmi:

2019	500 mila teu
2024	1,6 milioni di teu
2036	2,6 milioni di teu
2045	4 milioni di teu

Piano occupazionale

Anche questi dati, spingendosi per mezzo secolo, vanno presi con le pinze

2019	108 impiegati
2022	425
2029	691
2036	798
2039	851
2049	1,091
2059	1,404
2062	2,067

«In estate piattaforma e terminal per Taranto»

Incontro Yilport-sindacati, in arrivo 4 milioni di container.

«Entro l'estate 2019 avvieremo sia il terminal container, sia la piattaforma logistica del porto di Taranto»: ad affermarlo è Sergio Prete, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Ionio e commissario straordinario per le opere nel porto di Taranto. Una certezza che non viene intaccata neanche dal ricorso che pende al Tar contro la decisione di **assegnare la concessione del terminal al gruppo turco Yilport**, che fa capo all'imprenditore Robert Yildirim, terminalista, ma anche socio di minoranza di Cma-Cgm.

Il ricorso è stato presentato da South Europe Terminal (Set), società che aveva presentato una proposta alternativa a quella di Yilport. La sentenza è già slittata un paio di volte. Attesa per il 21 novembre scorso, **è adesso annunciata per il 23 gennaio 2019**.

Sempre a gennaio l'Authority firmerà l'assegnazione della concessione del terminal alla società turca. Ma Prete spiega che per la firma non attende la sentenza: «C'è la delibera del Comitato di gestione e i Tar non ha accolto la richiesta di sospensiva per cui andiamo avanti senza problemi. **Dobbiamo soltanto limare alcuni aspetti della concessione e poi firmiamo**».

Ma Prete avrebbe dalla sua anche la convinzione di vincere al Tar, come afferma Vito Squicciarini, segretario territoriale della Fit-Cisl: «Abbiamo parlato con il presidente Prete un mese fa. Ci ha detto che i turchi sono molto interessati. Inoltre l'Avvocatura dello Stato ha dato all'Authority il parere che il ricorso di Set contro la concessione sia sterile». Per il sindacato la svolta dell'arrivo di Yilport è positivo, se verranno rispettati gli impegni sul lavoro: «Yilport ha inserito nella sua offerta l'assorbimento in una prima fase del 30 per cento dei lavoratori dell'ex-terminal Tct, che oggi sono impiegati dall'Agenzia del lavoro portuale. Successivamente entreranno **tutti nell'organico**». Si tratta di circa 500 portuali rimasti senza lavoro dopo la revoca della concessione al Taranto terminal container. «I traffici nel porto di Taranto - ricorda Squicciarini - sono andati scemando negli ultimi due o tre anni. Nel 2018 è arrivata una ventina di navi, sono rimasti soltanto i traffici di Ilva».

Adesso per Taranto si aprono nuove prospettive: la piattaforma logistica, il possibile rilancio di Ilva, passata al gruppo Arcelor Mittal che intende aumentare la produzione da 4,5 a 6 milioni di tonnellate, e **appunto l'arrivo di Robert Yildirim**.

-segue

Yilport non ha ancora presentato ufficialmente i suoi piani, cosa che avverrà dopo la firma della concessione, probabilmente il 20 gennaio. La scorsa settimana c'è stato un incontro informale fra l'amministratore delegato di Tilport, Christian Blauert, e i rappresentanti dei sindacati. Il gruppo turco ha illustrato la propria attività senza scendere nei dettagli del piano per Taranto. «Ci è stato però detto - dice Oronzo Fiorino, responsabile porto della Filt-Cgil di Taranto - che l'obiettivo è spostare su taranto almeno 4 milioni di teu nell'arco del periodo della concessione, **che sarà di 49 anni. prima di dare un giudizio, aspettiamo di leggere il piano industriale**».

A rassicurare i tarantini sulla serietà delle intenzioni di Robert Yildirim è arrivato nei giorni scorsi il verdetto del giornale "Lloyd's List", che ha inserito Yildirim nella top ten dei più importanti terminalisti mondiali. Attualmente il suo gruppo è al 12 posto nella classifica mondiale, ma secondo il giornale l'imprenditore «ha fatto del diventare un operatore portuale da top ten quasi un'ossessione e sta lentamente accrescendo il suo portafoglio globale». L'ultima acquisizione è un terminal in Guatemala.

Gioia Tauro, la Cgil chiede un tavolo permanente a Palazzo Chigi

Catanzaro - «Le navi delle due compagnie continueranno a toccare due volte i porti di Genova e di Trieste, mentre **i porti di Gioia Tauro e La Spezia** saranno serviti da una sola linea rispetto alle due precedenti».

Catanzaro - «Il giorno dopo la visita al porto di Gioia Tauro del Ministro Toninelli apprendiamo con profonda preoccupazione che le compagnie di navigazione Maersk Line e Mediterranean Shipping Company (Msc), che sono partner nell'alleanza 2M, **hanno annunciato significative variazioni a partire dal mese di marzo dei propri servizi fra l'Asia e il Mediterraneo europeo**».

Lo scrive la segreteria della Filt-Cgil Calabria in una nota in cui è spiegato che «le navi delle due compagnie continueranno a toccare due volte i porti di Genova e di Trieste, mentre **i porti di Gioia Tauro e La Spezia** saranno serviti da una sola linea rispetto alle due precedenti. Tutto ciò - si sottolinea - nel mentre il porto di Gioia Tauro sta vivendo, ormai da anni, e soprattutto nell'ultima fase, una crisi preoccupante che ha provocato un utilizzo molto alto di ammortizzatori sociali e la riduzione di personale. Il porto di Gioia Tauro è quello che ha subito una forte diminuzione di volumi negli ultimi anni ed è stato interessato da un dibattito che ha portato le organizzazioni sindacali ad un confronto con il governo nazionale che ormai dura dal 2016 e che ha prodotto un Apq i cui investimenti previsti sono in forte ritardo per responsabilità sia di Mct che di Msc».

Messina, dopo la firma della Regione via libera al nuovo porto

"L' approvazione del piano regolatore del porto da parte della Regione è l' ultimo tassello che manca. Chiunque verrà da gennaio a prendere il mio posto, si troverà un progetto di sviluppo e dell' affaccio a mare di Messina che non ha precedenti". Ultimi atti da parte del commissario dell' autorità portuale Antonino de Simone che dall' inizio del nuovo dovrebbe lasciare la poltrona al presidente della nuova autorità di sistema portuale dello stretto, che quasi certamente sarà Gaetano sciacca, già candidato sindaco del movimento 5 stelle. I lavori nei padiglioni e per il nuovo teatro in fiera, il cantiere del porto di tremestieri e la via don Blasco, il bando internazionale per la valorizzazione del quartiere fieristico, la nuova stazione Marittima per l' accoglienza dei croceristi, il pontile di Giammoro: sono i punti dell' azione dell' autorità in questi anni, di concerto con il Comune e con gli altri enti. Ora manca proprio lo strumento di programmazione atteso da quasi 60 anni. Oggi a Palermo si sarebbe dovuto decidere sulla valutazione d' impatto ambientale legata al prg portuale, ma la decisione è destinata a slittare ancora al 12 gennaio 2019. Il commissario ha inviato una lettera al presidente della Regione Musumeci chiedendo che questo atto di così grande rilevanza venga sbloccato una volta per tutte. Nell' edizione cartacea di domani ulteriori approfondimenti sull' argomento. © Riproduzione riservata.

Piano regolatore del porto Ennesimo rinvio a Palermo

Lettera di De **Simone** al presidente Musumeci

Lucio D' Amico È l' ultimo tassello che manca, certamente il più prezioso. Il Piano regolatore del porto è uno strumento di programmazione troppo importante e una città che lo attende da quasi sessant' anni non può aspettare ancora. Il commissario dell' **Authority Antonino De Simone** festeggia sotto l' Albero il suo sesto Natale trascorso in riva allo Stretto, ormai l' ultimo alla guida dell' Ente di via Vittorio Emanuele, dal momento che con l' inizio del nuovo anno comincerà il percorso della XVI **Autorità di sistema portuale**, che vedrà insieme **Messina**, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, e che avrà un suo nuovo presidente.

Il bilancio dell' impegno profuso in questi anni è rimandato al giorno del congedo, ma già De **Simone** si dice felice per aver vissuto un' esperienza fantastica qui a **Messina** e per essere riuscito a impostare quei piani, quei progetti, quelle opere destinati a cambiare nei prossimi anni le sorti del nostro territorio, in particolare dell' affaccio a mare. Il recupero e la riqualificazione del quartiere fieristico, l' avvio dei lavori in due padiglioni e ora anche il cantiere per il nuovo Teatro in Fiera, e poi il Bando internazionale riguardante la stessa cittadella di viale della Libertà. E ancora i grandi investimenti fatti insieme con la Regione e il Comune per la via Don Blasco e il porto di Tremestieri. E l' ampliamento delle banchine del porto storico e l' imminente realizzazione del nuovo Terminal per l' accoglienza dei croceristi.

Senza citare il Patto per la Falce (che, per quanto riguarda l' **Authority**, è in procinto di essere attuato, almeno nella fase iniziale) e il pontile di Giammoro. Ma questi sono i contenuti e se manca il contenitore, si rischia di vanificare lo sforzo complessivo, isolando dal contesto generale i vari interventi programmati. E questo sarebbe un errore esiziale per **Messina** e per l' intera area metropolitana.

Ieri era il giorno della decisione annunciata sul Piano regolatore del porto, concernente la Valutazione ambientale strategica. Ma la Commissione Vas di Palermo sembra abbia fatto slittare il giudizio finale al 12 gennaio del 2019. Ci sono state precise assicurazioni da parte del Governo regionale, anche perché ai problemi posti nel corso dei lunghi mesi di attesa, è stata data soluzione e, dunque, non si capirebbero i motivi di ulteriori rinvii. Ma oggi c' è un rischio fondato - e De **Simone** lo ricorda, pur con il

- segue

suo solito garbo istituzionale, al presidente Musumeci e all'assessore regionale al territorio e Ambiente Cordaro - ed è quello di far tornare il porto di **Messina** al 1953, azzerando di fatto l'intero percorso di pianificazione condotto nell'ultimo decennio.

I due rami del Parlamento hanno approvato l'emendamento al decreto fiscale del Governo nazionale che ha consentito l'istituzione della nuova **Autorità di sistema portuale** dello Stretto. E questo è un fatto storico, e positivo per **Messina** e per gli altri porti delle due sponde del nostro mare, come più volte è stato evidenziato. Ma con la nuova configurazione giuridica dell'**Autorità di sistema**, cambierà anche la modalità di approvazione dei Piani regolatori **portuali**. Ecco, dunque, il nodo cruciale: tutto questo tempo perso a Palermo lascia prefigurare la volontà di far tornare indietro le lancette, affidando alla nuova "governance" il compito di ricominciare da zero?

Ma ci si rende conto di cosa comporterebbe riprendere l'iter dall'inizio? Va ricordato che il Prg vigente è quello risalente nientemeno che al 2 aprile del 1953, successivamente modificato nel febbraio del 1959. Non ci sarebbe bisogno di aggiungere altre parole.

Il "nuovo" Piano che è all'esame della Commissione Vas di Palermo è nuovo tra virgolette, perché la sua progettazione risale alla fine degli anni Novanta (durante la presidenza di Enzo Garofalo) ed è stato approvato d'intesa con il Comune di **Messina** il 15 novembre 2007, la "bellezza" di undici anni fa!

Il Comitato **portuale** lo ha esitato con alcune modifiche il 27 marzo 2008 e c'è stato poi il via libera definitivo da parte dell'allora commissario straordinario di Palazzo Zanca, Gaspare Sinatra, il 30 aprile 2008. Il 18 dicembre 2009 il Consiglio superiore dei Lavori pubblici ha dato il suo parere con una serie di prescrizioni alle quali si è ottemperato nel settembre del 2010. A quel punto avrebbe già dovuto concludersi la procedura. E invece è trascorso altro tempo, poi si è arrivati alla condivisione da parte degli enti interessati - l'**Autorità portuale**, la Regione siciliana, il Comune di **Messina** - del Patto per la Falce, sotto la cabina di regia dell'Università peloritana. Il 5 febbraio 2016 è stato siglato l'accordo tra Comune e **Authority** per una rideterminazione degli indici, degli standard e delle norme di attuazione, riducendo parecchie previsioni originarie riguardanti la volumetria complessiva prevista nella Zona falcata da riqualificare. Si è arrivati alla Valutazione ambientale strategica (progetto redatto, per conto dell'**Authority**, dai professori Francesca Moraci e Francesco Karrer, due dei più prestigiosi professionisti della materia), alla fase delle opposizioni e delle osservazioni, alle integrazioni richieste dal Comando marittimo della Sicilia e dal Comune, al completamento dell'attività tecnico-istruttoria. Ma ancora il Piano regolatore non viene restituito. Da qui la lettera del commissario al presidente Musumeci, affinché la Regione comprenda l'importanza che questo strumento ha per il porto e per **Messina**.

Informare

Il porto di Rotterdam chiuderà il 2018 con un traffico container record di 14,5 milioni di teu (+5%)

Nel 2019 le tasse portuali aumenteranno del +1%

Il porto di Rotterdam chiuderà il 2018 con un traffico container record pari a circa 14,5 milioni di teu, con un incremento del +5% sullo scorso anno quando era stato segnato il precedente picco massimo storico con oltre 13,7 milioni di teu. Lo ha annunciato ieri sera l'amministratore delegato della Port of Rotterdam Authority, Allard Castelein, intervenendo a "Il giorno del porto", il tradizionale incontro prenatalizio con la comunità portuale che si è tenuto al Nieuwe Luxor Theater di Rotterdam.

Specificando che il traffico delle rinfuse ha invece registrato una flessione con un -2% dei carichi liquidi e un -3% di quelli solidi, Castelein ha confermato i problemi di congestione che stanno caratterizzando l'attività del porto di Rotterdam dovuti essenzialmente all'aumento del traffico containerizzato, criticità - ha precisato - che si stanno affrontando e che sono causate dall'arrivo di portacontainer sempre più grandi con una capacità di oltre 20mila teu e che sono anche il risvolto negativo di una positiva crescita che - ha sottolineato - ha consentito a Rotterdam di conquistare quote di mercato tra i porti dell'Europa nord-occidentale.

Intanto l'Autorità Portuale di Rotterdam ha confermato che nel 2019 le tariffe portuali aumenteranno del +1%, come previsto dal programma tariffario 2018-2020 concordato nel 2017 con i rappresentanti degli operatori portuali e delle imprese. Lo scorso anno l'ente ha incassato complessivamente 289,6 milioni di euro di tasse portuali a cui si aggiungono 14,4 milioni di euro di tasse relative alle attività di inland port svolte dallo scalo.

Porto di Barcellona, più di 3 milioni di teu nei primi undici mesi

Genova - Il porto di Barcellona ha superato per la prima volta nella sua storia il tetto dei 3 milioni di teu movimentati.

Genova - Il porto di Barcellona ha superato per la prima volta nella sua storia il tetto dei 3 milioni di teu movimentati. Il risultato è stato raggiunto nei primi undici mesi del 2018, con un mese di anticipo rispetto alla fine dell'anno, per cui il record nel corso di dicembre verrà ulteriormente consolidato. Anche in termini di traffico complessivo il porto ha registrato una crescita record, **arrivando a 62 milioni di tonnellate fra gennaio e novembre**.

A contribuire a questo risultato è stato anche il traffico ro-ro verso e dall'Italia, oltre che con l'Africa settentrionale. Le linee fra Barcellona e i porti di Civitavecchia, Genova, Savona, Livorno, Porto Torres e Tangeri hanno aumentato i loro volumi del 7 per cento, toccando le 138 mila unità trasportate (Uti, unità di trasporto intermodale). Il traffico con l'Italia è tradizionalmente operato da due compagnie marittime italiane, **Grimaldi Lines e Gnv (gruppo Msc)**.

La movimentazione del traffico nel porto di Barcellona ha superato nei primi undici mesi di quest'anno il traffico totale dello scorso anno, sia in termini di tonnellaggio complessivo sia come numero di container. L'aumento è a due cifre. Il traffico complessivo **ha toccato alla fine di novembre i 62,1 milioni di tonnellate**, con un trend del +11,7 per cento rispetto allo stesso periodo del 2017.

Il traffico contenitori ha dal canto suo superato i 3,1 milioni di teu, con un trend di crescita del +15 per cento. A spingere in alto i volumi di container movimentati è stato in particolare il traffico di transhipment, che è cresciuto del 33,6 per cento. Ma ha segno positivo anche il traffico in import-export. Le esportazioni hanno superato, sempre nei primi undici mesi, i 691 mila teu con un ritmo di crescita del +6 per cento rispetto allo stesso periodo del 2017. I container in importazioni **sono stati equivalenti a 535.690 teu, con un trend del +3 per cento**.

L'Autorità portuale ha anche dettagliato i paesi con cui gli scambi commerciali in container sono andati meglio nel corso del 2018. Al primo posto c'è l'Algeria (+47 per cento), seguita da Vietnam (+25 per cento), **Egitto** (+17 per cento), Stati Uniti (+16 per cento) e Messico (+12 per cento).

- segue

A Barcellona sono in aumento anche le rinfuse liquide. Queste sono cresciute del +5 per cento, arrivando a 13,8 milioni di tonnellate. Buono l'andamento degli idrocarburi (+6,3 per cento), ma il risultato migliore, sia pure con quantità molto più basse, è stato segnato dai biocarburanti, che nello stesso periodo di **undici mesi sono cresciuti del 35 per cento**.

Tornando al traffico ro-ro, il porto ha registrato una crescita del 4 per cento sui primi undici mesi del 2017, con un totale di 381.786 Uti, compresi le Autostrade del mare con Italia e Africa settentrionale e i collegamenti con isole Baleari e Canarie. Unico segno negativo è quello delle automobili (749.573 unità, -2,5 per cento), metà delle quali destinate all'esportazione. Infine i passeggeri sono stati **4,2 milioni distribuiti fra traghetti (1,3 milioni, +9 per cento) e crociere (2,9 milioni, +13 per cento)**.

Intanto anche l'Autorità di Valencia spinge per la crescita introducendo in banchina la cosiddetta Internet delle cose o IoT (Internet of things). Il progetto pilota è stato avviato grazie a un accordo fra il terminalista Msc Spain e la società tecnologica Traxens. Quest'ultima ha installato sui camion di **Msc Spain** sistemi che permettono il tracciamento dei container quasi in tempo reale. Questo consentirà all'Autorità portuale di prevedere e gestire al meglio le congestioni, oltre che di sapere in anticipo quando i camion arriveranno al gate.