




Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

22 APRILE 2014

Anche a Taranto e Messina si discute dell'ipotesi di accorpamento delle Autorità Portuali

Conte (Propeller Club) si interroga sul futuro del porto pugliese. I rappresentanti dei professionisti, delle imprese e dei sindacati di Messina vogliono che la sede del Distretto Logistico sia posta nella città dello Stretto

 L'ipotesi di accentrare la governance di diversi porti italiani attraverso l'accorpamento di alcune Autorità Portuali, che è stata avanzata dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, ed è stata seguita da un'analogo proposta da parte del Partito Democratico che prevede anch'essa un coordinamento, un'integrazione o un accorpamento delle Autorità Portuali, continua a far discutere principalmente in quelle città sede degli enti portuali che rischiano di essere accorpati ad altri. In queste città, come Savona, Ancona e Salerno, si moltiplicano le critiche alla proposta del ministro che, in primo luogo, non terrebbe conto delle peculiarità dei porti non più governati da un'Autorità Portuale locale.

Anche Taranto potrebbe perdere la sede dell'authority portuale. Per il presidente del The International Propeller Club Port of Taras, Michele Conte, «in assoluto la riduzione del numero di porti sedi di Autorità Portuale è un'esigenza primaria e farlo oggi lo è ancora di più. Però - ha osservato - se il criterio da seguire favorirà esigenze elettorali o peggio di campanile, ancora una volta sarà un'occasione persa». Conte ha rilevato che «ministro e Partito Democratico, per quanto riguarda Taranto, Bari e Brindisi, pensano al semplicistico accorpamento» e ha ricordato che «nei diversi Piani dei Trasporti della Regione Puglia si è sempre parlato di specializzare i porti per dare massima efficacia al sistema pugliese: Bari, crociere e traghetti; Brindisi passeggeri e merci varie; Taranto porto industriale e commerciale». «Se verranno accorpati sotto Bari, come sembra, senza alcun criterio o progetto operativo alla base - si è chiesto Conte - Taranto che fine farà? Si pensava a un polo di logistica industriale e commerciale con porto, retroporto e aeroporto e adesso? Per la distribuzione delle risorse e per la programmazione delle opere succederà quello che succede con Anas e con la Gestione Aeroporti di Puglia? Non è campanile - ha sottolineato il presidente del Propeller Club di Taranto - è razionalità!»

Se Taranto rischia di perdere la sede dell'authority portuale, Messina vuole che l'ipotizzata nuova Autorità Portuale (o Distretto Logistico) della costa orientale della Sicilia, in cui verrebbero accorpati gli enti portuali di Messina, Catania ed Augusta, abbia sede nella città dello Stretto. Lo hanno sottolineato in una lettera inviata al ministro Lupi i rappresentanti dei professionisti, delle imprese e dei sindacati locali: Ordine degli Architetti P.P.C. della provincia di Messina, Ordine degli Agronomi e Forestali della provincia di Messina, Ordine degli Ingegneri della provincia di Messina, Consulta provinciale dei Geologi di Messina, Confindustria Messina, Ance Messina, Cgil Messina, Cisl Messina, Legambiente dei Peloritani, Collegio dei Geometri, Collegio dei Periti Industriali, Fondazione Architetti nel Mediterraneo, Inarsind Messina e Asso.Ingegneri

Nella missiva a Lupi, che pubblichiamo di seguito, le organizzazioni professionali, imprenditoriali e sindacali messinesi hanno evidenziato infatti che «non si può non immaginare che Messina abbia tutti i requisiti utili a poter svolgere il ruolo di sede del Distretto Logistico» ed hanno rimarcato che «Messina per la sua posizione geografica strategica è vocazionalmente hub di un'armatura intermodale evoluta e competitiva». «Ciò -

hanno concluso - è quanto chiediamo con forza, nell'ottica della opportunità da concedere al territorio in questione di entrare nella competizione internazionale e non della difesa di sterili rivendicazioni campanilistiche». (4)

Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
On. Maurizio Lupi
segreteria.lupi@mit.gov.it

e, p.c.

On. Vincenzo Garofalo
Componente Commissione Trasporti della Camera dei Deputati
vigarofalo@gmail.com

Ill.mo Sig.
Dott. Antonino De Simone
Presidente dell'Autorità Portuale di Messina e Milazzo
segreteria@porto.messina.it

Ill.mo Sig.
Prof. Renato Accorinti
Sindaco di Messina
segreteriasindaco@comune.messina.it

A tutti gli organi di stampa

OGGETTO: riforma sistema portuale. Lettera aperta al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Onorevole Ministro,

sembra ormai essere giunto a definizione il processo di riforma organica che dovrà dare un nuovo volto alla portualità italiana; riforma per la quale sparirebbero i confini regionali e l'Italia verrebbe divisa in almeno otto distretti logistici, rappresentanti delle aree comprese nelle reti Ten-T europee e ognuno di questi otto distretti dovrebbe fare capo "ad una Autorità Portuale e Logistica di interesse Strategico (APL)", il tutto basandosi sul principio dei "core ports". Di fatto scomparirebbero, secondo le indiscrezioni raccolte, le autorità portuali così come previste dalla legge 84/94 ed i nuovi enti gestirebbero non solo le banchine, ma tutta la filiera logistica, non badando ai confini regionali. Il tema, stimolante, ha portato i sottoscrittori della presente a delle valutazioni che, nella misura in cui, tra l'altro, si parla anche di un imminente accorpamento delle tre Autorità Portuali della costa orientale della Sicilia (Messina, Catania ed Augusta), vorremmo evidenziarle.

Il più ampio sistema portuale della Sicilia orientale si poggia:

- sul porto di Catania, quale interessante crocevia di scambi ro - ro per l'Adriatico e il Sud Europa - Nord Africa, che però non è presente nel sistema dei porti TEN-T e manca del raccordo ferroviario nel porto;
- sul porto di Augusta, il più a sud, che costituisce la potenziale piattaforma merci containers della Sicilia; Augusta è core nel sistema dei porti TEN-T ed insiste in una baia con grandi potenzialità di espansione, protetta da ampie dighe antemurali che definiscono uno specchio acqueo di notevoli proporzioni, racchiudente un terminal petrolifero, due darsene diportistiche ed un arsenale militare di assoluta importanza. Il porto possiede anche nuovi piazzali commerciali e ro-ro con viabilità dedicata di collegamento. Manca del raccordo ferroviario;
- sul sistema portuale Messina - Milazzo, il più a nord dei tre, che è costituito da cinque porti (Messina - rada S. Francesco, porto storico, approdo di Tremestieri) (Milazzo - porto storico e impianti petroliferi, gli impianti industriali nella zona di Giammoro in cui si evidenzia il costruendo pontile, quale ulteriore elemento di eccellenza e potenzialità). Le caratteristiche di questo sistema portuale sono note: da una parte l'ubicazione di Messina nell'Area dello Stretto quale porta del Mediterraneo da e per l'Africa, l'Asia e l'Europa, dall'altra Milazzo nel suo ruolo di cerniera con le isole Eolie e come interfaccia (con Giammoro) del porto di Gioia Tauro. Il porto di Messina rappresenta il primo porto italiano per numero di passeggeri (rilevazione Eurostat - 9 milioni), il primo porto siciliano e il più importante nodo intermodale dell'area dello stretto, il primo porto siciliano per numero di approdi e numero di crocieristi (500.000), il primo porto per volumi complessivi in Sicilia di merci solide e liquide (rispettivamente 6 e 16 milioni di tonnellate), il primo porto per mezzi commerciali traghetti (800.000). Altro punto di forza del porto di Messina è la presenza dei raccordi ferroviari che rendono presente, e potenzialmente amplificabile, un'offerta di multi modalità di trasporto treno - gomma - nave che, nell'ottica della mobilità sostenibile della rete Ten-T, costituisce elemento imprescindibile ed irrinunciabile, in relazione alla sua posizione strategica nell'ambito dell'intero sistema portuale italiano.

Non è infatti immaginabile prescindere dal nodo Messina, per garantire efficacia ed efficienza al famigerato corridoio Helsinki - La Valletta, che si avventura attraverso Verona, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro e Palermo.

La linea ro - ro Messina - Salerno è tutt'oggi una delle più efficienti autostrade del mare in Italia, resa possibile dalla posizione migliore di Messina rispetto agli altri porti siciliani.

Messina - Milazzo è comprensive nel sistema dei porti Ten-T ed è sede di importanti presidi della Marina Militare.

Le valutazioni che, alla luce delle analisi sopra sintetizzate, si propongono come ulteriore elemento di riflessione ed approfondimento non possono prescindere dallo scenario di Area Vasta, previsto anche dall'attuazione della Città Metropolitana, che dovrà garantire un livello di sviluppo adeguato ad inserire tutto lo spazio compreso nella Città Metropolitana nel contesto delle aree avanzate dello spazio Euro Mediterraneo. Si ritiene strategica, in questo contesto, l'integrazione delle due aree metropolitane di Messina e Reggio Calabria, in nome del principio di continuità territoriale costituzionalmente garantito. Tale scenario esprime enormi potenzialità sotto il profilo economico, sociale, culturale, ambientale e paesaggistico.

La parola chiave per il futuro di questa area è crescita economica unita alla sostenibilità ambientale. Pur riconoscendo che un ruolo decisivo alla ripresa del sistema economico locale deriva dalla capacità del governo nazionale di intervenire per ridurre le diseconomie esterne dei territori del Mezzogiorno, di diminuire il carico fiscale, che grava sulle imprese e sul lavoro, di potenziare infrastrutture

materiali ed immateriali, di contrarre la spesa pubblica improduttiva, si deve prendere coscienza che la partita non dipende soltanto dalle politiche del governo nazionale.

Non si può immaginare che l'imput al processo di innovazione e cambiamento debba essere dato solo dalle istituzioni centrali. La partita dipende anche da tutti gli attori del territorio, dalla loro capacità di fare sistema, di valorizzare le risorse locali, di creare condizioni positive e di vantaggio che incentivano l'attrazione di nuovi investimenti e, quindi, la possibilità di creare opportunità di lavoro. E' necessario mostrare, nei fatti, una sensibilità maggiore verso l'interesse generale, recuperare il senso civico dell'appartenenza, l'orgoglio della loro identità; la capacità di parlare all'unisono, manifestata dai soggetti sottoscrittori della presente nota, può rappresentare l'emblema di un territorio che sente l'esigenza, non più procrastinabile, di porre in essere le ragioni del cambiamento atteso.

Occorre, ancora, segnare un'inversione di tendenza nella promozione di una nuova visione strategica di sistema, che sia coerente con la posizione geografica baricentrica nel contesto del Mediterraneo e con le nuove linee di indirizzo dell'Unione Europea, che considera le città metropolitane elemento chiave per competere nel mondo globalizzato. Punto focale in questa prospettiva di sviluppo è anche, come detto, l'aggregazione delle due città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria: aggregazione strategica, necessaria, si direbbe quasi naturale.

Un'area in grado di generare economie di scala e vantaggi economici che consentiranno al nuovo sistema di competere con altre città metropolitane europee che si affacciano sul Mediterraneo, per l'attrazione di investimenti e per la capacità di innovazione, condizioni indispensabili per intercettare flussi di beni e servizi che transitano nel Mediterraneo da e verso l'Europa.

In questo nuovo spazio europeo sarà possibile valorizzare le ampie e qualificate risorse sottoutilizzate, il patrimonio ambientale e culturale, sviluppare nuove attività nei settori della logistica, della cantieristica, nel settore del turismo. L'area metropolitana dello Stretto in cui dovranno avere un ruolo attivo non solo le città di Messina e Reggio ma anche il loro vasto e articolato hinterland, rappresenta un bene comune, da qualificare come elemento di eccellenza per uno sviluppo sostenibile, capace di valorizzare il genius loci dell'area integrata dello Stretto che affonda le proprie radici nel Mito e che negli ultimi decenni è rimasto, purtroppo, sommerso.

Consapevoli che Messina e Reggio Calabria sono state forti quando sono state tra loro integrate mentre sono state deboli quando si sono ignorate, si ritiene sia giunto il momento di impegnarsi direttamente per sostenere la realizzazione dell'Area Metropolitana dello Stretto, con l'integrazione delle due città metropolitane, che costituisce la chiave di volta per il futuro sviluppo del nostro territorio, riaffermando così il ruolo che Messina merita di avere nel panorama regionale, nazionale ed europeo.

Bisogna adoperarsi per porre, come è avvenuto per altri ben più importanti e

significativi processi di integrazione, la prima pietra nella costruzione di questo ambizioso, ma realizzabile, ed esaltante progetto di coesione politica e territoriale dell'Area Metropolitana dello Stretto.

Si impone un'integrazione articolata plurimodale di tutti i servizi di trasporto che, per essere gestita efficacemente, implica la creazione di Autorità capace di coordinare e pianificare le scelte settoriali. L'integrazione si rende necessaria per tentare di giocare un ruolo importante e non più rinviabile come parte strategica di una piattaforma logistica più ampia che deve legare indissolubilmente la Sicilia e la

Calabria, aperta ai flussi di beni che transitano per il mediterraneo con destinazione Europa e il Nord America.

Le nuove APL dovranno riuscire a gestire e promuovere la logistica integrata e attivare strumenti finanziari per la realizzazione delle infrastrutture necessarie, attraverso l'adozione di un Piano Integrato Logistico (PIL) per il proprio distretto, che dovrà comprendere anche gli obiettivi di traffico, la definizione del livello dei servizi da erogare, gli interventi infrastrutturali da compiersi, le infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali nell'ambito dei sistemi logistici doganali integrati.

In quest'ottica e rispetto ai ragionamenti fin qui sviluppati, non si può non immaginare che Messina abbia tutti i requisiti utili a poter svolgere il ruolo di sede del Distretto Logistico. Ruolo essenziale e strategico sia rispetto ad un'ipotesi sempre forte e da non sottovalutare a priori, ma da approfondire in modo opportuno, legata a quanto sopra evidenziato e quindi alla creazione di un Distretto Logistico "Sistema dei due Mari", riferito particolarmente all'Area omogenea dello Stretto, sia rispetto all'ipotesi di creazione di un Distretto Logistico che dovrebbe nascere dall'accorpamento delle Autorità Portuali di Messina, Catania ed Augusta, che comunque, in una logica strategica di "Area Vasta", di fatto proietta Messina anche nell'Area dello Stretto.

Ciò, ancor più naturalmente, in relazione alla interregionalità dei sistemi "core ports".

Messina per la sua posizione geografica strategica è vocazionalmente hub di un'armatura intermodale evoluta e competitiva.

Ciò è quanto chiediamo con forza, nell'ottica della opportunità da concedere al territorio in questione di entrare nella competizione internazionale e non della difesa di sterili rivendicazioni campanilistiche.

Si è sicuri che la Sua propensione al dialogo non lascerà questo Appello privo di risposta e, se avesse la possibilità di inserire nella Sua agenda un incontro con la Città di Messina, quale luogo strategico di integrazione territoriale, si sarà pronti ad incontrarLa ed a dimostrarLe la fondatezza del ragionamento proposto alla Sua attenzione.

Messina, 14 aprile 2014

Distinti saluti.

Ordine degli Architetti P.P.C. della provincia di Messina

Ordine degli Agronomi e Forestali della provincia di Messina

Ordine degli Ingegneri della provincia di Messina

Consulta provinciale dei Geologi di Messina

Confindustria Messina

Ance Messina

Cgil Messina

Cisl Messina

Legambiente dei Peloritani

Collegio dei Geometri della provincia di Messina

Collegio dei Periti Industriali della provincia di Messina

Fondazione Architetti nel Mediterraneo

Inarsind Messina

Asso.Ingegneri

Gli operatori di Brindisi: il porto unico pugliese può essere un'opportunità

L'intervento di Guadalupi (spedizionieri) e Titi (agenti marittimi): «A disposizione dell'Authority perché lo scalo non venga fagocitato, ma valorizzato».

Riceviamo dagli operatori del porto di Brindisi e pubblichiamo

Bari - «La recente ipotesi di una nuova governance delle Autorità portuali Italiane che prevederebbe, in Puglia, un'unica Autorità per i tre porti maggiori, se ben strutturata e organizzata potrebbe risultare per il Porto di Brindisi una opportunità e non una minaccia. La politica e le istituzioni centrali in questo percorso dovrebbero, a nostro avviso, pretendere per il Porto un ruolo di autorevolezza nella creazione di questa nuova forma di gestione che riconosca a Brindisi l'importanza strategica che storicamente vanta.

Le categorie degli operatori del porto

rappresentate dagli scriventi sono, come sempre è stato, a disposizione dell'Authority e di tutte le forze politiche per studiare la migliore strategia affinché il nostro porto non venga "fagocitato" dal meccanismo di una mera annessione ad una Authority esistente, ma perché possa svolgere un ruolo di guida di un nuovo modello di gestione e di sviluppo. Riteniamo che le polemiche sollevate durante il convegno organizzato dall'Authority portuale qualche giorno fa, siano in questa delicata fase, il vero auto-goal perché elemento negativo per la crescita e per un confronto

costruttivo su tematiche che dovranno essere condivise.

I sottoscritti in sede di Comitato portuale hanno presentato da tempo un documento, a firma congiunta, recante una serie di proposte fattive per interventi strutturali urgenti tali da rendere il nostro porto ancora più competitivo. Proposte ribadite dalla categoria in sede di convegno. In alternativa a progetti faraonici, irrealizzabili, costosi e addirittura dannosi abbiamo proposto opere legate a principi di buon senso e a logiche di mercato. Le scelte che verranno adottate dal governo non determineranno solo le sorti della portualità ma il futuro della città intera. Riteniamo, per quanto detto, che si possa legittimamente chiedere alla politica uno sforzo pari a quello profuso dagli imprenditori».

Adriano Guadalupi rappresentante Fedespedi (spedizionieri)

Teodoro Tili rappresentante Raccomar (agenti marittimi)

PORTS Fusioni tra porti, l'ira di Salerno

Salerno - "No" all'accorpamento con l'Authority di Napoli prevista dalla riforma Lupi.

Salerno - Era inevitabile. A mano a mano che procede il programma del ministro Maurizio Lupi in direzione della riduzione delle Autorità portuali da 24 a 14 e dell'accorpamento di alcune Authorities nei distretti logistici, si alzano sempre più dissensi dal mondo dell'imprenditoria marittima.

Un vero e proprio coro di no accompagnato dall'immediata mobilitazione del mondo politico-economico, arriva da Salerno. Da sempre gelosa delle proprie capacità imprenditoriali e gestionali che ne hanno fatto un piccolo gioiello di efficienza e produttività, Salerno si è dichiarata contraria all'accorpamento con Napoli, porto pieno di beghe e di ritardi. La proposta firmata da Lupi che ha espresso la volontà di presentare entro maggio la riforma del sistema portuale italiano, è una pugnalata per il porto guidato da Andrea Annunziata. La fusione con lo scalo partenopeo è giudicata, dal mondo economico-imprenditoriale salernitano, una jattura tale da mettere a rischio la tenuta del sistema produttivo creatosi nel tempo intorno allo scalo marittimo di Salerno.

A scendere in campo, con tutto il peso della sua posizione di maggior imprenditore portuale, è Agostino Gallozzi. Il presidente di Assotutela dice con forza "no" alla fusione ma, allo stesso tempo avverte sul pericolo che questo si trasformi in uno scontro tra territori: «Ci vuole pieno rispetto per la comunità salernitana alla luce dell'efficienza gestionale dimostrata dall'Authority Portuale e della capacità di vincere la sfida della competitività a

livello internazionale degli imprenditori salemitani».

A sottolineare i brillanti risultati ottenuti da Salerno, **Gallozzi ricorda che il sistema portuale salemitano procura annualmente alle casse dello Stato oltre 13 milioni tra Iva e accise.** «Assotutela – insiste Gallozzi – è convinta che non abbia senso ridurre il numero delle Autorità portuali per procedere all'efficientamento del sistema gestionale della portualità nazionale, ma serve invece un'adeguata analisi delle *performance* operative delle singole Autorità, valutando gli obiettivi raggiunti nel tempo e le dinamiche di crescita, oltre che, naturalmente, il bacino economico e produttivo di riferimento in termini di costi e benefici per l'utenza».

Il porto di Salerno ha a suo favore la forza dei numeri che lo eleggono il più consistente sistema-impresa della provincia, anche per numero di occupati, e si caratterizza per due importanti indici di eccellenza: **le quantità di merci movimentate per metro quadro, per il quale è tra primi in Italia e tra i primi in Europa; e l'efficienza nella realizzazione delle opere pubbliche:** 200 milioni di euro impegnati in pochi anni per la realizzazione d'infrastrutture oggi già agibili, ai quali vanno aggiunti altri 75 milioni di euro per la realizzazione del Grande Progetto, che ha incassato anche il via libera dalla UE per l'utilizzo dei fondi già disponibili.

«La legge 84/94 è ancora una buona legge - sostiene Gallozzi - che però si scontra con i vari ostruzionismi burocratici e con le numerose patologie amministrative con le quali le stesse Autorità devono "combattere" ogni giorno per evitare la paralisi. **E' questo che va combattuto**

perché, se applicata senza lacci e laccioli - conclude Gallozzi - la legge 84/94 consente alla portualità di crescere ed alle imprese di svilupparsi perché già contiene le indicazioni per ridurre il numero dei porti sede di Autorità portuale nel caso si configurino volumi di traffico insufficiente. E questo

non è certo il caso della Authority di Salerno».

La comunità economica e portuale di Salerno dice no all'abolizione della locale Autorità Portuale

Respinta l'ipotesi dell'accorpamento dell'ente all'authority di Napoli

~~inf~~ Sabato la comunità portuale ed economica di Salerno, riunita nella sede di Confindustria Salerno, ha espresso la proprie contrarietà all'abolizione dell'Autorità Portuale di Salerno con l'accorpamento del porto all'Autorità Portuale di Napoli, come ipotizzato nell'ambito della proposta di riforma della legislazione sulla portualità nazionale avanzata dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi. Durante la riunione è stato illustrato il documento, che pubblichiamo di seguito, inviato al ministro.

«Il sistema confindustriale - ha sottolineato il presidente di Confindustria Salerno, Mauro Maccauro - segue con attenzione l'ipotesi di riforma dei porti ed ha già espresso le proprie perplessità rispetto ad un nuovo assetto che - anche al Nord - prevede criteri di accorpamento che non rispondono ad una ratio di funzionalità. Allo stesso modo, la naturale propensione delle imprese salernitane all'export, l'allargamento dei mercati e le politiche di sostenibilità rivolte a un riequilibrio modale sono fattori ineludibili che necessitano di un ottimo funzionamento dello scalo salernitano. Auspichiamo, dunque - ha aggiunto Maccauro - una riforma che si basi su un sistema di premialità che valorizzi le performances di funzionamento degli scali, le best practices già esistenti e tenga conto delle singole peculiarità dei territori. Ed esprimiamo tutta la nostra preoccupazione rispetto all'eventuale ridimensionamento del peso della componente privata a vantaggio dei soggetti pubblici nella gestione della governance portuale. Per tali ragioni riteniamo importante mettere in campo un'azione sinergica tra gli operatori economici e le istituzioni al fine di scongiurare iniziative che mettano ulteriormente a rischio la nostra economia, già pesantemente colpita dalla crisi».

«I numeri - ha dichiarato Agostino Gallozzi, presidente di Assotutela (Associazione per la Tutela e lo Sviluppo del Porto di Salerno) - parlano chiaro per il porto di Salerno, che si conferma il più consistente sistema-impresa della provincia, anche per numero di occupati, e si caratterizza per due importanti indici di eccellenza: il primo riguarda le quantità di merci movimentate per metro quadro, per il quale è tra i primi in Italia e tra i primi in Europa; il secondo è relativo all'efficienza nella realizzazione delle opere pubbliche: 200 milioni di euro impegnati in pochi anni per la realizzazione d'infrastrutture oggi già agibili, ai quali vanno aggiunti altri 75 milioni di euro per la realizzazione del Grande Progetto, che ha conseguito anche il via libera dalla Unione Europea per l'utilizzo dei fondi già disponibili. Per tali ragioni - ha concluso Gallozzi - la comunità portuale salernitana si oppone fermamente ad una riforma che preveda l'abolizione dell'Autorità Portuale di Salerno e l'accorpamento all'Authority di Napoli». (11)

**Confindustria
Salerno**

Assamar Assotutela

**As.Sa
Spe.Do**

FAI/Confrtrasporto

Ill.mo Sig. Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti
On. Le Dott. Maurizio Lupi
Piazzale Porta Pia, 1-
00198 Roma (RM)

Salerno, 9 aprile 2014

Illustrissimo Sig. Ministro,

allarme e preoccupazione suscitano negli ambienti portuali salernitani le insistenti notizie in merito alla annunciata riforma della legge 84/94, che - nell'articolare una riduzione delle Autorità Portuali - prevede anche la cancellazione dell'organismo salernitano e l'accorpamento di Salerno alla Autorità Portuale di Napoli.

L'intero cluster portuale salernitano ritiene che, posta in questi termini, la riforma rappresenti un danno immotivato ed irreparabile per il porto di Salerno, dove quotidianamente imprenditori privati, assieme alle proprie maestranze, impegnano ingenti risorse ed offrono un efficiente sistema logistico, a cui viene riconosciuta un'altissima qualità, in grado di sostenere ed incentivare gli scambi economici e la internazionalizzazione della nostra industria. Un sistema portuale che alimenta annualmente le casse dello Stato per oltre 13 Mld, tra Iva ed accise, e che oggi viene messo in discussione, venendo additato come un onere più che una risorsa.

Riteniamo che non sia il numero delle Autorità Portuali, né la Legge 84/94, ancora un ottima legge, a generare gli endemici problemi della portualità italiana, ma la patologia con la quale sono stati spesso contaminati i criteri di gestione e funzionalità delle Autorità, venendo meno allo spirito corretto che animò all'origine la formulazione della legge

Ed è il perverso incrocio tra patologia e burocrazia, con la quale le stesse Autorità devono scontrarsi quotidianamente, a paralizzare la realizzazione di interventi atti al o sviluppo dei traffici marittimi, portuali ed intermodali (es: dragaggi, riqualificazione infrastrutturale, varianti ai piani regolatori portuali, etc.). E quindi, anche se la diagnosi sui mali della portualità può essere condivisa, certamente è sbagliata la terapia proposta, che peggiora e non migliora le cose.

Il porto di Salerno, il più grande sistema-impresa (non assistita) della provincia, anche per numero di occupati, si caratterizza per due importanti indici di eccellenza: il primo riguarda le quantità di merce movimentate per metro quadro, per il quale è primo in Italia e tra i primi in Europa.

Il secondo riguarda l'efficienza nella realizzazione delle opere pubbliche che ha visto il nostro porto impegnare in pochi anni oltre 200 mln di euro per la realizzazione d'infrastrutture portuali, oggi già agibili, ai quali vanno aggiunti altri 75 mln di euro per la realizzazione del Grande Progetto, che ha conseguito anche i via libera dalla Unione Europea per l'utilizzo dei fondi già disponibili. Questo dato è in controtendenza rispetto all'allarme lanciato dalla Corte dei Conti, che evidenzia, relativamente alle opere gestite da altre Autorità Portuali, marcati profili di criticità consistenti, in particolare, nei ritardi accumulati nell'attuazione degli interventi di riqualificazione infrastrutturale, per un totale pari a circa 1.500 miliardi, una parte

dei quali non risulta conclusa a oltre un decennio dall'adozione degli atti di programmazione!

Salerno, ribadiamo, è in palese controtendenza: il raggiungimento di tali performance è stato possibile grazie ad un'intelligente e costruttiva collaborazione tra la componente pubblico-istituzionale, la componente privato-imprenditoriale e le maestranze, ciascuna capace, nel proprio ruolo e nella stretta osservanza dei dettati della legge 84/94, di dare il meglio di sé, in una fortissima e non conflittuale unità di intenti. Possiamo senz'altro dire che Salerno rappresenta una parte dell'Italia che funziona.

Ci chiediamo, pertanto, quale vantaggio potrebbe mai portare alla soluzione dei problemi infrastrutturali del Paese l'abolizione della Autorità Portuale di Salerno.

Essa potrà anche avere consensi dall'opinione pubblica, prestandosi ad una accattivante lettura da spending review, ma di fatto nasconde profili di crescente inefficienza, inaccettabili per il nostro sistema portuale, aggravando e non risolvendo problemi di patologia e burocrazia a cui si è fatto riferimento! D'altronde in un paese circondato dal mare, al centro del Mediterraneo, con una complessa orografia, sembra naturale trovare un sistema portuale così diffuso ed articolato sul territorio, nell'ambito del quale Salerno esprime il proprio insostituibile ruolo nel Mezzogiorno in favore dell'export del Made in Italy. Né è "esportabile" in Italia il sistema portuale Nord Europeo dove - al contrario - è limitato il fronte mare ed è molto esteso il pianeggiante hinterland continentale, favorendo la crescita di pochi porti ed una vasta rete di distribuzione interna.

Ci chiediamo, poi, secondo quale criterio verrebbero scelte le Autorità Portuali, i Distretti Portuali, ma soprattutto che valore assumerebbero le past performances nel mantenimento e nella scelta della governance degli scali,

Probabilmente nessuno se, come pare, si valuta la inaccettabile ipotesi che il porto d' Salerno possa essere accorpato e gestito dalla Authority di Napoli, dove andrebbero a coesistere due realtà portuali che, pur condividendo una poco rilevante appartenenza territoriale, sono nei fatti totalmente disomogenee per storia, valori, tipologia di mercato, organizzazione operativa, dinamica di crescita, snellezza burocratica, capacità realizzativa, condivisione di intenti ed obiettivi.

L'attuale Legge 84/94, se applicata senza deformazioni patologiche e liberata da lacci e laccioli di una soffocante burocrazia, è una legge che consente alla portualità di crescere ed alle imprese di svilupparsi, creare valore aggiunto ed occupazione. Essa stessa già contiene le indicazioni - che potrebbero anche essere aggiornate - per costituire o, come già previsto all'art. 6, comma 8 e comma 10, ridurre il numero dei porti sede di Autorità Portuale, in presenza di volumi di traffico insufficienti. Senza dubbio questo non è il caso della Autorità Portuale di Salerno

Ciò potrebbe esse e ulteriormente evidenziato dal conseguimento della auspicata autonomia finanziaria dei porti, con l'attribuzione ad essi del gettito dei tributi generati. In tale eventualità solo i porti veramente meritevoli potranno mantenere il proprio status, in un regime di sana e lecita competizione, che può far solo bene al Paese, in termini di miglioramento dei servizi e di concorrenzialità de costi.

Riteniamo, inoltre, che rappresenti un forte arretramento verso i passati, molto

simile alla fallimentare gestione dei vecchi "Enti Portuali", artefici della creazione di deficit monster, affidare la governance dei porti alla sola componente pubblica, dimenticando che la componente imprenditoriale è il vero cuore pulsante dell'economia degli scali commerciali del paese. La composizione del Comitato Portuale prevista dalla Legge 84/94, non solo garantisce l'equilibrata presenza di tutte le componenti del mondo portuale, ma può anche assumere le corrette funzioni di una permanente conferenza dei servizi.

Certamente la Legge 84/94 può essere sottoposta ad interventi di manutenzione particolarmente in merito alla nomina dei Presidenti. Ed è certamente auspicabile che Autorità Portuale appartenenti alla stessa Regione, o ad aree limitrofe, attivino tra di loro percorsi virtuosi di coordinamento, ma senza stravolgere l'impianto legislativo e certamente senza accorpate porti che svolgano attività rilevanti, ciò aggraverebbe e non risolverebbe i problemi della portualità, con maggiore burocrazia, complicazione delle procedure, minore capacità reattiva rispetto al mercato, svilimento delle iniziative imprenditoriali ed occupazionali, mancata competitività.

L'Italia, in conclusione, non ha bisogno di meno Autorità Portuali, ma di buone Autorità Portuali dove finalmente su burocrazia e patologia prevalga meritocrazia, best practice, trasparenza, rispetto delle regole.

Forti della eccellente esperienza della Autorità Portuale di Salerno, possiamo affermare che ciò è possibile e funziona molto bene, grazie alla corretta applicazione della Legge 84/94! E ciò che funziona non va modificato.

Pertanto diciamo il nostro NO, fermo ed assoluto, ad una riforma che traguardi l'abolizione della Autorità Portuale di Salerno e l'accorpamento alla Authority di Napoli. Lo diciamo con forza, certi di salvaguardare il nostro scalo dalla sciagura di un declino annunciato, forti dei successi che hanno portato il nostro Porto ai vertici della portualità del Paese, grazie all'impegno, alla tenacia, ai sacrifici ed alla visione di tanti imprenditori e lavoratori, alla capacità di Istituzioni che hanno dimostrato sul campo di saper lavorare bene, nel rispetto assoluto delle regole, nella trasparenza e nella condivisione di obiettivi comuni a vantaggio di uno sviluppo condiviso, Tutto ciò non potrà né dovrà mai essere messo a rischio, con azioni improvvise, che nulla rispettano della nostra storia, del nostro presente laborioso e del nostro futuro.

AS SA.SPE DO. ASSOCIAZIONE SALERNITANA
SPEDIZIONIERI DOGANALI

Alberto FABBRICATORE

ASSAMAR ASSOCIAZIONE AGENTI RACCOMANDATARI
MARITTIMI SALERNO

Giuseppe AMORUSO

ASSOTUTELA ASSOCIAZIONE TUTELA E SVILUPPO
PORTO DI SALERNO

Agostino GALLOZZI

CONFINDUSTRIA SALERNO

Mauro MACCAURO

F.A I. / CONFTRASPORTO

Angelo PUNZI

AMORUSO GIUSEPPE SPA

Antonio AMORUSO

ASSOCIAZIONE STELLA MARIS SALERNO	Antonia AUTUORI
CAMORANI SHIPPING SRL	Alessandro CAMORANI
C.A.P.S. - TRASPORTI	Giovanni MEMOLI
C.U.L.P. FLAVIO GIOIA	Antonio AUTUORI
DELLA CORTE & C. SRL	Federico DELLA CORTE
F. & P. SRL	Pasquale CASTAGNA
GALLOZZI GROUP	Agostino GALLOZZI
GALLOZZI SHIPPING LTD	Vincenzo GALLOZZI
GF LOGISTICS	Enrico GALLOZZI
INTRAMAR AGENZIA MARITTIMA	Giuseppe CAMORANI
MAGAZZINI GENERALI	Antonio DE CESARE
MARIMED SRL	Antonino RUSSO
MARISPED AGENZIA MARITTIMA	Stefano ANNUNZIATA
ORMEGGIATORI PORTO DI SALERNO	Luciano TESTA
RIMORCHIATORI SALERNO	Antonio SERAFINI
RISORSA MARE / CONFINDUSTRIA SA	Marco DE CESARE
S.M.T. CANTALAMESSA AM	Tito CANTALAMESSA
SALERNO CONTAINER TERMINAL	Agostino GALLOZZI
SALERNO STAZIONE MARITTIMA	Orazio DE NIGRIS
SALERNO CRUISES SRL	Giuseppe AMORUSO
SALERNO TRANSPORT SERVICE	Vincenzo GALLOZZI
S.I.C.P. SALERNO IMPRESA COMPAGNIA PORTUALE SRL	Luigi CAMORANI
TERMINAL FRUTTA SALERNO	Alessandra AMORUSO
T.P.S. TRASPORTI PORTUALI SALERNITANI	Giovanni MEMOLI
VITALE LUIGI SRL	Giuseppe VITALE



Gallozzi contrario ad accorpamento Salerno-Napoli

SALERNO - «No alla logica dello scontro tra territori, ma pieno rispetto per la comunità salemmitana alla luce dell'efficienza gestionale dimostrata negli anni dell'Autorità portuale e della capacità di vincere la sfida della competitività a livello internazionale degli imprenditori salemmitani». Lo ha detto il presidente di Assotutela, Agostino Gallozzi (nella foto). La comunità portuale salemmitana «è fermamente contraria ad ogni ipotesi di accorpamento delle Autorità portuali di Napoli e Salerno, ma invita a non stimolare polemiche sterili ed improduttive sotto il profilo della "guerra" tra territori».

«Sono logiche - aggiunge Gallozzi - che non ci appartengono. E' il momento, invece, della massima responsabilità da parte di tutti gli attori sociali ed istituzionali. Vale la pena di ricordare che il sistema portuale salemmitano alimenta annualmente le casse dello Stato con oltre 13 miliardi, tra Iva ed accise. Assotutela esprime la ferma convinzione - continua Gallozzi - che non bisogna partire dalla riduzione del numero delle Autorità portuali per procedere

all'efficientamento del sistema gestionale della portualità nazionale, ma da un'adeguata analisi delle performance operative delle singole Autorità, valutando gli obiettivi raggiunti nel tempo e le dinamiche di crescita, oltre che, naturalmente, il bacino economico e produttivo di riferimento in termini di costi/benefici per l'utenza».

«I numeri - si evidenzia - parlano chiaro per il porto di Salerno, che si conferma il più consistente sistema-impresa della provincia, anche per numero di occupati, e si caratterizza per due importanti indici di eccellenza: il primo riguarda le quantità di merci movimentate per metro quadro, per il quale è tra i primi in Italia e tra i primi in Europa; il secondo è relativo all'efficienza nella realizzazione delle opere pubbliche: 200 milioni di euro impegnati in pochi anni per la realizzazione d'infrastrutture oggi già agibili, ai quali vennero aggiunti altri 75 mln di euro per la realizzazione del grande progetto, che ha conseguito anche il via libera dalla Unione europea per l'utilizzo dei fondi già disponibili».

«La legge 84/04 è ancora una buona legge, che, però - evidenzia Gallozzi - si scontra con i vari ostruzionismi burocratici e con le numerose patologie amministrative con le quali le stesse Autorità devono "combattere" quotidianamente per evitare la paralisi di interventi indispensabili per lo sviluppo dei traffici marittimi, portuali ed intermodali. La legge 84/04 - conclude Gallozzi - se applicata senza deformazioni patologiche, è una legge che consente alla portualità di crescere ed alle imprese di svilupparsi, perché già contiene le indicazioni per ridurre il numero dei porti sede di Autorità portuale nel caso si configurino volumi di traffico insufficiente. Senza dubbio questo non è il caso della Autorità portuale di Salerno».

Buono (Cisl Salerno), l'unificazione dei porti di Napoli e di Salerno può essere utile se aumenta la competitività dei due scali

Il cuore del problema - ha rilevato - è se l'accorpamento rappresenta un miglioramento delle condizioni economiche e di funzionamento dei porti

Secondo la Cisl di Salerno, «:un progetto finalizzato alla creazione di una struttura unica per la gestione e la programmazione delle attività nei porti di Napoli e di Salerno può essere considerato utile e valido se capace di aumentare la competitività, su scala internazionale, dei due scali portuali». Lo ha detto il segretario provinciale del sindacato, Matteo Buono, rilevando che il dibattito sulla unificazione delle Autorità Portuali di Napoli e di Salerno non entra nel merito ma - ha precisato - pare essere dettato da un clima pre-elettorale nel quale poca attenzione si presta ai contenuti e molta, invece, alle poltrone ed al campanile».

«Negli ultimi giorni - ha proseguito il segretario della Cisl - abbiamo assistito ad un confronto politico che non ha toccato, neppure di striscio, il cuore del problema: se l'accorpamento rappresenta un miglioramento delle condizioni economiche e di funzionamento dei porti di Napoli e di Salerno. Non credo - ha aggiunto - che esistano ragioni logiche per una opposizione a questa idea di trasformazione».

«Chi ha espresso un parere negativo sulla ipotesi di unificazione - secondo Matteo Buono - ha voluto evidenziare il lavoro svolto da chi ha guidato l'ente di Salerno. Nessuno mette in dubbio il lavoro svolto dal presidente Andrea Annunziata - ha specificato il rappresentante del sindacato - ma questo giudizio non può mettere in discussione un progetto che va nella direzione di una gestione di ampio respiro dei due porti, oggi più che mai, alle prese con una concorrenza che arriva dall'Italia ma soprattutto dall'intero bacino del Mediterraneo».

«La Cisl di Salerno - ha concluso Matteo Buono - in maniera chiara e trasparente, sostiene e sosterrà tutti quei procedimenti che portano ad una sburocratizzazione delle attività economiche, ad una crescita del territorio e, ovviamente, ad un aumento dei livelli occupazionali della nostra terra».



Dipendenti Authority Savona contrari ad accorpamento

font size | Print | Email

SAVONA - I dipendenti dell'Autorità portuale di Savona contestano l'ipotesi di accorpamento dell'ente con l'Authority genovese. Dopo la loro assemblea finalizzata ad un confronto con la segreteria Filt Cgil di Savona, nelle persone del segretario Claudio Schivo e del membro della segreteria Alessio Ghiso per manifestare «il totale dissenso rispetto alle posizioni favorevoli da essi assunte in merito all'accorpamento dell'Autorità portuale di Savona all'Autorità portuale di Genova previsto nella riforma dei porti attualmente in discussione».

In particolare scrivono i dipendenti dell'Autorità portuale «si fa riferimento al comunicato congiunto della Filt di Genova e della Filt di Savona dello scorso 4 Aprile il cui contenuto è stato sostanzialmente ribadito dai membri della segreteria presenti.

«Esprimiamo altresì sconcerto - continua la nota - nell'aver rilevato che i dipendenti dell'Autorità portuale e gli iscritti alla Filt Cgil non siano stati preventivamente ascoltati prima dell'emissione del suddetto comunicato. Riteniamo che il porto di Savona-Vado debba essere incluso con pari dignità e rappresentanza in un coordinamento del sistema portuale ligure insieme a Genova e La Spezia senza consentire invece la perdita di un fondamentale "motore" di sviluppo per l'economia locale e nazionale quale l'Autorità portuale di Savona ha dimostrato di essere nella propria storia».

«Il porto di Savona - prosegue la nota - ha livelli attuali di traffico tali da superare molti porti salvaguardati dalla riforma oltre a vantare eccellenze che collocano il nostro scalo ai primi posti nazionali. La conclusione dei lavori per la costruzione della piattaforma contenitori di Vado Ligure, opera realizzata in partnership pubblico - privata insieme al maggior operatore mondiale del trasporto containerizzato (Gruppo Apm - Maersk), consentirà inoltre a Savona di entrare nei primi 5 porti container italiani.

Il porto di Savona è il 5° porto italiano per gettito fiscale generato davanti a 12 porti considerati "prioritari", è al 7° posto per entrate da canoni di concessione e presenta indici di efficienza interna superiori a molti porti "prioritari". A differenza di molte altre realtà portuali italiane ha dimostrato efficienza operativa nella realizzazione di tutti gli interventi infrastrutturali finanziati.

Oltre ad avere prospettive di incremento, in controtendenza con l'intero territorio ligure, grazie a molti progetti di sviluppo già in cantiere, rappresenta la maggiore impresa della provincia con migliaia di lavoratori sia diretti che dell'indotto. Vogliamo pertanto difendere con determinazione - prosegue il comunicato dei dipendenti dell'Authority - il lavoro svolto dal personale dell'Autorità portuale di Savona e da tutti gli operatori pubblici e privati del territorio che hanno contribuito fattivamente e nel tempo ad ottenere risultati di crescita e competitività del sistema sui mercati mondiali dei trasporti marittimi e della logistica.

Siamo contrari all'accorpamento anche perché la nostra provincia ha già vissuto tanti casi di accorpamenti di pubbliche amministrazioni a favore del capoluogo regionale ed in tutti i casi le sedi periferiche sono diventate da subito irrilevanti e svuotate nei compiti e nell'organico.

Non intendiamo ripetere la stessa esperienza che indebolirebbe fortemente la funzione di ciascun lavoratore con conseguenti rischi occupazionali oltre a svuotare il territorio di un organo di governo strategico per lo sviluppo occupazionale, economico e sociale.

Ci uniamo quindi con forza - conclude la nota - a tutte le istituzioni savonesi, i rappresentanti politici del territorio, le associazioni di categoria, le segreterie generali provinciali dei sindacati Cgil Cisl e Uil nell'azione volta a modificare l'ipotesi di riforma, salvaguardando così la realtà savonese».

Riforma portuale, unbundling e intermodalità nel DEF di Renzi

Con il Documento Economia e Finanza 2014 appena presentato dal Premier il nuovo Governo si prefigge obiettivi ambiziosi anche in materia di trasporti

Nel DEF (Documento Economia e Finanza) 2014, appena presentato dal Governo per illustrare le politiche che l'esecutivo intende mettere in atto nei prossimi mesi, anche ai trasporti sono dedicate diverse pagine.

Riguardo al settore marittimo le ambizioni sono elevate, riorganizzare cioè "il comparto portuale per rilanciare la competitività del settore e vincere le sfide con i grandi porti del nord Europa". Per farlo il Governo, fissando alla fine di maggio il limite temporale, punta su "riforma del settore marittimo mediante la definizione di un Piano della portualità e della logistica". Sarebbe

in particolare prendere piede il disegno di riforma della Legge 84/94 abbozzato dal Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi e basato sul concetto di distretti logistici (S2S n.42/2013, n.49/2013, n.3, 4 e 5/2014). Il DEF infatti parla di "Individuazione di distretti portuali e logistici, nell'ambito dei corridoi europei TEN-T, comprendenti i nodi portuali della rete TEN, gli interporti e le infrastrutture di collegamento stradali e ferroviarie. Individuazione di una Autorità portuale e logistica di interesse nazionale per ciascun distretto. Previsione di piani logistici integrati, da sottoporre alla VAS, per ogni distretto. Completamento del processo di

conseguimento dell'autonomia finanziaria delle Autorità portuali. Completamento delle azioni di defiscalizzazione e riduzione delle tasse portuali e di ancoraggio, per aumentare la competitività dei nostri porti".

Dai porti alla rotaia. "Si potranno anche valutare - riporta il DEF nella parte dedicata alla spending review, riprendendo quanto già annunciato da Carlo Cottarelli, Commissario straordinario per la Revisione della spesa pubblica (S2S n.12/2014) - i risparmi (ottenibili) dal trasporto ferroviario (i trasferimenti al sistema ferroviario da parte dello Stato sono superiori rispetto agli altri Paesi

europei), eventualmente anche tramite una revisione delle tariffe".

Non è tutto, perché l'esecutivo, in materia di ferrovia (sia passeggeri che cargo) mette in agenda per la fine dell'anno anche "la revisione dei meccanismi di finanziamento pubblico e una progressiva apertura alla

concorrenza". Fra gli strumenti anche l'unbundling in seno al Gruppo Ferrovie dello Stato fra RFI e le società operative: il programma di Governo prevede infatti: "Completamento dell'attuazione della normativa UE (cosiddetto IV pacchetto ferroviario) che garantisca un processo efficace e misurabile di separazione verticale nella holding FSI, sia in termini di bilanci che di contabilità regolatoria. Ridefinizione del perimetro dei servizi universali nazionali e regionali, al fine di ottimizzare i collegamenti e aumentare l'efficienza dei servizi all'utenza. Avvio di un progressivo processo di affidamento dei servizi, con procedure di evidenza pubblica".

Ambiziosi anche i propositi relativi a trasporto stradale e intermodalità. Per il 2014 si punta non solo sulla revisione

dell'attuale sistema di sovvenzionamento dell'autotrasporto, mediante il "superamento della logica di erogazione annuale di risorse al settore, definendo risorse strutturali, atte a consentire una finalizzazione più efficace dei fondi, destinandoli alla crescita delle imprese e a spese per investimenti in veicoli ecologici, compatibile con i vincoli comunitari", ma anche sul rilancio di strumenti come eco bonus e ferro bonus, attraverso "l'avvio di una fase propositiva presso la Commissione UE, per misure di sostegno all'intermodalità con la ferrovia e con la navigazione marittima".

Il DEF, infine, riporta un'eloquente tabella (che riproduciamo in questa pagina) sulle previsioni di spesa pubblica, legata alle infrastrutture di trasporto: a farla da padrone strade e autostrade con oltre 14 miliardi di euro (comprensivi degli oneri del periodo 2009-2013), seguite da settore ferroviario con 9,6 miliardi di euro e (dopo varie voci di natura più edile) dagli hub portuali con 761 milioni di euro.

A.M.

Contratto portuali, Assoportri e sindacati scrivono a Lupi

Roma - «Fare chiarezza, in tempi brevi e certi, sulla piena applicazione ai dipendenti delle Autorità Portuali di quanto previsto nell'accordo di rinnovo del CCNL»

Roma - «Fare chiarezza, in tempi brevi e certi, sulla piena applicazione ai dipendenti delle Autorità Portuali di quanto previsto nell'accordo di rinnovo del CCNL dei dipendenti dei porti firmato in questi giorni».

Questa la richiesta che Assoportri e le organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasportri hanno inviato congiuntamente al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, chiedendo a tal fine un incontro. Come dichiarato dal Presidente di Assoportri Pasqualino Monti e dalle OO.SS. "la situazione di incertezza derivante da interpretazioni, improprie e non condivisibili di norme riferite ai dipendenti pubblici e il perdurante stato di agitazione dei dipendenti delle Autorità Portuali, non può protrarsi oltre. Si rischia di trascinare la portualità in una fase conflittuale aspra che condizionerebbe, di fatto, anche il dibattito su ipotesi di revisione della normativa di riferimento per la portualità". «Lo strumento del contratto unico, l'omogeneità del trattamento normativo ed economico in tutte le sue previsioni, costituiscono sia per le AP che per le organizzazioni sindacali – hanno dichiarato ad una voce il Presidente Monti e le OO.SS. – un elemento di certezza che non può venire meno in una fase delicata quale l'attuale. Siamo certi che il Ministro è in grado di valutarne l'importanza».

«Se non si risolve il problema – hanno altresì precisato i sindacati – oltre ad inasprire il conflitto si svilirebbe la contrattazione e il suo ruolo nel riequilibrio del potere di acquisto dei salari».



Chiarezza su contratto dipendenti Authorities

font size | Print | Email

ROMA - «Fare chiarezza, in tempi brevi e certi, sulla piena applicazione al dipendenti delle Autorità portuali di quanto previsto nell'accordo di rinnovo del Ccnl dei dipendenti dei porti firmato in questi giorni».

Questa la richiesta che Assoporti e le organizzazioni sindacali Filt-Cgil; Fit-Cisl e UilTrasporti hanno inviato congiuntamente al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, chiedendo a tal fine un incontro. Come dichiarato dal presidente di Assoporti Pasquallino Monti e dai sindacati, «la situazione di incertezza derivante da interpretazioni, improprie e non condivisibili di norme riferite ai dipendenti pubblici e il perdurante stato di agitazione dei dipendenti delle Autorità portuali, non può protrarsi oltre. Si rischia di trascinare la portualità in una fase conflittuale aspra che condizionerebbe, di fatto, anche il dibattito su ipotesi di revisione della normativa di riferimento per la portualità».

«Lo strumento del contratto unico, l'omogeneità del trattamento normativo ed economico in tutte le sue previsioni, costituiscono sia per le Autorità portuali che per le organizzazioni sindacali - hanno dichiarato ad una voce il presidente Monti ed i sindacati - un elemento di certezza che non può venire meno in una fase delicata quale l'attuale. Siamo certi che il Ministro è in grado di valutare l'importanza».

«Se non si risolve il problema - hanno precisato le organizzazioni dei lavoratori - oltre ad inasprire il conflitto si svilirebbe la contrattazione e il suo ruolo nel riequilibrio del potere di acquisto dei salari».

Assoporti e sindacati chiedono chiarezza sul contratto dei dipendenti delle Autorità Portuali

La situazione di incertezza - hanno sottolineato - non può protrarsi oltre

~~inf~~ Oggi l'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) e le organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno inviato al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, una richiesta affinché venga fatta «chiarezza, in tempi brevi e certi, sulla piena applicazione ai dipendenti delle Autorità Portuali di quanto previsto nell'accordo di rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro dei dipendenti dei porti firmato in questi giorni».

«La situazione di incertezza derivante da interpretazioni, improprie e non condivisibili di norme riferite ai dipendenti pubblici e il perdurante stato di agitazione dei dipendenti delle Autorità Portuali - hanno spiegato il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti, e le organizzazioni sindacali - non può protrarsi oltre. Si rischia di trascinare la portualità in una fase conflittuale aspra che condizionerebbe, di fatto, anche il dibattito su ipotesi di revisione della normativa di riferimento per la portualità».

«Lo strumento del contratto unico, l'omogeneità del trattamento normativo ed economico in tutte le sue previsioni - hanno inoltre rilevato costituiscono sia per le Autorità Portuali che per le organizzazioni sindacali un elemento di certezza che non può venire meno in una fase delicata quale l'attuale. Siamo certi che il ministro è in grado di valutarne l'importanza».

«Se non si risolve il problema - hanno concluso Monti e i sindacati - oltre ad inasprire il conflitto si svilirebbe la contrattazione e il suo ruolo nel riequilibrio del potere di acquisto dei salari».

A tal fine Assoporti e sindacati hanno chiesto un incontro al ministro. 

Porti: Assoporti e sindacati, chiarezza su contratto nazionale

In lettere congiunte chiedono incontro a ministro Trasporti

(ANSA) - GENOVA, 15 APR - "Fare chiarezza, in tempi brevi e certi, sulla piena applicazione ai dipendenti delle autorità portuali di quanto previsto nell'accordo di rinnovo del CCNL dei dipendenti dei porti firmato in questi giorni". Questa la richiesta che Assoporti e Filt-Cgil; Fit-Cisl e UilTrasporti hanno inviato congiuntamente oggi al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, chiedendo e un incontro. "La situazione di incertezza derivante da interpretazioni, improprie e non condivisibili di norme riferite ai dipendenti pubblici e il perdurante stato di agitazione dei dipendenti delle Autorità Portuali, non può protrarsi oltre. Si rischia di trascinare la portualità in una fase conflittuale aspra che condizionerebbe, di fatto, anche il dibattito su ipotesi di revisione della normativa di riferimento per la portualità", hanno affermato il presidente di Assoporti Pasqualino Monti e le organizzazioni sindacali. "Lo strumento del contratto unico, l'omogeneità del trattamento normativo ed economico in tutte le sue previsioni, costituiscono sia per le Autorità portuale sia per le organizzazioni sindacali un elemento di certezza che non può venire meno in una fase delicata quale l'attuale. Siamo certi che il ministro sia in grado di valutarne l'importanza".(ANSA).



Da Lupi e Pd modelli revisione L.84/94

TARANTO - Michele Conte, presidente del Propeller Club Taras, ha inviato in una nota, le proprie riflessioni sulle ipotesi di riforma portuale.

«Il ministro Lupi da una parte, il Pd da un'altra, producono due modelli di revisione della Legge 84/94. Linea comune è la riduzione del numero delle Autorità portuali, per due ragioni nobili: la revisione della spesa e la migliore programmazione delle opportunità che possano produrre entrate e possano determinare sviluppo per i territori e per lo Stato».

«In assoluto - scrive Conte - la riduzione del numero di porti sedi di Autorità portuale è un'esigenza primaria e farlo oggi lo è ancora di più. Però se il criterio da seguire favorirà esigenze elettoralistiche o peggio di campanile, ancora una volta sarà un'occasione persa. Certo se insieme alla riduzione delle Autorità portuali e alla costituzione dei Distretti logistici, si verificassero anche tutte le altre esigenze manifestate da 20 anni di vigenza della ormai "vecchia" L. 84/94, probabilmente si giungerebbe ad una legge più organica, più attuale e più razionale e più rispondente alle esigenze dello Stato ed alla sua particolarissima geografia nel Mediterraneo. Anche se restano però tutti i deficit ferroviari e stradali che derivano dalla conformazione geomorfologica del territorio».

Alla piena applicazione della 84/94 mancano una serie di decreti attuativi, in ritardo di almeno 15 anni, e anche per questo non ha dato i frutti sperati, anzi si è dimostrata una piccola palestra in cui, dopo i primi dieci anni, si sono scatenati appetiti campanilistici e di partito o di corrente o peggio di cosca che, volta a volta, hanno "commissariato" i porti, con blocchi e ritardi e, a volte, con nomine assurde e rispondenti solo a esigenze di natura politica, confessabili e inconfessabili».

«Oggi ci sono in giro otto commissari in altrettanti porti e tra questi i medici non mancano, e non certo per "curare" i mali della organizzazione portuale italiana. Si vuole riformare ma non si fissano i criteri di classificazione dei porti, non ci sono ipotesi di come risolvere il problema del coordinamento delle diverse amministrazioni dello Stato che, autonomamente gestiscono pezzi importanti di funzioni statali, che possono accelerare o appesantire le attività portuali: Capitaneria di porto, Dogana, Polizia, Guardia di finanza, Sanità (medica e veterinaria), Regione, Arpa e le diverse branche che sovrintendono alla sicurezza del lavoro i Carabinieri, la Regione, il Comune e nel Meridione anche le Azi, ecc., con gravi effetti negativi sulla competitività, rispetto ai porti concorrenti del Mediterraneo e del Nord Europa».

«Gli altri - prosegue Conte - vanno avanti con brío noi con andamento lento e pause ricorrenti. In pratica forse si risparmierà, ma non si aiuterà lo sviluppo e la crescita. Ministro e Pd, per quanto riguarda Taranto, Bari e Brindisi, pensano al semplicistico accorpamento. Nei diversi Piani del trasporto della Regione Puglia si è sempre parlato di specializzare i porti per dare massima efficacia al sistema pugliese: Bari, crociere e traghetti; Brindisi passeggeri e merci varie; Taranto porto industriale e commerciale. Se verranno accorpati sotto Bari, come sembra, senza alcun criterio o progetto operativo alla base, Taranto che fine farà? Si pensava a un polo di logistica industriale e commerciale con porto, retroporto e aeroporto e adesso? Per la distribuzione delle risorse e per la programmazione delle opere succederà quello che succede con Anas e con la Gestione Aeroporti di Puglia? Non è campanile è razionalità! E pensare che i "tavoli" per Taranto si sprecano. Intanto di preoccupazione sul futuro dei porti si parla in Italia e in Puglia, ma non a Taranto. Non vorrei che qualcuno stia dando assicurazioni che poi magari, notte tempo, svaniranno. Quando l'on. Serracchiani attuale vice segretario del Pd e presidente della Regione Friuli venne a Taranto in qualità di deputata europea della Commissione trasporti, su invito del Propeller Club Taras, stimolò le diverse realtà politiche perché si attrezzassero per l'aggancio dei porti pugliesi alle linee "trans-europee" le Tnt per poter contare efficacemente sulla logistica evolutiva. Oggi i rappresentanti politici del territorio si occupano di queste tematiche? Le diverse amministrazioni locali interessate si stanno occupando della questione o attendono fatalisticamente che tutto avvenga, per poi piangere, come si è abituati a fare, sul latte versato? Oggi si aspettano responsi da Tar e Consiglio di Stato sulla possibilità di rispettare, non si sa più quale termine, perché Evergreen e i suoi traffici non lascino definitivamente il porto di Taranto e voi pensate che domani ci pensino (cioè pensino a noi) i baresi? ».

Porti: tra due mesi sentenza Cassazione su Authority Cagliari

Fissata udienza 17 giugno dopo ricorso ex presidente Massidda

17 aprile, 20:05

(ANSA) - CAGLIARI, 17 APR - Il destino del porto di Cagliari si deciderà tra due mesi: per il 17 giugno è fissata l'udienza sul ricorso in Cassazione presentato da Piergiorgio Massidda, contro la decisione del Consiglio di Stato che aveva estromesso l'ex parlamentare del Pdl dalla guida dell'Autorità portuale del capoluogo sardo.

In caso di decisione favorevole, Massidda potrebbe riprendere il suo posto da presidente. E si chiuderebbe la parentesi commissariamento: lo stesso Massidda aveva inizialmente ricevuto dal Ministero dei Trasporti l'incarico di guidare provvisoriamente lo scalo. Una delega poi revocata: ora al timone del porto, sempre nelle vesti di commissario straordinario, c'è il comandante della capitaneria Vincenzo Di Marco.

Un'odissea, quella dello scalo di Cagliari. La nomina di Massidda alla presidenza era stata impugnata subito da uno dei concorrenti, Massimo Deiana, ora assessore regionale ai Trasporti. Motivo? La mancanza, secondo il presentatore del reclamo, dei requisiti per quella carica. Il Tar aveva dato ragione a Massidda, ma la sentenza era stata poi ribaltata dal Consiglio di Stato lo scorso settembre. E a quel punto il porto era rimasto senza timoniere. Massidda poi era stato nominato commissario, ma nel frattempo aveva presentato ricorso in terzo grado. Ora arriva il momento della verità. (ANSA).

Napoli, Angrisano lascia la guida dell'Authority

Napoli - L'attuale commissario Felicio Angrisano, venerdì scorso, avrebbe inviato la sua lettera di dimissioni al ministro delle Infrastrutture e Trasporti Maurizio Lupi.

Napoli - Vita non certo facile per il porto di Napoli. L'attuale commissario **Felicio Angrisano** venerdì scorso avrebbe inviato la sua lettera di dimissioni al ministro delle Infrastrutture e Trasporti **Maurizio Lupi**. Non ce la farebbe a mantenere il doppio incarico di commissario al porto e di comandante generale delle Capitanerie di Porto: due incarichi particolarmente gravosi che richiedono due presenze in due città diverse (Roma e Napoli) ed un grande impegno. Da un lato la difficile situazione all'interno dello scalo marittimo partenopeo e della stessa Autorità portuale, il Grande Progetto su cui ha puntato il presidente della Regione Campania **Stefano Caldoro** ancora al palo, l'escavo dei fondali che fatica a partire, le concessioni da rivedere, i canoni da riscuotere, dall'altro il compito delicato ed importante delle

Capitanerie di porto impegnate a difendere i nostri mari ed alle prese con un numero sempre maggiore di migranti sulle nostre coste.

D'altronde il commissario Angrisano, già al suo arrivo da commissario e poi al secondo mandato di ulteriori sei mesi aveva sottolineato di voler tornare al suo incarico di comandante generale e di voler concludere lì la sua carriera. **Il porto di Napoli** ha invece bisogno di una persona che si possa dedicare a tempo pieno. Tuttavia qualche dubbio c'è: i maligni di radio banchina affermano, invece,

che l'ammiraglio Angrisano avrebbe aspirato alla presidenza del porto e, vista l'impossibilità di arrivarvi, avrebbe rassegnato le dimissioni. Intanto, **nell'attesa di un presidente ancora da designare** e su cui gli enti preposti faticano a trovare un nome condiviso, ai vertici del porto arriva, in veste di commissario straordinario, il direttore generale agli Interventi Speciali, Giovanni Guglielmi. La presidenza e la normalità per il porto di Napoli devono ancora attendere.

Porto di Brindisi, parte la piattaforma per il Trans Adriatic Pipeline

Brindisi - A circa 300 metri dalla costa saranno eseguite due tipologie di sondaggio: se ne occuperanno le società D'Appolonia e Fugro.

Brindisi - Partirà domattina e impiegherà dalle 10 alle 12 ore per arrivare al largo di San Foca di Melendugno (Lecce) la piattaforma mobile **Skate III** attraverso la quale si svolgeranno in due punti, a circa 330 metri e 230 metri dalla costa, le indagini geotecniche per il campionamento del fondale nel tratto in cui sarà realizzato il microtunnel di Tap, la **Trans Adriatic Pipeline**, ovvero il gasdotto che trasporterà gas naturale dal **Mar Caspio** fino all'Italia con approdo nel Salento. La piattaforma è ora ormeggiata nel porto di Brindisi. Saranno eseguite due tipologie di sondaggio, se ne occuperanno due società la **D'Appolonia e la Fugro** (quest'ultima ha condotto i sondaggi precedenti alle operazioni di messa in asse della Costa Concordia), l'una per avere contezza delle caratteristiche del fondale, l'altra per misurare la resistenza del fondale alla penetrazione di una punta conica.

Le sonde che saranno utilizzate avranno diametro compreso tra i 14 e i 10 centimetri. Si tratta della seconda fase dell'indagine geotecnica. La prima è stata già effettuata tra il 20 e il 25 febbraio 2014 utilizzando la motonave Nautical Tide in acque di profondità compresa tra i 10 e i 30 metri. Per la seconda fase, poichè le acque sono troppo poco profonde, per garantire l'esecuzione dei lavori in sicurezza si dovrà procedere con la piattaforma. I



Incontro Bubbico-Mariani su sviluppo porto di Bari

BARI - Nella sede dell'Autorità portuale del Levante a Bari, si è svolto un incontro, promosso dal presidente dell'Authority Francesco Mariani, fra il vice ministro all'Interno Filippo Bubbico ed i rappresentanti delle diverse forze che operano nel porto a tutela dell'interesse pubblico. Erano presenti all'incontro, il comandante Gianvito Casano, ufficiale tecnico della Capitaneria di porto; Giovanni Casavola, dirigente della Polizia di frontiera;

Tommaso Musio, direttore dell'Agenzia delle Dogane del porto di Bari ed il tenente colonnello Massimiliano Tibollo della Guardia di Finanza. L'incontro aveva per tema l'implementazione delle azioni sinergiche dei vari Enti per migliorare le attività di contrasto alle azioni illecite in ambito portuale, nel quadro dello sviluppo delle attività commerciali. Un'azione di contrasto efficiente che deve agevolare e fluidificare il transito dei passeggeri e la movimentazione della merce.

Sono stati presentati al vice ministro i rilevanti risultati delle azioni di contrasto all'illegalità che sono state svolte sia sul fronte dell'immigrazione clandestina che su quello della tutela tributaria e della salute pubblica. In particolare è stato sottolineato il valore dell'esperienza di gestione telematica della security portuale attraverso la piattaforma "Gala Gate" sviluppata dall'Autorità portuale. Il sistema consente a tutte le forze dello stato presenti in porto la condivisione in "real time" dei dati sui transiti di auto, mezzi pesanti e passeggeri rendendo più efficienti le azioni di controllo e le attività investigative.

Il sistema pone il porto di Bari all'avanguardia in campo nazionale. E' in questo quadro di innovazione tecnologica e di riqualificazione dei servizi che il vice ministro ha incoraggiato e condiviso l'azione dell'Autorità portuale, attraverso la società in house che gestisce le attività di security portuale, volta a trasformare i propri addetti in guardie particolari giurate per accrescere il profilo professionale e la qualificazione. Filippo Bubbico si è detto disponibile a verificare le condizioni per poter finanziare sui fondi del "Programma operativo nazionale sicurezza" l'implementazione del sistema di video sorveglianza che rappresenta il tassello mancante per il completamento del sistema telematico di gestione della security portuale, non ancora attuato a seguito della revoca dei finanziamenti da parte del Ministero dell'Economia.

Nei prossimi giorni, l'Autorità Portuale e gli Enti presenti in porto, presenteranno al vice ministro un piano di azioni congiunte al fine di conseguire lo scopo del miglioramento dei sistemi di controllo e contrasto in un quadro di massima efficienza delle attività del porto, facendo di Bari un'esperienza pilota a livello nazionale per le "best practices" adottate in termini di sinergie e collaborazione fra i vari Enti.

campionamenti verranno fatti fino a 30 metri del fondale marino. I risultati dello studio dei campioni del fondale andranno a integrare lo studio di impatto ambientale presentato a settembre scorso da Tap, così come richiesto dal Ministero dell'Ambiente nel suo parere di scoping. Le operazioni dovrebbero svolgersi in circa 3 o 4 giorni.

Consorzio Zai punta al mercato olandese

VERONA - Il presidente del Consorzio Zai, Matteo Gasparato, ha incontrato l'Ambasciatore dei Paesi Bassi, Michiel den Hond, per suggellare il rapporto che si intende instaurare tra il mondo della logistica olandese e l'Interporto Quadrante Europa. La due giorni dedicata alla logistica si svolgerà presso il Consorzio Zai Quadrante Europa il 27 e 28 Maggio 2014.

Il 27 la delegazione olandese effettuerà la visita

all'Interporto Quadrante Europa, il 28 ci sarà il workshop e successivamente gli incontri tra operatori.

«Ritengo che con questo seminario che stiamo organizzando insieme, possa essere d'incremento per l'attuale traffico tra i due Paesi considerando che il porto di Rotterdam, risulta essere la porta d'Europa», ha dichiarato il presidente Gasparato.

Da parte sua, invece, Michiel den Hond, ha detto: «Abbiamo registrato un grande interesse da parte degli operatori olandesi per l'evento veronese che non sarà solo un convegno ma proseguirà con incontri bilaterali con singoli operatori dei due paesi con trattative operative».

Crociere a Venezia: il governo 'blinda' la Marittima

Scartata l'ipotesi Marghera, a breve la scelta del progetto da inserire in Legge Obbiettivo

Le decisioni prese dai ministri competenti in materia di crociere a Venezia la scorsa settimana non placheranno certo le polemiche, ma hanno dato uno scossone ad una vicenda ferma da mesi e bloccata da accuse incrociate che vedono contrapposti Comune – convinto della necessità di spostare il traffico a Marghera – e Autorità Portuale, da sempre schierata a difesa dell'attuale terminal passeggeri.

Nella nota ufficiale arrivata da Roma a seguito della riunione tra il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi, quello dell'Ambiente Gianluca Galletti e il sottosegretario dei Beni Culturali Ilaria Borletti Buitoni, viene riferito che "la Presidenza del Consiglio convocherà per la fine della prossima settimana (questa settimana, ndr) una riunione con i tre ministri coinvolti al fine di individuare la soluzione definitiva per il percorso alternativo per raggiungere la Stazione Marittima e dare così piena attuazione alla legge Clima-Passera".

La frase è particolarmente significativa poiché parla esplicitamente di "percorso alternativo per raggiungere la Stazione Marittima", spazzando via, di fatto, i progetti che prevedevano lo spostamento della destinazione finale delle cruiseship, a partire da quello da sempre sostenuto dal Sindaco Giorgio Orsoni, che vorrebbe dirottare le crociere sulle ex banchine industriali di Marghera (ma anche il cosiddetto 'porto offshore'). E d'altra

parte tale orientamento dell'esecutivo, e in particolare del ministero guidato da Lupi, era già emerso chiaramente – anche se non in via ufficiale – in una lettera firmata dal Capo di Gabinetto del Dicastero Giacomo Aiello e fatta pervenire, in occasione della fiera Cruise Shipping Miami, agli operatori internazionali (S2S n.11/2014).

Nel testo diramato dagli uffici del Governo si legge anche che CLIA (l'associazione delle compagnie di crociera) avrebbe

annunciato l'intenzione di rispettare autonomamente e volontariamente le ordinanze della Capitaneria di Porto sulle limitazioni del traffico nel bacino di San Marco (S2S n.47/2013), nonostante la validità di tali atti sia attualmente sospesa dal TAR del Veneto (S2S n.12/2014): da subito verrà quindi ridotto il traffico di navi con stazza superiore alle 40.000 tonnellate, mentre dal prossimo novembre cesserà del tutto quello delle unità oltre le 96.000 tonnellate. Inoltre gli armatori – sempre secondo la nota del Governo – si sarebbero detti disposti ad utilizzare, per la navigazione all'interno della Laguna,

carburanti a bassissimo contenuto di zolfo (0,1%).

A questo proposito la stessa CLIA – con una nota ufficiale – annuncia l'intenzione di rinnovare per il 2014 l'accordo Venice Blue Flag II, siglato per la prima volta lo scorso anno tra l'industria europea delle crociere, il Comune e l'Autorità Portuale di Venezia nell'obiettivo condiviso di migliorare la qualità dell'aria nella città imponendo maggiori controlli sul tipo di carburante utilizzato dalle navi passeggeri in laguna, riducendo così l'impatto delle emissioni atmosferiche delle navi sull'ambiente, sia naturale che artificiale, della laguna.

Pierfrancesco Vago, Presidente di CLIA Europe, ha dichiarato: "Il rinnovo dell'accordo Venice Blue Flag II dimostra il costante desiderio dell'industria delle crociere di lavorare con le autorità veneziane al fine di assicurare la sostenibilità a lungo termine della nostra industria a Venezia.

In questo modo potremo continuare a contribuire in maniera sostanziale all'economia locale portando i nostri ospiti in una delle più belle destinazioni al mondo".

Col medesimo obiettivo, ha aggiunto quindi Vago, "CLIA appoggia pienamente la limitazione all'ingresso navi di maggiori dimensioni finché il nuovo percorso non diventerà operativo. Ognuno dei membri sta concordando, come parte dei rispettivi accordi con il porto di Venezia, di astenersi dal far entrare le navi di dimensioni

superiori alle 96.000 tonnellate a partire dall'1 dicembre 2014".

"Si tratta di un segnale molto positivo da parte degli armatori, a cui chiedo anche di non far transitare nel bacino di San Marco navi obsolete" ha commentato il Ministro dell'Ambiente Gian Luca Galletti, che ha poi aggiunto: "Procederemo in tempi brevissimi con la scelta del percorso alternativo per assicurare 'agibilità' ambientale e tutelare l'economia turistica". D'altra parte, come ha sottolineato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi, "il fattore tempo è decisivo. La disponibilità delle compagnie è in questo senso positiva per un periodo transitorio, ora dobbiamo assumerci come governo la responsabilità di una soluzione definitiva".

Soddisfatto anche il Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia Paolo Costa, che non ha potuto partecipare alla riunione romana poiché impegnato in un Comitato Portuale (vedi box, ndr) ma ha seguito passo dopo passo l'evolversi della vicenda: "Sono lieto che le compagnie abbiano deciso di accettare in forma volontaria le limitazioni al traffico concordate con Palazzo Chigi lo scorso 5 novembre, nonostante la sospensiva imposta dal TAR del Veneto".

Ma il vero motivo di soddisfazione, per Costa, riguarda la conferma del Governo sul fatto che "entro il 2016 avremo una via d'acqua alternativa per arrivare in Marittima senza passare davanti a San Marco. Si elimina così – prosegue

il numero uno dell'authority della Serenissima – la sproporzione disarmonica tra le grandi navi e il costruito veneziano senza mettere in crisi la crocieristica veneziana e nazionale, il porto di Venezia come un tutto e l'economia veneziana e veneta".

Dettagliando gli effetti delle recenti decisioni dei ministri competenti, un

portavoce dell'AP di Venezia spiega a *Ship2Shore* che, fissata definitivamente la Marittima come destinazione delle crociere, restano ora sul tavolo i due progetti Contorta-Sant'Angelo e Retro-Giudecca: "A brevissimo il governo dovrebbe scegliere il 'principale', che verrà inserito nella Legge Obbiettivo, come comunicato dall'Assessore alle Infrastrutture della Regione Veneto Renato Chisso".

A decidere di procedere con la Legge Obbiettivo - strada che consente di accorciare considerevolmente i tempi, oltre a spostare la responsabilità del progetto in capo al Governo - sono stati gli stessi ministri, e ora la Conferenza Stato-Regioni dovrà avviare l'iter.

Il progetto prescelto dovrà quindi essere sottoposto alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), durante la quale verrà confrontato a livello tecnico con le eventuali alternative, che per ora sono costituite esclusivamente dal Retro-Giudecca.

Naturalmente non sono mancate le immediate e contrariate reazioni del Sindaco di Venezia Giorgio Orsoni, che si è visto 'cassare' dal Governo il progetto Marghera: secondo dichiarazioni raccolte dalla stampa locale, il primo cittadino della Serenissima avrebbe minacciato ingiunzioni contro i ministeri, rei di aver preso decisioni sulla testa dei veneziani senza coinvolgere le istituzioni locali e comunque all'infuori del Comitato, e avrebbe anche avanzato l'ipotesi di intervenire con ordinanze comunali, azione che rientrerebbe nelle prerogative del Sindaco in casi di emergenza ambientale.

Francesco Bottino

Nuovo padiglione per VTP

Nel frattempo Venezia Terminal Passeggeri, la società che gestisce la Stazione Marittima, prosegue nelle sue attività e la scorsa settimana ha inaugurato – alla presenza del presidente Sandro Trevisanato, di Paolo Costa, Presidente Autorità Portuale di Venezia, di Giorgio Orsoni, Sindaco di Venezia e di Luca Zaia, Presidente della Regione Veneto – il nuovo terminal 109/110, sulla banchina Tagliamento. La struttura, ricavata da un ex-magazzino merci trasformato – con un investimento di 12 milioni di euro sostenuto dalla stessa VTP – con 12 mesi di lavori, occupa ora una superficie di 14.000 mq su due piani, “caratteristica che lo rende – si legge nella nota della società – il più grande padiglione terminalistico del

Mediterraneo con uno standard finora mai raggiunto di 2 mq di superficie a disposizione di ciascun passeggero nave in attesa nelle fasi di picco”. Il terminal 109/110 può operare come stazione passeggeri autonoma “e rappresenta – ha dichiarato il Presidente di VTP Sandro Trevisanato – l’ultimo tassello del piano di riqualificazione dell’area di Marittima, che da un obsoleto porto commerciale è stato trasformato in una stazione passeggeri all’avanguardia, ad oggi dotata di 260.000mq di superficie operativa complessiva, 93.000 mq di superfici coperte in fabbricati, di uno specchio acqueo di 123.700 mq (bacino di Marittima), 8 terminal passeggeri, 5 parcheggi e oltre 3.200 metri di banchina”.

nuovo terminal crociere a Venezia

font size | Print | Email

VENEZIA - È stato inaugurato ieri, alla Stazione Crociere di Venezia il nuovo terminal 109 / 110 che, da magazzino per lo stoccaggio merci, è diventato una stazione passeggeri autonoma sulla banchina Tagliamento, per poter servire in maniera più fluida la presenza contemporanea di due navi ormeggiate rispettivamente di fronte al terminal 107 / 108 ed al rinnovato terminal 109 / 110.

Presenti all'inaugurazione Sandro Trevisanato (nella foto), presidente Venezia Terminal Passeggeri, Paolo Costa, presidente Autorità portuale di Venezia, Giorgio Orsoni, sindaco di Venezia, Luca Zala, presidente della Regione Veneto. La ristrutturazione è stata inizialmente curata dall'architetto Maurizio Paveggio e poi conclusa dall'architetto Vincenzo Di Donato che ne ha firmato anche gli interni e gli arredi.

Le sue dimensioni, 14.000mq su due piani, ne fanno il più vasto padiglione terminalistico del Mediterraneo con uno standard finora mai raggiunto di 2mq di superficie a disposizione di ciascun passeggero nave in attesa nelle fasi di pocco, limitando al massimo la pressione antropica per ogni livello operativo.

«Il terminal 109 / 110 rappresenta l'ultimo tassello del piano di riqualificazione dell'area di Marittima che da un obsoleto porto commerciale è stato trasformato in una stazione passeggeri all'avanguardia, che ad oggi dispone di 290.000mq di superficie operativa complessiva, 93.000 mq di superfici coperte in fabbricati, uno specchio acqueo di 123.700mq (bacino di Marittima), 8 terminal passeggeri, 5 parcheggi ed oltre 3200metri di banchina - ha sottolineato Trevisanato. Una riconversione industriale, portata avanti da Vtp in collaborazione e coordinamento con l'Autorità portuale di Venezia, che, con una grande accelerazione negli anni 2000, ha restituito alla città ed ai suoi abitanti un'importante area produttiva, offrendo un restyling di questi spazi sempre più strategici per l'economia locale, portando la Serenissima al vertice della crocieristica mondiale, rinnovando e rafforzando il rapporto di Venezia con il mare. Il nuovo terminal si affianca alle altre strutture moderne e polifunzionali presenti nella Stazione Marittima, edifici progettati e ristrutturati con criteri di massima razionalizzazione degli spazi, attenzione al risparmio energetico ed ecosostenibilità, oltre che alla sicurezza degli utenti. Polifunzionalità degli spazi che garantisce anche un ruolo da protagonista nel settore fieristico - congressuale rafforzando la vocazione produttiva di Venezia».

Il progetto di restauro, eseguito in 12 mesi, con un investimento complessivo di Vtp di 12 milioni di euro, è in linea con i più accreditati criteri di conservazione, nel rispetto totale della struttura esistente, sotto il controllo dell'Autorità portuale di Venezia e della Commissione per la salvaguardia di Venezia. Degli impianti tecnologici alla climatizzazione ed impianto antincendio, passando per gli ascensori e le scale mobili, tutti gli interventi di recupero strutturale dell'immobile hanno seguito una filosofia all'insegna del basso impatto ambientale e dell'ecocompatibilità, risaltandone grazie agli arredi eleganti e minimal, l'estetica dell'archeologia industriale. Dal punto di vista logistico invece, il nuovo terminal segna un netto miglioramento della viabilità dell'area di Marittima, non solo per i flussi degli operatori e dei passeggeri, ma anche per lo smistamento dei bagagli grazie ad un sistema di nastri trasportatori che convogliano borse e valigie, attraverso un tunnel sottostante il fabbricato, direttamente sulla banchina di servizio.

«Trovo inconsueto inaugurare quello che nel suo genere è il più grande terminal passeggeri del Mediterraneo, mentre aleggia la possibilità di limitare l'ingresso a Venezia delle grandi navi da crociera prima che venga realizzato il nuovo canale per farle arrivare alla Stazione Marittima senza, giustamente, dover passare davanti a San Marco». È perplessa l'assessore alle Politiche della mobilità del Veneto, Renato Chisio, che ieri ha



partecipato all'inaugurazione.

«Gli investimenti si fanno guardando al futuro - ha aggiunto - e questo è un investimento importante, magnifico, utile, efficace. Non riesco ad immaginare che possa essere almeno in parte inutile perché destinato a navi passeggeri piuttosto piccole per gli standard odierni, alle quali non mi sembra che le grandi compagnie di



Grandi navi devono decidere i veneziani

VENEZIA - (di Pier Luigi Penzo) A mio avviso la scelta politica che il Comune va portando avanti non deve ignorare le conseguenze economico - occupazionali che comporterà, è però doveroso evidenziare che l'insicurezza totale trasmessa dal Comune ai vari ministri interessati, come l'"ipotesi Marghera", ha già spinto gli armatori a deviare le navi crociera da Venezia e da tutto l'Adriatico, riposizionando una parte consistente delle flotte nel Tirreno.

Al riguardo basta leggere i giornali liguri che titolano "Le ammiraglie in fuga dalla laguna: i grandi gruppi si ricollocano nel Tirreno" ed i giornali del ravennate che lamentano un taglio del 50% delle toccate per il 2014. Ricordo che il presidente dell'Autorità portuale di Ravenna, in linea con le conoscenze e gli studi del prof. Costa, ha dichiarato che non esiste un futuro per la crocieristica in Adriatico, lungo nessuna delle due sponde, se Venezia non continuerà ad esercitare quel ruolo di richiamo e dunque di traino mondiale per l'intero comparto che sino ad oggi ha sempre esercitato.

Fra i vari fantasiosi progetti, segnalo che l'"ipotesi Marghera" è stata nei fatti scartata da Msc la quale ha già oggi una propria banchina valida ed idonea a disposizione ma che non utilizza né utilizzerà mai perché incompatibile con le esigenze dei crocieristi. L'attuale flotta Msc è composta da quattro navi da circa 60.000 Tsl, 4 unità da poco più di 90.000 Tsl e tre con circa 138.000 Tsl, ha peraltro eliminato quattro navi inferiori a 40.000 Tsl perché vecchie e quindi inquinanti datate 1951, 1952, 1977 e 1982.

La Costa ha eliminato tutte le navi vecchie e ne ha 7 con Tsl superiore a 40.000 e 9 con Tsl superiore a 96.000. La cosa più triste è il fatto inoppugnabile che le moderne grandi navi non creano alcun danno; non inquinano grazie al Blue Flag II, come ben dimostrato dai rilievi fuori misura dell'Arpav del 16 Dicembre 2013 e del 16 Marzo 2014 a Sacca Fisola dopo mesi di totale mancato passaggio di navi crociera per il canale della Giudecca, non creano né onde né turbolenze sui fondali perché hanno carene dislocanti e pescaggi limitati rispetto al tirante d'acqua, infine la velocità di transito fra Riva degli Schiavoni e Zattere in accostata è pari a meno di tre nodi, quindi a passo d'uomo e di fatto inferiore alla velocità di marea.

Se fossi il sindaco spingerei i ministri interessati ad accelerare la via alternativa per raggiungere la Marittima puntando sicuro sul canale dietro alla Giudecca; un intervento assai limitato (2 Km) e poco costoso che non inciderebbe sulla idrodinamica lagunare, viceversa permetterebbe di sottrarre dal Canale della Giudecca traffico locale pesante e inquinante che, al presente, provoca moto ondosso e danneggia le fondamenta.

Al riguardo ricordo le parole del prof. Wladimiro Dorigo circa la laguna: «Decido di occuparmi della mia città, e soprattutto delle trasformazioni della laguna. Contro gli idioti per cui la laguna è eterna, sempre uguale a se stessa».

Se non si procede con cervello e con urgenza, lasciando perdere quei quattro o cinque personaggi abili e scaltri che hanno trasformato insinuazioni e dubbi in false verità, Venezia perderà la crocieristica con riflessi negativi sull'economia e l'occupazione, che sarà del meno 50% solo per i servizi tecnico nautici ove si perdessero anche solo le navi sopra i 96.000 Tsl.

Certo faremo contenti i pensionati ed i perditempo veneziani, nonché cantanti, comici, teatranti e opinionisti in cerca di facile pubblicità, purtroppo oltre a condannare la città ad avere un destino occupazionale di "cameriere e ruffiani", avremo anche contribuito ad un triste tramonto del rilancio di Porto Marghera.

Una stiva profonda colma di preoccupazioni e di delusioni per il mix di fonti energetiche tricolori

Dopo il convegno sulle rinfuse dell'Autorità Portuale di Savona Vado della scorsa settimana un lettore ha espresso un punto aspro sulla politica industriale in Italia

Dopo il convegno dell'Autorità Portuale di Savona Vado della scorsa settimana, un lettore - il quale, per ragioni di opportunità, ha preferito mantenere l'anonimato - ha espresso un punto piuttosto fermo e violento sulla questione delle risorse energetiche in Italia, che riprendiamo

quasi integralmente, confidando che possa stimolare un ulteriore dibattito in merito.

Ho assistito al convegno di Savona Vado (S2S n. 15/2014, ndr) dove si è parlato di rinfuse e ne ho riportato un'impressione molto negativa, al limite dello sconforto.

Sono emersi con chiarezza anni di malgoverno, di illusioni, di falsi miti e di strumentalizzazione della realtà, non si sa a quali fini, che ci hanno portato ad un punto forse di non ritorno e comunque pericolosissimo per la nostra società e per i suoi equilibri.

La constatazione principale è che nessuno, a nessun livello, lavora o decide pensando al dopo e alle ripercussioni delle sue attività o decisioni; questo è tanto più vero e drammatico nella prospettiva delle generazioni future che sulla base dei nostri errori dovranno cercare di salvare il salvabile senza però esserne in grado perché essendo nati e cresciuti in un ambiente apparentemente senza problemi (o forse siamo stati noi genitori a rendergli tutto trasparente) non sono in grado nella maggior parte dei casi di affrontarli né tanto meno di risolverli in maniera costruttiva.

L'assioma base della nostra Repubblica e della nostra vita è da molti anni che il lavoro sia un diritto o comunque una necessità dell'individuo e, condizionati da anni di politica sindacale e di assistenzialismo e di pregiudizi vari, pensiamo che sia lo Stato a doverci creare un lavoro a nostra immagine e somiglianza e di nostro gradimento. Questo senza pensare che il lavoro solo in pochi casi proviene da una programmazione centrale di tipo pubblico e al contrario si crea solamente se ci sono degli imprenditori (che ne hanno voglia e non sono penalizzati nelle loro azioni) e delle condizioni al contorno favorevoli e soprattutto un mercato che richieda un determinato prodotto o servizio.

Analogamente abbiamo creduto e

crediamo tuttora che, qualunque sia la

nostra politica industriale o energetica o ambientale, il risultato finale debba essere sempre lo stesso e indipendente dai criteri iniziali adottati e dalle scelte effettuate. In sostanza nella nostra mente e in quella degli ecologisti/ambientalisti (difficile capire la differenza...) il prezzo dell'energia o dello smaltimento rifiuti sono sempre gli stessi qualunque sia il sistema produttivo e/o le tecnologie adottate; in questo ha contribuito pesantemente una distorta forma perequativa centrale che ha allontanato il prezzo reale da quello del mercato e ha sovente imposto i maggiori costi alla collettività sperando che il sistema nel suo complesso potesse compensare all'infinito.

D'altra parte questa è stata un'illusione sufficientemente solida: il nostro modello economico storico ha avuto anche degli effetti falsamente e temporaneamente positivi ed è stato per anni un riferimento persino mondiale (sistema misto pubblico/privato) e ha contribuito a mantenere in vita una situazione sociale per certi versi improponibile in qualsiasi altra realtà nazionale.

Vale sicuramente la pena di considerare

la 'strana grandezza' di un sistema economico sociale ed industriale per certi versi deteriorato, ma che a fronte di un debito annuale di 50 miliardi di euro ci ha permesso di finanziare l'industria, coprire i problemi occupazionali, creare occupazione attraverso strutture amministrative prive di senso e significato, garantire servizi e ammortizzatori sociali ad un paese che si è anche divertito e ne ha approfittato in tutte le maniere talvolta anche ai limiti o al di là della legge.

Se pensiamo infine che questo deficit è molto minore dell'evasione prevista e contabilizzata, che le due più grandi 'industrie' del paese, la Mafia e la Chiesa, non sono tassate, tutto sommato è andata ancora bene e abbiamo resistito persino troppo a lungo. Segno indiscutibile di basi solide, di un eccellente tessuto industriale e produttivo, di competenze significative, di applicazione e dedizione dei singoli e di qualche retaggio dell'ormai lontano 'miracolo italiano'.

Venendo al tema dell'incontro savonese, su alcuni concetti vale la pena di riflettere con attenzione.

Vogliamo nella generalità dei casi un

lavoro abbastanza ben pagato ma di basso impegno e quindi vogliamo che esista un'industria non necessariamente efficiente (perché minimizzerebbe gli addetti) ma che sia in grado di garantire occupazione e prospettive.

Vogliamo però che questa industria sia ambientalmente compatibile al di là di ogni normativa europea o legge dello Stato, che sia dislocata distante da noi (possibilmente nel comune limitrofo) ma sia immediatamente raggiungibile grazie al 'teletrasporto' (ci sia passata l'ironia) o quanto altro, che non abbia necessità economiche e di efficienza perché inciderebbero sulle maestranze, sulla collettività e sui parametri economici del sistema generale, che i costi per essere compatibile con le nostre necessità siano trasparenti e a carico di qualcun altro.

Vogliamo che l'energia elettrica da cui trae origine tutta la nostra economia non abbia per assurdo fonti produttive perché tutte le fonti convenzionali non vanno bene (carbone, nucleare, petrolio) mentre vanno benissimo le fonti innovative, ad alto contenuto di immagine, e che incidono pesantemente sulla collettività. Solare, gas ed eolico sono la quintessenza di questo concetto perché appaiono falsamente ecologiche ma purtroppo costano il 33% di aumento alla nostra bolletta individuale. Ironia della sorte, gran parte delle centrali a gas (convertite con un esborso spaventoso da parte dello Stato all'insegna del concetto che 'il metano ci dà una mano', e quindi il gas non inquina) sono attualmente chiuse (perché tra l'altro il gas è ad alto rischio strategico come fonte di approvvigionamento).

Vogliamo che l'industria non sia dipendente dal costo dell'energia elettrica mentre gran parte della industria italiana vive di energia elettrica che deve essere a basso costo, altrimenti esiste il rischio concreto che le produzioni si spostino in altre nazioni dove anche il teletrasporto sembra non funzionare.

Vogliamo che l'industria siderurgica non

esista o meglio vorremmo che esistesse ma fosse trasparente e localizzata in mezzo al mare e non lungo costa; non ci rendiamo conto che anni di politica industriale folle e di magistrati dal comportamento al di fuori di ogni logica l'hanno distrutta e probabilmente in futuro non avremo più un'industria di trasformazione perché

basterà non venderci acciaio per bloccare la produzione. Con ciò faremo la felicità dei tedeschi e dei cinesi che, guarda caso, hanno leggi molto più cautelative per l'industria rispetto alle nostre, e della nostra situazione a dir poco ridono con soddisfazione,

Vogliamo che la magistratura vegli al di là delle leggi (inventandosi parametri decisionali propri e talvolta fantasiosi) non capendo che così facendo abbiamo creato una 'dittatura' forse peggiore di quelle che abbiamo avuto in passato, tanto più che pensa di essere nel giusto e di fare gli interessi dei cittadini.

Vogliamo che l'imprenditore faccia il suo mestiere in perdita o indipendentemente dai suoi ricavi e costi, mosso da chissà quale motivazione; mentre l'imprenditore è anche un uomo che rischia, lavora, fatica ma vuole un tornaconto. E se questo tornaconto non esiste oppure lo arrestano, lo incriminano (sulla base dei concetti di cui sopra) o quanto altro, si rompe le scatole e si trasferisce in Romania o

in Slovenia oppure si mette a vivere di rendita, con buona pace di quelli che lavoravano per lui. Fare l'imprenditore non può costituire un obbligo, una colpa o un fattore di impegno sociale: nessuno può obbligare un altro individuo a fare l'imprenditore per gli interessi del Paese e della collettività. Dobbiamo uscire necessariamente da questa logica distorta di figura imprenditoriale comunque negativa cominciando a considerare l'imprenditore qualcuno da proteggere e tutelare e rispettare, come del resto avviene in molte nazioni a noi vicine.

Vogliamo che i rifiuti siano sempre smaltiti nella provincia vicina oppure all'estero e i costi li deve sopportare la protezione civile perché comunque non esiste un sistema di smaltimento (con l'eccezione della differenziata, che aiuta ma non risolve totalmente il problema) che vada bene agli ambientalisti; e tanto meno va bene se questo sistema permette di produrre energia elettrica e diminuire in parte i costi di cui sopra.

Non vogliamo nel concreto che Napoli si paghi il suo smaltimento, si trovi una discarica, si costruisca un altro inceneritore, ammeghi nei suoi rifiuti, ma per assurdo vogliamo che li mandi in Lombardia o in Germania a nostre spese. Analogamente tolleriamo che lo stesso faccia il Sindaco Marino (*a Roma, ndr*) che in un'ottica

più generale sta dimostrando in questi primi mesi di mandato la pochezza della sua preparazione continuando a chiedere soldi alla collettività invece di introdurre i miglioramenti promessi in campagna elettorale.

Vogliamo tutto e il contrario di tutto,

dimenticandoci regole e comportamenti ma andando dietro solo alla demagogia (come quella dei giudici di Taranto o dei PM di Savona/Vado) e traguardando un futuro non a breve ma addirittura al solo domani, dimenticandoci il dovere morale di costruire qualcosa per noi e per i nostri figli e nipoti.

I turchi pronti a pagare per rottamare la Concordia

In audizione parlamentare Gabrielli spiega anche che gli assicuratori di Costa, di fronte a costi superiori al miliardo di dollari, sono disposti ad una battaglia legale qualora le ingerenze politiche superassero il limite

Un'altra settimana trascorsa, un'altra audizione parlamentare del prefetto Franco Gabrielli e ancora nessuna decisione (avrebbe dovuto esser presa a fine marzo) sullo smantellamento del relitto della Concordia.

Qualche interessante elemento è tuttavia emerso. Innanzitutto il fatto che le opzioni si sono ridotte a due, Genova e la Turchia. Si è infatti sfilata Palermo, cioè Pincantieri, che avrà il bacino grande occupato dall'allungamento delle quattro navi di MSC Crociere del progetto Rinascimento (S2S n.49/2013); Piombino, che secondo Gabrielli avrebbe costi simili a Genova, ha il grosso problema di non disporre né ora né senz'altro nei prossimi mesi di un bacino di carenaggio malgrado i 111 milioni pubblici incassati per il potenziamento del porto; e chi ha candidato Civitavecchia (l'identità degli offerenti è riservata, anche se si sa che a Genova si tratta di San Giorgio del Porto e Saipem) ha fatto un'offerta fuori mercato, chiedendo circa 200 milioni di euro.

Proprio sul quantum della questione Gabrielli ha fornito alcuni dettagli importanti, anche se i meccanismi generali della rottamazione navale continuano a sfuggire a chi lo ascolta (parlamentari e stampa). Il prefetto ha infatti esplicitamente affermato che la candidatura turca "costa" circa 40 milioni di dollari, comprensivi del noleggio e dell'utilizzo del Vanguard. Lo stesso Gabrielli aveva spiegato in autunno (S2S n.36/2013) che il noleggio e l'utilizzo del Vanguard costerebbe circa 30 milioni di euro. Cioè circa 40 milioni di dollari, anzi un po' di più, 41,5 al cambio odierno.

Questo significa – spiega un broker italiano da anni attivo in Turchia e interessato anche al caso Concordia – che "il cantiere turco candidato non chiede nulla per rottamare la Concordia, anzi al limite è disposto a pagare qualcosa", tanto si rifarà

coi materiali di risulta. Nulla di strano, è la prassi di ogni rottamazione navale, anche se sembra che nessuno in Italia l'abbia capito: di norma è il rottamatore che paga il proprietario della nave (o l'intermediario), non il contrario. Al limite qualche variazione sul tema (ma di entità limitata rispetto alle cifre di cui si parla nello specifico) è possibile intervenga nel

caso (come è quello della Concordia) vi sia la necessità di preventive bonifiche.

Anche il fatto che le offerte italiane ritenute competitive (Genova e Piombino) costino di più (circa 100 milioni di euro ha fatto intendere Gabrielli) non sorprende: in questo caso il trasporto sarebbe meno

caro, ma il costo del lavoro, della bonifica e delle operazioni di rottamazione supera di molto, evidentemente, i benefici che gli smantellatori trarrebbero dal riciclo dei materiali, tanto da portarli (diversamente dai turchi) a richiedere un compenso per l'operazione. Anche qui nulla di strano, è il motivo per cui in Europa occidentale, salvo casi particolari, non si rottama più nulla da

un quarto di secolo, come lo stesso Gabrielli ha fatto notare, indicando che "da almeno 25 anni l'Italia manda in Turchia le sue navi militari da smantellare" (a cui occorrerebbe aggiungere le varie unità dell'ormai ex flotta pubblica Tirrenia e di altre aziende statali come ad esempio ENI, S2S n.10/2012).

Altro aspetto interessante emerso dall'audizione. "Finora la parte privata (Costa Crociere e soprattutto i suoi assicuratori) ha tenuto un atteggiamento collaborativo", ma – ha segnalato Gabrielli – mentre Costa ha un primario interesse nel recuperare mediante lo smaltimento un po' dell'immagine lesa dall'incidente, la parte assicurativa ultimamente si è mostrata piuttosto attenta agli aspetti economici della cosa, anche perché – sempre parole di Gabrielli – i costi della rimozione finora sostenuti sono lievitati dai 300 milioni di dollari inizialmente preventivati a 1,1 miliardi. E inoltre, ha spiegato il prefetto con riferimento alla competenza dello smaltimento ("una partita riguardante pressoché esclusivamente gli assicuratori") e alle autorizzazioni (l'unica necessaria è quella al trasporto del rifiuto, competenza della Regione, che l'ha delegata alla Provincia di Grosseto), la parte privata "sarebbe pronta a scatenare i propri avvocati" in caso di ingerenze non ritenute appropriate, "in un contenzioso che innanzitutto non converrebbe a noi".

Ragion per cui lo stesso Gabrielli ha pragmaticamente spiegato che, insieme al Ministero dell'Ambiente, si è deciso di invitare la parte privata a presentare dopo Pasqua una "documentazione dettagliata" sui progetti in gioco per lo smaltimento, "in modo che le autorità (Ministero, Regione Toscana e prefetto) siano in grado nei primi giorni di maggio di risolvere questa questione".

Andrea Molzo

Hapag-Lloyd e CSAV hanno detto sì sull'altare

Siglato l'accordo che porterà alla nascita del quarto operatore mondiale del trasporto marittimo di container

Con una firma apposta in settimana ad Amburgo, Hapag Lloyd e CSAV hanno raggiunto ufficialmente l'accordo per l'operazione di fusione, ventilata da tempo. Più precisamente, il presidente del Consiglio d'amministrazione della

compagnia tedesca, Michael Behrendt, e il CEO di CSAV Oscar Hasbún hanno finalmente siglato un accordo vincolante dopo quello preliminare raggiunto lo scorso gennaio.

Come già annunciato in fase di negoziazione, la fusione si realizzerà attraverso l'integrazione delle attività di trasporto container di CSAV in quella della compagnia tedesca. La 'nuova Hapag Lloyd', che manterrà la

sua sede ad Amburgo, si collocherà al quarto posto del ranking mondiale delle compagnie di trasporto container, grazie a una flotta risultante di 200 navi e una capacità complessiva di 1 milione di TEUs, con un fatturato totale di circa

9 miliardi di euro e volumi di traffico pari a 7,5 milioni di TEUs. In Cile sarà mantenuta un ufficio si occuperà della gestione delle attività in America Latina. CSAV otterrà come controvalore il 30% delle azioni di Hapag Lloyd (della quale gli altri azionisti principali sono la Città di Amburgo attualmente con il 36,9%, Kühne Maritime con il 28,2% e TUI AG, che ora detiene il 22%).

Al termine di questa prima fase sarà

effettuato un aumento di capitale per 370 milioni di euro, cui CSAV contribuirà per 259 milioni portandosi così al 34%, mentre un secondo aumento di capitale – sempre del valore di 370 milioni – sarà effettuato al momento della quotazione in borsa della società.

La combinazione delle attività genererà sinergie annuali per circa 300 milioni di dollari. Business, flotte e orderbook, sottolineano ancora Hapag-Lloyd e CSAV, si integreranno alla perfezione: la compagnia cilena garantirà infatti "un buon posizionamento sulle rotte Nord-Sud, che si affiancherà a quello già consolidato delle tratte Est-Ovest";

inoltre è in attesa della consegna di sette nuove unità da 9.300 TEUs tra 2014 e 2015 (Hapag-Lloyd metterà invece in servizio alla fine del mese l'ultima – di una serie di dieci - newbuilding da 13.200 TEUs). Entrambe sottolineano inoltre con orgoglio la propria lunga tradizione nel settore, essendo state fondate nel 1872 (CSAV) e nel 1847 (Hapag-Lloyd). La conclusione dell'operazione, cui i rispettivi organi societari hanno già dato il proprio via libera, è ora in attesa dell'ok dei competenti organismi antitrust.

Nessuna novità si segnala invece sul fronte Hamburg Süd. Secondo quanto aveva dichiarato solo pochi giorni fa il suo CEO Ottmar Gast, le trattative per costituire un 'alleanza a tre' potrebbero comunque tornare in agenda a breve, riportando in auge quel progetto che lo scorso anno si era arenato.

Nei primi tre mesi di quest'anno il traffico dei container nel porto di Tanger Med è cresciuto del +30%

Lo scalo marocchino ha movimentato 735mila teu

~~inforMARE~~ - L'Autorità Portuale di Tanger Med ha reso noto che nel primo trimestre di quest'anno il porto marocchino ha movimentato un traffico dei container pari a 735mila teu, con un incremento del +5% rispetto al trimestre precedente e con una progressione del +30% rispetto al primo trimestre del 2013. ~~(17)~~

18 aprile 2014

MSC inaugurerà un servizio di linea diretto Asia - Africa occidentale

Sulla rotta verranno impiegate 10 portacontainer da 4.000 teu

~~infomare~~ Il gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company (MSC) ha annunciato un potenziamento della propria rete di servizi di linea con l'introduzione di un collegamento diretto tra l'Asia e l'Africa occidentale. Con il nuovo servizio, denominato Africa Express, i carichi attualmente movimentati dalla compagnia per il West Africa con transhipment nel Mediterraneo verranno inoltrati direttamente verso la regione africana.

Sulla nuova rotta, che verrà inaugurata il prossimo 24 aprile con la partenza della portacontainer *Mare Atlanticum* dal porto di Nansha, verranno impiegate 10 navi della capacità di 4.000 teu. Il servizio effettuerà scali a Nansha, Chiwan, Singapore, Port Louis, Tincan Island-Lagos, San Pedro, Abidjan, Coega, Colombo, Singapore, Nansha. (M)

Carriers prepare for May Asia-Europe rate push

Damian Brett | mercoledì, 16 aprile 2014

Maersk Line plans to increase prices by \$550 per teu

Maersk Line is the latest shipping line to announce a general rate increase on services from Asia to Europe as carriers look to follow up their early April success.

The Danish shipping line revealed it would attempt to implement a rate increase of \$550 per teu on services from the Far East, excluding Japan, to Europe from 1 May.

The move follows other confirmed rate-increase plans from Hapag-Lloyd and Hanjin.

Hapag-Lloyd announced it would increase its prices by \$525 per teu on services from east Asia, excluding Japan, to north Europe and the Mediterranean from 8 May.

It will simultaneously increase prices in the eastbound direction by \$100 per teu.

Meanwhile, Hanjin's rate increase from the Far East, Indian subcontinent and Middle East to northern Europe stands at \$600 per teu and is due to come into force on 1 May.

Container derivative broker reports suggest other carriers are also preparing for a May increase, with Evergreen, K Line and OOCL all said to be planning to push up prices in May.

The general rate increases come as prices on the trade lane declined last week after two weeks of increases.

The Shanghai Containerised Freight Index component for all-in spot freight rates on services from Shanghai to North Europe declined by \$86 week on week to \$1,156 per teu.

The SCFI component for services to the Mediterranean decreased by \$84 to \$1,263 per teu.

The decrease comes after carriers managed to increase Asia to north Europe rates by just under \$400 to \$1,242 per teu between the end of March and 4 April.

The two weeks of increases are in line with certain carriers announcing an April 1 increase and others aiming for the middle of the month.

Average 2014 Asia to north Europe weekly prices for the year to date of \$1,575 per teu are ahead of the same period last year when the SCFI weekly average for the trade lane stood at \$1,244 per teu.