



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

17 GENNAIO 2014

Domani a Bari si terrà il primo meeting tecnico del progetto ARGES

Tra gli obiettivi, l'integrazione tra i sistema informativi dei porti greci ed italiani

~~informARE~~ - Domani nella sede dell'Autorità Portuale del Levante a Bari, nell'ambito del programma di iniziativa comunitaria E.T.C.P. Grecia-Italia 2007/2013, si terrà il primo meeting tecnico ufficiale del progetto strategico ARGES (pAssengeRs and loGistics information Exchange System) che si basa su una visione strategica globale del sistema dei porti dell'area adriatico-jonica e tende a realizzare concretamente una strategia di integrazione tra i sistema informativi dei porti greci ed italiani.

Fra le attività di progetto, per il porto di Bari è prevista anche la creazione di un prototipo di Sportello Unico Marittimo per la gestione semplificata informatizzata delle formalità di arrivo e partenza delle navi che colloquierà con il PCS GAIA e con il nodo transfrontaliero. Questa attività, svolta con il supporto diretto del Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera Italiana, consentirà a Bari di essere tra i primi porti italiani ad attuare i dettami della direttiva comunitaria n. 65/2010 che obbliga tutti i porti europei ad aggiornare la modalità di gestione delle pratiche amministrative navi/porto a partire da giugno 2015.

L'Autorità Portuale del Levante è partner del progetto assieme alla Regione Epiro, che è il lead partner, alle Autorità Portuali di Igoumenitsa, Patrasso e Corfù, al CTI-Computer Technology Institute and Press "Diophantus", al Politecnico di Bari, alla Provincia BAT, al Centro Mediterraneo per i Cambiamenti Climatici ed al Comando Generale delle Capitanerie di Porto Italiane.

L'incontro tecnico di domani vedrà la partecipazione, oltre che del presidente dell'Autorità Portuale del Levante, Franco Mariani, e del comandante della Capitaneria di Porto di Bari, Giovanni De Tullio, dei presidenti delle tre Autorità Portuali greche di Igoumenitsa, Vasilios Diamantis, di Patrasso, Konstantinos Platikostas, e di Corfù, Sotirios Vlachos, oltre ai loro tecnici ed a rappresentanti della Guardia Costiera Greca operante in questi tre porti. (inf)

Armi chimiche Gioia Tauro, le fasi dell'operazione

Entro metà febbraio trasbordo 560 tonnellate di mostarda e sarin

* **AGENTI CHIMICI.** In Italia sono attese 560 tonnellate di agenti chimici (delle 1290 tonnellate dell'intero arsenale tra armi, componenti e altro materiale) identificate dal piano Onu-Opac di "priorità 1", e cioè i più pericolosi. Si tratta principalmente di GAS MOSTARDA E SARIN, contenuti in 60 container, che verranno "imballati e sigillati secondo procedure internazionali per la totale sicurezza del trasporto", ha assicurato il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi.

* **IL TRASBORDO.** Nel porto di Gioia Tauro il materiale chimico che arriverà a bordo del cargo danese Ark Futura (o del norvegese Taiko) sarà trasferito sulla nave americana Cape Ray "DA NAVE A NAVE" mediante appositi rotabili" e "SENZA STOCCAGGIO" A TERRA dei container, ha aggiunto Lupi. L'operazione avverrà "secondo standard internazionali di sicurezza". *

I TEMPI. L'operazione di trasbordo a Gioia Tauro durerà 24-48 ore. E avverrà "all'inizio di febbraio, in ogni caso ENTRO LA PRIMA META' DI FEBBRAIO", ha reso noto il direttore generale dell'Opac, Ahmet Uzumcu, mentre la distruzione degli agenti a bordo della nave Usa "nei successivi due mesi". "Sarà un'operazione singola, non si ripeterà", ha poi assicurato.

* **LE NAVI.** "Ad oggi solo una parte dei container di armi chimiche siriane è stata caricata sulla nave danese" che dovrà portarle in Italia, ha spiegato il ministro degli Esteri Emma Bonino. La Ark Futura ha infatti caricato 27 tonnellate di materiale il 7 gennaio scorso a Latakia e attende per motivi di sicurezza al largo della Siria di poter caricare il resto una volta che le autorità siriane le avranno trasferite dai depositi al porto. Il mercantile danese salperà poi alla volta di Gioia Tauro scortata da navi militari di Russia, Cina, Danimarca, Norvegia alle quali si aggiungerà anche una della Gran Bretagna. Intanto la nave Usa Cape Ray partirà dalla Virginia nei prossimi giorni e, secondo il Pentagono, impiegherà "due settimane" a raggiungere il Mediterraneo.

* **LA DISTRUZIONE E LO SMALTIMENTO.** Gli agenti chimici saranno quindi distrutti in acque internazionali, mediante idrolisi a bordo della Cape Ray, equipaggiata con due "field deployable hydrolysis systems" e sulla quale viaggeranno 35 marine e 64 esperti chimici dell'Army's Edgewood Chemical Biological Center. La Germania smaltirà 370 tonnellate di scorie prodotte dallo stesso procedimento di distruzione eseguito sulla Cape Ray. La Gran Bretagna distruggerà a sua volta altre 150 tonnellate di agenti chimici della categoria più pericolosa sul proprio territorio. Per i "rifiuti" derivanti dalla distruzione degli agenti meno pericolosi, l'Opac ha indetto una gara d'appalto internazionale destinata alle industrie chimiche civili. Nessuna sostanza tossica verrà gettata in mare, ha garantito Uzumcu, spiegando che "è proibito dalla Convenzione sulle armi chimiche" e che "ispettori Opac saranno a bordo della Cape Ray per tutto il tempo dell'operazione".

* **PAESI COINVOLTI.** Oltre all'ITALIA, che ha fornito il porto di Gioia Tauro, i Paesi più coinvolti nell'operazione marittima e nelle successive fasi di distruzione, con navi, mezzi di terra, personale alla missione congiunta Onu-Opac, sono: USA, RUSSIA, GRAN BRETAGNA, FINLANDIA, DANIMARCA, NORVEGIA, GERMANIA e CINA.

* **I COSTI.** Il Trust Fund costituito per finanziare l'intera distruzione dell'arsenale chimico di Bashar al Assad ha raccolto finora 12 MILIONI DI EURO (altri 20 sono stati promessi) da 17 Paesi più l'Unione europea. L'Italia ha contribuito con 3 milioni di euro.(ANSA).

Le armi chimiche a Gioia Tauro, "rischio guerra civile"

Allarme Scopelliti. Governo rassicura. Sindaci, chiudiamo porto

(di Laurence Figà-Talamanca) (ANSA) - ROMA, 16 GEN - Alla fine la scelta è caduta su **Gioia Tauro**. Sarà lo scalo calabrese ad ospitare, entro metà febbraio, le fasi di trasbordo delle armi chimiche siriane dal cargo danese, che sta aspettando di caricarle al largo di Latakia, alla nave Usa Cape Ray che poi le distruggerà in mare aperto. E mentre tirano un sospiro di sollievo tutte le altre località indicate finora da indiscrezioni di stampa, monta la protesta della Piana: "Stiamo valutando di emettere un'ordinanza per chiudere il porto", minaccia il sindaco di San Ferdinando, Domenico Madafferi, mentre quello di Gioia Tauro, Renato Bellofiore, teme per la sua vita: "Se succede qualcosa mi vengono a prendere con i forconi...". E il presidente della Calabria lancia l'allarme: "Così facendo si rischia di portare alla guerra civile un territorio". "Letta e Bonino hanno grandi responsabilità su quanto sta accadendo oggi nella nostra terra: prima di qualsiasi assenso - denuncia - avrebbero dovuto coinvolgere le istituzioni locali".

Il governo dal canto suo sottolinea l'importanza dell'operazione e tenta di rassicurare le amministrazioni e la popolazione locale: "L'operazione sarà svolta secondo i più alti standard di sicurezza e di tutela dell'ambiente", si legge in una nota di Palazzo Chigi, che rimarca come si tratti di "un contributo concreto e imprescindibile a garanzia della stabilità e della sicurezza nella regione mediterranea e mediorientale" e che risponde a una risoluzione dell'Onu.

La scelta del porto e le fasi dell'operazione ("la più importante operazione di disarmo degli ultimi dieci anni", l'ha definita il ministro degli Esteri Emma Bonino) sono stati spiegati oggi in Parlamento in un'audizione del ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi e della stessa titolare della Farnesina, e del direttore generale dell'Organizzazione per la proibizione delle armi chimiche, Ahmet Uzumcu, venuto di persona per "ringraziare l'Italia del generoso contributo" e fornire dettagli tecnici in grado di far superare i timori.

Gioia Tauro è stata scelta perché è "un'eccellenza italiana", un porto "specializzato in questo tipo di attività", ha detto Lupi, sottolineando che nel 2012-2013 lo scalo calabrese ha trattato 3000 container di sostanze chimiche, pari a 60 mila tonnellate, mentre quelle che arriveranno dalla Siria saranno solo 570 tonnellate in 60 container, "imballati e sigillati secondo standard internazionali di sicurezza". I due ministri hanno quindi ribadito che il carico di armi chimiche non toccherà suolo italiano: il trasbordo avverrà "da nave a nave" e senza bisogno di stoccare i container a terra. Sarà "un'operazione singola" che "non si ripeterà", ha assicurato dal canto suo Uzumcu.

Nessuna sostanza tossica sarà gettata in mare, ha inoltre spiegato ai parlamentari che chiedevano di "voci" in tal senso: "E' proibito dalla Convenzione sulle armi chimiche e ispettori Opac saranno a bordo della Cape Ray per tutto il tempo delle operazioni" di distruzione che dureranno "due mesi". Per rispondere alle accuse di aver

preso una decisione "calata dall'alto", Bonino ha chiarito che la scelta di Gioia Tauro è stata fatta consultando i ministri di Difesa, Interni, Infrastrutture, oltre all'Istituto per la protezione dell'ambiente, la Guardia costiera e le Dogane. "Il porto non chiuderà", ha quindi replicato Lupi al sindaco di San Ferdinando, invitandolo ad essere "orgoglioso" della scelta fatta, perché Gioia Tauro svolge "operazioni analoghe tutto l'anno" con agenti chimici dello stesso tipo di quelli in arrivo. "Ognuno fa il suo mestiere. Domani prenderemo contatti con esperti in Diritto della navigazione e vedremo", ha risposto ancora Madafferi. Rassicurazioni sono arrivate intanto anche dalla Contship, società concessionaria del terminal container di Gioia Tauro: "Non conosciamo ancora i dettagli dell'operazione, ma possiamo garantire che sarà svolta sulla base dei massimi requisiti di sicurezza", riferisce la società invitando "tutti alla calma". Ma i lavoratori portuali minacciano: "Quei container noi non li tocchiamo. Chiamassero i militari". Sul piano politico, il Pd plaude al contributo che l'Italia fornisce alla pace, facendo la

sua parte nel piano Onu-Opac. Per Lega e M5S però le rassicurazioni non bastano: i Cinquestelle chiedono che Bonino e Lupi vadano a Gioia Tauro a riferire alle autorità locali.(ANSA).

L'Autorità Portuale di Trieste si è dotata di un Port Community System

Monassi: «lo scopo è quello di velocizzare le operazioni legate agli adempimenti di sicurezza, logistiche e doganali»

~~inforMARE~~ - Grazie al progetto europeo ITS Multi-Purpose Gateway, il cui obiettivo è stato quello di creare una piattaforma software in grado di poter scambiare dati tra i porti del nord Adriatico, l'Autorità Portuale di Trieste si è dotata del Port Community System denominato Sinfomar, che è stato presentato oggi ai protagonisti del mondo portuale pubblico e privato. L'authority portuale ha sottolineato che gli ottimi rapporti con l'Agenzia delle Dogane e con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, nonché con le loro emanazioni sul territorio, farà sì che l'entrata in attività del nuovo sistema possa iniziare a sgravare la comunità portuale privata dei numerosi adempimenti ai quali sono sottoposti, realizzando il concetto di "single window". Il colloquio tra sistemi, l'interoperabilità - ha spiegato l'ente - permetterà un deciso snellimento, ma anche una contrazione dei tempi di lavorazione dei processi di import/export molto deciso, tenendo conto delle tre componenti: sicurezza, logistica, doganale.

«Lo scopo - ha confermato la presidente dell'Autorità Portuale, Marina Monassi - è quello di velocizzare le operazioni legate agli adempimenti di sicurezza, logistiche e doganali. Il Sinfomar è una banca dati di un ente pubblico e può comunicare con i sistemi degli organi centrali dello Stato con automatismi (Dogane, Capitaneria di Porto, Istat, Napa), sgravando tutti dall'effettuare ripetute comunicazioni. Sarà il centro di una piattaforma complessiva che comprende anche progetti di futura implementazione». (M)

TRANSPORT

MoS24, una nuova piattaforma informatica per i container

Bruxelles - Calcolare spese e ricadute ambientali del viaggio di un container individuando tutte le soluzioni, dal ferro, alla gomma, al mare: è quanto permette di fare il software MoS24.

Bruxelles - Calcolare spese e ricadute ambientali del viaggio di un container individuando tutte le soluzioni, dal ferro, alla gomma, al mare: è quanto permette di fare il software MoS24, progetto hi-tech realizzato con cofinanziamento europeo (al 50%) dall'Autorità portuale di Genova, in collaborazione con Regione Liguria, Selex ES, Istituto internazionale delle Comunicazioni e Università di Genova, per un costo complessivo di 4,905 milioni di euro, nell'ambito della programmazione 2007-2013. Così come un servizio di prenotazione alberghi o voli, come siamo abituati a conoscerli su Internet, la piattaforma informatica (che prende il nome del corridoio Genova-Rotterdam che fino a qualche

mese fa era numerato col 24, e MOS come Motorways, Autostrade del Mare) permetterà di confrontare i dati sulle alternative offerte dalla catena logistica intermodale nelle aree del corridoio Ue Genova-Rotterdam: dai tempi di percorrenza all'impatto sull'ambiente, ai prezzi, per poter operare la scelta più congeniale. Uno strumento in grado di dimostrare che i porti del Mediterraneo possono concorrere con quelli dell'Europa del Nord, ma in una logica di network.

L'idea di fondo di MoS24 è infatti quella di

prolungare i corridoi europei nel Mediterraneo, luogo nevralgico degli scambi commerciali; con le autostrade del mare che seppure meno veloci, garantiscono economia e minor inquinamento, elementi che possono indirizzare le scelte degli operatori. Destinato principalmente alle compagnie di spedizionieri, il software ha potenzialità di accrescere competitività, trasparenza e sostenibilità nel settore, se sarà alimentato con un numero crescente di informazioni, e soprattutto se verrà individuato un gestore interessato a dare continuità nel tempo, come ad esempio potrebbe essere Uirnet, ente del ministero dei Trasporti incaricato della realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale, che ha dato un significativo contributo tecnico al progetto.

MoS24 rientra in «un'ampia strategia di governance» che punta a «sostenere lo sviluppo del territorio e affermare il ruolo della Liguria come porta sul Tirreno per il Nord Europa e come centro nevralgico degli snodi logistici dei corridoi europei», spiega l'assessore regionale alle **Infrastrutture Raffaella Palta**. «Anche in futuro - aggiunge l'esponente della giunta - verrà data priorità a studi e opere volte a promuovere intermodalità, sviluppo coerente delle infrastrutture, armonizzazione dei sistemi informativi e diffusione di combustibili alternativi per aumentare competitività nel settore dei trasporti», con una riduzione dell'impatto sull'ambiente.

TRANSPORT

Merci sul Po da Milano all'Adriatico, Ue ci crede

Bruxelles - L'Europa ha inserito il tratto nel core network del corridoio Mediterraneo, lo stesso della Torino-Lione

Bruxelles - Trasportare le merci da Milano all'Adriatico attraverso il Po: Bruxelles ci crede, tanto da aver inserito il tratto nel core network del corridoio Mediterraneo (lo stesso della Torino-Lione), e da essere pronta a finanziare, in via prioritaria, i vari progetti che compongono il segmento.

L'obiettivo è rendere il corso d'acqua navigabile in categoria cinque (1.500-2.000 tonnellate), 365 giorni l'anno, da Truccazzano (alle porte di Milano) a Venezia o Ravenna, riducendo il traffico su gomma, con importanti risultati anche sul fronte dell'ambiente. Una chiatte da sola può infatti trasportare fino a 1500 tonnellate, pari a 30 camion. Vale a dire che con dieci chiatte sarebbe possibile togliere dalla strada 300 mezzi pesanti al giorno. Entro fine 2015 è previsto il completamento dei lavori per trasformare il tratto dell'idrovia Mantova-Adriatico da categoria tre (700

tonnellate) a categoria cinque. L'idrovia, già canale Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante, interessa le province di Mantova, Verona e Rovigo, ed offre fondali costanti lungo i 136 chilometri di lunghezza, velocità di corrente minima, ed elevata sicurezza. L'Ue ha finanziato gli studi al 50% ed i lavori al 10% nell'ambito della programmazione 2007-2013. Sul fronte dell'idrovia ferrarese, i 70 km di canale navigabile che vanno dal Po, passando per la città di Ferrara, fino a giungere al mare, a Porto Garibaldi, sono in fase di adeguamento per consentire la navigazione commerciale di

imbarcazioni della quinta categoria. Si tratta di un collegamento fondamentale per connettersi al «core port» di Ravenna, terminale sud del sistema idroviario padano veneto e punto di interscambio con i traffici marittimi. Intanto l'Aipo (l'Agenzia interregionale per il fiume Po, istituita nel 2003 da Lombardia, Piemonte, Emilia Romagna e Veneto) ha presentato un progetto (dal costo di 2 milioni di euro) per studiare le migliori condizioni per una navigazione sostenibile del corso d'acqua, da Cremona al mare Adriatico. La proposta prevede due ipotesi, quella della regimazione con una serie di chiuse (che permetterebbe la creazione di energia idroelettrica) e quella a corrente libera (che non interrompe il trasporto di sedimenti verso le spiagge dell'Adriatico, già duramente colpite dal fenomeno dell'erosione). **A completare il quadro sono gli studi di valutazione per un canale navigabile da Truccazzano (Milano) a Pizzighettone (Cremona), con un'operazione di infrastrutturazione eco-compatibile, che possa diventare un volano economico per i territori attraversati.** Truccazzano viene ritenuto geograficamente strategico in vista dei collegamenti con le future nuove arterie stradali (la Tangenziale est esterna, ed il collegamento autostradale Brescia - Bergamo - Milano (Brebemi). La via d'acqua non sarà solo commerciale, ma turistica: il progetto prevede anche l'impiego di motonavi passeggeri e di house boat da noleggiare, così come da anni si fa in Francia e, ancora prima, in Olanda, con la possibilità di collocare alcuni porti turistici lungo il tracciato e di creare, a ridosso dell'area milanese zone destinate ad attività creative, adattando il canale della

Muza. Tanto che i Navigli milanesi e i laghi lombardi, attraverso il collegamento Milano-Cremona, potrebbero costituire una rete navigabile di grande interesse, coniugando il trasporto commerciale con la funzione «diportistica» 365 giorni l'anno

Via libera del Parlamento europeo alla nuova direttiva sui contratti di concessione

Feport, è difficile valutare l'impatto delle nuove norme prima che siano implementate negli ordinamenti nazionali

~~inforMARE~~ Ieri il Parlamento europeo ha approvato le nuove norme UE in materia di appalti pubblici e di concessioni. In tema di contratti di concessione, per la prima volta sono state quindi stabilite norme comuni nell'UE per promuovere una concorrenza leale e garantire il miglior rapporto qualità-prezzo, introducendo nuovi criteri di aggiudicazione che pongono maggiormente l'accento su considerazioni ambientali, aspetti sociali e innovazione.

«Le nuove norme in materia di contratti di concessione - ha sottolineato l'europarlamentare francese Philippe Juvin (PPE), relatore per i contratti di concessione - rappresentano un importante segnale in favore di un rafforzamento del mercato interno. Esse creano un ambiente economico sano, dal quale tutti gli attori, compresi le autorità pubbliche, gli operatori economici e, in ultima analisi, i cittadini dell'UE, potranno trarre beneficio. Adesso, le regole del gioco saranno rese note a tutti».

Tra le novità introdotte dalla direttiva, è stata semplificata la procedura di gara grazie a un "documento unico europeo di gara" standard, basato sull'autocertificazione. Inoltre solo il vincitore dovrà fornire la documentazione originale.

Feport, la federazione dei terminalisti portuali europei, ha seguito con particolare interesse il dibattito al Parlamento UE in quanto le nuove norme sono di particolare importanza per i terminal operator, che in molti porti europei operano nell'ambito di contratti di concessione. Secondo Feport, tuttavia, attualmente è difficile valutare l'impatto della nuova direttiva, in quanto deve prima essere implementata negli ordinamenti nazionali. La federazione ha ricordato di aver avuto in passato alcuni problemi con la direttiva sulle concessioni, in particolare circa la possibile mancanza di sicurezza degli investimenti derivante dall'incertezza sulla proroga dei contratti. Feport ha infatti rimarcato che i terminalisti effettuano ingenti investimenti nei porti, ad esempio per l'acquisto di gru e di veicoli di terra, e pertanto la sicurezza degli investimenti è considerata da molti operatori come essenziale per lo sviluppo dei porti.

Feport ha evidenziato inoltre che il Parlamento europeo si è astenuto dal voto finale per consentire ulteriori trattative con il Consiglio e la Commissione dell'UE al fine di raggiungere un accordo in prima lettura. Il Consiglio - ha ricordato la federazione - sta portando a termine le discussioni sulla questione ed è quindi possibile che ci sia accordo tra il Consiglio e il Parlamento nelle prossime settimane, dopo il quale gli Stati membri inizieranno la trasposizione della direttiva nel diritto nazionale.

Direttiva UE penalizza le concessioni nei porti

15 gennaio 2014 |

L'imporre la gara alla scadenza favorisce i porti del Nord Europa che hanno un regime di affitto - L'appello di Assiterminal

BRUXELLES - Il parlamento europeo si dovrebbe essere pronunciato ieri sera sulla proposta di direttiva UE 897/2011 che rivoluzionerà - sia pure non immediatamente - le concessioni demaniali anche sui porti. Così come proposta, la direttiva è apparsa come un ennesimo calcio negli stinchi alla portualità mediterranea a favore di quella del Nord Europa: con la discriminante che per le concessioni demaniali - sistema in uso nei porti mediterranei ma non in quelli del range del Nord Europa - è prevista la gara a scadenza, mentre per gli affitti delle aree - sistema in uso dall'Olanda al Belgio e alla Germania - non vengono imposti nuovi vincoli.

In un suo recente intervento il presidente di Assiterminal Marco Conforti, che fa parte dell'esecutivo dell'associazione dei terminalisti europei Feport, ha messo in guardia l'Italia.

Chi ha una concessione da terminalista portuale che si avvicina alla scadenza - ha sottolineato - se dovesse prevalere la direttiva EU sulle concessioni avrebbe grossi dubbi nel continuare a investire sul proprio terminal, sapendo che nella gara per il rinnovo potrebbe perdere di fronte a un più agguerrito competitore. "La direttiva UE - ha dichiarato Conforti a Il Sole-24 Ore "rischia di creare distorsione della corretta concorrenza tra i porti del Nord e del Sud Europa, che operano con regole diverse". E si preannunciano contenziosi legali intracomunitari infiniti. Con l'ulteriore aggravante in Italia dove la mancanza di regole certe per il fine concessione demaniale aggiunge un problema al problema.

Monti presenterà al ministro Lupi il contributo di Assoporti al progetto di riforma della legislazione sui porti

«Sul piatto della bilancia - ha sottolineato - non mettiamo il rafforzamento della portualità, ma il rafforzamento dell'intero sistema Paese»

Il presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), Pasqualino Monti, illustrerà al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, il documento approvato dal consiglio direttivo dell'associazione dei porti italiani con l'obiettivo di fornire un contributo concreto al progetto di riforma della legislazione sui porti, inclusa l'ipotesi di definizione delle nuove Autorità logistiche di interesse strategico.

«Non si tratta - ha spiegato Monti - di un documento di mediazione, bensì della presa di coscienza da parte dei porti italiani della necessità di accelerare sul fronte della razionalizzazione del sistema portuale, non per esigenze di spending review, bensì per quella primaria di confrontarsi, garantendo un'offerta competitiva e una organizzazione moderna, con i grandi carrier marittimi e con i grandi operatori logistici».

«Sul piatto della bilancia - ha precisato il presidente di Assoporti - non mettiamo il rafforzamento della portualità, ma il rafforzamento dell'intero sistema Paese che dalla competitività dei porti dipende e che non può subire, sullo scacchiere complesso dell'interscambio mondiale, scelte maturate altrove».

PORTS **Assoportì, Merlo boccia il documento**

Genova - «Io non ho potuto partecipare alla riunione di Assoportì ma, leggendo il documento, ritengo che se avessi partecipato non avrei votato quel testo che ritengo pieno di ipocrisie e di contraddizioni».

Genova - «Io non ho potuto partecipare alla riunione di Assoportì ma, leggendo il documento, ritengo che se avessi partecipato non avrei votato quel testo che ritengo pieno di ipocrisie e di contraddizioni». **Il presidente dell'Autorità Portuale di Genova, Luigi Merlo, è molto critico nei confronti del documento uscito dalla riunione di Assoportì.** Un testo di particolare cautela che cerca di trovare una mediazione tra le posizioni di **Genova, Livorno, Trieste e Venezia**, che in una lettera avevano spinto verso la creazione di distretti logistici portuali, proposta dal **ministro Lupi**, e le altre autorità portuali, contrarie a questa strada. «Il testo non è chiaro, è fumoso in molte parti e, mentre rimproveriamo spesso alla politica di essere poco chiara, non possiamo essere incoerenti con un documento che trasuda politichese».

Per Merlo questa è un'occasione persa e la speranza è che il ministro Lupi presenti la sua proposta e lavori, fianco a fianco, con il Parlamento per arrivare in tempi brevi a un testo definitivo.

«Ritengo che si possa lavorare a diverse soluzioni - spiega Merlo - o un accorpamento significativo di autorità portuali o uno più ridotto, ma sempre creando strutture logistiche e portuali di nuove dimensioni con una nuova natura giuridica e nuove forze lasciando ad altre realtà che hanno funzioni di cabotaggio, l'attuale asset di autorità portuali

laddove esistano per svolgere attività amministrativa di demanio. Chiunque dovesse leggere il documento sarebbe sgomento. Farebbe fatica a comprenderlo e soprattutto cosa potrebbe pensare della portualità italiana?».

SHIPPING **Mariani: «Così Merlo rischia di rimanere isolato»**

Genova - L'unanimità sul documento prodotto da Assoportì sulla riforma portuale dura meno di 24 ore. E il dibattito si accende.

Bari - Francesco Mariani, Presidente Autorità Portuale del Levante e Vice Presidente di Assoportì, replica alle parole di Luigi Merlo che ha definito ipocrita il documento di Assoportì sulla riforma portuale: «Il presidente dell'Autorità portuale del Levante Ha ragione Luigi Merlo, la sua assenza alla riunione di Assoportì di lunedì scorso rappresenta certamente un'occasione persa. Credo che se avesse partecipato al dibattito, contribuendo a determinare una sintesi più avanzata ed unitaria, avrebbe potuto evitare un intervento a posteriori dai toni così stizziti ed offensivi. "Fumoso" è un aggettivo giusto per dipingere la situazione nella quale ci troviamo. Ma è difficile non definire fumosa anche la stessa proposta dei distretti logistici, almeno allo stadio attuale. Luigi dovrebbe riconoscere che il documento di Assoportì, votato

all'unanimità, parte dall'esigenza del cambiamento ed io personalmente sono sostenitore del cambiamento. In tempi non sospetti ho proposto la riduzione del numero delle Autorità Portuali ed un cambio di passo nella loro configurazione giuridica. Mi chiedo quanto convenga a Luigi ed a Genova, insistere nella ricerca di soluzioni isolate e personalistiche. Pensiamo alla vicenda dell'articolo 17. **Ma davvero pensiamo sia stato utile, nella sacrosanta esigenza di difendere e tutelare la Compagnia Portuale di Genova, approvare un testo di modifica che sostanzialmente equipara, violando**

palesamente la legge, le imprese art.16 a quelle art.17 per la fornitura di manodopera ? Questo testo, oltre che essere illogico, crea danni all'intera portualità nazionale. Gli articoli 16 sono le imprese portuali autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali cui è fatto esplicito divieto di fornire manodopera. Il risultato paradossale sarà quello di incentivare queste ultime a fornire manodopera violando la legge ed a battere cassa presso le Autorità portuali. Credo non fosse l'unica soluzione possibile per farsi carico del problema della Pietro Chiesa. Magari la proposta innovativa di una fusione fra Compagnia Unica e Pietro Chiesa avrebbe fatto meno danni. Merlo, in chiusura della sua dichiarazione, paventa poi la costituzione di una Serie A ed una Serie B dei porti, quelli nei quali si farebbe, un po' dispregiativamente, "cabotaggio". E' una proposta sbagliata ed irricevibile. Tutti vogliamo cambiare, ci sono nell'idea dei distretti intuizioni felici e condivisibili. Converrebbe ripartire da qui e decidere come dare vita concretamente ad una fase nuova per la portualità italiana. Confondere chi vorrebbe discutere nel merito per costruire davvero il cambiamento con coloro che invece al cambiamento si oppongono, serve solo a costruire schieramenti a priori. Amici contro nemici. Innovatori contro trinarciuti. La realtà è un po' più complessa e articolata. Mi auguro che nei prossimi giorni il nervosismo lasci spazio alla riflessione e sia possibile dare vita ad un dibattito più costruttivo ed efficace.»

Evergreen carries relief supplies to the Philippines

Four twenty-foot containers of relief supplies were carried by Evergreen's ITAL ONORE from Port Klang to Kaohsiung on 31 December

In November last year, the powerful typhoon Haiyan devastated the central region of the Philippines, causing catastrophic damage. The victims are still in urgent need of life's daily necessities. Evergreen Line has worked with international aid agencies to arrange free transportation services to carry relief supplies to the affected areas.

These relief supplies, including drinking water, dry food, tents, medical and sanitarian items, were collected by Crisis Relief Services & Training (CREST), a non-profit Christian humanitarian organization in Malaysia.

Four twenty-foot containers of relief supplies were carried by Evergreen's ITAL ONORE from Port Klang to Kaohsiung on December 31. The supplies then connected to the UNI-ASPIRE for delivery to Cebu in the Philippines on January 03.

CREST is planning to deliver another three twenty-foot containers of humanitarian supplies with Evergreen Line's help for transportation from Port Klang in early February.

Following the natural disaster two months ago, the Philippines has been receiving continuous supplies of humanitarian aid from around the world. For its part, in addition to providing free transportation services, Evergreen has also provided seventeen forty-foot containers to International Container Terminal Services, Inc. (ICTSI), a terminal operator in Manila, for delivery of relief supplies.

A spokesman for the company said: "Evergreen is pleased to be able to take concrete action to bring relief supplies to the disaster areas and to fulfill its corporate social responsibility as a global ocean carrier."