

Cette page a été automatiquement traduite par  SYSTRANet
[Nouvelles originales](#)

Federagenti présente Confmare, la nouvelle « maison commune de la mer et des ports » su sein Confcommercio

Examinées les problématiques des ports de Gioia Tauro, de Venise et de Tarente

infosMARE - Aujourd'hui à Rome, près de la Résidence de Ripetta, de la Fédération Nationale Agent, de Raccomandatori Maritimes et Médiateurs Maritimes (Federagenti), à l'occasion de son assemblée annuelle, a présenté Confmare, la nouvelle « maison commune de la mer et des ports » su sein Confcommercio qui est appelée à coordonner l'entière filière d'opérateurs et d'entreprises qui agissent sur la mer, dans les ports et dans la logistique connexe. Le président de Federagenti, de Gian Enzo Duci, a été nommé coordonnateur national de Confmare et de Cino Milani de Fedepiloti vice coordonnateur.

Dans le cours de l'assemblée il a été fait le point sur la réforme de la législation portuaire introduite l'an passé et sur quelques réalités à haut risque de la portualità italienne : Gioia Tauro, Venise et Tarente. En ce qui concerne le port calabrais est émergé avec force l'exigence, soutenue du président des Agents Maritime de la Calabre, de Michele Mumoli, de garantir au plus important hub italien de transhipment des conteneurs normatives et des règles du jeu qu'ils lui permettent de rivaliser à des armes paires avec la concurrence méditerranéenne et européens. Il a été entre autre mis en évidence comme les bateaux qui escaladent dans le port de Gioia Tauro soient objet de 1.200 inspections par mois (pour au-delà de 15mil par an) contre les sept inspections par an dans le port grec du Pireo, inspections - il a été remarqué - avec des effets pas tant sur la capacité d'intercepter des trafics de stupéfiants, mais de limiter fortement l'efficacité et rendre moins compétitif le port italien.

Relativement au port de Venise, soit l'assessore à Sviluppo économique de la Commune de Venise, de Simone Venturini, soit du président des Agents Maritime de la Vénétie, Alessandro Santi, et le président de l'Autorité de Système Portuaire de Mare Adriatico Settentrionale, de Pino Musolino, ont repoussé nettement l'idée que Venise puisse renoncer à son port et vivre un futur de ville-musée. Le port de Venise - il a été souligné - est stratégique pour une aire industrielle comme cette veneta, qui a un poids productif pair à l'entière Bavière, occupe 14.000 convenus à Tendu Marghera et 2.000 à Chioggia, et 4.500 dans le seul secteur croisières. En ce qui concerne les croisières, où Venise a perdu 300.000 passagers dans un an, le renoncement des croisières provoquerait la disparition des paquebots dans tout le « mer-lac » de l'Adriatique.



En ce qui concerne Tarente, ville même culturellement pour des décennies liée à un concept d'industrie et de fonction publique, de Marina Militare à la siderurgia, est appelée aujourd'hui à une transformation d'époque. Transformation d'approche qui concerne - comme souligné du président des Agents Maritime de Tarente, Marco Caffio - les entrepreneurs privés ainsi comme l'Autorité de Système Portuaire du Mar Ionien présidée de Sergio Prete. Le maire de Tarente, de Rinaldo Melucci, a mis en évidence l'importance d'une véritable révolution qui permette de cueillir chaque opportunité même entrouverte de la Zone Économique Spéciale, qui devrait être conclue à prendre racine à Tarente des activités industrielles privées qui puissent profiter même des opportunités posées dans être du port.

Les conclusions ont été confiées à une table ronde qui a réaffirmé les sottovalutazione de la valeur des ports de la part du système Italie. Le président de l'Association Porti Italiens (Assoporti), de Zeno D'Agostino, a défini absurde et incompréhensible le fait qui craint de la portualità pas des rentrées dans la conscience des sommets politiques et d'une présidence du Conseil, lorsque en considération de la valeur stratégique et économique les ports devraient au moins occuper le 10% du temps du Premier Ministre de n'importe quel gouvernement.

Ivano Russo, conseiller du ministre des Transports, a souligné comme cet absurde se perpétue malgré les ports garantissent à l'État une recette annuelle de 15 milliards d'euro. Le russe, qui a défini des « ridicules » et « une bêtise » les propositions de Spa portuaires qui vivent, puisque publiques, les mêmes liens d'une Autorité de Système, a invité le secteur à concentrer les efforts sur les mesures. Parmi ceux-ci les nouvelles règles « révolutionnaires » sur les dragages avec la transformation du concept des « boues » en « détritiques » avec une simplification des procédures d'écoulement. (11)