

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
30 maggio 2018



Rassegna stampa

INDICE



Dai Porti:

Venezia:

"...**Via della seta? Occhio ai rischi...**" (Gazzetta Marittima)

Trieste:

"...**Porto di Trieste traffici in crescita**"... (Messaggero Marittimo)

Genova:

"...**Fumo delle navi in porto, ora è scontro...**" (Il Secolo XIX)

"...**Porti liguri, nuove regole sul lavoro...**" (Il Secolo XIX)

"...**Maersk sposta un servizio da Prà al Sech...**" (Il Secolo XIX)

"...**Siglata la convenzione AdSp-IRE...**" (Messaggero Marittimo)

Piombino:

"...**Più energia alle imprese...**" (Il Telegrafo, Portnews)

Livorno:

"...**Lavoro e sicurezza in porto...**" (Il Tirreno)

"...**La Spedimar in assemblea...**" (Gazzetta Marittima)

"...**Varchi portuali e code:decisi gruppi di lavoro...**" (Gazzetta Marittima)

"...**La svolta green del nostro porto...**" (Il Telegrafo)

"...**Maxi-Darsena ok entro il 2023...**" (Il Tirreno, Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...**Assemblea dei 35 anni di Assocostieri...**" (Messaggero Marittimo)

Messina:

"...**Piano del porto, urge chiarezza...**" (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...**Noi, il Mediterraneo...**" (Gazzetta Marittima)

Porto Torres:

"...**Azi fondali, finita la lunga attesa...**" (L'Unione Sarda, La Nuova Sardegna, Ansa)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare



UN'ANALISI DI PINO MUSOLINO CALL'ADSP DELL'ALTO ADRIATICO

Via della seta? Occhio ai rischi

L'esempio negativo dei porti della Grecia e la necessità di aprire i mercati in condizioni di reciprocità

VENEZIA. Bisogna premettere che i vascelli di via della seta ne intercettano da secoli, per non dire da quasi millenni. E in questi giorni il presidente dell'Adsp dell'Alto Adriatico, senatore regionale Pino Musolino, intervenendo sul grandioso progetto della Cina per l'orizzonte lunare "Silk Belt" ha messo nero su bianco per una serie di considerazioni, che anche altri avevano avanzato, ma che adesso sono state ufficializzate. In sintesi: «L'idea di spianare le porte al mercato asiatico (Cina e altri) con via della seta, perché il progetto è stato ideato dal presidente Xi Jinping, "risponde più alle ambizioni del processo riavvicinamento popolo-popolo Musolino - che non agli interessi italiani ed europei".

La lunga analisi, ripresa anche da Il Sole 24 Ore nei giorni scorsi, sottolinea che il programma della Cina è legato principalmente ad esigenze interne. Dice il capo scrive Musolino: «La Cina si ripropone come motore del processo riavvicinamento popolo-popolo Musolino - che non agli interessi italiani ed europei». «La lunga analisi, ripresa anche da Il Sole 24 Ore nei giorni scorsi, sottolinea che il programma della Cina è legato principalmente ad esigenze interne. Dice il capo scrive Musolino: «La Cina si ripropone come motore del processo riavvicinamento popolo-popolo Musolino - che non agli interessi italiani ed europei». «La lunga analisi, ripresa anche da Il Sole 24 Ore nei giorni scorsi, sottolinea che il programma della Cina è legato principalmente ad esigenze interne. Dice il capo scrive Musolino: «La Cina si ripropone come motore del processo riavvicinamento popolo-popolo Musolino - che non agli interessi italiani ed europei».

(segue in ultima pagina)

Via della seta? Occhio

Qual è l'alternativa proposta dal presidente Musolino? «Bisogna far nascere - scrive - la grande rivoluzione di trasformazione economica, includendo in primo luogo il digitale, l'innovazione legislativa, nonché nella digitalizzazione. L'adempimento del processo riavvicinamento popolo-popolo Musolino - che non agli interessi italiani ed europei».

Messaggero Marittimo

Porto di Trieste: traffici in crescita

Il governatore: prioritario il tema delle infrastrutture

TRIESTE – Trend positivo per i traffici al porto di Trieste. La movimentazione complessiva nel primo quadrimestre del 2018 segna un +6,55% rispetto allo stesso periodo del 2017, con 20.370.122 tonnellate di merce movimentata.

Crescita a doppia cifra (+14,11%) per il settore contenitori con 218.677 Teu. In aumento anche le rinfuse liquide (+5,63%), le rinfuse solide (+3,62%), le merci varie (+9,21%) e il comparto RO-RO, che con 102.848 unità transitate ha registrato una variazione positiva del +3,77%.

Per quanto riguarda il traffico ferroviario del primo quadrimestre, 3.083 sono stati i treni movimentati, pari ad un incremento del +14,95% rispetto ai primi 4 mesi del 2017.

Stamani, dalla Giunta regionale, il governatore Massimiliano Fedriga, illustrando le linee programmatiche del proprio mandato, ha posto tra le priorità il tema delle infrastrutture, a partire proprio dal sistema porto, aeroporto e rete autostradale. Per Fedriga "le infrastrutture, devono da un lato offrire sbocchi a un sistema portuale in continua crescita e, dall'altro, stringere la presa in chiave turistica, con l'approdo di nuovi vettori e riempire lo scalo aeroportuale e con un'alta velocità ferroviaria a rappresentare un tassello fondamentale per la mobilità dei passeggeri".

Quanto alla rete autostradale, che per il governatore "nell'ultimo decennio ha già imboccato la via della riqualificazione", vanno ora "coniugate le esigenze degli utenti e delle imprese che realizzano i lavori di ampliamento".

Sui temi delle partecipazioni nei settori infrastrutturale, stradale, autostradale e aeroportuale definiti "cruciali al fine di posizionare il nostro territorio al centro delle dinamiche internazionali", Fedriga ha aperto ad ogni partenariato, con altri soggetti pubblici o privati, "purché fondato su benefici tangibili per la Regione e i suoi cittadini".

Il governatore ha spiegato anche che per quanto riguarda le attività produttive, la chiave resta "la riduzione della pressione fiscale".

"Vittima della sua natura di regione di confine – ha commentato – il Friuli Venezia Giulia paga più di altre aree del Paese lo svantaggio di trovarsi due vicini quali Austria e Slovenia la cui pressione fiscale, loro merito, risulta essere nettamente inferiore alla nostra. Se le delocalizzazioni sono un pericolo da scongiurare più in prospettiva che nell'immediato, impellente è l'esigenza di rilanciare occupazione e investimenti: target che si possono perseguire solo con misure importanti e risolutive".

Il taglio delle tasse, abbinato alla sburocratizzazione, mirerà inoltre a richiamare nuovi investitori, invogliando le imprese a puntare sul Friuli Venezia Giulia in virtù di regimi fiscali agevolati, penso a specifiche Zone Economiche Speciali Regionali, prospettiva alla quale guardo con grande interesse, oltre ovviamente ai Punti Franchi che già adesso rendono il Porto di Trieste unico nel mondo".

NEL MIRINO IL TRASPORTO PASSEGGERI A PARTIRE DAI TRAGHETTI

Fumo delle navi in porto, ora è scontro

Autorità portuale e operatori frenano l'elettificazione delle banchine, comitati in rivolta

**MATTEO DELL'ANTICO
ALESSANDRO PONTE**

DA UNA PARTE ci sono le esigenze della prima industria della città, dall'altra le richieste degli abitanti dei quartieri che si affacciano sul porto.

L'inquinamento prodotto dai fumi delle navi che ormeggiano in banchina ha portato nelle ultime settimane circa duecento genovesi a protestare a Ponte dei Mille e lunedì, a Palazzo Verde, ad organizzare un incontro pubblico per chiedere a Palazzo San Giorgio e Capitaneria di mettere un freno all'inquinamento prodotto dalle navi. Come soluzione al problema - da anni uno dei più spinosi nella difficile convivenza tra città e porto - è stata da tempo ipotizzata l'elettificazione delle banchine: l'operazione anti-inquinamento consentirebbe alle navi di essere rifornite con energia elettrica e spegnere i motori una volta ormeggiate.

Il progetto, oggi, secondo quanto risulta al Secolo XIX è però considerato troppo costoso e avrebbe tempi di realizzazione molto lunghi. C'è di più: i costi per di energia elettrica sarebbero decisamente elevati, basti pensare che per alimentare una

grande nave da crociera serve la stessa energia che per rifornire una cittadina di diecimila abitanti. Per questi motivi il progetto potrebbe essere archiviato per sempre.

Tra Autorità di sistema portuale e operatori, quindi, starebbe prendendo sempre più campo l'ipotesi di realizzare lungo la costa un deposito di gas naturale liquefatto (Gnl) così da avere una "stazione di servizio" che dia alle unità il carburante eco-sostenibile con il quale saranno alimentate le navi del futuro.

Navi passeggeri nel mirino

Nel mirino dei comitati che protestano per i fumi prodotti dalle navi sono soprattutto - ma non solo - le unità passeggeri, specialmente i traghetti. Nella maggior parte dei casi si tratta di unità in servizio da più di trent'anni. Queste navi sono anche quelle che vengono ormeggiate nella zona del porto più vicina alle abitazioni: quella che va dal Terminal Traghetto di San Benigno a Ponte dei Mille dove si trova la Stazione Marittima. Da anni l'Autorità di sistema portuale parla di voler elettrificare (anche) questa parte di scalo, ma nel fatto ancora nulla si è mosso. L'unico terminal che sta procedendo all'elettificazione delle banchine è il Vte di Pra. C'è poi l'impianto realizzato un paio di anni fa nella zona delle Riparazioni navali da Ente Navim ma dopo l'entrata in funzione l'alimentazione dell'impianto ha avuto più di un problema di funzionamento.

Avanza il deposito di Gnl

L'alternativa all'elettificazione delle banchine è l'area

lizzazione di un deposito di Gnl. Le navi del futuro saranno alimentate a gas naturale liquefatto ma è il porto dovrà dotarsi di un impianto capace di rifornirle. Il

Gnl è considerato un carburante non inquinante: per gli abitanti non ci sarebbero più problemi ma deve ancora essere individuata un'area della città che possa ospitare un deposito di questo tipo. Le aree ex liva e gli spazi che saranno lasciati liberi dalla centrale Enel sono alcune delle

ipotesi che sono state fatte.

Business a rischio

«Probabilmente nei prossimi anni le navi saranno alimentate a Gnl ed anche il nostro porto dovrà adeguarsi, altrimenti rischiamo di perdere traffici importanti», dice Gaetano Botta, segretario generale di Speditoporto, l'associazione degli spedizionieri marittimi genovesi. «Elettificare le banchine non può essere la soluzione a tutti i problemi - sortolined l'armatore Ignazio Messina - visto che molte navi non sono predisposte per ricevere energia elettrica. Poi ci sono costi molto elevati. Come compagnia - aggiunge - abbiamo attrezzato la nostra flotta per questo tipo di operazione ma pochi altri armatori lo hanno fatto».

Intervista dell'antico con i secollodixix.it
portant (secollodixix.it)

OBBIETTIVO: ARMONIZZARE GLI USI DEI DUE SCALI, CHE DA SEMPRE SONO DIFFERENTI

Porti liguri, nuove regole sul lavoro

Entro ottobre una norma unica sull'autoproduzione per Genova e Savona

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Incontro venerdì scorso a Savona tra sindacati, compagnia portuale, Autorità di sistema e operatori. Tema: l'autoproduzione, cioè la pratica diffusa tra gli armatori di impiegare personale marittimo per le attività di rizzaggio e derizzaggio (blanco e sblocco di container e rotabili a bordo delle navi).

Una pratica finita nel mirino dello sciopero nazionale indetto lo scorso 11 maggio dai sindacati dei trasporti: l'incontro savonese è figlio di quella manifestazione. Per motivi di sicurezza e di difesa del lavoro portuale, i sindacati chiedono che l'autoproduzione sia effettuata solo nei porti dove manca il personale di banchina (imprese, compagnie, dipendenti dei terminal) - mentre gli armatori, specie di traghetti, ricordano che a norma di legge per questa mansione basta avere a bordo personale opportunamente formato, nel rispetto dei turni di lavoro. Un braccio di ferro che dura da an-

ni, e che ha portato ogni scalo a declinare diversamente gli usi sull'autoproduzione, a seconda del tipo di navi presenti, dell'orografia, dell'organizzazione in banchina.

Così è stato per Genova e Savona: tanto che se sotto la Lanterna l'autoproduzione non è autorizzata salvo alcune deroghe, a Savona, sulla base di vecchi accordi, questa viene effettuata con regolarità.

L'obiettivo dell'Adsp è creare un regolamento, a partire dal personale delle imprese portuali, che entro ottobre unifichi le regole del lavoro nei due porti accorpate dalla riforma Delrio: non si tratta di una semplice formalità, perché contemporaneamente Palazzo San Giorgio deve stabilire l'organico portuale previsto dal Correttivo di dicembre e mettere a punto entro inizio 2019 il bando con annessa previsione di organici per la concessione della compagnia portuale, che a differenza di imprese e terminalisti dovrà essere unica per entrambi gli scali, così come previsto dalla legge. L'ipotesi

che circola negli uffici dell'Adsp è quella di un bando in due lotti, molto probabilmente uno per Genova e l'altro per Savona.

Tuttavia, da ambienti portuali si ricorda che l'Adsp nel nuovo regolamento dovrebbe tenere conto a Savona non solo della situazione esistente (che in sostanza riguarda l'armatore Grimaldi) ma anche dei futuri rapporti a Vado tra Apin Terminals e i diversi armatori che dovrebbero toccare la piattaforma di cui la società del gruppo Maersk è concessionaria.

L'orientamento dell'Adsp pare sia quello di creare un regolamento che non spargi le carte, specie a Savona, evitando però che l'autoproduzione, dove autorizzata, diventi un abuso: ad esempio non permettendo che il personale di bordo effettui operazioni a fine turno, benché sia oggettivamente difficile esercitare questo controllo sulle navi in arrivo in porto. A complicare il quadro, la giungla contrattuale che regola il lavoro sulle navi e una rappresentanza armatoriale divisa in due associazioni.

L'IMPIANTO È FERMO DAL 2016. LA RICHIESTA È ARRIVATA A PALAZZO SAN GIORGIO

Porto, istanza di Enel per demolire l'ex centrale a carbone sotto la Lanterna

Aipai e Italia Nostra spingono per riconvertire la struttura

MATTEO DELL'ANTICO

ENTRO la fine dell'estate si dovrebbe conoscere il destino della centrale a carbone Enel in porto, a pochi passi dalla Lanterna. La centrale non è più operativa dall'agosto del 2016: secondo quanto risulta al Secolo XIX, Enel ha fatto un'istanza all'Autorità di sistema portuale per presentare un progetto che preveda la demolizione dell'intero edificio. La concessione di Enel scade nel 2020 ma il gruppo energetico, visto il fermo della centrale, ha fatto l'interesse a liberare gli spazi nella zona di Sampierdarena prima della fine dell'affidamento. Nell'area potrebbero essere spostate le aziende Carmagnani e Superba, attualmente a Miltedo, oppure potrebbe essere realizzato un deposito di Gnl (gas naturale liquefatto).

Ma l'ormai ex centrale sotto la Lanterna potrebbe anche non essere demolita e ospitare un museo dell'industria diventando un bene vincolato dal ministero dei Beni culturali e intanto, già adde-



La centrale Enel è stata chiusa nell'estate del 2016

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

so, avendo più di 70 anni, è tutelata, non può essere venduta, e ogni eventuale intervento deve essere autorizzato alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio della Liguria. L'iter per sottoporre la struttura "al procedimento di verifica dell'interesse culturale" dovrebbe partire ufficialmente oggi. La Soprintendenza si è messa in sollecitazione della sezione genovese di Italia Nostra e dell'Aipai (Associazione italiana per il patrimonio archeologico industriale). «L'iter completo sarà chiuso entro la fine dell'estate. Completata la procedura esprimeremo il nostro parere», dice il soprintendente Vincenzo Tine.

L'Aipai, a corredo della richiesta di vincolo, lo scorso settembre ha inviato un'ulteriore richiesta di riuso che preveda «la conservazione della struttura nel suo assetto architettonico e impiantistico con una destinazione d'uso compatibile e che nel progetto di riqualificazione sia tenuto in considerazione l'intero settore con particolare riguardo per le valenze storico-architettonico-paesaggistiche della Lanterna». «L'interesse, quindi, non concerne solo l'assetto architettonico originale, ma anche quello impiantistico, ambedue considerati negli aspetti più significativi del progressivo ampliamento, potenziamento e trasformazione», spiega l'associazione.

collaboratore di Massimo Introvigne

Il Secolo XIX

APPELLO DELL'ASSOCIAZIONE

«Un porto sicuro per i marittimi» Stella Maris cerca volontari

Franzi: una casa lontano da casa per i naviganti di mezzo mondo

L'ASSOCIAZIONE Stella Maris, che assiste i lavoratori marittimi che arrivano in porto, cerca volontari. Non è molto conosciuta, almeno al di fuori di quell'ambiente, ma opera davvero su grandi numeri: l'anno scorso solo a Genova ha visitato 1.400 nav. e ha aiutato 28 mila marittimi arrivati da tutto il mondo. Ed è l'unica onlus, a meno di non voler contare i sindacati e le associazioni di categoria, che si occupa dei bisogni di questa grossa fetta di lavoratori.

«Che sono sempre gli stessi: la solitudine, la lontananza da casa, il bisogno di mettersi in contatto con i familiari e la

difficoltà di trovarsi in paesi con culture, lingue e religioni diverse», spiega Massimo Franzi, presidente dell'associazione genovese di Stella Maris, che è nata nel 1932 e ha sedi nei principali porti del mondo. In Italia opera in 15 porti e a Genova ha due sedi, una in piazza Di Negro e una al Vio. L'associazione è di stampo cattolico ma si occupa dei naviganti di qualsiasi confessione ed è da loro contattata, senza distinzioni. «E' anche capitato che fossimo chiamati da un equipaggio musulmano a benedire la nave, sul mare ci si rivolge tutti allo stesso Dio», aggiunge. L'assistenza offerta è quin-

di materiale e spirituale, i volontari ogni mattina salgono a bordo delle navi appena attraccate e portano una newsletter con le principali notizie mondiali e genovesi stampata in tutte le lingue principali e invita i marittimi nelle proprie sedi, che sono aperte tutti i giorni dalle 17.30 alle 22.30 ad esclusione della domenica. Qui trovano computer, con webcam e telefoni satellitari per mettersi in contatto col mondo, spazi dove svagarsi e riposare, una cappella e assistenza legale e sanitaria: «In una casa lontano da casa» come dice Franzi.

Ai futuri volontari, dai 18

anni in su, è richiesta solo la conoscenza di un po' di inglese, che è la lingua franca anche sui mari, i libri si possono organizzare, e gradito anche chi ha solo un'ora alla settimana da regalare. Attualmente i volontari sono una cinquantina, di tutte le età. Ci sono anche studenti, principalmente del nautico, e la onlus si sta organizzando per creare delle borse lavoro per i nuovi diplomati. Sarebbe un avvicinamento al mondo marittimo, con un piccolo stipendio, in attesa del primo imbarco. I contatti sono 010-265684 e genoa@stella-maris.it.

L. CO.

NELL'OPERAZIONE POTREBBERO ESSERE COINVOLTI ANCHE FONDI STRANIERI

Genova, caccia aperta agli investitori cinesi

Terminal portuali e trasporto merci su rotaia: contatti già avviati, anche le Ferrovie in campo

IL RETROSCENA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Le ferrovie investono sulla Via della Seta e scommettono su Genova. O almeno ci provano.

L'interesse per un terminal nello scalo del capoluogo ligure è noto: in un'intervista al *Secolo XIX/The Mediatelegraph*, Marco Gosso, l'ad di Mercitalia, la divisione cargo del gruppo Ferrovie, aveva annunciato la volontà di investire anche sulle banchine. Ora a dare man forte al progetto, sono arrivati anche due alleati: l'Autorità di sistema portuale guidata da Paolo Signorini e la Struttura di missione del ministero delle Infrastrutture e trasporti. C'è la convinzione che i traffici dalla Cina raggiungeranno soprattutto il Tirreno e che il porto di Genova sarà la banchina più adatta su cui investire: non tanto per i container che arriveranno direttamente dall'Asia (potrebbero valere sino a 2 milioni di teu), quanto perché il Tirreno sembra essere l'alternativa preferita ai porti del Nord Europa, soprattutto quando sarà completato il Terzo valico.

Nelle scorse settimane si sono intensificati anche gli incastri, con un occhio particolare alla politica estera. L'operazione punta ad un'alleanza tra le Ferrovie italiane e un operatore cinese per gestire banchina e trasporto

delle merci su ferrovia. Così il progetto è stato presentato alla Farnesina e all'Ambasciata italiana in Cina: anche il sindaco di Genova Mario Bucci, in attesa di incontrare l'ambasciatore cinese in Italia, sarebbe stato coinvolto. Tutto è pronto, o quasi, per il viaggio a Pechino dei vertici di ferrovie, con Renato Mazzoncini e lo stesso Gosso pronti a volare in Asia. Ma l'operazione deve avere il via libera dal nuovo ministro, e non è solo un fatto di cortesia istituzionale. Il progetto nel frattempo sta andando avanti: Cosca, il colosso dello shipping cinese, sarebbe il nome sull'agenda. Nell'operazione potrebbero essere coinvolti anche fondi stranieri e più di uno avrebbe dimostrato disponibilità. Per passare alla fase concreta servirà però altro tempo e bisogna ancora scegliere il luogo dello sbarco: a Sampierdarena, magari entrando in società con un terminalista. Oppure a Pra? Il Vte fa gola a tutti, ma una trattativa con Pso sarebbe più complessa che con i genovesi, anche se Poccino e Singapore hanno un ottimo dialogo soprattutto sui porti. Confermano diverse fonti che il ruolo del cinese si è fatto fondamentale, dopo che Msc ha lasciato cadere il progetto. L'operazione era stata presentata a Genova lo scorso dicembre in occasione di un incontro fra Graziano Delrio e Gianluigi Aponte: una joint venture Msc - Mercitalia era tra i punti da realizzare, ma poi è tutto caduto.

I porti e l'Europa

Gli scali italiani ora sono ad un bivio: o diventare, anche per il diritto europeo, vere e proprie autorità pubbliche centralizzate. Oppure ritornare a come erano stati pensati dalla legge 84/94 magari con una governance diversa. Maurizio Maresca fa parte del pool del ministero delle Infrastrutture e trasporti che sta dialogando con la Commissione europea per evitare che Bruxelles intimi ai porti italiani il pagamento delle tasse: «La lettera - spiega il professore - è pericolosa anche per un altro fattore: perché equipara i trasferimenti da Roma alle Authority ad aiuti di Stato che devono essere quindi notificati ed autorizzati». La trattativa va avanti con leale collaborazione con i funzionari. Ma ora il governo dovrà esprimere un indirizzo: «L'Europa ci sta fornendo l'opportunità di precisare il modello di governance dei porti. Non c'è dubbio che se le autorità portuali sono protagoniste di un mercato impostato sulla concorrenza fra i porti e usano i proventi delle concessioni per finanziare la loro competitività, potrebbero essere in astratto considerate imprese anche se per il diritto interno sono enti pubblici non economici. Il punto è quindi dichiarare bene l'autonomia delle Authority: il confronto con la Commissione durerà ancora a lungo: serviranno mesi, si potrebbe finire anche alla fine dell'anno».

simone.galotti@lapresse.it

IL GRUPPO DANESE CAMBIA TERMINAL

Genova, Maersk sposta un servizio da Pra' al Sech

Il trasloco nel bacino storico "vale" 100.000 container

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Maersk Line trasloca e sceglie il Sech.

Il principale grande gruppo armatoriale del mondo ha deciso di portare al terminal guidato da Giulio Schenone il servizio Ms2. Si tratta della rotta che collega il Mediterraneo - e il capoluogo ligure - con i porti del Golfo Persico. Per le banchine genovesi collocate nella zona storica del porto i volumi annuale aumenteranno così di quasi 100 mila teu. Il terminal di Pra' gestito da Psa perde quindi un cliente importante, dopo aver acquisito traffico dalla Spezia con lo spostamento di Msc. Non sono segnali di spostamento strategico delle compagnie, ma come spiega una fonte, è stato più un problema contingente: il Sech ha garantito al colosso danese un servizio tailor made, costruito su misura, e dal punto di vista commerciale l'offerta ha funzionato.

Il terminal dei fondi infravia e Infracapital e quello gestito da Psa sono "imparentati", con partecipazioni azionarie incrociate. La concorrenza il porto di Genova, se la fa anche in casa: al Sech i 100 mila teu in arrivo dal servizio di Maersk, serviranno per rimpiazza-



Una gru del Terminal Sech

re la perdita della rotta servita da The Alliance e riportare così in alto i volumi.

Il terminal, che festeggia i 25 anni di attività, è però molto aggressivo sul fronte commerciale. Risulta infatti al Secolo XIX/TheMedTelegraph che è in arrivo un ulteriore servizio che potrebbe così portare i volumi annuali della banchina sui livelli di crescita, dopo la sofferenza degli ultimi anni. La rotta acquisita dall'operatore genovese partirà giovedì 21 giugno, con l'esordio della nave Maersk Senang, una portacontainer da 8.500 teu. Gli scali previsti oltre a Genova saranno Port Said, Jeddah, Salalah, Jebel Ali, Dammam, Al Jubail, Abu Dha-

ha, Imprt, Jebel Ali, Salalah, Jeddah, Port Said, Malta, Tangeri, Algeiras, Valencia e Barcellona. La trattativa per portare il primo armatore del mondo al terminal, è durata diverse settimane ed è frutto del cambio di strategia imposto dalla perdita, consistente, delle navi che servivano il servizio The Alliance che ha cancellato Genova - e il Sech - dalla propria rotazione.

L'arrivo del nuovo traffico consente invece alla banchina genovese di presentarsi anche più forte di fronte al socio Msc. Con la società guidata da Gianluigi Aponte continua il confronto su Calata Bettolo, ma come da mesi viene ripetuto, la trattativa potrebbe concludersi nei prossimi giorni, in ballo c'è il nuovo layout che i due soci starebbero ancora disegnando: i punti di frizione, almeno per la maggior parte, sarebbero stabilizzati e forse il nuovo terminal container di 6/800 mila teu a Sampierdarena potrebbe finalmente partire. Sempre che il faro Anac su Luigi Merlo (che ha raggiunto anche un livello politico dopo la richiesta di accesso agli atti presentata dai 5Stelle) non rallenti il percorso.

Porto di Genova, siglata la convenzione AdSp-IRE

Sopraelevata portuale e nodo di San Benigno al centro dei prossimi interventi

GENOVA – È stata siglata ieri mattina in Regione, a margine della conferenza stampa sul futuro delle infrastrutture liguri, la convenzione tra l'Autontà di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e IRE spa (l'agenzia regionale Infrastrutture Recupero Energie), per individuare il soggetto a cui affidare la progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi di ammodernamento della sopraelevata portuale e di adeguamento del nodo di San Benigno, comportante la realizzazione del nuovo varco Etiopia in quota.

I due interventi consentiranno di spostare gran parte del traffico portuale che oggi insiste sulla viabilità cittadina, ed in particolare il flusso di mezzi pesanti che gravitano su San Benigno e su varco Etiopia, su una rete dedicata in stretta connessione con gli interventi previsti da Autostrada per l'Italia.

"Grazie alla convenzione – ha commentato il presidente dell'AdSp Paolo Emilio Signorini – IRE ci aiuterà a realizzare la gara per la progettazione definitiva ed esecutiva della nuova sopraelevata portuale e del nuovo varco Etiopia, due interventi strategici per alleggerire contemporaneamente il traffico cittadino e costruire un sistema viario dedicato al traffico portuale oggi in rapida crescita."

"L'ammodernamento e il prolungamento della sopraelevata portuale e la sua connessione con il nodo di San Benigno – ha commentato il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti – unita alla progettazione della Gronda che è entrata ormai nella sua fase realizzativa, è un intervento fondamentale non solo per la qualità della vita della città di Genova ma anche per il futuro del nostro sistema portuale".

Nel corso dell'incontro il presidente dell'AdSp ha infatti ricordato che nel 2017 i traffici hanno raggiunto 2,7 milioni di teu e che la crescita prevista nei prossimi anni è esponenziale. L'investimento per realizzare i due interventi ammonta a circa 18 milioni di euro e l'orizzonte temporale è quello del 2021.

PIOMBINO

INSEDIAMENTI PRIORITARI

NEI LOCALI PIOMBINESI CHE HO TO DATO AVANZO E MOLTO STIAMO FACENDO HA SPIEGATO CORSINI PER IL QUALI SONO PRIORITARI I INSEDIAMENTI DI GENERAL ELECTRIC E ENEL

Porto, più energia alle imprese Pronto il progetto dell'Authority

Il presidente Stefano Corsini: «Daremo un servizio importante»

ENERGIA elettrica ad alta tensione distribuita in porto dall'Authority di Sistema portuale. Sarà la prima volta che una Port Authority fornisce all'utenza un servizio di questo tipo. Ad annunciarlo è stato il presidente Stefano Corsini, durante un convegno organizzato dal Propeller Club di Livorno, durante il quale ha parlato delle prospettive di sviluppo

dello scalo piombinese. «L'Authority di Livorno», quale ente di pianificazione, ha l'onore nell'ambito delle previsioni del Piano regolatore portuale di studiare le possibili evoluzioni dei fabbisogni di energia elettrica», ha dichiarato Corsini, aggiungendo che se è vero che Termi è e rimane il gestore della rete di trasporto nazionale fino ai confini dell'ambito portua-

le, l'Authority può invece distribuire energia a tasso oneroso dal punto di interfaccia con l'impianto del gestore nazionale sino alle aree dei concessionari che ne facciano richiesta.

TRA QUESTI ci sarebbe sicuramente General Electric, che avrà bisogno di energia ad alta tensione per alimentare i propri impianti

industria. «Nello scalo piombinese c'è molto da lavorare e molto stare facendo», ha aggiunto Corsini, per il quale sono prioritari l'insediamento di General Electric («l'azienda portuale stanti con il lavoro precludendo come fosse le istituzioni delle autorità») e quello di Incelec, che è subentrato ad Alimpi prendendo le quote di Ceval. «Stiamo già lavorando con il Ministero dello sviluppo economico per rivedere i termini della concessione. L'obiettivo è reperire in tempi soddisfacenti con l'atto di veder arrivare ha dichiarato Corsini parlando della questione energetica. Concessioni che stanno ai documenti di finali dovrebbero essere affidate per 30 anni fino al 2048. Il presidente Conim ha parlato anche dei collegamenti ferroviari e stradali. «Dobbiamo lavorare per realizzare la viabilità di base di Piombino e le connessioni con il porto di Livorno e l'Interporto Vespucci, che fanno da ruolo di interconnessione dei trafficanti di tutto il sistema portuale».



INVESTIMENTI

Da sinistra il presidente Stefano Corsini, il sindaco Massimo Giannini e l'assessore Claudio Caporaso

«Pronti a distribuire energia elettrica a Piombino»

L'Autorità di Sistema Portuale si prepara a distribuire energia elettrica ad alta tensione nel porto di Piombino. Lo ha annunciato ieri sera il presidente Stefano Corsini nel corso di un convegno organizzato dal Propeller Club di Livorno.

«In quanto ente di pianificazione, abbiamo l'onere di stimare le prevedibili evoluzioni del fabbisogni di energia elettrica nelle aree portuali» ha spiegato, aggiungendo che, se è vero che Terna rimane il gestore della rete di trasporto nazionale fino ai confini dell'ambito portuale, l'Authority può invece distribuire energia a titolo oneroso dal punto di interfaccia con l'impianto del gestore nazionale sino alle aree dei concessionari che ne facciano richiesta. Tra questi ci sarebbe sicuramente General Electric, che avrà bisogno di energia ad alta tensione per alimentare i propri impianti industriali. Sarebbe la prima volta che un'Authority portuale fornisce un servizio del genere all'utenza.

Lavoro e sicurezza in porto le richieste degli operai

Domani in Provincia il convegno dell'associazione Oltre dopo la tragedia di marzo. Presenti anche **autorità portuale** e Comune, sul tavolo le proposte di tanti lavoratori

di LUIGI ANGI

È stato indetto. "Terzo anno di marcia" e la comita sindacale l'idea di mettere sul tavolo una serie di "proposte per la sicurezza del porto di Livorno". È l'attività dell'associazione Oltre per Livorno in agenda per domani a partire dalle 10, nella sala N. Martelli della Provincia. Interventano per **Autorità portuale** il segretario generale Massimo Provinciali e il responsabile della sicurezza Massimo Vivaldi; per il Comune, l'assessore al porto Francesco Martini; per la Capitaneria, il capitano di vascello Nerio Bandrughi; per la Provincia Juri de Fubica, consigliere con delega alla portualità; per Medicina democratica, l'ingegner Marco Spezia, tecnico formatore sulla sicurezza. Seguirà la tavola rotonda con esperti sindacalisti e lavoratori. A condurre l'evento ci sarà **Alessandro Guarducci**, capesindaco del Tirreno.

«Come il titolo l'intendiamo programmare per Livorno», scrive **Barbara La Comba**, il che a nome di molti lavoratori portuali, in incontro con le istituzioni per chiedere di mantenere gli impegni presi in occasione della ultime drammatiche tragedie in porto e chiedere, con Francesco, un impegno ancora più forte su temi che che da troppo tempo non trovano spazio nel dibattito pubblico e un impegno adeguato nelle sedi adeguate. Gli investimenti che sono stati previsti, centinaia di milioni di euro, devono essere accompagnati da politiche di riqualificazione

Prefettura: i 70 anni della Costituzione

La Prefettura - in collaborazione con la Provincia, il Comune di Livorno, l'Ufficio Scolastico Provinciale e l'Accademia Navale - ha promosso il concorso per gli studenti delle scuole primarie e secondarie di primo grado della provincia, sul tema "70 anni della Costituzione - aspettando il 2 giugno", finalizzato a premiare gli elaborati che meglio rappresentano la valenza dei principi enunciati nella Carta Costituzionale.

La cerimonia finale di premi si svolgerà al Palazzo del Governo la mattina di venerdì 1° giugno 2018, alle ore 10.30.

ma anche da un rafforzamento della tutela dei lavoratori, dell'ambiente e dei cittadini. La faccenda che ha illuminato la notte di Livorno in memoria dei caduti sul lavoro, deve accendere la volontà ferrea di cambiare subito le cose».

Ecco le richieste raccolte in

questi mesi da lavoratori del porto e nel cantiere ma anche da semplici cittadini che venga potenziato il servizio di prevenzione e protezione nell'ambito dell'attività di sistema portuale, unica struttura di vigilanza in grado di coordinarsi con le numerose aziende che lavorano

all'interno dell'area portuale che anche la caratteristica adattata di strutture di vigilanza sempre più efficaci e coordinate come quelli presenti nelle aree portuali che vengono ereditati lavorati portuali, nello studio degli impatti ambientali oggi in corso in porto che sia potenziato nell'ambito della sicurezza portuale il ruolo del controllo e l'organizzazione del lavoro che si arrivi al pieno adempimento del Piano regolatore del porto per la riduzione delle interferenze fra le varie attività, che i rischi legati alle più importanti attività vengano in modo valutati, prevenuti e vigilati e che la rete di lavoratori che si deve dare un più aggiornato piano di emergenza, lo coordina con quello del porto e soprattutto ne faccia ricognizione di comunicazione e coinvolgimento dei cittadini.

SUL SISTEMA PORTUALE E LA DARSENA EUROPA

La Spedimar in assemblea

Un importante workshop con i principali protagonisti della logistica di sistema

LIVORNO. È stata ufficialmente il programma dell'Assemblea Generale 2018 della Spedimar, l'associazione degli spedizionieri italiani, che si svolgerà martedì prossimo 5 giugno presso il Grand Hotel Palazzo - Viale Kant 192 a Livorno, in sessione privata e accettata ammettendo la pubblicità. Nell'occasione si sarà dibattuto il sistema. La scelta è caduta, dopo una lunga attesa, sul 17, scottista TAVUZZANO PIETRO, il Sistema Portuale e Logistico Attuale in Prospettiva della Darsena Europea. Aperto con la presidenza Riccardo (segue in ultima pagina).



Gloria Dardi

La Spedimar in assemblea

Breda - presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno e di Roberto Alberti - presidente Fasosped.

Dopo i lavori sugli 8 Temi di lavoro della Relazione Morale 2017 da parte della presidente Gloria Dardi.

Intervengono poi i seguenti relatori: Filippo Negrini, sindaco di Livorno; Stefano Cecchi, presidente dell'AsIP del Mar Tirreno Settentrionale; Antonio Maffei, alla Giuseppe Livadi, presidente della Direzione Marittima della Toscana; Giandomenico Casanova, direttore Amministrazione del Tirreno; Marco Migliorini, presidente Tirreno Tirreno Tirreno; Daniele Guarni, amministratore delegato Tirreno Tirreno.

In chiusura della sessione pubblica, è infine previsto l'intervento di Fabio Marchetti, presidente Unibem, al quale saranno affidate le riflessioni conclusive. Seguirà un cocktail di saluto e la chiusura dei lavori.

Varchi portuali e code: decisi gruppi di lavoro

La conferenza dei servizi all'Authority e l'arrivo del GTS3 per l'identificazione informatica degli automezzi



LIVORNO. Una conferenza dei servizi (senza dell'articolo della legge 14/04 per primo) con iniziative rivolte al settore (permesso di funzionamento ai varchi doganali del porto). Il direttore il presidente dell'Amministrazione Nazionale del Mar Tirreno, l'assessore e Sottile Comandante non gli scelerà il via della comunità portuale italiana. Una risposta ai settori portuali per le lunghe file di chi si stanno realizzando in questi giorni.

"Qualche ora di attesa già in attesa o ma dal porto - dice la

nta del **2006/11** - è avere il come un problema serio e che può anche si trattamento e infine che lo scelerà l'Amministrazione regionale negli ultimi anni. Se è vero che il Piano Regolatore Portuale prevede la realizzazione di un varco unico con due percorsi accessori e altrettanti varchi che nel frattempo sono essere prese delle decisioni per affrontare il contingente".

È così quindi deciso il corso dei gruppi di lavoro in materia di modernizzazione e per la situazione e anche quali possono essere

le eventuali migliori opportunità a livello informatico sia a livello operativo (velocizzazione delle procedure).

Altri temi all'ordine del giorno, quello della informatizzazione: il **2006/11** in questo fronte - soprattutto con il sistema GTS3 - il GTS3 che entrerà in funzione entro la metà del prossimo mese, identificando in automatico le tappe del varco e dei rilievi, nonché del container (per ogni nave e relativo codice). Non solo, grazie al nuovo sistema, gli operatori e le code dell'ordine possono interagire con i gestori (regole e norme) delle associazioni di ogni settore e verificare con i dati (regole di legge e codice) a base, nonché identificare gli agenti e rilevare le immagini facciali. Già oggi sono molti i gruppi portuali coinvolti sul lato della sicurezza. Il sistema di telecamere ha permesso di aumentare i fini di sorveglianza all'interno delle strutture portuali", ha detto il sottosegretario vicario Megarici della Polmar e anche il lavoro in rete (per quanto riguarda l'ordine) e che dal punto di vista, come ha detto il sottosegretario vicario Megarici, il sistema GTS3 è un sistema di telecamere e di sorveglianza che ha permesso di aumentare i fini di sorveglianza all'interno delle strutture portuali".

La svolta 'green' del nostro porto «Pronti ad essere all'avanguardia»

Il gotha del settore nel convegno organizzato dal Propeller Club

SI FA PRESTO a dire 'green'. E anche riguardo ai porti, alla navigazione e alla difesa dell'ambiente, i programmi e i progetti si susseguono quasi con lo stesso ritmo del canagù. Significa che il tema è attuale, certo, ma qualche volta il livello meriterebbe di più. Ne è il caso del workshop di ieri sera al Forte della Bocca, sede ormai consacrata degli incontri organizzati dal Propeller Club presieduto da Maria Gloria Giusti Villastami, perché c'era il gotha del porto, ma non solo. Dopo la prima sezione, sul 'propelling', nella sezione 'best practices' hanno parlato arcatori, tecnici dei carburanti alternativi, dirigenti di aziende e anche di enti universitari.

LE CONCLUSIONI, sotto l'impulso del direttore esecutivo della Toscana marittima (Gigi) Giuseppe Tarsia, hanno confermato una realtà non a tutti nota, quella di Livorno che come programmazione verso il vero porto 'green' è all'avanguardia su molti campi, dalla fornitura di gas naturale liquefatto alle navi ormai indizzate verso questo carburante (specie quelle da crociera) alla 'cold iron' ovvero all'energia elettrica in banchina, unico caso al momento in tutta Italia. Diego Giavagnani (conferenza Gnl

AMBIENTE Sopra una veduta del porto labronico, sotto il direttore marittimo Cp Giuseppe Tarsia

ha menzionato il dilattivo, che è stato partecipativo e appassionato. Nell'introduzione, sia Maria Gloria Giusti sia il presidente dell'Associazione di sistema Stefano Carini hanno confermato la volontà di rimanere all'avanguardia tra i porti che rispondono alle normative europee sulla difesa ambientale, offrendo alle compagnie armatrici e agli imprenditori tutte le facilitazioni possibili per realizzare impianti di rifornimento e supporto logistico. In questa chiave si è parlato anche della recente iniziativa



del gruppo Neri per il posizionamento di una importante stazione di riciclaggio e trattamento di Gnl all'imboccatura del porto industriale di quella di Long OLT Toscana per adattare il terminale galleggiante al largo di Livorno anche a navi di enforamento. I tempi in sostanza sono maturi - è il ritorno emerso dal convegno - perché l'ambiente e la sua difesa anche nei porti si possono avere una realtà attuale e pienamente compresa, e non solo come l'avanguardia per il futuro.

A.F.

«Maxi-Darsena ok entro il 2023» Promessa di Corsini

Il numero uno dell'Authority fa il bilancio del primo anno
«A metà giugno assegneremo la progettazione»

di **LEOPOLDO**

Al Frangeller guidato da **Maria Gloria Gianti** aveva dell'anno in società appena arrivato a Livorno ieri, nello stesso salone alla Villa Ulivi. In un esempio della stessa organizzazione dell'imprenditoria murarina.

Il numero uno dell'Authority **Stefano Corsini** ha fatto un bilancio del primo anno. Di dragaggio non solo «del resto, anche nel campo delle società che punta allo scavo della pianura meridionale».

Il filo all'occhiello? L'ingresso in porto dei navi da 15 mila tonnellate riciclandolo, in tandem con l'ordinaria svolta dell'armatore **Giuseppe Tarzia**: il dragaggio dell'ancheggiatura, l'allargamento del canale d'accesso e riaggio: possibilità di crociera nelle ore notturne. Ma se c'è stato prima così come mai: previsto quest'anno i treni container (per i quali ha colto) fuori della direttiva ferroviaria ha garantito un

gli ultimi mesi del precedente anno **Giuseppe Colliardi**.

E la Barona Europa? Corsini usa altre parole ma è come se volesse sottolineare di averne pensato in carteggiata la realizzazione «C'è un interesse, non poteva esserci sul precedente progetto». Chi eschier? Come atto concreto seguita che «a metà del mese prossimo assegneremo la progettazione della maxi-Darsena». Come sfida che mette l'accento sui «due milioni di metri cubi di sedimenti estratti dai dragaggi da qualche secolo in una zona che è ancora ricina e delata». Al Frangeller sempre, giusto: «L'atto pronto nel 2023, lo credo». Poi rivela: «E' agli imprenditori chiedo cosa volete fare con?».

C'è ancora da capire cosa intende fare **Authority** nel settore telese e della privatizzazione della Porto 2016, la società che gestisce lo scalo traghetti e crociere e da tredici mesi è mezzo a bagnomaria con una

assegnazione provvisoria a Mac Otiorato, ma è difficile credere che la cosa si risolvano prima di avere davvero in pugna Aldo Fondale e Galano Orlando. Però Corsini ieri ha ripetuto: «Si merita proprio di concludere l'affidamento».

«Ogni puntata anche sull'aspetto di programma sulle aree dell'ex Canale Orlandi» lo rimesso in piedi un progetto fatto da dieci anni che non è vitale per Livorno. C'è alla dipendenza di lavoro la capellina sul versante dell'operazione portuale. L'anno scorso si è trovato una soluzione soddisfacente per tutti, e senza rotture la Darsena 75 e l'altra si può completare lo studio di fattibilità per le barche alla Bellara, collaborare con i Cantieri.

«Là, i rapporti con il Comune, tema delicato visto che per me Corsini e il sindaco **Hilippono Nogarin** se le sono date di santa ragione a colpi di cartelle bollate e firmate dal. Ma le due anime la nuova legge abbia

escluso Nogarin da Palazzo Rosciano da giunta Ma se ha nominato al suo posto un pezzo da 99 come **Giuseppe Batini**, il clima è cambiato. Corsini ha immaginato un sailing o suscitato che siano fuori dalle scappate e i rapporti con il sindaco e della Capitaneria sono eccellenti, anche con Nogarin c'è un clima di collaborazione. Aggiungendo: «Nogarin ha detto che mi è capitato di litigare a Livorno con i mercantieri che poi sono diventati amici, ciascuno ha trovato il suo personale a Livorno».

E su altri? Pronuncia che, grande anche alla collaborazione con la Capitaneria, sentendo ancora dovrebbe essere tutto costruito.

Ma l'ultima settimana era lì per un programma del quale ha fornito i dettagli. L'acquisizione di area e porto per sviluppare sulle regolamentazioni di Palazzo Rosciano anche la salute e alle dinamiche di mercato».

Mauro Zucchelli

La logistica energetica punta al green

NAPOLI In occasione della propria assemblea annuale, l'Associazione ha organizzato il workshop "La logistica energetica punta al green". Non solo adempimenti normativi ma soprattutto scelte strategiche e sostenibili, che si è svolto ieri a Napoli, presso la "Villa D'Amore" nella Sala Rabona.

(segue in ultima pagina)

La logistica energetica

Il workshop, organizzato da Associazione con il patrocinio dell'Assoc. di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha rappresentato l'occasione di confronto tra i rappresentanti delle istituzioni di riferimento e delle imprese associate, su alcune delle tematiche cruciali per lo sviluppo della logistica energetica.

A Napoli l'assemblea dei 35 anni di Assocostieri

Delinea il futuro sulla logistica energetica che punta sul green

NAPOLI – Assocostieri, l'Associazione italiana della logistica energetica, ha organizzato a Napoli l'annuale dei soci, un'Assemblea con un significato particolare poiché quest'anno l'Associazione celebra la sua costituzione. L'Assemblea e questa particolare ricorrenza hanno fornito lo spunto per un convegno nazionale dal titolo "La logistica energetica punta sul green. Non solo adempimenti ma soprattutto scelte strategiche e sostenibili", proprio per rappresentare l'evoluzione della logistica e tracciare le linee di indirizzo dell'Associazione.

L'iniziativa che ha ricevuto il patrocinio dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale, dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, del ministero dello Sviluppo Economico e del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stata un'occasione di confronto, fra i rappresentanti delle Istituzioni e le imprese associate, su alcune delle tematiche cruciali per lo sviluppo della logistica energetica che è stata accreditata nell'European Sustainable Development Week (Esdw) tra gli eventi che promuovono lo sviluppo sostenibile ed i 17 Obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

Dopo i saluti istituzionali di Mario Calabrese, assessore alle Infrastrutture e al Trasporto del Comune di Pietro Spirito, presidente Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale, cui ha fatto seguito quello di Diamante Menale, vice presidente di Assocostieri, i lavori si sono aperti con l'intervento della presidente di Assocostieri, Marika Venturi.

La presidente ha evidenziato come la logistica energetica sarà impegnata nei prossimi anni a promuovere il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale ormai non più procrastinabili, per permettere al Paese di raggiungere molti ambiziosi obiettivi, in particolare quelli previsti per il periodo 2013-2020 dal Piano Energia e Ambiente della Ue e ai target che saranno inseriti nella revisione della direttiva "Red II".

L'iniziativa è proseguita con quattro tavole rotonde che hanno approfondito altrettante tematiche di logistica energetica: le infrastrutture per il Gnl in Italia, il ruolo del Gpl nella transizione energetica, i costi fiscali e i biocarburanti avanzati.

Alla prima tavola rotonda hanno preso parte: Mauro Coletta, direttore generale per la vigilanza sulle portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Corrado Papa, direttore commerciale Adriatic Lng, Pierre Vergerio, vice presidente divisione "Gas midstream energy management & optimization" Edison e Alessandro Fino, amministratore delegato Olt Offshore Lng Toscana. Durante il confronto è emerso il ruolo strategico del Gnl nella transizione energetica e la necessità di favorire lo sviluppo delle infrastrutture per l'utilizzo del gas liquefatto corrente sia nel settore dei trasporti, marittimi e terrestri, sia nel settore industriale e per gli altri usi finali grazie alla recente semplificazione del procedimento autorizzativo.

Relativamente al ruolo del Gpl nella transizione energetica e ambientale sono intervenuti: Paola Bazzani, amministratore delegato della Direzione generale per la sicurezza dell'approvvigionamento e per le infrastrutture energetiche del ministero dello sviluppo economico, Giovanni Distefano direttore commerciale di Butangas e Diamante presidente Energas.

-segue

Dal confronto fra questi attori è emersa la centralità dei combustibili gassosi, quindi anche del Gpl, nella fase odierna di transizione energetica, considerato un combustibile alternativo anche all'interno della Dafil. Il Gpl rappresenta circa il 5% del mercato e si ritaglia un ruolo importante sul tema dell'autotrazione; soprattutto, può contare su una logistica già esistente e consolidata a livello nazionale.

Fra Alessandro Caretoni, dirigente della Divisione III della Direzione generale per il clima ed energia (Cie) del ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e Dario Soria, direttore generale Assocostieri, sono emersi diversi punti di interesse che distinguono il settore; fra tutti spicca la garanzia di sostenibilità che viene certificata da enti terzi.

Dario Soria ha, altresì, avanzato una serie di proposte dell'Associazione sul tema.

- evitare soluzioni drastiche, come una riduzione eccessiva – sotto il 7% o addirittura il "Phasing out" dei biocarburanti tradizionali – ai fini del raggiungimento del target di energia da fonti rinnovabili nel settore dei trasporti; valorizzando la possibilità, per tutte le tipologie di biocarburanti sostenibili, di contribuire al perseguimento degli obiettivi di energia rinnovabile nei trasporti;
- mantenere un buon grado di flessibilità al livello di singoli Stati Membri sulle modalità di raggiungimento dei target;
- sostenere la posizione del Consiglio di eliminare limiti al biodiesel prodotto da oli da cucina usati e grassi animali
- valorizzare la certificazione di sostenibilità della catena di produzione dei biocarburanti con un numero minore, ma più approfondito, di controlli e con un meccanismo di tipo name and shame.

Durante l'ultima tavola rotonda Francesco Spaziante, funzionario dell'Agenzia delle Entrate, Giuseppe Devito, responsabile commerciale San Marco Petroli, Emanuele Jacorossi, amministratore delegato Maxcom Petpoli e Claudio Laurora, Amministratore Unico Sodeco, hanno evidenziato la centralità del tema dell'Iva per la logistica petrolifera, in particolare per quella indipendente rappresentata da Assocostieri.

È stato evidenziato come il ricorso a norme di difficile e complessa applicazione e l'utilizzo di criteri dimensionali, attraverso cui identificare i soggetti a rischio illegalità, possano non essere efficaci contro il fenomeno delle frodi ma incentivino la deformazione del mercato a scapito dei piccoli-medi operatori, fondamentali per la distribuzione su scala regionale dei prodotti. Ciò, peraltro, in linea con gli obiettivi della Strategia energetica nazionale di valorizzare il ruolo dei depositi costieri come hub di collegamento tra i flussi di approvvigionamento dei prodotti energetici dall'estero e la rete di distribuzione secondaria. Spaziante, inoltre, ha preannunciato la prossima uscita di una circolare sul tema dell'anticipazione Iva.

-segue

Al termine del workshop, è intervenuto Gilberto Dialuce, direttore generale per la Sicurezza dell'Approvvigionamento e per le Infrastrutture Energetiche, ministero dello Sviluppo Economico, il quale ha evidenziato come Gnl, Gpl e Biocarburanti siano settori energetici della logistica di ambito che svolgono un ruolo significativo sul mercato, ciascuno con delle peculiarità. La sfida del prossimo futuro è di lavorare assieme – istituzioni e imprese – per delineare uno sviluppo concertato e armonizzato; per snellire, da un lato, la burocrazia e proseguire, dall'altro, sulla strada della sostenibilità.

Alla luce delle novità rappresentate dal possibile inserimento di aree nella Zes

Piano del porto, urge chiarezza

Richiesta di rivedere alcuni aspetti, decisioni adottate e nodo progettazione

MILAZZO Nei giorni scorsi è emersa l'ipotesi di una revisione della bozza di variante al Piano regolatore del porto alla luce delle novità che potrebbero emergere anche con l'inserimento di alcune aree nella Zes, così come richiesto ufficialmente dal Comune mamertino. E poi c'è da valutare quello che determinerà la realizzazione del pontile di Giamparo che non sarà "dedicato" esclusivamente alle Acciaierie Dufredolin, ma potrà essere riferimento dell'attività commerciale del bacino di Milazzo. Ecco perché si punta a rivedere ciò che ancora non è definitivo visto che la Regione non si è pronunciata. Bisognerà però vedere chi dovrà eventualmente mettere mano a questa progettualità.

Il progettista inizialmente incaricato, il prof. Giuseppe Mallandrino, in più occasioni, anche con note ufficiali, ha inteso precisare di non conoscere la bozza venuta fuori nei mesi di giugno e luglio dello scorso anno a seguito anche delle riunioni tra **Autorità portuale** e sindaci dei comuni di Milazzo, San Filippo del Mela e Pace del Mela. «né, men che meno, gli atti formali di condivisione».

«È giusto sottolineare - scrive il professionista - che in atto al Piano regolatore del porto di Milazzo non sta affatto lavorando l'ing. Mallandrino».

Soprattutto quest'ultima affermazione apre sicuramente nuovi scenari. Chi sta lavorando allora sulla pianificazione urbanistica dell'area **portuale** compresa tra Milazzo e la foce del torrente Niceto? Chi ha deciso il prolungamento del molo Marullo per ospitare le navi da crociera, la nuova banchina per scarico e carico merci, ad Acqueviola, con 4 scivoli per navi ro-ro e soprattutto l'apertura del Molo Marullo? Insomma, urge chiarezza e a questo punto è davvero indispensabile accelerare sull'incontro che diverse forze politiche avevano chiesto al presidente del consiglio comunale Gianfranco Nastasi con i rappresentanti dell'**Autorità portuale** per avere delucidazioni in merito all'iter dello strumento urbanistico **portuale**, ma anche sulla ripresa dei lavori delle banchine. Pertanto, il prof. Mallandrino resta il progettista del Prg **portuale** o, dopo il contenzioso ancora aperto sulle spettanze dal professionista vantate, sono venute fuori nuove situazioni? E le eventuali integrazioni progettuali da chi sono state fatte, visto che il tecnico ha dichiarato ufficialmente di non conoscere quanto fatto e presentato lo scorso anno? Misteri che non possono continuare a rimanere insolti (r.m.)

PALERMO - Il presidente del "Siverna" della Sicilia occidentale Pasquale Motta in un'assemblea ormai da tempo il programma di realizzazione presso Aversa, 20 luglio, con probabile allungamento al fine settembre. In che Palermo un workshop di tipo internazionale che coinvolga i programmi dei principali stati della Sicilia ma per promuovere l'accoglienza delle crociere, sia per i Rotò e le zone portuali nazionali ma anche quelle verso il Nord Africa e infine la Sicilia e il Mediterraneo. In una lunga assemblea con come presidente di Aversa che dal porto di Castellana Grotte e opera anche in Palermo, rimane che la posizione strategica della Sicilia se non solo nel bacino del Mediterraneo presso

(segue in ultima pagina)

Noi, il Mediterraneo

questo è il nostro in quello che mi spinge come un porto come possibile tema dell'Italia in campo italiano. Degli il richiamo alle crociere che più stanno puntando sul grande porto siciliano e al fine di farla da diporre con servizi nazionali per le imbarcazioni in transito, ma anche come un'occasione di incontro e di supporto a una serie di iniziative di portuali ma attraverso l'anno del "porto del sud Tiroso" Aversa, e alcuni dei iniziative, come da parte occidentale di Sicilia come il nostro movimento.

Atti Fondali, finita la lunga attesa: torna operativo il più grande molo del porto

■ È operativa la banchina di legno, in parte di vecchio tronco, per la banchina degli Atti Fondali, il più grande molo del porto di Cagliari. L'opera, lunga 100 metri e larga 12 metri, è stata realizzata dalla società di ingegneria e costruzioni Pagnanelli, a capo della quale opera il gruppo di lavoro guidato da Giuseppe De Santis e da Francesco

Di Stefano. Il cantiere è stato aperto il 20 marzo e sarà ultimato il 20 settembre.

Una banchina lunga 100 metri e larga 12 metri, in parte di vecchio tronco, è stata realizzata dalla società di ingegneria e costruzioni Pagnanelli, a capo della quale opera il gruppo di lavoro guidato da Giuseppe De Santis e da Francesco

Di Stefano. Il cantiere è stato aperto il 20 marzo e sarà ultimato il 20 settembre. L'opera, lunga 100 metri e larga 12 metri, è stata realizzata dalla società di ingegneria e costruzioni Pagnanelli, a capo della quale opera il gruppo di lavoro guidato da Giuseppe De Santis e da Francesco

Di Stefano. Il cantiere è stato aperto il 20 marzo e sarà ultimato il 20 settembre. L'opera, lunga 100 metri e larga 12 metri, è stata realizzata dalla società di ingegneria e costruzioni Pagnanelli, a capo della quale opera il gruppo di lavoro guidato da Giuseppe De Santis e da Francesco

Di Stefano. Il cantiere è stato aperto il 20 marzo e sarà ultimato il 20 settembre. L'opera, lunga 100 metri e larga 12 metri, è stata realizzata dalla società di ingegneria e costruzioni Pagnanelli, a capo della quale opera il gruppo di lavoro guidato da Giuseppe De Santis e da Francesco

A. P.

inviare a: info@rassegna-stampa.it

Porto Torres, via libera a utilizzo banchina Alti fondali

Si chiude iter di riqualificazione avviato a fine 2016

(ANSA) - PORTO TORRES, 30 MAG - Collaudato concluso, la banchina degli Alti Fondali a Porto Torres si può utilizzare. Si chiude l'iter di riqualificazione, avviato a fine 2016, che ha prodotto il consolidamento del banchinamento e la sostituzione delle bitte con altre di traggio di 100 tonnellate. Il costo complessivo dei lavori è stato di tre milioni, finanziati con fondi dell'ex Autorità Portuale del Nord Sardegna.

Quattrocentoquarantacinque i metri di lunghezza riconsegnati al sistema portuale.

A breve partiranno anche i dragaggi dell'intero bacino del porto civico e della parte antistante agli Alti Fondali, sono stati già stanziati 7 milioni di euro in bilancio. Tutto questo per garantire al porto maggiore operatività nell'accoglienza di traghetti e navi da crociera di grandi dimensioni.

"Siamo giunti ad una fase cruciale nel rilancio dello scalo di Porto Torres - spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Restituiremo alla portualità una banchina che avrà un ruolo strategico nel potenziamento dell'offerta infrastrutturale del porto e dell'intero sistema portuale sardo.

Contestualmente abbiamo già predisposto e pubblicato una manifestazione di interesse per l'individuazione dell'operatore economico che effettuerà la caratterizzazione dei sedimenti marini propedeutica ai dragaggi, il cui materiale di escavo verrà utilizzato in buona parte per il riempimento dei cassoni dell'Anemurale". (ANSA)