



Dai Porti:

Genova:

"...Ente bacini ai privati ..." (Il Secolo XIX)

"...Decreto Genova..." (Corriere Marittimo, Informazioni Marittime)

"...corsa contro il tempo per riaprire la linea ferroviaria..."
(Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Missione in USA col Gruppo Contship..."
(Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime, Corriere Marittimo)

Livorno:

"...Sempre più green il futuro del porto..."
(Messaggero Marittimo, L'Informatore Navale, Corriere Marittimo)

"...crisi della compagni aportuale ..." (Il Telegrafo)

"...Crociere, settembre fa buoni numeri..." (Il Telegrafo, Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...Comitato di gestione ragiona su Piano Regolatore e banchina
26..." (Informazioni Marittime, Civonline)

Napoli:

"...la strategia cinese verso il Maediterraneo..."
(Corriere del Mezzogiorno)

"...Unione industriali, intesa con confetra campania..." (Denaro.it)

Bari:

"...Iniziativa a supporto delle imprese ..."
(Seareporter, Informazioni Marittime, Messaggero Marittimo)

"...Porto, finalmente la svolta per i bacini..."
(Il Tirreno)

Taranto:

"...compendio Molo Polisettoriale esito della procedura..."
(Ferpress, Messaggero Marittimo, Il Nautilus)

Focus:

- **Autorità dello stretto di Messina....**
(MF, Gazzetta del Sud, Stempo stretto, La Sicilia)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

IL PUNTO DI VISTA

ENTE BACINI AI PRIVATI VANTAGGI PER LA CITTÀ

Lilli Lauro

I bacini di carenaggio del porto di Genova sono ritenuti una struttura importante, strategica, per l'economia portuale.

La privatizzazione dell'Ente Bacini costituisce un'opportunità per la città perché, oltre a rendere più competitivo il settore delle riparazioni navali, permette la radicale ristrutturazione del sito con i necessari miglioramenti infrastrutturali.

Come si sa il Tribunale amministrativo regionale della Liguria ha annullato la procedura di gara lasciando una situazione di incertezza.

In attesa del parere dei giudici del Consiglio di Stato la preoccupazione non manca, perché i tempi per il restyling si allungano con il rischio di perdere commesse e posti di lavoro. Un'emorragia occupazionale che la città non può e non deve permettersi.

Leggo, invece, che i Cinque Stelle e in particolare la sua portavoce, Alice Salvatore, esprimono apprezzamento per l'accoglimento del ricorso al Tribunale amministrativo regionale. Si tratta di un'ulteriore conferma che il movimento, a livello regionale e nazionale, ha il preciso intento di fermare lo sviluppo di Genova con una politica di assedio alle infrastrutture cittadine.

Dimostrando, inoltre, un preconcetto ideologico di pretto stampo collettivista, dove la figura del privato è vista come mera speculazione a danno del pubblico. Ricordo che persino

chi aveva fatto ricorso al tribunale amministrativo regionale, fermando la gara, si era poi dichiarato favorevole alla privatizzazione. "Inaccettabile", ha definito la portavoce Salvatore, la privatizzazione dell'Ente Bacini.

No, sono inaccettabili le sue esternazioni. Vedere complotti e speculatori dietro ogni privatizzazione significa non capire che le concessioni ai privati consentono un migliore utilizzo di opere e di beni pubblici.

Come al solito Alice Salvatore e i Cinque Stelle dimostrano di avere solamente la demagogia più antistorica come punto di riferimento per le loro decisioni e le loro dichiarazioni. Di non avere a cuore la crescita e il futuro di Genova, soprattutto in questo momento così delicato, in cui l'apporto del capitale è indispensabile, urgente. Gli investimenti per l'area delle Riparazioni Navali sono necessari per ristrutturare il sito, per mantenere l'occupazione dei trentacinque lavoratori della società guidata dall'Autorità Portuale e delle centinaia dei dipendenti di quelle aziende impegnate nei bacini di carenaggio e l'indotto.

Spero che il presidente dell'Autorità portuale di Genova e Savona Paolo Emilio Signorini voglia continuare a perseguire la soluzione più praticabile: l'apertura ai privati. —

L'autrice è consigliere regionale e presidente del gruppo consiliare "Giovani Toti Liguria"

Decreto Genova, Uiltrasporti al Governo: "Sostegni alle aziende di autotrasporto e portuali"

ROMA - I sostegni economici per le aziende di autotrasporto e portuali sono necessari per affrontare l'emergenza, questa è la richiesta che Uiltrasporti, per voce del segretario generale Claudio Tarlazzi, rivolge al Governo impegnato nella stesura del Decreto Genova.

"Senza risorse economiche di sostegno alle imprese - spiega Tarlazzi - si rischia di non poter scongiurare il pericolo di depauperamento dei traffici commerciali del primo porto italiano, che deve garantire operatività e puntualità nonostante le difficoltà logistiche prodotte dal crollo del ponte. Un impoverimento dei traffici si tradurrebbe immediatamente in danni strutturali al sistema delle imprese genovesi, con ricadute occupazionali estremamente negative. Chiediamo al Governo di non permettere che il crollo del ponte distrugga una parte fondamentale dell'economia del Paese".

Approvato il "decreto urgenze" per Genova, Ischia e Centro Italia, manca il nome del Commissario

ROMA - Ad un mese di distanza dal crollo del ponte Morandi di Genova, il Consiglio dei ministri ha dato il via libera al "decreto urgenze". L'approvazione è arrivata nonostante le tensioni nella compagine governativa e con le istituzioni locali. All'interno del decreto spicca un pacchetto di misure per rilanciare Genova e sostenere gli sfollati della zona rossa, non c'è però ancora il nome del Commissario per la ricostruzione, inoltre si prevedono misure per Ischia e il Centro Italia.

Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, durante la conferenza stampa, indetta a Palazzo Chigi insieme al ministro Danilo Toninelli, ha illustrato il decreto legge "Abbiamo adottato un decreto di legge," - ha dichiarato Conte - "in particolare sulla concretezza delle pubbliche amministrazioni contro l'assenteismo e, il decreto sulle emergenze".

La formula del provvedimento è quella "salvo intese" ovvero permangono questioni non risolte e da affrontare, primo tra tutti il nome e i poteri del Commissario per la ricostruzione. La mancata nomina nel tardo pomeriggio faceva pensare che l'ok al provvedimento dovesse slittare. Il Governatore della Liguria Giovanni Toti, è stato nominato Commissario per l'emergenza "non c'è ancora il nome del Commissario straordinario per la ricostruzione". - ha detto Conte- "Domani sarò a Genova a ricordare la triste ricorrenza, ma non torno a mani vuote, torno con questo decreto per consentire l'intrapresa per il ripristino delle condizioni di vita delle popolazioni locali".

Oggi l'incontro del premier Conte con Toti a Genova: "Accoglieremo suggerimenti"

GENOVA - Oggi il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, è a Genova, è previsto l'incontro con i rappresentanti degli enti locali, quindi il governatore della Liguria, Giovanni Toti e il sindaco Marco Bucci lo ha dichiarato Conte ieri sera al termine del Consiglio dei ministri che ha visto il via del decreto "emergenze" - *"Presenterò il frutto di questo intenso lavoro dell'attività di governo per condividerlo anche con loro. Se ci saranno anche dei suggerimenti siamo disposti a raccogliermi. Perché è giusto, ci mancherebbe che questo governo non raccogliesse le istanze locali."*

Decreto Genova: Mai citata Autostrade, la Zes per Genova e l'Agenzia per la sicurezza stradale

ROMA - La Bozza del Decreto Genova è suddivisa in 12 articoli. in cui non viene nemmeno una volta citato il concessionario autostradale "Autostrade per l'Italia", così come non viene citata Fincantieri che dovrebbe occuparsi della ricostruzione. Si citano gli aiuti alle famiglie, i mutui e le agevolazioni fiscali per le imprese, quindi criteri e modalità generali per la concessione di contributi per la ricostruzione privata.

Si parla dell'istituzione di una zona franca urbana che riguarda le imprese che hanno subito una riduzione almeno pari al 25%, nel periodo che va dal 14 agosto al 31 dicembre 2018. Si parla anche dell'insediamento di nuove imprese e l'istituzione, per la durata massima di 1 anno, di una apposita ZES (Zona economica speciale). Parte della bozza del Decreto riguarda la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti.

"A decorrere dal 1 dicembre 2018 - è scritto nella bozza- è istituita l'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, ha sede a Roma presso il ministero dei Trasporti." L'Agenzia ha il compito di garantire la sicurezza del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali, quindi di effettuare la vigilanza tecnica sull'esecuzione dei lavori in particolare di costruzione, manutenzione straordinaria, compresi gli altri interventi che i concessionari sono tenuti a eseguire nell'ambito di rapporti concessori, disponendo le misure correttive per superare gli eventuali aspetti critici per la sicurezza stradale e autostradale. Questo è l'aspetto chiave del Decreto, nonostante non sia presente il nome di Autostrade per l'Italia, visto che l'istituzione dell'Agenzia, potrebbe essere il modo per portare alla revoca delle concessioni.

Informazioni Marittime

Governo prepara decreto per Genova

Il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, vorrebbe portarlo già giovedì in Consiglio dei ministri. È il decreto per Genova, che dovrebbe alleggerire il peso fiscale alle attività commerciali e logistiche del porto e della città, almeno per un po'.

Secondo quanto riferiscono fonti del governo, la bozza che sta girando da mercoledì è composta da 16 articoli. Prevede la nomina di un commissario, agevolazioni, esenzioni e sospensioni esattoriali, in particolare nella zona del Polcevera. In particolare, trattenute sul gettito fiscale fino al 3 per cento. Una cifra che, è stato calcolato, se coinvolgesse solo l'Autorità di sistema portuale della Liguria occidentale (Genova e Savona) porterebbe benefici per 95 milioni di euro, ragion per cui è stata anche battezzata dai media "Zona economica speciale" o zona logistica speciale ma in realtà quest'ultimo è un istituto differente finalizzato a stimolare nuovi investimenti e la nascita di nuove imprese, [atteso da Campania e Calabria](#).

Spediporto: “Una notte per Genova”

Venerdì 14 serata di beneficenza a sostegno della popolazione colpita dal crollo del ponte

GENOVA – Spediporto, l'associazione dei spedizionieri, corrieri e trasportatori di Genova, fa sapere attraverso un comunicato di aver organizzato una serata di beneficenza per raccogliere fondi da destinare alle famiglie colpite dal crollo del ponte Morandi:

“Noi di Spediporto lo abbiamo detto da subito: Genova c'è e si rialzerà.

Il nostro impegno non vuole essere né oggi, né domani rivolto solo alle aziende ed al porto, ma a Genova, in particolare, a quella parte di concittadini così duramente colpiti. Ecco perché abbiamo ritenuto opportuno dare il nostro contributo alla migliore realizzazione di un evento che, ad un mese esatto dalla tragedia del ponte Morandi, avvicinasse il porto alla città.

“Lo spirito della serata -commenta Giampaolo Botta, direttore di Spediporto- che giungerà a conclusione di una giornata ricca di eventi celebrativi, è di ricordare a tutti che c'è ancora tanta strada da fare prima che Genova possa dirsi nuovamente in piedi, ma che questo percorso lo deve fare la città insieme al porto, sua prima ed unica industria. Entrambi colpiti e feriti dal dramma del Morandi”.

Ci siamo impegnati affinché, grazie al patrocinio della regione Liguria, agli organizzatori di Friends eventi, di Stelle nello sport ed alla proprietà di Monu Cafè, fosse possibile far trovare oltre mille magliette di “Genova nel Cuore” pronte ad essere ventute ed il cui ricavato andrà a sostegno delle famiglie delle vittime del ponte Morandi versando il ricavato sul conto corrente messo a disposizione da Banca Carige.

Ma non solo. Musica e sport si fonderanno con lo scopo di raccogliere, attraverso una pesca benefica, ulteriori fondi da mettere a disposizione della popolazione colpita dal crollo del ponte. Numerosi saranno gli ospiti del mondo dello sport e dello spettacolo che parteciperanno animando l'estrazione delle magliette autografate di Genoa e Sampdoria, insieme a numerosi altri premi messi a disposizione dagli sponsors.

“Siamo lieti -dichiara Alessandro Pitto- del fatto che le conferme di partecipazione siano numerose, la nostra intenzione è di esaurire le oltre mille magliette con il logo, ormai notissimo e ricercato, di Genova nel cuore. Vogliamo donare vicinanza e sostegno alle famiglie delle vittime ed alla popolazione sfollata, il loro dolore è immenso e Spediporto sarà con loro oggi e nei prossimi mesi”.

Porto, corsa contro il tempo per riaprire la linea ferroviaria

Oggi la restituzione dei binari a Rfi ma serviranno 20 giorni per poter far passare i treni con i container

Matteo Dell'Antico
Francesco Margiocco / GENOVA

Il procuratore capo Francesco Cozzi dichiara che entro oggi il tratto di binari interrotti dalle macerie del Ponte Morandi sarà restituito alle Ferrovie. Il sindaco Marco Bucci promette che la settimana prossima aprirà "la Strada del Papa" interna agli stabilimenti Ilva. Entrambe le vie sono necessarie per restituire al porto, almeno parzialmente, la sua operatività. La soluzione non è dietro l'angolo, e certamente entro le prime due settimane di ottobre (periodo a partire dal quale, segnalano gli operatori, il porto comincia uno dei periodi di traffico più intensi dell'anno), difficilmente i collegamenti saranno ripristinati, con effetti negati-

vi sul traffico cittadino e la competitività commerciale del porto.

LA FERROVIA

La questione più critica riguarda la ferrovia: il tratto colpito consiste in due binari: uno collega il porto storico con Milano-Torino, l'altro va dall'area di smistamento alle spalle di Sampierdarena fino alla Stazione marittima. Oggi, dice Cozzi, le due linee saranno sgombrate del tutto e restituite a Rfi. La società che gestisce la rete delle Fs avrà bisogno almeno di 15-20 giorni per riparare le due linee. Per Guido Porta, amministratore delegato di FuoriMuro, la società che gestisce

le manovre ferroviarie in banchina, «su quelle linee prima del crollo transitavano 5 coppie di convogli al giorno. Ne possono tranquillamente passare 3-4 coppie in più». Il che consentirebbe di portare il traffico ferroviario di merci da e verso il porto, che fino al 14 agosto rappresentava il 13% del totale, al 20%, e di togliere dalle strade un po' dei 5.000 Tir che ogni giorno le intasano. Non è detto però che tra 15-20 giorni, dopo che Rfi avrà ripristinato la linea, i treni possano immediatamente tornare a circolare. Dipenderà dal verdetto dei sensori installati sul moncone del ponte, e dai tempi di demolizione.

APPUNTAMENTO CON CONTE

Il presidente di Confindustria Genova oggi potrebbe incontrare insieme ad alcuni operatori il premier Giuseppe Conte nella sede degli industriali genovesi. Giovanni Mondini ha scritto una lettera a Conte chiedendo un incontro urgente proprio per discutere danni e «gravi problematiche» che l'intero comparto portuale sta avendo dopo il crollo del Morandi. La missiva porta la firma di alcune tra le principali associazioni del settore: AssArmatori, Confitarma, Spediporto, Asagenti e Trasportounito.

LINEE MARITTIME A RISCHIO

I sindacati intanto temono per il futuro del porto. In una nota congiunta, Cgil, Cisl e Uil scrivono che «alcune com-

pagnie di navigazione sarebbero in procinto di spostare i traffici». Su questa ipotesi in agosto il governatore ligure Giovanni Toti ha garantito che gli armatori non se andranno, e ieri dalla Regione ribadivano che «non risultano spostamenti di traffici».

ICAMALI

Ma Antonio Bevenuti, console della Compagnia Unica dei portuali genovesi, pensa che dirottamenti di traffico possano arrivare specialmente dal settore dei traghetti merci, voce pesante del porto di Genova, e traffico più difficile da riprogrammare dalla gomma al treno.

ICAMIONISTI

Tra circa una settimana, 10 giorni al massimo, dovrebbe essere pronta la nuova Strada del Papa. Il collegamento, riservato ai Tir diretti in banchina, permetterà ai camion di accedere con più facilità ai terminal e allo stesso tempo toglierà migliaia di mezzi pesanti dalle strade cittadine. Ieri è cominciata la demolizione del muro spartiacque tra l'area nazionale e quella internazionale nel bacino portuale di Sampierdarena, ultimo ostacolo sul tracciato della nuova viabilità. Per quanto riguarda invece l'apertura del porto anche di notte, nessuna decisione ufficiale è stata presa. **L'Autorità portuale** aspetterà ancora alcuni giorni prima di decisioni ufficiali. —

© 2018 RASSEGNA STAMPA

Missione in USA per La Spezia col Gruppo Contship

Di Sarcina: “Nei prossimi 24 mesi saremo impegnati per far crescere la quota di mercato in Export”

NEW YORK – L’Autorità portuale del mar Ligure orientale vola in USA. Il segretario generale dell’AdSp, Francesco Di Sarcina e il direttore marketing e comunicazione del Gruppo Contship, Daniele Testi, alla presenza di numerosi operatori, del console generale d’Italia a New York, Francesco Genuardi e del direttore dell’Ice New York e coordinatore della rete Ice USA, Maurizio Forte, hanno presentato alla sede dell’Italian trade agency le potenzialità dello scalo spezzino a supporto delle esportazioni verso gli USA.

Con la missione di New York, l’AdSp ed il Gruppo Contship della cui delegazione fanno parte anche Peter Hill, direttore vendite e business development del gruppo, Nicolò Marrali responsabile vendite di Hannibal Spa e Monica Fiorini, responsabile promozione e marketing AdSp, vogliono aumentare la consapevolezza degli operatori internazionali siano essi carrier, spedizionieri o importatori rispetto al ruolo strategico che i porti e i corridoi intermodali giocano per la competitività dei prodotti made in Italy e per l’accesso ai mercati contendibili del Sud Europa. Corridoi che hanno anche l’obiettivo di bilanciare i rischi sulla supply chain internazionali offrendo un’alternativa efficiente alle tradizionali rotte attraverso i porti del Nord Europa.

“La tappa di New York è stata inserita dato che il suo è il primo porto per volumi scambiati in export con La Spezia, al servizio delle principali aree di produzione del Nord Est e centro Italia che sono servite attraverso una rete di servizi intermodali ad alta frequenza (Milano, Padova, Reggio Emilia, Verona etc). “Tra il 2017 e il 2016 i volumi scambiati tra La Spezia e New York sono cresciuti del 9% con risultati in linea confermati con i primi 8 mesi del 2018 quando i volumi in importazione ed esportazione sono stati pari a 43.000 teu” ha dichiarato Daniele Testi.

“Il porto della Spezia è il secondo gateway per numero di contenitori movimentati in Italia, con una quota di trasporto via ferrovia superiore al 30% ovvero 3 volte la media degli altri porti italiani. È anche il primo scalo in Italia ad avere ottenuto capitali considerevoli da parte dei privati. Sono previsti 328 milioni di euro di investimenti misti pubblico privati, che consentiranno allo scalo di aumentare la sua superficie del 25%. Con questi investimenti, e con la collaborazione del cluster marittimo e degli spedizionieri spezzini, siamo fiduciosi -ha dichiarato Francesco Di Sarcina- che i volumi scambiati con Usa e Canada potranno beneficiare di servizi competitivi non solo limitati ai mercati italiani ma anche verso le aree del Sud e Centro Europa. Nei prossimi 24 mesi saremo impegnati con i concessionari per far crescere la quota di mercato in Export verso gli USA e New York in particolare attraverso il porto La Spezia”.

Gli investimenti in corso sono così suddivisi: per gli interventi in nuove infrastrutture portuali, previsti 188 milioni di euro provenienti dai privati, 10 milioni dal pubblico. Per quelli in nuovi binari e infrastrutture ferroviarie e nuove strade, 10 milioni di euro dai privati e 75 dal pubblico; per le bonifiche e i dragaggi 45 milioni di euro dal pubblico. Pubblico e privato dunque, in questa missione, promuoveranno una visione integrata di servizi portuali e trasporti intermodali, facendo leva sulla capacità del “sistema La Spezia”, fatto di operatori e competenze in ambito doganale e trasportistico che hanno reso il posizionamento del porto e del suo terminal container tra i primi posti per performance operativi nelle ranking list internazionali.

Il road Show, iniziato il 10 Settembre scorso con un incontro con rappresentanti della Port Authority New York-New Jersey e operatori specializzati nei trade Italia-USA, proseguirà, per la delegazione Contship, in Canada, a Toronto, per una serie di incontri one to one.

Delegazione Mitsui logistics in visita a Melzo e La Spezia

Accompagnata dal partner Iwcl, ha approfondito le tematiche sulla Southern gateway

LA SPEZIA – Visita al terminal Rhm di Melzo e al terminal marittimo di Contship a La Spezia per una delegazione del Gruppo Mitsui logistics (appartenente ad uno dei più grandi ed antichi gruppi giapponesi fondato nella seconda metà del 1600) accompagnato dal partner logistico Iwcl.

Accolte dal team Contship, nel corso degli incontri avvenuti presso le sedi di Melzo e La Spezia, ha avuto modo di approfondire le principali tematiche che riguardano la Southern gateway, dai vantaggi della soluzione integrata offerta dal Gruppo Contship grazie anche al polo intermodale di Melzo ed al network di rilanci, fino alle opportunità offerte dal terminal marittimo di La Spezia come porta di accesso ai mercati italiani e del sud Europa.

La visita a La Spezia è stata un'occasione per mostrare i benefici che il terminal gateway può offrire come ingresso alternativo per le merci dirette in Germania e Svizzera, grazie anche ai collegamenti ad alta frequenza via Melzo per Monaco di Baviera, Basilea e Zurigo.

L'incontro con il gruppo Mitsui dimostra l'attenzione e l'interesse che i caricatori e i ricevitori proprietari della merce pongono verso il porto di La Spezia.

Informazioni Marittime

La Spezia presenta a New York un piano da 328 milioni

Ben 328 milioni di euro tra capitali pubblici e privati. E' la cifra degli investimenti previsti nei prossimi anni per la riqualificazione e l'ampliamento del porto di La Spezia, sbarcato in questi giorni a New York con lo stato maggiore dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale e con il Gruppo Contship Italia, di cui fa parte LSCT, La Spezia Container Terminal. Obiettivo della trasferta quello di illustrare agli operatori di settore l'attività e le prospettive dell'importante scalo ligure.

"La Spezia è il secondo gateway per numero di contenitori movimentati in Italia, con una quota di trasporto via ferrovia superiore al 30% ovvero 3 volte la media degli altri porti italiani" afferma Francesco di Sarcina, il segretario Generale dell'AdSP, nel corso di un incontro organizzato dall'Istituto per il commercio con l'Estero di New York. Un 'evento pilota', al quale ha partecipato anche il console italiano a New York Francesco Genuardi, per aumentare la consapevolezza degli operatori internazionali rispetto al ruolo strategico che i porti e i corridoi intermodali giocano per la competitività dei prodotti Made in Italy e per l'accesso ai mercati contendibili del Sud Europa. E un evento del Sistema La Spezia nell'ambito di un road show iniziato il 10 settembre con incontri con le Port Authority New York-New Jersey e operatori specializzati nei trade Italia-USA, e proseguirà, per Contship, in Canada, a Toronto. La Spezia - aggiunge di Sarcina - è anche il primo scalo in Italia ad avere ottenuto capitali considerevoli da parte dei privati: si tratta di 328 milioni di euro di investimenti misti pubblico privati, che consentiranno allo scalo di aumentare la sua superficie del 25%.

"Con questi investimenti, e con la collaborazione del cluster marittimo e degli spedizionieri spezzini, siamo fiduciosi che i volumi scambiati con Usa e Canada potranno beneficiare di servizi competitivi non solo limitati ai mercati italiani ma anche verso le aree del Sud e Centro Europa". 'Spezia è riconosciuto come un porto che funziona, l'unico in Italia che ha fatto del treno una freccia nel suo arco' spiega Daniele Testi, il direttore marketing e comunicazione di Contship Italia.

La Spezia e il Gruppo Contship puntano la prua verso gli USA

Missione congiunta negli USA per l'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale e il Gruppo Contship Italia,

NEW YORK - Il porto di La Spezia protagonista a New York presso la sede dell'Italian Trade Agency, dove sono state presentate le potenzialità dello scalo a supporto delle esportazioni verso gli USA. Presenti il segretario generale dell'AdSP, **Francesco Di Sarcina**, e il direttore Marketing e Comunicazione del Gruppo Contship Italia, **Daniele Testi**, oltre ai numerosi operatori, il console generale d'Italia a New York, **Francesco Genuardi** e il direttore dell'ICE New York, **Maurizio Forte**.

La missione congiunta tra AdSP ed il Gruppo Contship negli USA, mira ad aumentare la consapevolezza degli operatori internazionali siano essi carrier, spedizionieri o importatori rispetto al ruolo strategico che i porti e i corridoi intermodali giocano per la competitività dei prodotti made in Italy e per l'accesso ai mercati contendibili del Sud Europa. Corridoi che hanno anche l'obiettivo di bilanciare i rischi sulla supply chain internazionali offrendo una alternativa efficiente alle tradizionali rotte attraverso i porti del Nord Europa. Fanno parte della delegazione: **Peter Hill**, direttore vendite e business development del Gruppo, **Nicolò Marrali** responsabile vendite di Hannibal S.p.A. e **Monica Fiorini**, responsabile promozione e marketing AdSP.

Daniele Testi intervenendo in merito all'iniziativa ha dichiarato: *"La tappa di New York è stata inserita in quanto il suo è il primo porto per volumi scambiati in export con La Spezia, al servizio delle principali aree di produzione del Nord Est e centro Italia che sono servite attraverso una rete di servizi intermodali ad alta frequenza (Milano, Padova, Reggio Emilia, Verona etc). "Tra il 2017 e il 2016 i volumi scambiati tra La Spezia e New York sono cresciuti del 9% con risultati in linea confermati con i primi 8 mesi del 2018 quando i volumi in importazione ed esportazione sono stati pari a 43.000 Teu".*

Il segretario generale dell'AdSP, **Di Sarcina**, ha sottolineato: *"Sono previsti 328 milioni di euro di investimenti misti pubblico privati, che consentiranno allo scalo di aumentare la sua superficie del 25%. Con questi investimenti, e con la collaborazione del cluster marittimo e degli spedizionieri spezzini, siamo fiduciosi – ha concluso Di Sarcina – che i volumi scambiati con Usa e Canada potranno beneficiare di servizi competitivi non solo limitati ai mercati italiani ma anche verso le aree del Sud e Centro Europa. Nei prossimi 24 mesi saremo impegnati con i concessionari per far crescere la quota di mercato in Export verso gli USA e New in particolare attraverso il porto La Spezia".*

Gli investimenti in corso sono così suddivisi: interventi in nuove infrastrutture portuali, 188 milioni di Euro provenienti dai privati, 10 milioni dal pubblico; Interventi in nuovi binari e infrastrutture ferroviarie e nuove strade 10 milioni di Euro dai privati e 75 dal pubblico; bonifiche e dragaggi 45 milioni di euro dal pubblico. Pubblico e privato dunque, in questa missione, promuoveranno una visione integrata di servizi portuali e trasporti intermodali, facendo leva sulla capacità del "Sistema La Spezia", fatto di operatori e competenze in ambito doganale e trasportistico che hanno reso il posizionamento del porto e del suo terminal container tra i primi posti per performance operativi nelle ranking list internazionali. Il road Show, iniziato il 10 settembre scorso con un incontro con rappresentanti della Port Authority New York-New Jersey e operatori specializzati nei trade Italia-USA, proseguirà, per la delegazione Contship, in Canada, a Toronto, per una serie di incontri one to one..

La Spezia e il Gruppo Contship puntano la prua verso gli USA

Missione congiunta negli USA per l'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale e il Gruppo Contship Italia,

NEW YORK - Il porto di La Spezia protagonista a New York presso la sede dell'Italian Trade Agency, dove sono state presentate le potenzialità dello scalo a supporto delle esportazioni verso gli USA. Presenti il segretario generale dell'AdSP, **Francesco Di Sarcina**, e il **direttore Marketing e Comunicazione del Gruppo Contship Italia, Daniele Testi**, oltre ai numerosi operatori, il **console generale d'Italia a New York, Francesco Genuardi** e il **direttore dell'ICE New York, Maurizio Forte**. La missione congiunta tra AdSP ed il Gruppo Contship negli USA, mira ad aumentare la consapevolezza degli operatori internazionali siano essi carrier, spedizionieri o importatori rispetto al ruolo strategico che i porti e i corridoi intermodali giocano per la competitività dei prodotti made in Italy e per l'accesso ai mercati contendibili del Sud Europa. Corridoi che hanno anche l'obiettivo di bilanciare i rischi sulla supply chain internazionali offrendo una alternativa efficiente alle tradizionali rotte attraverso i porti del Nord Europa. Fanno parte della delegazione: **Peter Hill, direttore vendite e business development del Gruppo**, **Nicolò Marrali** responsabile vendite di **Hannibal S.p.A.** e **Monica Fiorini, responsabile promozione e marketing AdSP**. **Daniele Testi** intervenendo in merito all'iniziativa ha dichiarato: *"La tappa di New York è stata inserita in quanto il suo è il primo porto per volumi scambiati in export con La Spezia, al servizio delle principali aree di produzione del Nord Est e centro Italia che sono servite attraverso una rete di servizi intermodali ad alta frequenza (Milano, Padova, Reggio Emilia, Verona etc). "Tra il 2017 e il 2016 i volumi scambiati tra La Spezia e New York sono cresciuti del 9% con risultati in linea confermati con i primi 8 mesi del 2018 quando i volumi in importazione ed esportazione sono stati pari a 43.000 Teu".*

Il segretario generale dell'AdSP, **Di Sarcina**, ha sottolineato: *"Sono previsti 328 milioni di euro di investimenti misti pubblico privati, che consentiranno allo scalo di aumentare la sua superficie del 25%. Con questi investimenti, e con la collaborazione del cluster marittimo e degli spedizionieri spezzini, siamo fiduciosi – ha concluso Di Sarcina – che i volumi scambiati con Usa e Canada potranno beneficiare di servizi competitivi non solo limitati ai mercati italiani ma anche verso le aree del Sud e Centro Europa. Nei prossimi 24 mesi saremo impegnati con i concessionari per far crescere la quota di mercato in Export verso gli USA e New in particolare attraverso il porto La Spezia".*

Gli investimenti in corso sono così suddivisi: interventi in nuove infrastrutture portuali, 188 milioni di Euro provenienti dai privati, 10 milioni dal pubblico; Interventi in nuovi binari e infrastrutture ferroviarie e nuove strade 10 milioni di Euro dai privati e 75 dal pubblico; bonifiche e dragaggi 45 milioni di euro dal pubblico. Pubblico e privato dunque, in questa missione, promuoveranno una visione integrata di servizi portuali e trasporti intermodali, facendo leva sulla capacità del "Sistema La Spezia", fatto di operatori e competenze in ambito doganale e trasportistico che hanno reso il posizionamento del porto e del suo terminal container tra i primi posti per performance operativi nelle ranking list internazionali.

Il road Show, iniziato il 10 settembre scorso con un incontro con rappresentanti della Port Authority New York-New Jersey e operatori specializzati nei trade Italia-USA, proseguirà, per la delegazione Contship, in Canada, a Toronto, per una serie di incontri one to one..

Sempre più green il futuro del porto di Livorno

Il Consorzio "N.e.mo" amplia le attività all'interporto Vespucci

LIVORNO – Il porto di Livorno scopre di avere un'anima green e tra non molto potrebbe diventare un hub di riferimento per il mercato di auto elettriche provenienti dalla Cina e destinate sia al car sharing che alla vendita. È quanto è emerso stamani nel corso di una riunione cui hanno preso parte il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, e i rappresentanti di CS group spa e Zhidou Electric Vehicle.

La prima è una importante realtà in Italia, detentrica del marchio Share'n go, la seconda è una società leader nella costruzione di veicoli elettrici, costola della Shandong Xindayang Electric Vehicle, compagnia impegnata nella ricerca, sviluppo, produzione e vendita di mezzi di trasporto eco-compatibili.

All'incontro erano presenti anche il dirigente promozione e comunicazione della Port Authority, Gabriele Gargiulo; tre rappresentanti della Regione Toscana (Filippo Giabbani e Marco Bennici, del settore politiche e iniziative regionali per l'attrazione degli Investimenti e Vincenzo Naso, dell'assessorato all'Ambiente e all'Energia) e l'assessore alle attività produttive del comune di Portoferraio, Angelo Del Mastro, interessato agli ulteriori sviluppi che il car sharing potrebbe avere sull'isola d'Elba.

Durante il meeting si è appreso che il Consorzio "N.e. mo" (Nuova Energia Mobile) di cui fanno parte le aziende italiane Sharen' go, Green Energy Storage e Materials Mates Italia, otterrà a breve nell'interporto Vespucci una nuova area di circa 1000 mq di piazzale e 500 mq di aree coperte per svolgere attività di assemblaggio e refitting delle auto elettriche.

«Assieme a una realtà importante come Cobat – ha detto Emiliano Niccolai, della Cs group – stiamo brevettando un progetto che ci porti a certificare la storia di ciascuna batteria». Si tratta di una iniziativa che permetterà al Consorzio di raggiungere gli obiettivi per cui è nato: dare una seconda vita agli accumulatori agli ioni di litio usati nel car sharing: «Lo faremo classificando le celle di ciascuna batteria e ri assemblando quelle ancora funzionanti in appositi power pack».

Quello della guida sostenibile sta diventando un business di primario livello nel panorama mondiale. Elettrificazione delle auto; guida autonoma; digitalizzazione e car sharing, sono settori che hanno mostrato negli ultimi anni una decisa accelerazione negli investimenti. Se dal 2010 al 2013 sono stati spesi per l'autonomous drive e per l'auto condivisa rispettivamente 0,1 e 0,3 miliardi di dollari, tra il 2014 e il 2017 il volume dei soldi investiti è aumentato in modo esponenziale raggiungendo quota 6,4 e 9,6 miliardi di dollari.

«Di qui a cinque anni verranno distribuite in Europa 30mila auto destinate al car sharing – ha detto Alfredo Bacci, ingegnere con oltre 30anni di esperienza in Fiat, fondatore di Cs Group e senior consultant della Zhidou – con i giusti incentivi Livorno potrebbe acquisire un ruolo strategico in questo mercato. Fondamentale è il progetto di riutilizzo delle batterie che il consorzio Nemo sta sviluppando».

Soddisfatto dell'incontro Del Mastro: «Ben vengano queste iniziative – ha detto – Portoferraio è da tempo attiva nel campo della diffusione del car sharing e riteniamo che le potenzialità del porto di Livorno in questo campo possano avere riflessi positivi anche sul territorio elbano».

Il futuro del porto di Livorno è sempre più green. L'incontro a Palazzo Rosciano con CS Group, Zhidou e Regione Toscana



Il Consorzio N.E.Mo. amplia le proprie attività presso l'Interporto Vespucci

Livorno, 13 settembre 2018 – Alla riunione ha partecipato anche l'assessore del comune di Portoferraio, Angelo Del Mastro, per gli sviluppi che il car sharing potrà avere sul territorio elbano.

Il porto di Livorno scopre di avere un'anima green e tra non molto potrebbe diventare un hub di riferimento per il mercato di auto elettriche provenienti dalla Cina e destinate sia al car sharing che alla vendita. È quanto è emerso stamani nel corso di una riunione cui hanno preso parte il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, e i rappresentanti di CS group spa e Zhidou Electric Vehicle.

La prima è una importante realtà in Italia, detentrica del marchio Share'n go, la seconda è una società leader nella costruzione di veicoli elettrici, costola della Shandong Xindayang Electric Vehicle, compagnia impegnata nella ricerca, sviluppo, produzione e vendita di mezzi di trasporto eco-compatibili. All'incontro erano presenti anche il dirigente promozione e comunicazione della Port Authority, Gabriele Gargiulo; tre rappresentanti della Regione Toscana (Filippo Giabbani e Marco Bennici, del settore politiche e iniziative regionali per l'attrazione degli Investimenti e Vincenzo Naso, dell'assessorato all'Ambiente e all'Energia) e l'assessore alle attività produttive del comune di Portoferraio, Angelo Del Mastro, interessato agli ulteriori sviluppi che il car sharing potrebbe avere sull'isola d'Elba.

L'Interporto Vespucci fa largo alle auto elettriche provenienti dalla Cina

LIVORNO - Il porto di Livorno si candida a diventare un hub di riferimento per il mercato della mobilità sostenibile: auto elettriche prodotte in Cina e destinate al mercato della vendita e del car sharing. Alla necessità del porto di avere maggiore spazio per ospitare le auto elettriche, risponde l'Interporto Vespucci, dedicando al settore delle auto elettriche un'area di circa 1000 mq di piazzale e 500 mq di aree coperte per svolgere attività di assemblaggio e refitting. Il Consorzio N.E. Mo. (Nuova Energia Mobile) di cui fanno parte le aziende italiane Sharen' go, Green Energy Storage e Materials Mates Italia sarà il gestore dell'area.

E' quanto è emerso nel corso di una riunione cui hanno preso parte il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, e i rappresentanti di CS group spa e Zhidou Electric Vehicle. La prima è una importante realtà in Italia, detentrica del marchio Share'n go, la seconda è una società leader nella costruzione di veicoli elettrici, costola della Shandong Xindayang Electric Vehicle, compagnia impegnata nella ricerca, sviluppo, produzione e vendita di mezzi di trasporto eco-compatibili.

Presenti anche il dirigente promozione e comunicazione della Port Authority, Gabriele Gargiulo; tre rappresentanti della Regione Toscana (Filippo Giabbani e Marco Bennici, del settore politiche e iniziative regionali per l'attrazione degli Investimenti e Vincenzo Naso, dell'assessorato all'Ambiente e all'Energia) e l'assessore alle attività produttive del comune di Portoferraio, Angelo Del Mastro, interessato agli ulteriori sviluppi che il car sharing potrebbe avere sull'isola d'Elba.

«Assieme a una realtà importante come Cobat – ha detto Emiliano Niccolai, della Cs group – stiamo brevettando un progetto che ci porti a certificare la storia di ciascuna batteria». Si tratta di una iniziativa che permetterà al Consorzio di raggiungere gli obiettivi per cui è nato: dare una seconda vita agli accumulatori agli ioni di litio usati nel car sharing: «Lo faremo classificando le celle di ciascuna batteria e ri assemblando quelle ancora funzionanti in appositi power pack».

Quello della guida sostenibile sta diventando un business di primario livello nel panorama mondiale. Elettrificazione delle auto; guida autonoma; digitalizzazione e car sharing, sono settori che hanno mostrato negli ultimi anni una decisa accelerazione negli investimenti. Se dal 2010 al 2013 sono stati spesi per l'autonomous drive e per l'auto condivisa rispettivamente 0,1 e 0,3 miliardi di dollari, tra il 2014 e il 2017 il volume dei soldi investiti è aumentato in modo esponenziale raggiungendo quota 6,4 e 9,6 miliardi di dollari.

«Di qui a cinque anni verranno distribuite in Europa 30mila auto destinate al car sharing - ha detto Alfredo Bacci, ingegnere con oltre 30anni di esperienza in Fiat, fondatore di Cs Group e senior consultant della Zhidou – con i giusti incentivi Livorno potrebbe acquisire un ruolo strategico in questo mercato. Fondamentale è il progetto di riutilizzo delle batterie che il consorzio Nemo sta sviluppando».

Soddisfatto dell'incontro Del Mastro: *«Ben vengano queste iniziative - ha detto - Portoferraio è da tempo attiva nel campo della diffusione del car sharing e riteniamo che le potenzialità del porto di Livorno in questo campo possano avere riflessi positivi anche sul territorio elbano».*

ECONOMIA DEL MARE DECISIONE NELLA PROSSIMA ASSEMBLEA DEI LAVORATORI

Crisi della compagnia portuali Si pensa a vendere le azioni Tdt

FULVI ■ A pagina 3



NUOVA EMERGENZA

La Cpl pensa di vendere le azioni della Tdt

IL PORTO sta per affrontare un'altra emergenza, dopo lo 'strappo' del presidente Lorenzo Guerrieri sulla Porto 2000, lo scontro tra **Autorità portuale** e Autorità marittima sulle concessioni e non ultima l'uscita dell'amministratore delegato Vincenzo Pocerio dalla Benetti.

Questa volta sembrano a rischio i portuali che lavorano in 'Tdt', il terminal Darsena Toscana, oggi di proprietà all'80 per cento dei fondi d'investimento internazionali con la 20 la Compagnia portuali. Secondo quanto si apprende, la Compagnia, costretta da un bilancio sempre più difficile, potrebbe decidere di presentare a un'assemblea dei lavoratori già programmata per il 24 settembre – e con all'ordine del giorno an-



L'ultima parola ai lavoratori

La Compagnia potrebbe discutere della vendita del residuo 20 per cento di Tdt nel corso dell'assemblea dei lavoratori già programmata per il 24 settembre e con all'ordine del giorno anche temi

che temi – la cessione del residuo 20 per cento ai Fondi. E' solo un'ipotesi insieme ad altre (concordato).

In Cipl, ovvero nel ramo impresa dove sono presenti al 50 per cento gli imprenditori privati Neri e Negri, la scelta della Cpl sembra vista con preoccupazione: in particolare da quella parte della Cipl che tutela i lavoratori e teme che il successivo passaggio della cessione ai Fondi sia l'esternalizzazione di una parte cospicua del lavoro di rizzaggio e derizzaggio dei contenitori.

Sarà forse la prossima l'assemblea della Compagnia portuali a decidere, anche se in via San Giovanni si parla di esami ancora in corso. Secondo molti, la mancata vendita del Faldo e la situazione di bilancio impongono di ricorrere a

qualche ulteriore impoverimento. Che suona preoccupante, per lo storico settore del lavoro portuale, anche in relazione ai tanti progetti di rilancio del porto del container con la Darsena Europa: e i conseguenti progetti di utilizzare banchine ed aree dell'attuale Tdt per i crescenti e contesi traffici ei ro, sui quali quanti guai si sono addensati anche sull'Adsp.

Al momento non ci sono comunicazioni ufficiali, se non l'annuncio confermato dell'assemblea del 24, sia pure con un odg da specificare. Anche il settore sindacale si sia attivato per conoscere quali reali garanzie sarebbero fornite ai lavoratori impiegati nel Tdt nell'ambito dell'eventuale operazione.

A.F.

PIOMBINO TURISMO

Crocieristi
in città
Settembre
fa il pieno
grazie
alle navi

■ A pagina 17

Crociere, settembre fa buoni numeri «Il settore può crescere ancora»

Piombino e Portoferraio ieri hanno visto sbarcare 2400 passeggeri

NAVI da crociera, ieri i porti di Piombino e Portoferraio hanno fatto il pieno di passeggeri. Quella di ieri è stata una giornata ad alta densità di traffico per i due porti, sono attraccate infatti tre navi da crociera, per un totale di 2410 passeggeri. Hanno fatto scalo nel porto elleno la Seabourne Encore del brand Seabourne Cruise Line (590 passeggeri) e il Club Med 2, veliero a cinque alberi con 300 passeggeri. Le due compagnie, rappresentate dall'agenzia marittima Viegi, hanno già fatto tappa a Portoferraio nei mesi di giugno e agosto. Piombino invece ha accolto la Marella Dream, che ha portato in dote allo scalo portuale 1520 passeggeri. Ma non finisce qui: mercoledì 26 settembre attracherà alle banchine del Tuscany Terminal la nave da crociera Zenith, della Pullmantour, (2500 passeggeri) importante compagnia spagnola appartenente al gruppo Royal Caribbean. Si tratta di una prima assoluta per questa nave a Piombino.

«IL SETTORE crocieristico sta assumendo sempre maggiore valore per i porti dell'Alto Tirreno - ha dichiarato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini - dobbiamo far sì che gli effetti positivi si multipli-



TURISTI Un gruppo di crocieristi a Piombino sulla terrazza sopra il porto di Marina vecchia

chino e che l'economia legata al turismo crocieristico cresca su tutto il territorio». E come sempre alla banchina sul porto di Piombino ad accogliere i crocieristi ieri mattina un desk informativo, un servizio navetta gratuito per l'intera giornata con guida a bordo e hostess della Parchi Val di Cornia (alla quale il Comune ha affidato il servizio accoglienza) insieme anche ai ragazzi dell'Isis Einaudi-

Ceccherelli, per la prima tappa al museo archeologico di Cittadella e illustrazione delle offerte commerciali con sconti per gli eventuali acquisti. I commercianti, in occasione dell'arrivo dei crocieristi, propongono offerte speciali, occasioni di acquisto. Aumentano, tra l'altro, i commercianti che, in occasione dell'arrivo delle navi, propongono offerte speciali, occasioni di acquisto e anche, nel ca-

so dei ristoratori, menù dedicati al crocierista. Tutto questo grazie all'impegno congiunto di Comune di Piombino, Tiemme e Società Parchi Val di Cornia. Si tratta di un segmento turistico ancora limitato, ma che può integrare gli altri flussi e inserire sempre di più il territorio di Piombino e della val di Cornia nel circuito internazionale delle crociere creando nuove occasioni di lavoro.

m. p.

Turismo e futuro Livorno fantasma per i crocieristi

Sono un cittadino livornese che ama la sua città, che l'ha sempre amata, da quando nacqui, nel lontano 1932:

una città dove ho lavorato per 40 anni, vestendo una divisa, con 16 anni di volontariato (AVO) in Ospedale. Dal 1952 ad oggi, ho conosciuto di persona tutti i sindaci che si sono succeduti: da Furio Diaz a Filippo Nogarini. Intra vedendo una città sempre in crescita, inviai, ed ho inviato fino a ieri, lettere su lettere sul medesimo argomento, che il Tirreno, che leggo da sempre, non mi ha mai negato la pubblicazione. A questi sindaci, chiedevo la messa in opera di validi W.C. lettere su lettere, da loro ricevute, ma restate insolite e dimenticate nei tanti cassetti degli Uffici Comunali. Giunto ad oggi: dal 1952, sono trascorsi ben 62 anni, ma la richiesta più che valida, di un cittadino che ama la sua città, è rimasta insolita. Un cittadino che vorrebbe una Livorno diversa, più viva, più accogliente e più pulita, rispetto ad altre città toscane. L'accoglienza livornese è zero con la lettera maiuscola.

Da tutta la costa "livornese", o meglio dalla bella Terrazza Mascagni, guardando il mare, in direzione dell'orizzonte, vediamo giungere, grandi navi cariche di "crocieristi", provenienti da tanti paesi europei e americani: attraccano al mediceo o al porto industriale. Alcune migliaia di persone, scendono qui a Livorno, con un'accoglienza

che non c'è: mancano cartelli scritti in varie lingue, manca dove trovare un semplice Wc., poiché quando scappa-scappa!

Si aggirano nelle strade del centro, con negozi chiusi. Sul loro volto si notano delusioni e quant'altro, una cosa che mai si sarebbero aspettati. La soluzione per loro è quella di farsi portare tramite torpedoni o taxi, in città vive, quali Pisa, Lucca, Firenze Siena. Città dotate di tutti i servizi igienici, con un'accoglienza molto invitante e molto diversa da quella "livornese".

Perché mi chiedo, Livorno, molto diversa dalle consorelle "toscano"? Perché andare a spendere denaro lontano da Livorno? Livorno, mi sembra una città fantasma e ciò dispiace. Al cittadino che non ama la sua città, poco gli importa, mentre a chi la ama, è un dispiacere che si ripercuote sull'intera città.

Livorno possiede strade e viali da sogno, un viale Italia dotato di palme, un mare da cartolina, tramonti da "sogno", e trasporto pubblico efficiente, con Lam-Rossa e Lam-Blu, giardini pubblici bellissimi: perché essere una città fantasma in fatto di accoglienza? Signor Sindaco, la città di Livorno ha bisogno di Lei e dei Suoi amministratori, non ci deluda!

Renzo Ceccarini

Informazioni Marittimo

Civitavecchia, Comitato di Gestione ragiona su Piano Regolatore e banchina 26

Modifiche e integrazioni al regolamento d'uso delle aree demaniali marittime nei porti laziali e a quello per la determinazione dei canoni demaniali, il piano di riassetto del porto di Gaeta e l'avvio dell'iter per l'adeguamento tecnico funzionale della banchina 26. Sono questi gli argomenti principali trattati a Civitavecchia nel corso della prima riunione dopo la pausa estiva del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale.

Nel rispetto dell'assetto complessivo del porto definito nel Piano Regolatore Portuale vigente, gli uffici dell'Ente hanno elaborato, in via preliminare, un Master Plan che fa la "fotografia" dello stato di fatto e programma le successive fasi attuative di realizzazione delle opere, necessarie alla piena infrastrutturazione dello scalo. Il Presidente dell'AdSP ha illustrato la prima fase di sviluppo del porto di Civitavecchia (dal 2019 al 2022) che riguarda in particolare la darsena servizi e la darsena traghetti (che doteranno lo scalo di un consistente numero di nuovi accosti) e, quindi, il completamento del I Lotto funzionale delle Opere Strategiche, nonché gli interventi per potenziare i collegamenti ferroviari di ultimo miglio.

Il punto del presidente di Majo

"Proprio due giorni fa – dichiara il presidente dell'Authority Francesco Maria di Majo - presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, sono state collaudate definitivamente le importanti opere marittime realizzate nella parte nord dello scalo per un valore di circa 200 milioni di euro e, già a partire da marzo 2019, saremo in grado di avviare i lavori per la realizzazione di un nuovo ulteriore "pennello", parallelo alla banchina 28, per il quale abbiamo ottenuto il contributo di 2,2 milioni, a fondo perduto, da parte della Commissione europea nell'ambito della Blending Call insieme al porto di Barcellona ed un finanziamento della BEI, per un totale di 7 milioni di euro".

"Desidero ringraziare i componenti del Comitato di Gestione – sottolinea il numero uno di Molo Vespucci - che, ieri pomeriggio, hanno dato mandato alla Segreteria tecnico-operativa dell'Ente di avviare l'istruttoria per l'elaborazione del progetto di Adeguamento Tecnico Funzionale al PRP per quanto riguarda la banchina 26". "L'avvio di tale istruttoria – continua di Majo – riveste un'importanza fondamentale per lo sviluppo del porto di Civitavecchia. Il punto di partenza è sempre il PRP. In questa fase – precisa il presidente dell'AdSP - si è reso necessario rispondere alle esigenze di particolari traffici il cui ulteriore sviluppo dovrà avvenire in aree che rispetto all'attuale PRP non necessitano di modifiche infrastrutturali ma soltanto di un adeguamento della destinazione d'uso". "E' il caso, appunto, della banchina 26 – prosegue di Majo - che, proprio in virtù della crescita del traffico Ro/Ro e Car/Carrier riteniamo debba essere destinata a tale traffico piuttosto che alle rinfuse solide, in particolare granaglie, settore merceologico non più presente nello scalo ormai dal 2012, consentendo peraltro così un passaggio più graduale dell'area commerciale a quella traghetti passeggeri".

"Al fine di un ulteriore sviluppo di tale tipologia di traffico – conclude il presidente - è fondamentale, quindi, un adeguamento delle attuali funzioni, pur mantenendo l'attuale assetto infrastrutturale". Le aree pertinenti alla banchina 26 rimangono, dunque, nell'ambito della "Componente funzionale commerciale" ma verranno destinate al traffico dei vettori Ro/Ro in genere, con particolare riguardo alla tipologia dei Car/Carrier.

Con riferimento ai Regolamenti d'uso delle aree demaniali marittime nei porti del Network e a quello per la determinazione dei canoni demaniali, che fanno seguito alle indicazioni di ART, ANAC e AGCOM, sono

- segue

stati individuati e resi pubblici i criteri predeterminati di selezione (sia per i procedimenti avviati d'ufficio sia su istanza di parte) con le relative ponderazioni, quali pesi e punteggi degli elementi tecnici ed economici rispondendo, così, alle esigenze di assicurare un'effettiva conoscibilità agli operatori interessati, nel rispetto in particolare dei principi di efficacia, imparzialità e trasparenza. "La DG del MIT - sottolinea il presidente di Majo- si è espressa su tale tema fornendo delle indicazioni che l'AdSP ha tradotto nel Regolamento. In particolare, è stato riscritto l'art. 13, che disciplina la fattispecie delle istanze in concorrenza". "Nella sostanza, - precisa il presidente dell'AdSP - nel caso di concorso di più domande di concessione o l'avvio di un bando da parte di questa AdSP, sono stati indicati i parametri di cui tenere conto ai fini del rilascio della concessione stessa, improntati alla tutela ed alla valorizzazione dell'interesse pubblico".

Il porto di Gaeta

Per quanto riguarda Gaeta è stato illustrato un piano di riordino della circoscrizione demaniale per consentire il completamento del Piano Regolatore Portuale e l'attuazione del c.d. Piano Frattasi, di riassetto, riqualificazione e rilancio del comparto della cantieristica navale, oltre che di ridefinizione dei limiti demaniali al fine di escludere eventualmente, sentita anche l'amministrazione comunale, dalla circoscrizione portuale aree che da tempo hanno perso ogni rilevanza ai fini degli usi portuali. Piano di riordino già condiviso con il Consorzio per lo sviluppo industriale sud-pontino nell'ambito dell'"Accordo quadro" sottoscritto lo scorso 26 luglio con questa AdSP, con il quale si prevede di sottoscrivere, insieme al Comune di Gaeta, specifici protocolli per la definizione di un cronoprogramma di attuazione del piano Frattasi, già da tempo approvato dall'Amministrazione locale e questa AdSP, così da dare nuovo impulso ad un comparto di antica tradizione e dalle notevoli potenzialità di sviluppo per l'economia locale.

Banchina 26, niente granaglie: l'Adsp fa spazio alle auto

CIVITAVECCHIA - In attesa dell'ok all'ingresso di Giuseppe Lotti come membro espressione del Comune di Civitavecchia, si è riunito il Comitato di Gestione dell'Adsp. Si è discusso delle modifiche ed integrazioni al Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime nei porti del Network e a quello per la determinazione dei canoni demaniali, del piano di riassetto del porto di Gaeta e dell'avvio dell'iter per l'adeguamento tecnico funzionale della banchina 26. Proprio su quest'ultimo punto si è concentrata la seduta.

Su quest'area il presidente Francesco Maria di Majo è stato chiaro: considerata la crescita del traffico Ro/Ro e Car/Carrier questa dovrà «essere destinata a tale traffico piuttosto che - ha spiegato - alle rinfuse solide, in particolare granaglie, settore merceologico non più presente nello scalo ormai dal 2012, consentendo peraltro così un passaggio più graduale dell'area commerciale a quella traghetti passeggeri». Una bocciatura implicita, quindi, al progetto presentato dal consorzio Tmc - joint venture tra Interterminal e Bellettieri - per completare l'infrastrutturazione e sviluppare traffici sulla banchina 26 dello scalo, puntando proprio a riprendere e rilanciare il traffico granaglie?

“Desidero ringraziare i componenti del Comitato di Gestione – sottolinea il numero uno di Molo Vespucci - che hanno dato mandato alla Segreteria tecnico-operativa dell'Ente di avviare l'istruttoria per l'elaborazione del progetto di Adeguamento Tecnico Funzionale al PRP per quanto riguarda la banchina 26. L'avvio di tale istruttoria riveste un'importanza fondamentale per lo sviluppo del porto di Civitavecchia. Il punto di partenza è sempre il PRP. In questa fase si è reso necessario rispondere alle esigenze di particolari traffici il cui ulteriore sviluppo dovrà avvenire in aree che rispetto all'attuale PRP non necessitano di modifiche infrastrutturali ma soltanto di un adeguamento della destinazione d'uso. Al fine di un ulteriore sviluppo di tale tipologia di traffico è fondamentale, quindi, un adeguamento delle attuali funzioni, pur mantenendo l'attuale assetto infrastrutturale. Le aree pertinenti alla banchina 26 rimangono, dunque, nell'ambito della “Componente funzionale commerciale” ma verranno destinate al traffico dei vettori Ro/Ro in genere, con particolare riguardo alla tipologia dei Car/Carrier”.

Nel rispetto dell'assetto complessivo del porto definito nel Piano Regolatore Portuale vigente, gli uffici dell'Ente hanno elaborato, in via preliminare, un masterplan che fa la “fotografia” dello stato di fatto e programma le successive fasi attuative di realizzazione delle opere, necessarie alla piena infrastrutturazione dello scalo. Il presidente Di Majo ha illustrato la prima fase di sviluppo del porto di Civitavecchia (dal 2019 al 2022) che riguarda in particolare la darsena servizi e la darsena traghetti (che doteranno lo scalo di un consistente numero di nuovi accosti) e, quindi, il completamento del Lotto funzionale delle Opere Strategiche, nonché gli interventi per potenziare i collegamenti ferroviari di ultimo miglio. “Proprio due giorni fa – dichiara di Majo - presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, sono state collaudate definitivamente le importanti opere marittime realizzate nella parte nord dello scalo per un valore di circa 200 milioni di euro e, già a partire da marzo 2019, saremo in grado di avviare i lavori per la realizzazione di un nuovo ulteriore “pennello”, parallelo alla banchina 28, per il quale abbiamo ottenuto il contributo di 2,2 milioni, a fondo perduto, da parte della Commissione europea nell'ambito della Blending Call insieme al porto di Barcellona ed un finanziamento della BEI, per un totale di 7 milioni di euro”.

- segue

Con riferimento ai Regolamenti d'uso delle aree demaniali marittime nei porti del network e a quello per la determinazione dei canoni demaniali, che fanno seguito alle indicazioni di Art, Anac e AgCom, sono stati individuati e resi pubblici i criteri predeterminati di selezione (sia per i procedimenti avviati d'ufficio sia su istanza di parte) con le relative ponderazioni, quali pesi e punteggi degli elementi tecnici ed economici rispondendo, così, alle esigenze di assicurare un'effettiva conoscibilità agli operatori interessati, nel rispetto in particolare dei principi di efficacia, imparzialità e trasparenza. "La DG del MIT – sottolinea il presidente di Majo - si è espressa su tale tema fornendo delle indicazioni che l'Adsp ha tradotto nel Regolamento. In particolare, è stato riscritto l'art. 13, che disciplina la fattispecie delle istanze in concorrenza. Nella sostanza – ha concluso il presidente dell'AdSP - nel caso di concorso di più domande di concessione o l'avvio di una bando da parte di questa AdSP, sono stati indicati i parametri di cui tenere conto ai fini del rilascio della concessione stessa, improntati alla tutela ed alla valorizzazione dell'interesse pubblico".

La strategia cinese verso il Mediterraneo

di **Pietro Spirito**

Caro direttore, siamo tutti affascinati dall'immaginario racconto della Via della Seta. Nella storia economica del mondo, l'itinerario che mette in connessione il gigante asiatico con l'Occidente ha costituito un costante spartiacque nelle differenti stagioni dello sviluppo. Questa metafora è diventata oggi, ancora una volta, un motore fondamentale per lo spostamento degli equilibri economici mondiali. Il progetto Obor (One belt one road) viene erroneamente assimilato, nell'immaginario europeo, a ricordi storico-romantici: si riconnette al viaggio di Marco Polo verso l'estremo Oriente. Ora la direzione di marcia della Via della Seta ha invertito segno: mentre era l'Occidente, ai tempi di Marco Polo, che procedeva in direzione orientale, oggi è il Far East che si dirige verso Ovest. Gli investimenti che sono stati messi sul tappeto sono molto ingenti: Pechino ha sinora impegnato 500 miliardi di

dollari nella Obor, suddivisi fra istituzioni nazionali come il Silk Road Fund e la China Export-Import Bank, nuove istituzioni regionali come la Banca Asiatica di Investimenti nelle Infrastrutture (AIB) e linee di credito delle banche cinesi. Senza soldi non si cantano messe, e sinora la grande iniziativa cinese si è svolta in un volo pneumatico di risposta strategica da parte dell'Europa, non solo dell'Italia. Il disegno di crescita politica ed economica del gigante asiatico si basa su tre pilastri: la Via della Seta, per la costruzione di un asse di collegamento terrestre verso l'Europa, la presenza logistica nel Mediterraneo, per farne porta d'ingresso verso i mercati balcanici e del centro Europa, la penetrazione commerciale in Africa, per cogliere le opportunità di sviluppo di quel continente. La scelta strategica di puntare sulle connessioni terrestri e marittime quale chiave per un consolidamento della potenza economica ed industriale della Cina si è tradotta innanzitutto in scelte di investimento. Secondo uno studio della Scuola di studi

internazionali della Johns Hopkins University, sono 35 i casi di porti finanziati interamente o parzialmente da capitali cinesi, prevalentemente in Africa ed in Asia, ma con incursioni anche in Paesi europei marginali, nel Caraibi e persino in Australia. Nel 2017 la Cina ha sottoscritto accordi marittimi bilaterali con 36 nazioni lungo la Belt and Road e con l'Europa.

In modo schematico l'approdo marittimo della nuova Via della Seta riguarda il Mediterraneo e l'Est Europa, mentre la rotta ferroviaria serve l'asse occidentale del quadrante europeo: per il collegamento terrestre è Duisburg il cuore dell'interesse cinese. Il progetto cinese, per le sue caratteristiche, ha incontrato diffidenza in diverse cancellerie europee. All'inizio del 2018, sia Emmanuel Macron sia Theresa May si sono rifiutati di siglare un memorandum di intesa sulla Via marittima della Seta con il governo cinese. Macron ha dichiarato che queste strade non possono essere quella di una nuova egemonia, che potrebbe trasformare i paesi che vengono attraversati in vassalli. Resta indispensabile, per l'Europa nel suo insieme, ma anche per i suoi singoli Paesi, elaborare una strategia verso la Cina, che non può essere né di esclusiva contrapposizione né di appiattimento sulla linea di

penetrazione commerciale avviata dai nuovi vertici con l'iniziativa della Via della Seta. Questi due opposti errori non sono possibili per la dimensione dell'interscambio tra Cina ed Europa, che è cresciuto di un fattore dieci nell'ultimo decennio, sino a raggiungere i 580 miliardi di dollari nel 2016, con un disavanzo europeo nello scambio di beni pari ad oltre 200 miliardi. Con la Cina l'Italia registra in valore al 2016 un interscambio marittimo fortemente squilibrato: importa 20,7 miliardi di euro, e ne esporta 7. Se prendiamo il caso della Campania, attraverso i porti di Napoli e Salerno importiamo merce cinese per oltre 1,5 miliardi di euro all'anno, mentre esportiamo verso il colosso asiatico solo 121 milioni di euro.

In queste condizioni non si vede quale sia la convenienza nazionale di sostenere la Via della Seta: solo se si bilanciano i volumi di traffico nelle due direzioni, aumentando l'export campano ed italiano verso la Cina - riducendo i dazi che oggi ne vincolano le potenzialità - abbiamo un interesse a stare dentro il progetto. Il cuore europeo della strategia cinese sulla Via della Seta marittima è il Mediterraneo. Il punto di attacco è stata l'acquisizione - ad aprile del 2016 - della maggioranza delle azioni del Porto del Pireo da parte della Cosco, per 350 milioni di euro. Altri 350 milioni saranno investiti dalla stessa Cosco nei prossimi 10 anni per migliorare le infrastrutture del porto. Attraverso il Pireo, i porti di Napoli e Salerno sono collegati con la Via della Seta, mediante collegamenti settimanali. Non corrisponde affatto al vero, quindi, che siamo tagliati dalla rotta della Via della Seta. Dobbiamo piuttosto riequilibrare l'asse dei traffici, per aumentare la nostra capacità di penetrazione commerciale in Cina.

presidente Adsp
Tirreno Centrale

Unione Industriali Napoli, intesa con Confetra Campania per lo sviluppo del territorio

Attivare un dialogo sempre più intenso tra manifattura, produzione e logistica, movimentazione e trasporto merce, portualità. E' questo lo scopo fondamentale dell' intesa firmata oggi, giovedì 13 settembre, dal Presidente di Unione Industriali Napoli, Vito Grassi, e dal Presidente di Confetra Campania, Ermanno Giamberini. La collaborazione tra Unione Industriali Napoli e Confetra Campania, che coordina realtà del territorio del cargo aereo, del cargo ferroviario, del terminalismo portuale, del trasporto gommato, dei corrieri, degli interporti, dei magazzini, delle spedizioni, dei servizi doganali, degli agenti marittimi, delle attività intermodali e logistiche, si esplicherà in diversi campi. A cominciare da alcuni fondamentali appuntamenti istituzionali, come il Tavolo di Partenariato economico-sociale in attuazione del Por 2014-2020, il Tavolo di Partenariato della Risorsa Mare dell' Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale, gli Organismi della Camera di Commercio di Napoli, eventuali progettualità legate allo start up della Zes in Campania. Con l' intesa, l' Unione Industriali Napoli e Confetra Campania si impegnano anche a promuovere congiuntamente iniziative pubbliche, di carattere convegnistico e seminariale, sui temi di comune interesse.

Grimaldi Presidente ALIS: “Ottima iniziativa dell’AdSP MAM a supporto delle imprese”



Bari, 13 settembre 2018 – Guido Grimaldi, presidente di ALIS (Associazione Logistica Intermodale Sostenibile), ha partecipato ieri nella sede di Bari dell’AdSP MAM, alla sottoscrizione di un accordo tra le Banche Popolare di Puglia e Basilicata, Popolare di Bari e Popolare Pugliese, le Università degli studi di Bari, Aldo Moro, e di Lecce, Unisalento, con l’Ente portuale, finalizzato a fornire un supporto operativo, in particolare sotto il profilo finanziario, alle imprese aggiudicatrici di opere appaltate dall’AdSP.

Guido Grimaldi ha sottolineato l’importanza dell’iniziativa, ricordando come sia indispensabile oggi, specie per le imprese meridionali, avere la capacità di fare “rete” sul territorio.

“ALIS – ha detto il presidente Guido Grimaldi – nasce con questo principale obiettivo: fare dell’associazionismo uno strumento capace di innescare opportunità nell’ambito dell’economia legata all’intermodalità, attraverso la creazione di un “sistema” che lega le imprese alle diverse realtà del mondo della logistica. Risultati concreti cominciano ad essere evidenti, come ad esempio la rilevante crescita dei volumi di traffico dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale nella passata stagione turistica, figlia proprio della sinergia tra tutti gli stakeholders coinvolti”.

“Sotto il profilo economico-finanziario – ha detto ancora il presidente di ALIS – occorre avere un monitoraggio quanto più completo verso le molteplici forme di finanziamento alle imprese, che oggi appaiono ancora troppo complesse. Iniziative come quella adottata dall’AdSP MAM con il mondo bancario ed universitario a margine delle opportunità offerte dalla normativa sulle ZES, sono decisamente positive ed offrono sicuramente grandi potenzialità di crescita”.

Grimaldi (Alis): "L'accordo AdSP MAM-Banche-Università aiuta le imprese"

Guido Grimaldi, presidente di Alis (Associazione Logistica Intermodale Sostenibile), ha partecipato mercoledì nella sede di Bari dell'AdSP MAM, alla **sottoscrizione di un accordo** tra le Banche Popolare di Puglia e Basilicata, Popolare di Bari e Popolare Pugliese, le Università degli studi di Bari, Aldo Moro, e di Lecce, Unisalento, con l'Ente portuale, finalizzato a fornire un supporto operativo, in particolare sotto il profilo finanziario, alle imprese aggiudicatrici di opere appaltate dall'AdSP. Grimaldi ha sottolineato l'importanza dell'iniziativa, ricordando come sia indispensabile oggi, specie per le imprese meridionali, avere la capacità di fare "rete" sul territorio.

"Alis - ha detto il presidente dell'associazione - nasce con questo principale obiettivo: fare dell'associazionismo uno strumento capace di innescare opportunità nell'ambito dell'economia legata all'intermodalità, attraverso la creazione di un "sistema" che lega le imprese alle diverse realtà del mondo della logistica. Risultati concreti cominciano ad essere evidenti, come ad esempio la rilevante crescita dei volumi di traffico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale nella passata stagione turistica, figlia proprio della sinergia tra tutti gli stakeholders coinvolti".

"Sotto il profilo economico-finanziario - ha detto ancora Grimaldi - occorre avere un monitoraggio quanto più completo verso le molteplici forme di finanziamento alle imprese, che oggi appaiono ancora troppo complesse. Iniziative come quella adottata dall'AdSP MAM con il mondo bancario ed universitario a margine delle opportunità offerte dalla normativa sulle ZES, sono decisamente positive ed offrono sicuramente grandi potenzialità di crescita".

Guido Grimaldi sull'accordo firmato a Bari

Il presidente Alis: "Indispensabile, specie per le imprese meridionali, fare rete sul territorio"

BARI – Il presidente di Alis (Associazione logistica intermodale sostenibile) Guido Grimaldi, era presente alla sottoscrizione dell'accordo firmato nella sede di Bari dell'AdSp mar Adriatico meridionale, finalizzato a fornire un supporto operativo, in particolare sotto il profilo finanziario, alle imprese aggiudicatrici di opere appaltate dall'AdSp.

Nel suo intervento Grimaldi ha sottolineato l'importanza dell'iniziativa, ricordando come sia indispensabile oggi, specie per le imprese meridionali, avere la capacità di fare "rete" sul territorio.

"Alis -ha detto il presidente Guido Grimaldi- nasce con questo principale obiettivo: fare dell'associazionismo uno strumento capace di innescare opportunità nell'ambito dell'economia legata all'intermodalità, attraverso la creazione di un "sistema" che lega le imprese alle diverse realtà del mondo della logistica.

Risultati concreti cominciano ad essere evidenti, come ad esempio la rilevante crescita dei volumi di traffico dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale nella passata stagione turistica, figlia proprio della sinergia tra tutti gli stakeholders coinvolti".

"Sotto il profilo economico-finanziario -ha detto ancora- occorre avere un monitoraggio quanto più completo verso le molteplici forme di finanziamento alle imprese, che oggi appaiono ancora troppo complesse. Iniziative come quella adottata dall'AdSp Mam con il mondo bancario ed universitario a margine delle opportunità offerte dalla normativa sulle Zes, sono decisamente positive ed offrono sicuramente grandi potenzialità di crescita".

Molo polisettoriale di Taranto: esito della procedura

Ora l'AdSp avvierà l'istruttoria di merito sulla domanda di Yilport Holding A.S.

TARANTO – L'Autorità di Sistema portuale del mar Ionio ha diffuso un comunicato per l'esito della procedura di evidenza pubblica implementata con l'Avviso pubblico del 3 Agosto scorso sul molo polisettoriale: Con riferimento all'Avviso pubblico del 03.08.2018, con il quale l'AdSp del Mar Ionio, vista l'istanza prodotta dalla Yilport Holding A.S. e richiamate le deliberazioni del Comitato di gestione n. 06/18 e 07/18, rispettivamente del 04.07.2018 e 31.07.2018, ha implementato la procedura di evidenza pubblica per l'assentimento in concessione, ex art. 18 L. 84/94, del Compendio denominato "Molo polisettoriale" per la finalità dello sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei contenitori unitamente alla movimentazione di merce varia e ro-ro e nell'ottica della più ampia e proficua utilizzazione delle aree – si comunica come, nel termine all'uopo assegnato, non siano pervenute all'AdSp domande concorrenti. Sono state, invece, prodotte "osservazioni" da parte della Italcave Spa ed "osservazioni/opposizione" da parte del Consorzio Southgate Europe Terminal. Atteso quanto precede, l'AdSp avvierà l'istruttoria di merito sulla cennata domanda di Yilport Holding A.S. nel corso della quale saranno altresì esaminate le cennate osservazioni ed opposizioni. L'esito dell'istruttoria sarà rimesso all'attenzione del Comitato di gestione, organo competente a deliberare, ai sensi del comb. disp. tra gli artt. 8, co. 3, lett. n) e 9, co. 5, lett. g) della L. 84/94, sul rilascio o meno della concessione ex art. 18 della L. 84/94 cit..

Il Nautilus

Porto di Taranto: Compendio “Molo Polisettoriale” esito dell’avviso



TARANTO – Con riferimento all’Avviso Pubblico del 03.08.2018 – con il quale l’AdSP del Mar Ionio, vista l’istanza prodotta dalla Yilport Holding A.S. e richiamate le deliberazioni del Comitato di Gestione n. 06/18 e 07/18, rispettivamente del 04.07.2018 e 31.07.2018, ha implementato la procedura di evidenza pubblica per l’assentimento in concessione, ex art. 18 L. 84/94, del Compendio denominato “Molo Polisettoriale” per la finalità dello sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei contenitori unitamente alla movimentazione di merce varia e ro-ro e nell’ottica della più ampia e proficua utilizzazione delle aree – si comunica come, nel termine all’uopo assegnato, non siano pervenute all’AdSP domande concorrenti. Sono state, invece, prodotte “osservazioni” da parte della Italcave Spa ed “osservazioni/opposizione” da parte del Consorzio Southgate Europe Terminal.

Atteso quanto precede, l’AdSP avvierà l’istruttoria di merito sulla cennata domanda di Yilport Holding A.S. nel corso della quale saranno altresì esaminate le cennate osservazioni ed opposizioni.

L’esito dell’istruttoria sarà rimesso all’attenzione del Comitato di Gestione, Organo competente a deliberare, ai sensi del comb. disp. tra gli artt. 8, co. 3, lett. n) e 9, co. 5, lett. g) della L. 84/94, sul rilascio o meno della concessione ex art. 18 della L. 84/94 cit.

Porto di Taranto: nessuna domanda presentata per la gara relativa al Compendio "Molo Polisettoriale"

(FERPRESS) – Taranto, 13 SET – Con riferimento all'Avviso Pubblico del 03.08.2018 – con il quale l'AdSP del Mar Ionio, vista l'istanza prodotta dalla Yilport Holding A.S. e richiamate le deliberazioni del Comitato di Gestione n. 06/18 e 07/18, rispettivamente del 04.07.2018 e 31.07.2018, ha implementato la procedura di evidenza pubblica per l'assentimento in concessione, ex art. 18 L. 84/94, del Compendio denominato "Molo Polisettoriale" per la finalità dello sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei contenitori unitamente alla movimentazione di merce varia e ro-ro e nell'ottica della più ampia e proficua utilizzazione delle aree – si comunica come, nel termine all'uopo assegnato, non siano pervenute all'AdSP domande concorrenti. Sono state, invece, prodotte "osservazioni" da parte della Italcave Spa ed "osservazioni/opposizione" da parte del Consorzio Southgate Europe Terminal.

Atteso quanto precede, l'AdSP avvierà l'istruttoria di merito sulla cennata domanda di Yilport Holding A.S. nel corso della quale saranno altresì esaminate le cennate osservazioni ed opposizioni.

L'esito dell'istruttoria sarà rimesso all'attenzione del Comitato di Gestione, Organo competente a deliberare, ai sensi del comb. disp. tra gli artt. 8, co. 3, lett. n) e 9, co. 5, lett. g) della L. 84/94, sul rilascio o meno della concessione ex art. 18 della L. 84/94 cit..

Governo pronto a cambiare la legge 2016 sulle città autorità di sistema portuale

Già da rifare la riforma dei porti

Lo status spetterebbe solo agli scali più importanti, ma la nomina di Messina, candidata a unirsi a Gioia Tauro, mette in discussione il principio. In ballo i finanziamenti Ue ai trasporti

Ha appena festeggiato i due anni, e non è ancora completamente stata attuata. Eppure la riforma dell'ordinamento portuale introdotta nel 2016 con il decreto legislativo n.169 sembra essere già destinata a una prossima rivoluzione.

Dopo gli annunci fatti dalla Regione Liguria, che da diversi mesi va chiedendo al Governo maggiore autonomia decisionale e finanziaria, una Port Authority unica per i tre scali di Spezia, Genova e Savona, nonché la possibilità di trasformare le Autorità di sistema portuale in Spa, il cosiddetto «caso Messina» rischia di stravolgere ulteriormente la materia.

Una settimana fa, infatti, il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli ha annunciato l'intenzione di istituire una sedicesima Autorità di Sistema Portuale a Messina (rispetto alle 15 previste appunto dal decreto del 2016), mandando così in soffitta il progetto di accorpate lo scalo siciliano con quello calabrese di Gioia Tauro per dare vita alla Port Authority dello Stretto. A questa, che di per sé sarebbe già una prima forzatura, si aggiunge il fatto che Messina non potrebbe essere nominata sede di Autorità di Sistema Portuale (AdSP) perché non rientra fra i porti centrali (core ports) selezionati da Bruxelles nel 2013

con il Regolamento Ue n. 1315. Figura invece come porto globale (comprehensive), dunque di serie B rispetto agli altri.

La riforma portuale italiana del 2016 prevede che «i porti di rilevanza nazionale riorganizzati nelle nuove 15 AdSP debbano essere centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti core dalla Comunità Europea».

Dal ministero dei Trasporti fanno tuttavia sapere a MF Shipping&Logistica che il Governo intende andare avanti per la sua strada mettendo in discussione quanto stabilito dall'Europa. In una nota del dicastero romano si legge infatti: «Da una piena lettura del Regolamento n. 1315/2013 si evince che i porti marittimi europei sono stati classificati adottando quali criteri principali il volume totale annuo del traffico dei passeggeri e delle merci, indici dell'importanza, dimensione e capacità dello scalo portuale. Si distingue, nella suddetta classificazione, una rete globale, ove sono individuati i porti cosiddetti

- segue

comprehensive, e una rete centrale, o porti cosiddetti core. I secondi, in tesi, dovrebbero avere delle caratteristiche tali da assumere un maggior rilievo strategico in ambito nazionale rispetto ai porti comprehensive. Così non è». La spiegazione del dicastero prosegue dicendo: «Analizzando i dati che hanno determinato la qualifica prima di porto core e poi di sede di AdSP, emerge palesemente un grave vulnus nel trattamento riservato al porto di Messina» affermano dal Ministero richiamando gli oltre 4,5 milioni di passeggeri in transito ogni anno nel porto (secondo solo a Napoli in Italia) e i traffici in crescita di rinfuse liquide e solide. «Appare, pertanto, irragionevole che il porto di Messina sia classificato come porto comprehensive, allorquando sono stati individuati numerosi porti core il cui traffico di passeggeri annuo non supera il milione, tipo La Spezia, Cagliari, Bari, Ancona, Gioia Tauro, Augusta, Ravenna, Trieste, o che a stento si avvicina a 1,5 milioni, come Livorno, Palermo, Venezia», sostiene il Ministero guidato da Toninelli che rimane quindi dell' idea di dedicare una AdSP ad hoc allo scalo siciliano.

Antonino De Simone, commissario straordinario dell' Autorità portuale messinese, commenta la questione ricordando che «in passato erano state fatte delle deroghe come quella di Civitavecchia, che è sede di AdSP nonostante non fosse porto core, perché aveva la specificità di essere porto di Roma», mentre Zeno D' Agostino, presidente di Assoport, afferma senza mezzi termini che «la legge va cambiata. In teoria forse andava cambiata anche prima perché abbiamo già porti non core che sono comunque sede di AdSP, come Civitavecchia e Catania.

Personalmente ritengo che vadano fatte anche altre modifiche perché comunque si parlava di un certo numero di Autorità di sistema portuale e ora le andiamo ad aumentare, mentre nella legge si prevede entro tre anni di rivederne il numero, ma al ribasso, non al rialzo».

Come al solito comunque è tutta una questione di soldi.

Sullo sfondo di questa partita, oltre all' autonomia voluta da ogni regione sui propri porti, ci sono i finanziamenti comunitari ai trasporti che spesso sono riservati solo ai porti di serie A. (riproduzione riservata)

Focus sulle opportunità di sviluppo per Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni

La nuova Autorità di sistema legata all' avvio della Zes

Il commissario De Simone: certi finanziamenti potranno essere richiesti al Governo con maggiore forza

Domenico Bertè Dall' annuncio alla legge, è proprio il caso di dire, c' è di mezzo il mare. Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Danilo Toninelli nei giorni scorsi ha aperto alle sedicesima Autorità di sistema, quella dello Stretto con Messina, Milazzo, Reggio e Villa. Ma ora bisogna passare ai fatti. Come intende mutare la riforma sulla portualità, forse, glielo si potrà chiedere ai primi di ottobre, quando il ministro potrebbe essere ospite a Messina di un convegno dell' Autorità portuale di Messina alla Camera di commercio. Per ora ci sono le sensazioni del commissario dell' Authority Nino De Simone, che ha vissuto dal primo momento questo travaglio.

«Aspettiamo di conoscere i dettagli dell' operazione ma per ora incassiamo un orientamento quasi certo del ministro Toninelli. Ci sono reazioni non del tutto convinte dall' altro lato dello Stretto e questo conferma che è una questione meramente politica. Adesso anche i due ministri dovrebbero valutare bene questa operazione. Rispetto alla situazione attuale - prosegue Nino De Simone, che ieri ha presieduto la mensile riunione del comitato portuale - per noi non cambia granché. Di certo, quel che muta positivamente, è che nel futuro certe azioni, certi finanziamenti potranno essere richiesti al Governo con una forza superiore all' attuale. Faccio un esempio, il bando internazionale per la Fiera, che sommessamente avevo chiesto di poter lanciare, nel futuro, grazie all' autonomia che avremo, lo potremmo fare con ben altri presupposti amministrativi». Ma la nascita di una Autorità portuale dello Stretto si lega intimamente all' avvio delle Zone economiche speciali di cui anche nel messinese ci sarebbe un gran bisogno.

«Quando la Calabria ha fatto partire le sue, non ha preso in considerazione la sponda siciliana dell' Autorità di sistema. Noi siamo nella cabina di regia di Palermo che deve gestire le aree e Messina e Milazzo hanno già presentato un progetto condiviso con le imprese e il territorio».

Adesso sembrano aprirsi due vie per la nascita della sedicesima Autorità. Una è quella di una semplice riforma della legge sulla portualità che allunghi la lista con Messina. L' altra è una sorta di piano "B".

-segue

Passa dalla specificità dell' area dello Stretto dove non c' è un porto "core" ma che, come successo per Civitavecchia che non lo è nemmeno, possa avere pari dignità. La nuova **Autorità** potrebbe essere allargata, proprio per cercare quella peculiarità necessaria per garantire autonomia, anche alle Isole Eolie e all' altro polo turistico di Taormina e Giardini Naxos.

In totale, tutta l' area sviluppa 11 milioni di passeggeri. A **Messina**, sempre come via alternativa, potrebbe nascere un' agenzia della mobilità, paritetica fra le due regioni che si affacciano sullo Stretto, per la gestione del traffico locale. Per superare il limite di due sole Zes per regione, invece, **Messina** e **Milazzo** potrebbero finire nella "dotazione" in capo a Catania-Augusta.

Tempo Stretto

Nuova Autorità portuale, Art.1: "Occorre dare corso ai progetti in itinere"

"Le dichiarazioni del Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Danilo Toninelli, in riferimento all' istituzione dell' **Autorità Portuale di Messina** vanno nella giusta direzione. Adesso alle parole devono seguire i fatti e quindi aspettiamo il relativo decreto". Così Domenico Siracusano, Coordinatore Provinciale di Articolo Uno MDP "L' accorpamento dei porti di **Messina**, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria - continua l' esponente politico - è una soluzione di buon senso che risponde alle esigenze del nostro territorio e dell' area integrata dello Stretto. Articolo Uno MDP, quindi, esprime la propria soddisfazione per il raggiungimento di un risultato che è stato un punto qualificante dei programmi della nostra forza politica alle regionali, alle politiche e alle ultime amministrative". **Messina** può continuare ad avere centralità nel sistema portuale nazionale: la sfida per la politica, a partire da quella locale, è comprendere la prospettiva strategica di questa scelta e non interpretarla con mero spirito campanilistico. Occorre dare immediatamente corso ai progetti in itinere: completamento del porto di Tremestieri e via del mare, e si proceda alla rapida approvazione del Piano Regolatore **Portuale**. Al contempo si avviino finalmente il risanamento ambientale e un progetto di sviluppo della Zona Falcata e la riqualificazione dell' area che va dalla ex Fiera Campionaria fino al Baby Park, immaginando una rigenerazione degli spazi disponibili di una delle più belle zone della città e che sia in grado di determinare occasioni di sviluppo e lavoro". "Nel rapporto con la sponda calabrese, si individuino le opportunità legate ad una maggiore interconnessione dei sistemi di trasporto contribuendo alla realizzazione di "Città dello Stretto" che possa diventare attrattiva per investimenti pubblici e privati. L' impegno della politica **messinese** non può riguardare solo il superamento delle tante emergenze che affliggono la città ma deve recuperare la capacità di elaborare una visione dello sviluppo possibile, unica prospettiva per affrontare la questione davvero prioritaria: il lavoro". "Diversamente dal passato, che ha visto nomine per la governance di soggetti esterni alla città, che non sempre hanno brillato per risultati eccellenti, **Messina** sia protagonista, a partire dalla scelta dei vertici. Esistono, in città, competenze e professionalità in grado di guidare una struttura strategica guardando all' interesse del territorio e dei suoi abitanti. L' auspicio è che non prevalgano logiche spartitorie che possano vanificare le opportunità e le possibilità legate alla **Autorità Portuale dello Stretto**". "La 'nuova' autorità portuale dovrà superare le lentezze del recente passato e integrarsi nel contesto cittadino proprio per il ruolo strategico che può svolgere rispetto al futuro di **Messina**. In questo senso il Sindaco De Luca, al di là delle procedure previste per legge che assegnano competenze al Ministero e alla Presidenza della Regione, può e deve svolgere. un ruolo attivo e protagonista".

L' Authority chiede di conoscere le intenzioni dell' Amministrazione

Bretella porto-asse viario: l' ora delle scelte

milazzo Collegamento porto-asse viario: l' Autorità portuale chiede di conoscere le intenzioni del Comune di Milazzo. Il commissario Antonino De Simone ha inviato una nuova lettera al sindaco Formica ricordando che l' Authority ha approvato nel 2013, con delibera di Comitato portuale, lo schema di protocollo d' intesa da stipulare con l' Amministrazione di Milazzo, al fine di avviare le procedure di realizzazione della bretella viaria per il collegamento tra lo scalo mamertino e l' asse viario, proprio al fine di fluidificare l' accesso al porto e migliorare la qualità della viabilità urbana. Da allora però tutto si è arenato - sostiene De Simone - che sottolinea come «agli atti amministrativi già perfezionati non è stato successivamente dato seguito». Da qui la richiesta di delucidazioni a Palazzo dell' Aquila anche per avere contezza di quelle che sono le intenzioni di un sindaco diverso rispetto a quello che ha sottoscritto quell' intesa.

A dire il vero già due anni addietro De Simone aveva chiesto invano riscontri all' Amministrazione anche per valutare la possibilità, una volta individuata quella più fattibile tra le quattro proposte a suo tempo ipotizzate, di ottenere delle risorse attraverso un percorso comune tra l' ente locale e l' autorità di sistema. Diversi consiglieri comunali che oggi siedono sui banchi dell' opposizione sarebbero pronti a votare tale progettualità, ritenendo paradossale che un asse viario colleghi la città a Levante, a Ponente, al centro, perfino con la zona di Ciantro lasciando isolato il porto che è il cuore pulsante dell' economia della città. «Il collegamento porto-asse viario eviterebbe - si sottolinea - il danneggiamento a cui vanno soggette le vie cittadine attraversate da centinaia di automezzi pesanti durante le operazioni di carico e scarico nel porto per conto della Duferdofin. Inoltre, gli automezzi diretti alle Isole Eolie sarebbero direttamente convogliati all' interno del bacino portuale senza provocare il caos viario a cui vanno soggette le strade cittadine in modo particolare durante il periodo estivo».

Uil Trasporti: «Più risorse»

Rfi tranquillizza «Rafforzeremo l' attraversamento dello Stretto»

Botta e risposta ieri tra Gruppo Fs Italiane e Uil Trasporti Messina sull' attraversamento dello Stretto. In mattinata le Ferrovie hanno diffuso una nota: «Nessun abbandono, né disimpegno sullo Stretto di Messina da parte del Gruppo Fs Italiane. Blu Jet, la nuova società controllata da Rete Ferroviaria Italiana, è stata creata per rafforzare il sistema di attraversamento dello Stretto, garantendo il collegamento navale dei passeggeri tra Messina e Villa San Giovanni. Non ci sarà pertanto alcun impatto sul servizio di traghettamento ferroviario tradizionale, relativo ai treni a lunga percorrenza. Il nuovo assetto del sistema di attraversamento dello Stretto prevede, infatti, oltre a Blu Jet per i passeggeri, le navi di Rfi per i treni a lunga percorrenza e le navi bidirezionali di Bluferries per gli autoveicoli e i mezzi pesanti. Rfi smentisce quindi ogni ipotesi di riduzione di navi traghetto, il cui servizio è organizzato anche in base agli accordi contenuti nel Contratto di Servizio, firmato nel 2017 fra Trenitalia e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tale documento stabilisce e vincola per dieci anni il perimetro dei collegamenti ferroviari tra il Nord e il Sud del Paese. Ulteriore prova dell' impegno di Rete Ferroviaria Italiana per l' area dello Stretto è il nuovo bando di gara europeo, già pubblicato, per affidare la costruzione di una nuova nave traghetto, operativa dal 2020, con un investimento di oltre 50 milioni di euro».

Nel pomeriggio la risposta di Michele Barresi, segretario generale Uiltrasporti Messina e Angelo Cardaciotto segretario Marittimi: «La nota stampa del Gruppo Fs è un passaggio importante di cui occorre prendere atto per fare chiarezza su inutili allarmismi, ma anche per continuare a pretendere dal territorio più risorse e più servizi per una migliore mobilità nello Stretto». Barresi e Cardaciotto rilanciano in quest' ottica la necessità di scommettere sul potenziamento della flotta Fs nello Stretto, sia quella ferroviaria che marittima dei mezzi veloci e reperire maggiori risorse dal Governo e dagli enti locali per scommettere sul futuro della società di traghettamento appena costituita Blu Jet che dovrà essere una moderna e funzionale Metropolitana marittima tra le sponde dello Stretto. «Ci rassicura l' impegno e la precisazione di Rfi che non ci sarà alcuna riduzione del servizio ferroviario - dicono i sindacalisti - ma ribadiamo che affinché Blu Jet non rappresenti l' ennesima occasione mancata,

occorrono risorse maggiori rispetto a quelle oggi previste. L' area dello Stretto ha bisogno di collegamenti cadenzati ogni mezz' ora in una fascia oraria più ampia tra le 5 del mattino e le 24, al fine di conurbare Messina, Villa e Reggio e garantire gli ultimi collegamenti dei treni Alta Velocità dalla Calabria alla Sicilia».

A. r.

NAUTICA

Genova come Barcellona Nasce l' hub dei grandi yacht

Sono 31 le aziende che si sono associate: il fatturato annuo è di 110 milioni

Le aziende genovesi di nautica professionale fanno squadra per trasformare Genova in hub d' eccellenza, di servizio agli yacht. È nata proprio per facilitare questo obiettivo, Genova for yachting, associazione composta da cantieri di riparazioni navali, marine, società di servizi e imprese tecnologiche specializzate nel settore. Si tratta, al momento, di 31 aziende che danno lavoro complessivamente a 680 addetti diretti e sviluppano 110 milioni di fatturato annuo complessivo e un indotto che vale oltre 330 milioni di euro l' anno.

Presidente dell' associazione è Alberto Amico, alla guida dei cantieri Amico & Co, che, coadiuvato da Fabio Pesto (presidente di Pesto sea group) e da Giuseppe Pappalardo (al vertice di Marina Genova aeroporto), ieri ha spiegato come la nautica professionale stia «diventando un' attività trainante del porto di Genova. Nel 2017 oltre il 60% dell' occupazione dei bacini di carenaggio è rappresentata da grandi yacht, su una permanenza complessiva di barche e navi di 1.560 giorni. Il nostro obiettivo è dialogare con le istituzioni locali, stimolando sinergie e mettendo in campo competenze per far diventare Genova un centro di eccellenza mondiale, in grado di competere con gli altri grandi poli mediterranei di Barcellona (Spagna) e La Ciotat (Francia)».

Del resto, ha ricordato Pesto, «nel 2017 ben 650 unità di lunghezza superiore a 24 metri, pari al 15% della flotta da diporto mondiale di grandi yacht, hanno scelto di fermarsi a Genova, con una permanenza media di cinque settimane, per un totale di 5mila persone di equipaggio che si sono fermate città. E il 2018 sta segnando una tendenza positiva per numero di scali, per permanenza media e per numero di equipaggi».

Anche se, ha ricordato, «specie nei giorni immediatamente successivi al crollo del ponte Morandi, si è registrato un calo di imbarcazioni (pari a circa -10%, ndr)». Una tendenza, ha affermato Pappalardo, che potrebbe peggiorare «se la città non fa vedere che reagisce bene e in fretta alla situazione che si è creata». Ad esempio, ha proseguito, «si potrebbe creare un veloce ed efficiente servizio di trasporto sull' acqua da Ponente a Levante e viceversa».

CONTENZIOSO SUL CALCOLO DEGLI IMPORTI

Il “popolo delle barchette” in guerra contro l’Authority

Il Consorzio che raggruppa la galassia dei circoli nautici ha rinnovato il direttivo: ecco i nuovi nomi. Nel mirino il no alla rimodulazione della tassa sui rifiuti

LIVORNO

Il Consorzio Nautico di Livorno in seduta presso l'auditorium Pamela Ognissanti rinnova il consiglio direttivo con l'elezione di Mario Ceccarini (circolo "Porto di Livorno") e Giovanni Sighieri (circolo "Ponte di Marmo"), conferma in blocco i sindaci revisori e dà il benvenuto a Ivo Falchini (circolo "Il Passatempo") nel collegio dei probiviri. I membri riconfermati del consiglio direttivo sono Silverio Badalassi (Cicasub circolo "Guido Garibaldi"), Luciano De Nigris (circolo "Delphis Fishing Club"), Vincenzo Falcone (circolo "Fortezza Nuova"), Romano Filippi (circolo della Pesca), Andrea Frediani (Yacht Club), Franco Mantellassi (circolo "Il Passatempo"), Piero Mantellassi (Circolo Labronico Pesca Sportiva). Restano sindaci revisori Lu-

ca Balducci (circolo "Porto di Livorno"), Marcello Soldati (circolo "Il Passatempo") e Fabrizio Rocchi (Circolo Labronico Pesca Sportiva), mentre fra i probiviri rimane ancora in carica Dario Girola (circolo "Delphis Fishing Club").

Il nuovo consiglio provvederà all'assegnazione delle cariche specifiche (presidente, vicepresidente, segretario e tesoriere) in occasione della prima riunione, ma intanto continua il braccio di ferro con l'Authority per il rinnovo delle concessioni. «Abbiamo chiesto formalmente ma invano di poter pagare ciò che è dovuto, al fine di vederci rinnovare regolarmente la concessione demaniale i cui termini sono scaduti ormai da mesi» spiega il presidente Piero Mantellassi, puntando il dito contro l'ultima comunicazione inviata da Palazzo Rosciano datata 10 lu-

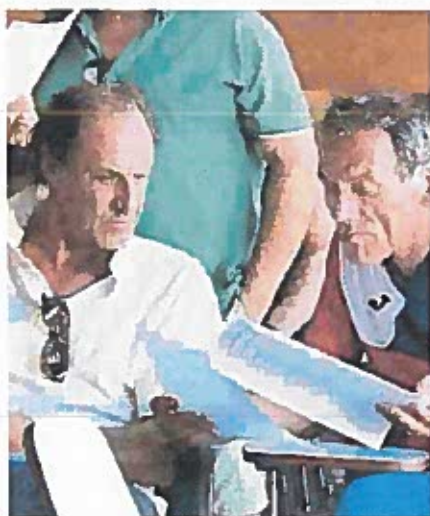
glio: «L'Authority ha ribadito di non volerci comunicare l'importo dovuto per la concessione, scindendolo dal discorso della presunta regolarizzazione delle pendenze inerenti il presunto servizio di raccolta rifiuti».

Secondo Mantellassi le barche della Labromare incaricate di effettuare la pulizia di fossi e scalandroni (con costi stimati da Aamps) non svolgerebbero il servizio per il quale l'Authority chiede il conto con gli interessi: da qui il gran rifiuto del popolo delle barchette, che per usufruire degli spazi demaniali già versa la Tari attraverso i circoli. Il Consorzio aveva dunque chiesto una rimodulazione delle tariffe, ottenuta infine tramite un ricorso al Tar vinto lo scorso febbraio, ma anche la nuova versione non soddisfa gli affiliati.

«Le imbarcazioni fruiscono di un mero punto di attrac-

co senza vita a bordo, la produzione di rifiuti urbani è insussistente» ribadisce il consigliere Badalassi, passando poi al contrattacco: «Tra i compiti assegnati dall'Authority al pool costituito da Labromare, Lonzi e Aamps, rientrerebbe anche il disinquinamento delle acque, ma anche questa prestazione è stata puntualmente disattesa. Queste richieste – conclude Badalassi – sono un'attività scorretta sia da un punto di vista etico sia sotto quello puramente giuridico».

Nonostante qualche defezione il Consorzio Nautico si muove ancora compatto per far desistere l'alazzo Rosciano, come spiega ancora il presidente Mantellassi: «Per fronteggiare questo ennesimo tentativo di attacco, portato su richieste infondate, abbiamo intenzione di muoverci, se necessario, anche attraverso il ricorso a una nuova azione legale». —



L'assemblea del Consorzio nautico all'ex registrazione. Tiberio Anselmi

«La produzione di immondizia a bordo è pressoché zero, perché dover pagare?»

IL FUTURO IN FORTE CRESCITA L'IMPORTAZIONE DALLA CINA DI PICCOLE AUTO DESTINATE AL NOLEGGIO

Il Vespucci punta su 'car sharing' ed elettrico

E' UN PROGETTO che parte da lontano, ma fa parte di quell'offensiva mondiale che la Cina ha scatenato nei settori della logistica e dei trasporti. In questo caso si tratta delle auto elettriche: ad oggi ancora una nicchia - che ha la sua punta di diamante con le vetture del car sharing da due anni sbarcate a Livorno e con base all'interporti Vespucci - ma domani, se non prima ancora, un business in crescita grazie a un programma di importazione massiccia di vetture elettriche di ogni dimensione e potenza che sbarcheranno a Livorno e avranno il Vespucci come base.

Se n'è parlato ieri a palazzo Rosciano in una riunione cui hanno preso parte il presidente dell'Autorità di Sistema Stefano Corsini,

e i rappresentanti di Cs group spa (Car2go) e Zhidou Electric Vehicle (colosso sostenuto dallo stato), interessati all'iniziativa. Presenti anche il dirigente promozione e comunicazione della Portoferraia

Gabriele Gargiulo; tre rappresentanti della Regione Toscana e l'assessore di Portoferraia, Angelo Del Mastro, interessato agli ulteriori sviluppi che il car sharing potrebbe avere all'Elba.

Il Consorzio Nemo (Nuova Energia Mobile) di cui fanno parte le aziende italiane Sharen'go, Green Energy Storage e Materials Mates Italia otterrà nell'Interporto Vespucci una nuova area di circa 1000 mq di piazzale e 500 di aree coperte per svolgere attività di assemblaggio e refitting delle auto elettriche.

LA DECISIONE

Al Consorzio Nemo
1000 mq di piazzale
e 500 di aree coperte

«Di qui a cinque anni verranno distribuite in Europa 30mila auto destinate al car sharing - ha detto Alfredo Bacci, ingegnere con oltre 30 anni di esperienza in Fiat, fondatore di Cs Group e senior consultant della Zhidou - con i giusti incentivi Livorno potrebbe acquisire un ruolo strategico in questo mercato».

Soddisfatto dell'incontro Del Mastro: «Ben vengano queste iniziative - ha detto - Portoferraia è da

tempo attiva nel campo della diffusione del car sharing e riteniamo che le potenzialità del porto di Livorno in questo campo possano avere riflessi positivi anche sul territorio elbano».

Il car sharing tuttavia è solo il cavallo di Troia della programmata penetrazione dell'auto elettrica cinese in Europa. Si parla di numeri milionari, anche in relazione alla guerra scatenata dall'UE al motore diesel e al fatto che il governo cinese appoggia con massicci contributi l'export delle proprie auto elettriche. Nei mesi scorsi Gabriele Gargiulo è stato anche invitato a visitare le fabbriche cinesi di nauti elettriche, riportandone una grande impressione. E il Vespucci si prepara.

A.F.

Napoli, Sicurezza maxi yacht: "Servizi tecnico nautici no all'autogestione"

Grandi Yacht, non sottovalutare la questione sicurezza - A margine della presentazione dello studio Risposte Turismo a Napoli, il punto di vista di piloti e ormeggiatori.

di Giovanni Grande

NAPOLI - Il gigantismo navale nel settore del diporto determina inedite problematiche di sicurezza che non possono essere sottaciute se si vuole costruire una strategia coerente di sviluppo di questo comparto. A margine del convegno *"I Grandi Yacht e i porti della nuova AdSP: le ricadute economiche e le prospettive"* il Capo Pilota della **Corporazione dei Piloti del Golfo di Napoli, Luigi Lucenteforte**, interpreta il fenomeno dal punto di vista dei servizi tecnico nautici denunciando un cortocircuito normativo incombente.

"Lo sviluppo della diportistica di altissima gamma vede sempre più la presenza nelle nostre acque di unità turistiche di grandi stazza. Alcune unità superano le dimensioni delle navi cisterne che normalmente operano in uno scalo. È chiaro che la distinzione tra porti commerciali, dove vige l'obbligo di utilizzo dei servizi tecnico-nautici, e porti turistici, dove tali operazioni possono essere condotte in autogestione, entra in crisi".

Punto critico che vede la **Corporazione** in prima linea nella **richiesta di uniformare le regole che disciplinano le movimentazioni all'interno del Golfo di Napoli**, attraverso la presentazione di un modello che potrebbe essere esteso facilmente a livello nazionale. *"Sulla base di uno studio a campione sui sinistri marittimi condotto sui porti di Napoli, Castellammare di Stabia, Pozzuoli, Torre Annunziata e Sorrento abbiamo presentato già una nostra 'relazione tecnica' al MIT".*

L'idea è quella di **abolire la distinzione commerciale-turistica** riguardo l'**obbligatorietà dei servizi nautici**. *"Potremmo mai privare gli aeroporti del controllore di torre e di avvicinamento – si chiede provocatoriamente Lucenteforte – pur avendo i comandanti di tutti i velivoli ampie qualifiche professionali? Al cuore del problema sta il fatto che nessuna manovra può prescindere da una figura terza in grado di monitorare costantemente e coordinare la singola unità rispetto al traffico in entrata e in uscita. Pur bravo un comandante non ha mai una misura d'insieme".*

Un invito a non guardare la questione solo dal lato armatoriale (**lo stesso studio di Risposte Turismo cataloga più o meno i servizi tecnico nautici alla voce criticità**) che arriva anche dal **presidente del Gruppo Ormeggiatori e Battellieri del porto di Napoli, Mario Esposito**. *"Il riconoscimento a livello nazionale del nostro ruolo garantisce a tutti i livelli la sicurezza della navigazione e dell'approdo, nonché delle stesse infrastrutture portuali. Nel caso di mega yacht si parla di vere e proprie navi dal grande valore economico. Pensare all'autogestione di queste unità, soprattutto in porti commerciali, o in un contesto di grande congestione, dove la loro presenza andrebbe a creare pericolose commistioni con il traffico passeggeri e commerciali, è impensabile".*

Informazioni Marittime

Polisetoriale Taranto, in corsa Italcave, Southgate e Yilport

Sono due le osservazioni pervenute dopo l'offerta della turca Yilport Holding [per la concessione del molo Polisetoriale](#) del porto di Taranto. L'Autorità di sistema portuale dello Ionio rende noto che si tratta di Italcave e del Consorzio Southgate Europe Terminal. Ora L'Adsp «avvierà l'istruttoria di merito sulla cennata domanda di Yilport Holding A.S. nel corso della quale saranno altresì esaminate le cennate osservazioni ed opposizioni. L'esito dell'istruttoria sarà rimesso all'attenzione del Comitato di gestione».

Il comunicato dell'Adsp *Con riferimento all'Avviso Pubblico del 03.08.2018 - con il quale l'AdSP del Mar Ionio, vista l'istanza prodotta dalla Yilport Holding A.S. e richiamate le deliberazioni del Comitato di Gestione n. 06/18 e 07/18, rispettivamente del 04.07.2018 e 31.07.2018, ha implementato la procedura di evidenza pubblica per l'assentimento in concessione, ex art. 18 L. 84/94, del Compendio denominato "Molo Polisetoriale" per la finalità dello sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei contenitori unitamente alla movimentazione di merce varia e ro-ro e nell'ottica della più ampia e proficua utilizzazione delle aree - si comunica come, nel termine all'uopo assegnato, non siano pervenute all'AdSP domande concorrenti. Sono state, invece, prodotte "osservazioni" da parte della Italcave Spa ed "osservazioni/opposizione" da parte del Consorzio Southgate Europe Terminal. Atteso quanto precede, l'AdSP avvierà l'istruttoria di merito sulla cennata domanda di Yilport Holding A.S. nel corso della quale saranno altresì esaminate le cennate osservazioni ed opposizioni. L'esito dell'istruttoria sarà rimesso all'attenzione del Comitato di Gestione, Organo competente a deliberare, ai sensi del comb. disp. tra gli artt. 8, co. 3, lett. n) e 9, co. 5, lett. g) della L. 84/94, sul rilascio o meno della concessione ex art. 18 della L. 84/94 cit.*

British Telecom supporta la digital transformation per uno dei più grandi terminal di container europei

(FERPRESS) – Roma, 13 SET – BT ha annunciato oggi il completamento di una rete backbone wireless innovativa, sicura e resiliente per conto di DP World Antwerp per il suo Gateway di Anversa in Belgio, uno dei terminal per container più trafficati d'Europa.

L'innovativa soluzione è un punto fondamentale del processo di trasformazione digitale del terminal di DP World, che gestisce 2,5 milioni di container ogni anno, 3000 camion al giorno e quasi 950 navi all'anno.

La soluzione è progettata per fornire connettività sicura e resiliente non solo alle 900 persone che lavorano al Gateway di Anversa, ma anche per far fronte alle crescenti esigenze di dispositivi connessi. Questi aiuteranno DP World Anversa ad analizzare e ottimizzare i processi e le attività, come ad esempio il movimento dei veicoli vicino al terminal.

DP World Antwerp ha valutato diverse tecnologie prima di scegliere la soluzione di BT basata sulla mobilità, la scalabilità e la grande affidabilità della tecnologia Kinetic Mesh® di Rajant Corporation, che garantisce comunicazioni always-on e fa in modo che le applicazioni critiche siano accessibili in tempo reale nel modo più conveniente.

BT ha collaborato con DP World Antwerp ad un proof-of-concept per dimostrare che la tecnologia sarebbe stata in grado di soddisfare le specifiche richieste delle attività che si svolgono nel terminal. Successivamente è seguita la piena implementazione.

La soluzione offre a DP World Antwerp una dorsale wireless mesh flessibile che garantisce sicurezza, resilienza e banda larga. La soluzione si adatta in modo dinamico così da favorire la connettività dei veicoli in movimento e superare gli ostacoli in un ambiente in continuo cambiamento, inclusa la presenza di container o navi di grandi dimensioni. Inoltre, è conforme alle norme in radiofrequenza e alle normative industriali che regolano l'uso del wireless all'interno delle aree di lavoro.

Patrick Putman, Chief Information & Innovation Officer di DP World, ha dichiarato: "L'industria dei container e la supply chain globale stanno subendo enormi cambiamenti grazie alla tecnologia digitale. BT lo ha capito e ci sta aiutando a innovare per consolidare il nostro successo. Lavorando insieme, abbiamo realizzato una soluzione backbone wireless che pone le basi per la prossima implementazione IoT e che apre opportunità in termini di automazione e intelligenza artificiale. È il nostro backbone per la crescita."

Chet Patel, global transformation officer e president continental Europe, Global Services, BT, ha dichiarato: "Implementare un backbone wireless innovativo in un ambiente industriale così complesso e dinamico, che opera ininterrottamente, 24 ore su 24, 365 giorni all'anno, richiede una pianificazione dettagliata e un'esecuzione precisa. Il successo della soluzione backbone wireless del Gateway di Anversa è dovuta non solo alle competenze tecniche del team di progetto, ma anche alla loro profonda conoscenza di come operano i principali terminal. Questo è un ottimo esempio di come BT può innovare insieme a clienti e partner tecnologici per creare soluzioni che trasformino il business."