



INDICE



Primo Piano:

- **Naples Shipping Week** (Informazioni Marittime, L'Informatore Navale)

Dai Porti:

Trieste:

"...Porto vecchio, fondi pubblici sole per le infrastrutture..." (Il Piccolo)

Genova:

"...Porto, lo sprint di Signorini ormai vicino a San Giorgio..."

(La Repubblica Genova, Il Secolo XIX)

"...PSA Voltri-Prà Ok all'integrativo..."

(L'Avvisatore Marittimo, Il Secolo XIX)

"...Appalti in porto, Pieracci va condannato ancora..."

(The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Molo Italia: concessione palliativa non da garanzie ai lavoratori Ltl..." (La Nazione Livorno)

"...Porto, 5 milioni di investimenti..." (La Nazione Livorno)

Piombino:

"...La piena occupazione ci sarà solo nel 2022..." (Il Tirreno Piombino)

Napoli:

"...Serve subito una governance per Napoli..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...A Napoli il forum delle guardie costiere del Mediterraneo..."

(L'Informatore Navale)

"...Ue apre indagine su finanziamenti al porto di Napoli..."

(Ansa, Informazioni Marittime, Giornale di Sicilia)

"...Comitato portuale di Napoli, primi passi l'avvio dei nuovi collegamenti ferroviari..." (Seareporter.it, Informazioni Marittime)

"...Economia del mare e prospettive occupazionali: un convegno a Napoli..." (L'Informatore Navale)

Salerno:

"...La Regione: Archistar per rifare il Beverello..." (Il Mattino)

Taranto:

"...Il porto consolida il proprio ruolo di scalo di attrazione turistica..."

(Ferpress, Il Sole 24 Ore, Ansa)



Gioia Tauro:

...Ultima chiamata per area industriale e porto... (Il Sole 24 Ore)

...Porto di Gioia, si riaccende la lotta... (Gazzetta del Sud)

Olbia:

...Altri 6 mesi per commissario Preziosi... (Informazioni Marittime)

...Grimaldi inaugura una nuova stazione marittima a Porto Torres...

(Seareporter.it, L'Unione Sarda, L'Avvisatore Marittimo, Ferpress, Ansa, Informazioni Marittime, Il Messaggero Marittimo, The Medi Telegraph)

Messina:

...Tremestieri e Falce, accelerata decisiva?... (Gazzetta del Sud)

Catania:

...Prove tecniche sistema metropolitano... (Gazzetta del Sud)

Palermo:

...Vicari e le consulenze: ora tocca al patrigno... (Il Fatto Quotidiano)

Focus:

- **Pesatura container** (Quotidiano di Sicilia, Giornale L'Ora, Ansa, La Gazzetta Marittima)

Notizie da altri porti

Informazioni Marittime

Port & Shippingtech, il programma completo



Giovedì 30 giugno e venerdì 1 luglio si terrà PORT&SHIPPINGTECH, Main Conference della *Naples Shipping Week*, che si svolgerà nel Centro Congressi della Stazione Marittima.

Il programma

Cinque i macro temi che saranno affrontati: **GREEN SHIPPING – SMART PORT & LOGISTIC– SAFETY & WELFARE – NUOVI MERCATI – SHIPPING&FINANCE**. La partecipazione è gratuita previa registrazione in loco.

GIOVEDÌ 30 GIUGNO

In apertura, **GREEN SHIPPING SUMMIT**, le best practice per una gestione efficiente dell'innovazione tecnologica "verde" per ridurre l'impatto ambientale nel settore marittimo. La prima sessione si focalizzerà sul contributo del trasporto marittimo all'efficienza energetica ed economica della catena logistica all'indomani della Conferenza sul Clima di Parigi: modera Umberto d'Amato, Vicepresidente Commissione Tecnica Navale Confitarma. Nel pomeriggio l'attenzione si sposterà sul tema delle soluzioni smart per ridurre le emissioni in porto e migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali: introducono: Paolo Ferrandino, Segretario Generale Assoporti e Massimiliano Bultrini, ISPRA.

Sul fronte **SMART PORT&LOGISTIC**, corridoi logistici da verso l'Europa un volano per lo sviluppo del sistema marittimo e portuale, si approfondirà il tema della digitalizzazione delle operazioni portuali. Tra gli interventi, si segnalano quelli di: Luigi Merlo, Consigliere, Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e Teresa Alvaro, Direttore Centrale Tecnologie per l'innovazione, Agenzie delle Dogane Domenico De Crescenzo, Presidente Sezione Doganale Fedespedi.

Nel pomeriggio seguirà il focus sul rilancio del sistema portuale e logistico nazionale. Dopo le introduzioni di Massimo Deandreis, Direttore Generale, S.R.M. Studi e Ricerche per il Mezzogiorno; seguiranno gli interventi di: Andrea Annunziata, Presidente Autorità Portuale di Salerno, Antonio Basile, Commissario Straordinario Porto di Napoli; Salvatore Antonio De Biasio, Presidente Interporto Sud Europa, Andrea Mastellone Presidente Assoagenti, Augusto Forges Presidente Assospena.

- segue

Al pomeriggio Il convegno dedicato a SAFETY&WELFARE approfondirà il tema della prevenzione infortuni nel settore dello shipping e della logistica portuale, dedicando ampio spazio alle principali problematiche incontrate dall'entrata in vigore della Convenzione MLC 2006 realizzata in collaborazione con WISTA ITALIA; moderata da Edoardo Scotti, La Repubblica. Sono previsti interventi a cura di Umberto Masucci Presidente International Propeller Clubs e Roberto Coccia segretario International Propeller Clubs Port of Naples.

VENERDÌ 1 LUGLIO

Secondo appuntamento con GREEN SHIPPING SUMMIT, protagonista il consueto approfondimento sulle opportunità per la diffusione del gas naturale liquefatto (GNL) nei trasporti in attesa del decreto legislativo di attuazione della direttiva sui carburanti alternativi. Modera Alberto Moroso, Presidente Nazionale ATENA, introduce Grazia Maria Cacopardi, Divisione Rapporti internazionali e comunitari - Direzione Generale per le infrastrutture stradali, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel pomeriggio l'attenzione si sposterà sul tema del trattamento delle acque di zavorra e dei reflui dei desolficatori sotto la spinta delle normative IMO. Modera Fabio Faraone, Responsabile Tecnica navale, Sicurezza e Ambiente Confindustria.

La sessione NUOVI MERCATI, dedicata allo sviluppo dell'Autostrada del Mare, quest'anno si focalizzerà sul consolidamento dell'area MED e sui nuovi mercati del Medio Oriente e Mar Nero. Dopo i saluti istituzionali di Luigi De Magistris, Sindaco Comune di Napoli ed Antonio Basile, Commissario Straordinario Porto di Napoli, parleranno, tra gli altri: Graziano Delrio, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e Vincenzo De Luca, Presidente Regione Campania e Antonio Cancian, Presidente RAM e Alessandro Panaro, Responsabile Ufficio Maritime and Mediterranean Economy, SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno.

Novità di quest'anno, la sessione SHIPPING&FINANCE che metterà a confronto esperti finanziari e il cluster marittimo sul rapporto tra shipping, infrastrutture e logistica e sui cambiamenti in atto all'indomani della Riforma della l. 84/94. Chairman Fabrizio Vettosi, Managing Director, Venice Shipping and Logistics.

Nel pomeriggio, la sessione di SAFETY sarà incentrata sulla normativa per regolamentare la gestione della sicurezza in ambito portuale, soprattutto nell'interazione tra le attività di terra e quelle di bordo, coordinata da Marco Starita, Studio Tecnico Navale e Meccanico Moroso – Starita. Parteciperanno, tra gli altri: Manuela Tomasini, Head of Department B - Safety & Standards, EMSA e Luigi Giardino, Capo Reparto Sicurezza della Navigazione, Comando Generale Capitanerie di Porto e Gianni Andrea De Domenico Presidente Rimorchiatori Napoletani.

- segue

Chiuderà il Forum la sessione istituzionale di chiusura della Naples Shipping Week intitolata Stato dell'arte del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. Coordinerà Umberto Masucci, Presidente Nazionale, The International Propeller Clubs con interventi a cura di: Emanuele Grimaldi, Presidente Confitarma; Paolo D'Amico, Presidente Federazione del Mare; Gian Enzo Duci, Presidente Federagenti; Pasqualino Monti, Presidente Assoportori. Conclusioni di Ivano Russo, Dirigente Gabinetto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Informatore Navale

PORT&SHIPPINGTECH 2016 Main Conference – Naples Shipping Week 8^ EDIZIONE – 30 giugno – 1 luglio 2016



Napoli, 29 giugno 2016 – Domani, da giovedì 30 giugno a venerdì 1 luglio si terrà **PORT&SHIPPINGTECH**, *Main Conference della NSW*, che si svolgerà nel Centro Congressi della Stazione Marittima di Napoli. **CINQUE** i macro temi che saranno affrontati: **GREEN SHIPPING – SMART PORT & LOGISTIC– SAFETY & WELFARE – NUOVI MERCATI – SHIPPING&FINANCE**.

La partecipazione è gratuita previa registrazione in loco.

GIOVEDÌ 30 GIUGNO

In apertura, **GREEN SHIPPING SUMMIT**, *le best practice per una gestione efficiente dell'innovazione tecnologica "verde" per ridurre l'impatto ambientale nel settore marittimo*.

La prima sessione si focalizzerà sul **contributo del trasporto marittimo all'efficienza energetica** ed economica della catena logistica all'indomani della Conferenza sul Clima di Parigi: modera **Umberto d'Amato**, Vicepresidente Commissione Tecnica Navale Confitarma.

Nel pomeriggio l'attenzione si sposterà sul tema delle **soluzioni smart per ridurre le emissioni in porto** e migliorare la qualità dell'aria nelle città portuali: introducono: **Paolo Ferrandino**, Segretario Generale Assoport e **Massimiliano Bultrini**, ISPRA.

Sul fronte **SMART PORT&LOGISTIC**, **corridoi logistici da verso l'Europa** un volano per lo sviluppo del sistema marittimo e portuale, si approfondirà il tema della digitalizzazione delle operazioni portuali. Tra gli interventi, si segnalano quelli di: **Luigi Merlo**, Consigliere, Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e **Teresa Alvaro**, Direttore Centrale Tecnologie per l'innovazione, Agenzie delle Dogane, **Domenico De Crescenzo**, Presidente Sezione Dogane Fedespedit. Nel pomeriggio seguirà il focus sul **rilancio del sistema portuale e logistico nazionale**. Dopo le introduzioni di **Massimo Deandreis**, Direttore Generale, S.R.M. Studi e Ricerche per il Mezzogiorno; seguiranno gli interventi di: **Andrea Annunziata**, Presidente Autorità Portuale di Salerno, **Antonio Basile**, Commissario Straordinario Porto di Napoli; **Salvatore Antonio De Biasio**, Presidente Interporto Sud Europa, **Andrea Mastellone** Presidente Assoagenti, **Augusto Forges** Presidente Assospena.

Al pomeriggio il convegno dedicato a **SAFETY&WELFARE** approfondirà il tema della **prevenzione infortuni nel settore dello shipping e della logistica portuale**, dedicando ampio spazio alle principali problematiche incontrate dall'entrata in vigore della Convenzione MLC 2006 realizzata in collaborazione con WISTA ITALIA; moderata da **Edoardo Scotti**, La Repubblica. Sono previsti interventi a cura di **Umberto Masucci** Presidente International Propeller Clubs e **Roberto Coccia** segretario International Propeller Clubs Port of Naples.

-segue

Tra gli eventi culturali di giovedì 30 giugno, si segnalano: alle 18.30 l'aperitivo – su invito – ai Bagni Margherita **NEW MARITIME GENERATION COCKTAIL PARTY** organizzato da YoungShip Italia, Gruppo Giovani Federagenti, Confitarma e Gruppo Giovani Propeller Port of Naples. Alle 19, musica in chiusura di giornata alla Stazione Marittima con “**L'INCANTO DEL MARE**”, il concerto, aperto alla cittadinanza, del coro **Jubilate Deo** con brani lirici e canzoni della tradizione napoletana. Alle 20, l'evento serale – su invito – a bordo del **Vespucci** organizzato dalla Marina Militare. Alle 20.30 **LA FESTA DEL BORGO DEI PIRATI**, un percorso enogastronomico organizzata dal Reale Yacht Club, animerà il Borgo Marinari. Ingresso libero previo acquisto del carnet (25 euro).

VENERDÌ 1 LUGLIO

Secondo appuntamento con **GREEN SHIPPING SUMMIT**, protagonista il consueto approfondimento sulle opportunità per la **diffusione del gas naturale liquefatto (GNL) nei trasporti** in attesa del decreto legislativo di attuazione della direttiva sui carburanti alternativi. Modera **Alberto Moroso**, Presidente Nazionale ATENA, introduce **Grazia**

Maria Cacopardi, Divisione Rapporti internazionali e comunitari – Direzione Generale per le infrastrutture stradali, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nel pomeriggio l'attenzione si sposterà sul tema del **trattamento delle acque di zavorra e dei reflui dei desolficatori sotto la spinta delle normative IMO**. Modera **Fabio Faraone**, Responsabile Tecnica navale, Sicurezza e Ambiente Confitarma. La sessione **NUOVI MERCATI**, dedicata allo sviluppo dell'Autostrada del Mare, quest'anno si focalizzerà sul consolidamento dell'area MED e sui nuovi mercati del Medio Oriente e Mar Nero. Dopo i saluti istituzionali di **Luigi De Magistris**, Sindaco Comune di Napoli ed **Antonio Basile**, Commissario Straordinario Porto di Napoli, parleranno, tra gli altri: **Graziano Delrio**, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e **Vincenzo De Luca**, Presidente Regione Campania e **Antonio Cancian**, Presidente RAM e **Alessandro Panaro**, Responsabile Ufficio Maritime and Mediterranean Economy, SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno

Novità di quest'anno, la sessione **SHIPPING&FINANCE** che metterà a confronto esperti finanziari e il cluster marittimo sul rapporto tra shipping, infrastrutture e logistica e sui cambiamenti in atto all'indomani della Riforma della l. 84/94. Chairman **Fabrizio Vettosi**, Managing Director, Venice Shipping and Logistics.

foto repertorio 2014 - [cliccare per ingrandire](#)

Nel pomeriggio, la sessione di **SAFETY** sarà incentrata sulla normativa per regolamentare la **gestione della sicurezza in ambito portuale**, soprattutto nell'interazione tra le attività di terra e quelle di bordo, coordinata da **Marco Starita**, Studio Tecnico Navale e Meccanico Moroso – Starita. Parteciperanno, tra gli altri: **Manuela Tomassini**, Head of Department B – Safety & Standards, EMSA e **Luigi Giardino**, Capo Reparto Sicurezza della Navigazione, Comando Generale Capitanerie di Porto e **Gianni Andrea De Domenico** Presidente Rimorchiatori Napoletani.

Chiuderà il Forum la *sessione istituzionale di chiusura della Naples Shipping Week intitolata Stato dell'arte del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica*. Coordinerà **Umberto Masucci**, Presidente Nazionale, The International Propeller Clubs con interventi a cura di: **Emanuele Grimaldi**, Presidente Confitarma; **Paolo D'Amico**, Presidente Federazione del Mare; **Gian Enzo Duci**, Presidente Federagenti; **Pasqualino Monti**, Presidente Assoporti. *Conclusioni di Ivano Russo*, Dirigente Gabinetto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La giornata di venerdì culminerà con il **Concerto della Banda della Marina Militare** in Piazza del Plebiscito aperto alla cittadinanza, e la **CENA MEDITERRANEA** a Palazzo Reale, **importante momento di networking**, riservato alla community dello shipping nazionale e internazionale, dedicato alla fantasia culinaria napoletana e mediterranea, cui si alterneranno visite guidate e momenti di intrattenimento.

La II edizione della **Naples Shipping Week** si concluderà **SABATO 2 LUGLIO** con la **PARATA delle VELED'EPOCA** che partirà alle 9.45 dal Terminal di Napoli e a cui parteciperà anche il Vespucci.

LA LETTERA DEL GIORNO

Porto vecchio, fondi pubblici solo per le infrastrutture

E chiaro a tutti che, soprattutto se le risorse economiche sono limitate, bisogna progettare e programmare bene i miglioramenti per la città.

Per il Porto vecchio è auspicabile che il pubblico pensi alle infrastrutture ma che il resto sia finanziato da iniziative private.

Si parla tanto di rilanciare il turismo. Trieste ha come attrazione conosciuta in tutta Europa il Castello di Miramare. Non sarebbe male se in porto vecchio venisse ricostruita una copia della fregata "Novara". Creando così per i turisti spesso frettolosi un collegamento quasi obbligato da Miramare alla città.

Eviterei nel modo più assoluto di ospitare in porto vecchio l'incrociatore "Garibaldi" varato nei cantieri San Marco di Trieste nel '36 (gli oneri di manuten-

zione e bonifica sono esorbitanti).

Per migliorare la situazione del lavoro, oltre al potenziamento e aggiornamento delle varie aree di ricerca, credo sarebbe opportuno il rilancio del Punto franco non solo come scalo merci ma soprattutto come base industriale. Non si può pensare al magnifico porto di Trieste solo come scalo di merci in transito.

La dibattuta questione della Ferriera di Servola deve essere risolta pensando soprattutto alla salute (inclusa quella di chi vi lavora); pertanto se le migliorie non garantiscono delle emissioni non inquinanti, l'altoforno deve cessare l'attività.

Abito a Trieste da 27 anni e vorrei vedere dei programmi magari modesti ma realizzati.

Carlo Quattrococchi



IL RETROSCENA

Porto, lo sprint di Signorini ormai vicino a San Giorgio

DICIAMOLO, il nome può già essere un programma. Perché se uno si chiama Paolo Emilio sa che nella vita qualcosa di significativo dovrà pure realizzarlo. E in effetti, la carriera di Paolo Emilio Signorini è stata fino a oggi di tutto rispetto. Dopo una lunga esperienza come dirigente del ministero dei Trasporti, lo scorso anno Signorini è approdato in Regione, con l'incarico di segretario generale. E non è detto che sia finita, perché per questo signore di 53 anni, impeccabile nell'abbigliamento, garbato nei modi e apprezzato per la sua competenza, potrebbero anche aprirsi le porte di Palazzo San Giorgio. La legge è ormai in dirittura d'arrivo, il consiglio dei ministri l'approverà entro luglio e subito dopo toccherà alle nomine dei presidenti delle nuove autorità di sistema. Per Genova, Signorini potrebbe rappresentare il punto d'incontro fra il ministro dei Trasporti Graziano Delrio e il governatore della Liguria Giovanni Toti. Nessuno vuole dare l'impressione di uscire sconfitto da questa vicenda. Delrio ha fatto a più riprese capire di gradire un tecnico e non un politico per quella poltrona, lasciando quindi intendere di non

essere disponibile a dare il via libera al candidato sostenuto apertamente da Toti, Sandro Biasotti, ex presidente della Regione, attuale parlamentare di Forza Italia e con una lunga esperienza sul molo genovese. Signorini potrebbe mettere d'accordo il ministro, che vuole un tecnico, e il governatore,

Già al ministero dei Trasporti e ora in Regione, potrebbe mettere d'accordo il ministro Delrio e il governatore Toti

che non vuole figure che siano riconducibili al centrosinistra sconfitto alle elezioni. Delrio potrebbe anche decidere di procedere in autonomia, nel caso Toti negasse l'intesa a un altro candidato, o andare direttamente al consiglio dei ministri, facendosi approvare la nomina. Oppure individuare in Signorini, già dirigente del ministero, la figura giusta per la presidenza del porto, incassando ovviamente l'intesa di Toti.

(massimo minella)



SIGNORINI
Il segretario
generale della
Regione Liguria

BISAGNO E GARRÉ CHIEDONO DECISIONI SU BACINI E BLUE PRINT

Opere in ritardo, allarme a San Giorgio

Doria: rivedere i cantieri sulle banchine. Torzetti boccia il bilancio

GENOVA. Il Comitato dell' **Autontà portuale** di Genova ha approvato ieri il rendiconto 2015. L' avanzo di competenza ammonta a 7,4 milioni di euro mentre l' avanzo complessivo si attesta a 161,3 milioni. Per la parte corrente, a fronte di entrate per 78,6 milioni, si contano uscite per 41,9 milioni. In conto capitale le entrate sono state 9,5 milioni, le uscite ammontano a 39 milioni per opere, forniture e rimborsi mutui. Il Comitato si è soffermato sull' avanzamento delle opere **portuali** in riferimento al calendario dei finanziamenti e dell' avvio dei cantieri. È stato stabilito, come avviene di anno in anno, di definire entro fine luglio una riprogrammazione degli interventi, in parallelo con l' assestamento di bilancio.

Il rendiconto è stato approvato con l' astensione dei sindacati e il voto contrario di Ettore Torzetti, segretario generale ligure della Fit Cisl, per protesta contro i ritardi nella realizzazione delle opere in porto. Il sindaco Marco Doria ha proposto un tavolo per valutare l' avanzamento delle opere. Dal raddoppio del binario a servizio del Psa Terminal, passando per il ribaltamento a mare, fino al Blue Print e Calata Bettolo, sono diversi i nodi irrisolti.

In questo senso, anche il gruppo Gin (Mariotti-San Giorgio) organizzerà la prossima settimana un incontro per fornire numeri sull' industria delle riparazioni in città e sollecitare un cambio su Blue Print e privatizzazione Ente Bacini, capitoli da troppo tempo sospesi, che come già sottolineato da queste imprese altre volte, con rischio per la permanenza del comparto a Genova.

tuale di luglio servirà per analizzare la compatibilità dei piani industriali dei terminalisti che hanno presentato istanza di proroga, anche se ora, a seguito del parere, i tempi potrebbero allungarsi.

Negli anni scorsi i maggiori terminalisti dei porti italiani hanno ottenuto proroghe 50 e i 60 anni. Operazioni difese dall' associazione di categoria, Assiterminal, che ha sempre posto il problema del rapporto tra investimento e tempo, a fronte di fenomeni non previsti quando fu scritta la legge sui porti del 1994 che regola il settore, in primis il gigantismo navale e le aggregazioni fra gruppi armatoriali.

PSA VOLTRI-PRA

Ok all'integrativo

È stato ufficialmente rinnovato l'accordo integrativo (o di secondo livello) presso Psa Voltri-Pra (la società Vte SpA). L'azienda e le organizzazioni sindacali hanno definito un accordo di durata triennale, da luglio 2016 a giugno 2019. La trattativa si è svolta in un lasso di tempo relativamente breve (tre mesi). In coerenza con quanto previsto dal contratto di lavoro nazionale dei porti - che stabilisce che le erogazioni derivanti dalla contrattazione di secondo livello sono variabili e non predeterminabili, e che gli importi ad essa riferiti devono essere legati a incrementi di produttività, di efficienza, qualità e redditività dell'Azienda - è stato definito un nuovo premio mensile variabile legato alla produttività operativa del terminal ed alla presenza al lavoro. È stato creato un incentivo economico legato al decrescere - su base annua - degli eventi infortunistici. «Psa Voltri-Pra ritiene che questo accordo, frutto del confronto costante con i rappresentanti dei lavoratori, costituisca un tassello importante per sostenere le ambiziose sfide che attendono il terminal nei prossimi mesi ed anni a venire» fanno sapere dal gruppo.

IN CONSIGLIO

Rixi vota col M5S : «No ampliamenti nel porto di Pra'-Voltri»

L' ASSESSORE ai porti della Regione Edoardo Rixi e tutta la maggioranza votano insieme al M5S una mozione per impedire gli ampliamenti del porto di Pra'-Voltri. «Siamo riusciti a sensibilizzare la Giunta affinché si lavori tutti insieme per fermare un inutile e assurdo riempimento a mare che minaccia di far scomparire la spiaggia di Voltri», esultano i consiglieri M5S. «Io sono per garantire lo sviluppo del porto ma senza danneggiare la spiaggia di Voltri. Si può fare», sostiene l' assessore. Secondo il Pd invece «la proposta del Piano regolatore portuale varata lo scorso anno contiene molti elementi positivi come, fra gli altri, il trasferimento di Carmagnani e Superba lontano dagli insediamenti abitativi, il prolungamento del canale di calma e il recupero della balneazione a Pegli.

Non ci convince invece l' allungamento a mare e il prolungamento a ponente della diga foranea». Non a caso anche il Municipio Ponente ha votato un documento per opporsi al prolungamento.

L' Autorità portuale invece sostiene che nell' attuale Vte non sia previsto alcun ampliamento ma resti la possibilità di realizzare nuovi moli, che sarebbe stata valutata positivamente dalla Regione durante la procedura di Vas.

«Appalti in porto, Pieracci va condannato ancora»

Genova - Gli appalti per una serie di asfaltature in porto fra 2008 e 2010, sostiene il pubblico ministero Emilio Gatti, sono stati truccati in favore di due imprenditori. E per questo, sempre agli occhi del pm, dev'essere condannato in primis il superdirigente dell'Authority Andrea Pieracci, con l'accusa di abuso d'ufficio

Genova - Gli appalti per una serie di asfaltature in porto fra 2008 e 2010, sostiene il pubblico ministero Emilio Gatti, sono stati truccati in favore di due imprenditori. E per questo, sempre agli occhi del pm, dev'essere condannato in primis il superdirigente dell'Authority Andrea Pieracci, con l'accusa di abuso d'ufficio. **Per lui il pm ha chiesto ieri tre anni, un anno e nove mesi per il funzionario Bruno Boetto**, due anni per l'imprenditore Giovanni Reglioni, un anno e tre mesi per un altro impresario del settore, Francesco Garau.

In questo dibattimento sono state decisive alcune registrazioni effettuate sotto-banco da un dipendente portuale, nelle quali si faceva riferimento alla consapevolezza del malaffare da parte dei vertici, sebbene alla fine solo Boetto si sia ritrovato il cerino in mano per non aver denunciato. **L'exploit di ieri è arrivato dopo la condanna a un anno già inflitta a Pieracci** per il frazionamento - agli occhi dei magistrati doloso - del restyling d'un lucernario danneggiato dalla pioggia nel 2009 al Centro smistamento merci di San Benigno, eseguito dalla società Edilatellana. Se la sentenza per il processo di ieri fosse sfavorevole, arriverebbe la terza condanna per lo stesso Pieracci nello spazio di pochi mesi.

A febbraio era stata la Corte dei conti (branca della magistratura che si occupa dei possibili danni arrecati da funzionari pubblici alle casse dello Stato) a pronunciarsi negativamente in merito, condannandolo a pagare il 60% di 270 mila euro, il resto finiti sul groppone di altri due dipendenti dell'Ap. Anche in questo frangente i rilievi si sono concentrati sull'ampliamento del Csm. Secondo l'accusa erano state compiute «numerosi irregolarità nell'appalto del progetto esecutivo imputabili a Pieracci, oltre che al co-progettista e direttore dei lavori». Pieracci era stato invece assolto, beneficiando di un'abbondante serie di prescrizioni, in un quarto filone. Nelle motivazioni della sentenza i giudici stigmatizzavano pesantemente l'andazzo in porto sotto la sua gestione.

«Molo Italia: concessione palliativa Non dà garanzie ai lavoratori Ltl»

Lucarelli contesta il via libera «temporaneo» della Port



AMAREGGIATO Cristiano Lucarelli, presidente di Ltl

«TORNA al calor bianco la vertenza del terminal Lucarelli sulla contestata concessione della banchina nord del molo Italia. Con tutta una coda di polemiche nei confronti sia dell'armamento Onorato, sia

In un documento inviato ieri dal terminal, si contesta la delibera che ha concesso in via straordinaria l'accosto sul lato nord del molo Italia

LE RICHIESTE

Il terminalista chiedeva un'utilizzazione più estesa dell'accosto lato Nord

al terminal, ma solo entro il 31 dicembre prossimo: e in particolare, solo per l'accosto o della nave della Tirrenia che non trova spazio nell'altra banchina in concessione alla Lucarelli. Il terminalista protesta specie per questa limitazione, sostenendo che la Tirrenia probabilmente intende disdire il contratto ben prima della fine dell'anno e in questo caso, non potendo usare l'accosto o per altre



Un tavolo urgente

«Siamo a chiedere la convocazione di un tavolo urgente con la presenza di tutte le parti in causa»

navi visto il "diktat" da Lucarelli non è in grado nemmeno di cercare altri armatori e altre navi, mettendo così a rischio quaranta posti di lavoro.

LA RICHIESTA del terminalista era stata infatti per una utilizzazione più estesa, in particolare per poter usare il lato nord del molo Italia anche per eventuali altre navi sostitutive di Tirrenia. Ma Palazzo Rosciano ha sostenuto, anche sulla base di una sentenza del Tar su precedente istanza di Lucarelli, che il piano regolatore del porto riserva quella banchina a forestali e la concessione per la sola nave della Tirrenia rappresenta un'eccezione giustificata dalle dimensioni della nave. Altro non è possi-

bile, sostiene senza andare contro la pianificazione, ed aprendo anche la strada a eventuali ulteriori richieste di terminal concorrenti. Lucarelli ha replicato nel documento di ieri chiedendo l'immediata convocazione di un tavolo di concertazione tra gli operatori terminalisti, le parti sociali e per trovare soluzioni che salvino i suoi posti di lavoro.

NELLA VICENDA traghetti si innesta anche la polemica ormai quotidiana tra il gruppo Onorato e il gruppo Grimaldi. Mentre quest'ultimo annuncia un terzo traghetto roto tra Livorno e Catania, già partito e in arrivo oggi in Sicilia, Onorato torna ad accusare la Porto 2000 di far imbarcare al concorrente i suoi trailer pesanti insieme alle auto passeggeri, violando le regole della sicurezza. Grimaldi a sua volta nell'assemblea di ieri in Confitarma ha rilanciato accusando Onorato di fare una campagna contro gli equipaggi comunitari che rischia di far scappare le navi italiane dai registri internazionali con la perdita di centinaia di posti di lavoro sul mare.

A.F.

RIO MARINA

LA SICUREZZA

L'INSIEME DI OPERE FINALIZZATO ALLA MIGLIOR PROTEZIONE DELLO SPECCHIO ACQUOSO DEL BACINO PORTUALE ED ALLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE DEI TRAGHETTI

«Porto, 5 milioni di investimenti» ora stringe i tempi

Il presidente Guerrieri assicura: «Tutto pronto per la gara»

— RIO MARINA —

sta lavorando per uniformare gli elaborati dell'adeguamento tecnico funzionale del porto di Rio Marina alle prescrizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e quindi provvedere al loro inoltro alla Regione Toscana per la ratifica finale. Il tutto per velocizzare l'inizio degli interventi. La conferma viene dal commissario straordinario della stessa

Luciano Guerrieri. «Per accorciare i tempi - spiega Guerrieri - si sta predisponendo una gara per la progettazione definitiva ed esecutiva in modo tale da poter cantiere e questo insieme di opere finalizzato alla miglior protezione dello specchio acquoso del bacino portuale ed alla sicurezza della navigazione dei traghetti e della sosta anche delle barche da diporto. Inoltre, attraverso l'am-



IL RUOLO Il presidente **di Piombino**
Luciano Guerrieri

pliamento della banchina interna sia la viabilità, sia l'uso pedonale e turistico-ricreativo potrà godere dei conseguenti benefici. Complessivamente sono oltre 5 milioni di euro di investimento». L'adeguamento tecnico funzionale prevede anche il recupero e riadattamento del vecchio pontile di Vigneria ren-

dendolo idoneo ad accosti nautici in periodi in cui non è necessaria la protezione fondea e la sistemazione del tratto di costa tra il porto e tale pontile.

«PER QUESTO progetto - aggiunge Guerrieri - è prevista la realizzazione a breve e non saranno certo i 2-3 mesi il proble-

ma di una discussione serena e pacata che dobbiamo sforzarci di mantenere, posto che il risultato sarà raggiunto. Naturalmente non ha mai abbandonato l'idea di un porto come previsto nell'ipotesi da noi stessi elaborata nella proposta di nuovo

L'INTERVENTO

L'adeguamento prevede anche il riadattamento del vecchio pontile

piano regolatore portuale la cui procedura va ripresa e completata. Quella configurazione ed i relativi costi, che non possono essere, per la loro entità, sostenuti solo

è stata da noi riproposta nell'intesa Stato - Regione che dovrebbe essere stipulata entro quest'anno».

La piena occupazione ci sarà solo nel 2022

Prevista una crescita graduale nella siderurgia, fino a 1350 dipendenti nell'agroalimentare (250) e in Piombino Logistics (300). Totale 1900

PIOMBINO

All'interno dell'enorme documentazione presentata in Regione, c'è anche un quadro complessivo del progetto Cevital-Aferpi, con le previsioni per l'occupazione.

Localizzazione. Il sito interessato dal progetto è in un'area situata nella porzione nord-est del complesso siderurgico ex-Lucchini, che si trova nella zona sud-ovest dell'area industriale di Piombino.

I principali confini dell'area ex-Lucchini sono così identificabili: lato nord/nord-ovest: via della Capriola e viale Unità d'Italia; lato ovest/sud-ovest: viale Unità d'Italia e viale della Resistenza; confine lato sud/sud-est: viale della Resistenza e via Provinciale; confine lato est/nord-est: via Provinciale.

La macro-area nord sarà dedicata solo all'attività siderurgica, a seguito della delocalizzazione e concentrazione degli impianti siderurgici nelle aree, in località Colmata; la macro-area sud sarà dedicata alla realizzazione di altri progetti: complesso agroalimentare, nell'area precedentemente occupata dall'acciaieria di stabilimento, dopo lo smontaggio e smantellamento degli impianti esistenti, con installazione di nuovi impianti per la tritrazione di semi oleosi da 3 milioni di tonnellate all'anno e impianti per la raffinazione ed il trattamento di oli vegetali; piattaforma logistica intermodale direttamente interfacciata con il Porto di Piombino (con due banchine per l'agroindustria e una banchina per l'attività siderurgica), nell'area occupata in precedenza dall'altoforno Afo/4 e dalla cokeria.

Il piano strategico. Il piano strategico per il rilancio di Piombino si basa su tre pilastri fondamentali:

1) rilancio delle attività side-

rurgiche mediante la costruzione "green-field" di una nuova acciaieria elettrica e di un nuovo treno di laminazione "flessibile", per la produzione sia di rotale con tecnologia "fungo temprato", sia di altri laminati commerciali: il 30 aprile Aferpi e Sms Group hanno siglato un accordo per la fornitura degli impianti del nuovo polo siderurgico Aferpi;

2) valorizzazione e sviluppo delle nuove aree portuali e retro portuali (piattaforma logistica integrata mare-ferrovia-gomma) grazie all'incremento del traffico mediterraneo e transoceanico, utilizzando i canali e gli accordi commerciali già in essere per il gruppo Cevital;

3) realizzazione di un nuovo impianto (o di più nuovi impianti) per la produzione agroalimentare.

La tempistica. La realizzazione completa del piano strategico di rilancio delle attività, che prende origine dall'Accordo di

programma del 24/04/2014, si articola in tre fasi temporali.

2016-2018. Realizzazione del nuovo polo siderurgico, caratterizzato da soluzioni tecnologiche di ultima generazione con l'obiettivo di renderlo efficace, flessibile, compatto, competitivo, eco-compatibile e a basso consumo energetico. Per i lavori preparatori e di installazione dei nuovi impianti sono stimati 28 mesi, durante i quali Aferpi approvvigionerà direttamente sul mercato i semilavorati necessari per il funzionamento del treno di laminazione. Gli occupati attivi diretti, durante i 28 mesi, considerando la massima capacità produttiva non supereranno le 800 unità. Per le opere di costruzione ed installazione dei nuovi impianti ed i servizi accessori si stima un'occupabilità di 800-1.000 unità, in gran

parte da reperire sul territorio così come indicato nell'Adp del 24/04/2014 (inoccupati Lucchini Spa, Lucchini Servizi Srl e ditte ex-Indotto Lucchini). Il nuovo sito siderurgico, a regime, occuperà circa 1.350 lavoratori diretti.

2017-2022. Avvio e completamento della piattaforma logistica integrata in area portuale e demaniale, beneficiando delle strutture messe a disposizione

dei lavori di realizzazione, previsti a fasi modulari per accrescere progressivamente la ricettività delle banchine e dei pontili, avranno una durata complessiva di circa 60 mesi, occupando circa 400 unità equivalenti (sempre con i vincoli dell'Accordo di programma del 24/04/2014). La piattaforma logistica, a regime, occuperà circa 300 lavoratori diretti.

Seconda metà 2018. Avvio del progetto agroalimentare. Per le attività preparatorie e di installazione degli impianti si prevedono circa 24 mesi con un'occupabilità di circa 300 unità. L'impianto agroalimentare, a regime, occuperà 250 lavoratori diretti. La valenza complessiva del progetto Piombino non può prescindere dal considerare come un tutt'uno in particolare i progetti siderurgico e logistico, nel senso che senza l'uno diminuisce drasticamente la capacità, dell'altro, di creare valore effettivo; dal successo del primo dipende la funzionalità del secondo e viceversa.

Periodo 2015-2019. Sarà improntato alla progressiva azione di recupero e incremento delle quote di mercato, che, per storia, qualità del prodotto e know-how complessivo competono a Piombino, anche per importanti accordi commerciali con due produttori stranieri in grado di garantire qualità del prodotto ed affidabilità

nelle consegne via mare.

Dal successo di questa attività di recupero del mercato dipenderà il progressivo incremento degli occupati in termini di unità. È chiaro che, anche nel caso in cui si raggiungessero i migliori obiettivi da questo punto di vista, con l'attuale organizzazione produttiva gli occupati a tempo pieno non supererebbero le 800 unità. Il recupero del mercato, tuttavia, potrà portare come conseguenza di breve termine anche un maggiore utilizzo dei traffici portuali-logistici, così anche gli occupati a tempo pieno in questo settore potrebbero passare dalle attuali 60 fino a 110 unità.

Con l'avvio della nuova acciaieria elettrica e del nuovo treno di laminazione, la forza lavoro occupata si attesterebbe a circa 1.350 unità dirette, valori inferiori rispetto al pre-

cedente assetto (ciclo integrale). I due assetti però sono poco confrontabili, stante la diversa tipologia impiantistica (l'acciaieria elettrica ha modalità di gestione più compatta rispetto al ciclo integrale che include un maggior numero di impianti, alcuni dei quali con maggiori esigenze di personale di esercizio e di manutenzione, ad esempio l'altoforno), sia alla forte automazione degli impianti in fase di approvvigionamento, sia al fatto che l'acciaieria elettrica di progetto avrà una capacità produttiva inferiore rispetto al ciclo integrale.

L'indotto. Riguardo all'indotto, partendo da una media di circa 600 unità ante-spegnimento area a caldo, si è progressivamente arrivati fino alle circa 150 unità attuali; con il nuovo polo siderurgico completo, la stima si attesta a circa 350 unità equivalenti.

Il non completo assorbimento di tutti i lavoratori

- segue

dell'indotto, rispetto alla situazione in essere con il "ciclo integrale Lucchini" dipende essenzialmente da due fattori: 1) il nuovo polo siderurgico avrà impianti nuovi, più compatti e

semplici da gestire sia in termini di manutenzione che di pulizia, anche in virtù del fatto che non saranno più presenti la cokeria e l'altoforno; 2) i processi di riconversione e riquali-

ficazione professionale attuati negli ultimi due anni hanno consentito ad Alerpi di scegliere, strategicamente, di riportare all'interno dell'azienda la maggior parte delle attività ma-

nutentive, riappropriandosi del know-how impiantistico che nel corso degli anni di gestione Lucchini era stato perso ricorrendo alla pratica dell'esternalizzazione delle attività di manutenzione. (g.f.)



La nuova collocazione sul promontorio degli impianti di Alerpi per la produzione di acciaio

L'APPELLO AL GOVERNO

«Serve subito una governance per Napoli»

«Il tema della governance del porto di Napoli è più che mai attuale, il governo non può più attendere e deve sbloccarlo». Lo ha detto il vicesindaco di Napoli, Raffaele Del Giudice, a margine dell'incontro di ieri a bordo della nave Vespucci a Napoli. «Bisogna fare in modo - ha aggiunto Del Giudice - che la nuova governance attui quelle migliori tecniche necessarie al porto come i dragaggi. La sinergia con Regione e governo si dovrà trovare, abbiamo dimostrato di avere un alto profilo istituzionale, di saper fare le cose e quindi la sinergia si deve trovare e stiamo lavorando per trovarla».

Del Giudice ha altresì ricordato che «Il Comune di Napoli in sua parte l'ha già fatta per quanto riguarda ad esempio l'ordinanza con cui chiediamo a tutti i corpi natanti di utilizzare combustibile a basso contenuto di zolfo. Siamo la prima città d'Italia a farlo e altri porti porti ci stanno chiedendo come abbiamo fatto pur non avendo noi Comune di Napoli una diretta competenza: siamo stati bravi a mettere in campo una filiera della responsabilità e di questo dobbiamo ringraziare [redacted] di Napoli e la Capitaneria di Porto».

A NAPOLI IL FORUM DELLE GUARDIE COSTIERE DEL MEDITERRANEO

Napoli, 28 giugno 2016 - Dal 30 giugno e sino al 2 luglio, presso la Stazione Marittima di Napoli, si terrà il "Forum delle Funzioni di Guardia Costiera del Mediterraneo" (MedCGFF), organizzato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera su specifico mandato della Commissione Europea - Direzione Generale per gli Affari Marittimi e la Pesca (DG MARE).

Avviato nel 2009 a Genova e proseguito con Marsiglia (Francia 2012), Palma di Maiorca (Spagna 2013) e Vilamoura (Portogallo 2014), il MedCGFF riunisce Istituzioni ed Agenzie con competenze relative a funzioni di Guardia Costiera nell'ambito del bacino del Mediterraneo (Paesi UE ed extra-UE). Quest'anno, in qualità di osservatori, saranno presenti anche rappresentanti della Guardia costiera libica.

L'edizione 2016 si propone di rafforzare il dialogo all'interno del bacino del Mediterraneo, con particolare riferimento ai cambiamenti che riguardano il settore marittimo (sicurezza della navigazione, protezione dell'ambiente marino e tutela della risorsa pesca), interessando 64 delegati in rappresentanza di 4 continenti, 24 Paesi UE ed extra UE, 13 tra Organizzazioni internazionali e Istituzioni europee - tra cui l'Organizzazione Mondiale Marittima (IMO), l'Agenzia Europea per il coordinamento e il pattugliamento delle frontiere (FRONTEX); l'Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima (EMSA) e l'Agenzia Europea di Controllo della Pesca (EFCA) - e 2 Forum Internazionali omologhi e gemellati.



La scelta del tema cardine del MedCGFF "Mediterranean: Sharing experiences among Coast Guard Functions", propone con forza il termine "Condivisione" come parola chiave per rilanciare il ruolo strategico ed al contempo storico del Mediterraneo quale luogo di interscambio per la reciproca conoscenza tra le differenti Organizzazioni, tese a renderlo un luogo più sicuro, più pulito, più tutelato.

*In particolare, la giornata del 1 luglio, che vedrà anche la partecipazione del **Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano DELRIO**, sarà aperta, dalle ore 09.00, alla Stampa.*

Ue apre indagine su finanziamenti al porto di Napoli

Sospetti su 44mln euro non in linea con regole aiuti di Stato



(ANSA) - BRUXELLES, 28 GIU - La Commissione Ue ha aperto un'indagine approfondita per verificare se i finanziamenti diretti di 44 milioni di euro all'autorità del porto di Napoli sono in linea con le regole sugli aiuti di Stato. I fondi sono stati usati per rinnovare i bacini di carenaggio affittati dal porto a Cantieri del Mediterraneo (CAMED), una società di costruzione e riparazione di navi, sulla base di una concessione trentennale. La Commissione ritiene che oltre all'autorità portuale, anche CAMED può aver beneficiato di tali fondi attraverso l'accordo di concessione. In assenza di un appalto per l'uso dei bacini, CAMED può usare le strutture rinnovate per fornire servizi di riparazione ad un prezzo potenzialmente sotto mercato. Questo può aver dato ad entrambe le compagnie un vantaggio economico sui concorrenti. L'apertura dell'indagine dà agli interessati modo per rispondere ai rilievi di Bruxelles.(ANSA).

Bacini, indagine Ue sul porto di Napoli



di Paolo Bosso La Commissione Ue ha aperto un'indagine per verificare se i finanziamenti diretti di 44 milioni di euro all'Autorità portuale di Napoli sono in linea con le regole sugli aiuti di Stato. I fondi sono stati usati per rinnovare i bacini di carenaggio dati in gestione dall'autorità a Cantieri del Mediterraneo, una società di costruzione e riparazione navale, sulla base di una concessione trentennale. La Commissione ritiene che oltre all'Autorità portuale, anche il cantiere può aver beneficiato di tali fondi attraverso l'accordo di concessione. In assenza di un appalto per i bacini, Cantieri del Mediterraneo può usare le strutture rinnovate per fornire servizi ad un prezzo potenzialmente sotto mercato, con un vantaggio economico sui concorrenti. L'indagine dà modo agli interessati di rispondere ai rilievi di Bruxelles.

Le risorse sono state ottenute dall'ente pubblico-economico tra il 2001 e il 2014 per rinnovare i bacini di carenaggio in concessione a Cantieri del Mediterraneo: 12,8 milioni nel 2001 e 2002 per l'ammodernamento del bacino numero 3; 20,4 milioni (di cui 5,4 milioni non ancora concessi) tra il 2001 e il 2004 per il risanamento del bacino 2, più un adeguamento per il bacino 1; infine 10,8 milioni nel 2014 per il consolidamento dell'ormeggio Cesario Console (33/b), per un totale di poco più di 44 milioni, a cui si aggiungono 7,7 milioni di contributi da parte dell'Autorità portuale campana. Di questi interventi sono stati spesi per intero quelli per il bacino 3, al 40 per cento per il bacino 1 e 2 e zero per il Cesario Console. Finanziamenti su cui l'Europa chiedeva precisazioni già ad ottobre dell'anno scorso, a cui l'Autorità portuale ha risposto a dicembre chiarendo che si tratta di interventi per opere «di straordinaria manutenzione dovute a fatiscenza e vetustà e non all'usura per utilizzo», quindi «di competenza dello Stato che ha l'obbligo di mantenerle in efficienza». «Investimenti che non aiutano il concessionario ma soldi che lo Stato spende per il suo demanio», chiarisce Emilio Squillante, segretario generale dell'autorità partenopea. «Il presunto aiuto - continua - non è né diretto, perché qui non si tratta di costruire navi, né indiretto, perché non riguarda agevolazioni creditizie, fiscali o garanzie». In sintesi, secondo l'autorità, si tratta di soldi spesi dallo Stato per mantenere le infrastrutture nelle condizioni per essere concessionabili. «Mi sembra singolare che l'indagine sia contestata ad opere che riguardano i bacini», commenta Luigi Salvatori, presidente di Cantieri del Mediterraneo. «C'è il rischio - continua - che si metta in atto un meccanismo che pregiudichi tutti gli interventi infrastrutturali. Seguendo la logica della Commissione Ue, l'istruttoria dovrebbe essere estesa a tutte le opere, come per esempio l'acquisto delle gru per il terminal container, il prolungamento dell'Immacolatella, o i lavori per il molo 50». Un discorso, secondo l'imprenditore, che si allargherebbe a tutti i porti italiani considerando che i fondi per il demanio marittimo sono gestiti così. «Credo - conclude Salvatori - che la segnalazione all'Ue sia stato un atto strumentale da parte di un concorrente con lo scopo di danneggiarci». La gestione dei bacini di carenaggio è una questione ancora aperta su cui la magistratura tutt'ora indaga. Per gli imprenditori del settore, l'oggetto della contesa è la delibera dell'Autorità portuale sul riordino della cantieristica (la 52/2001) che assegnava i bacini ai singoli cantieri ma che non è mai stata attuata completamente.

L' Ue indaga sui finanziamenti sospetti al porto di Napoli

Il dubbio della commissione sugli aiuti di Stato forse non in linea con le norme europee

La commissione europea ha deciso di aprire un' indagine sui finanziamenti di 44 milioni di euro diretti all' autorità portuale di Napoli.

Nel mirino quegli aiuti di Stato per rifare i bacini di carenaggio in affitto alla Cantieri del Mediterraneo (Camed), società che si occupa di costruzione e riparazione delle navi.

Avviato dunque un esame approfondito per verificare se le risorse arrivate sono in linea con le regole degli aiuti di Stato oppure no. Il sospetto dell' Ue è che oltre all' autorità portuale pure la Camed possa aver beneficiato delle sovvenzioni tramite un contratto di concessione di 30 anni.

Senza un bando di gara per l' utilizzo dei bacini di carenaggio, infatti, l' azienda può utilizzare le strutture rinnovate per offrire attività di riparazione navale ad un prezzo inferiore ai tassi di mercato.

Fornendo, il dubbio della commissione, a entrambe le società un notevole vantaggio economico ai loro concorrenti e quindi costituire un aiuto di Stato non compatibile con le norme Ue. Che prevedono il perseguimento di un obiettivo d' interesse comune e non quello individuale. Anche e soprattutto per non falsare la concorrenza del mercato unico.

La cosa più assurda è che a drizzare le antenne su una storia all' italiana sia stata proprio la commissione Ue. Mentre la magistratura italiana sembra non essersi minimamente interessata di una vicenda piena di punti oscuri.

Gli occhi vigili dell' Ue non credono che lo scenario materializzatosi possa rappresentare un servizio di interesse economico generale. Anzi. Tant' è, con l' avvio di una indagine che si annuncia scoppiettante, ha in qualche modo fornito un assist alle parti interessate. Chiamate a fornire osservazioni sugli accertamenti in corso.

C' è curiosità per le risposte che verranno inviate dalla Camed e dall' autorità portuale, messe con le spalle al muro. Con la prima, gigante della cantieristica, che già nel 2009 ha ricevuto una stangata dall' Antitrust (multa di 285mila euro) per aver posto in essere un abuso di posizione dominante del mercato. Gli spettri del passato, dunque, tornano a riproporsi. M.Z

Comitato portuale di Napoli, primi passi l'avvio dei nuovi collegamenti ferroviari



Continua l'opera di revisione dei costi

Il Comitato portuale di Napoli ha approvato le delibere riguardanti la revoca parziale delle concessioni a carico delle società Conateco, Soteco, Nuova Meccanica Navale e Fondazione Teatro San Carlo per consentire l'apertura del cantiere e l'avvio dei lavori per la costruzione di nuovi collegamenti viari e ferroviari alla Nuova Darsena di Levante. Approvata anche l'istanza di concessione per l'occupazione di nuovi spazi da adibire a uffici nell'area di calata Marinella (Casa del Portuale). Regularizzata l'occupazione di alcune spazi nell'area dell'Angioino da parte della società Terminal Napoli da adibire a parcheggio. "Sono approvazioni che consentono di mettere ordine nel nostro scalo e di far partire un'opera fondamentale collegata al completamento della Nuova Darsena di Levante: i lavori per la realizzazione di nuovi collegamenti viari e ferroviari", sottolinea il Commissario Straordinario, Antonio Basile. "Mi preme fare questa precisazione perché l'attività di uno scalo passa prima di tutto per la regolarità dell'attività amministrativa e dunque per l'approvazione di pratiche demaniali. In particolare la revoca parziale della concessione alle società ha richiesto l'istituzione di un tavolo tecnico composto da rappresentanti dell'Ufficio Demanio e Tecnico dell'Autorità Portuale e delle società interessate"

Sul fronte dei costi e delle tariffe portuali, la Commissione istituita a suo tempo e composta da alcuni membri del Comitato Portuale, ha elaborato una prima analisi presentata in apertura di seduta: "La Commissione - ha dichiarato il Segretario Generale - ha rilevato che i costi e le tariffe applicate nel nostro scalo sono maggiori rispetto alla quasi totalità degli altri porti nazionali. La Commissione ha rilevato che occorre procedere ad una verifica complessiva di tutti i costi che l'utenza/concessionari sostengono e ciò con particolare riferimento ai costi relativi alla movimentazione containers, ai diritti di security, ai diritti di approdo, alle utenze relative ai servizi generali come il rifornimento idrico, rifiuti, gestiti da società partecipate dall'Ap di Napoli". Al termine delle verifiche compresa quella dell'incidenza sul bilancio dell'Autorità Portuale della eventuale rivisitazione dei costi e delle tariffe, la Commissione presenterà una prima proposta che sottoporrà ad un prossimo Comitato Portuale. Il Comitato Portuale ha infine approvato la cancellazione di residui passivi e attivi con conseguenti riflessi positivi sul bilancio dell'Ente.

Costi e tariffe all'esame del Comitato del porto di Napoli

Nella seduta odierna il Comitato portuale di Napoli ha approvato diverse delibere in relazione, soprattutto, allo sviluppo delle aree ad oriente dello scalo. «La principale –informa una nota dell'Authority– riguarda la revoca parziale delle concessioni a carico delle società Conateco, Soteco, Nuova Meccanica Navale e Fondazione Teatro San Carlo per consentire l'apertura del cantiere e l'avvio dei lavori per la costruzione di nuovi collegamenti viari e ferroviari alla Nuova Darsena di Levante». E' stata approvata, inoltre, l'istanza di concessione per l'occupazione di nuovi spazi da adibire a uffici nell'area di calata Marinella (Casa del Portuale); è stata regolarizzata l'occupazione di alcuni spazi nell'area dell'Angioino da parte della società Terminal Napoli da adibire a parcheggio.

«Sono approvazioni che consentono –ha precisato il Commissario Straordinario Antonio Basile– di mettere ordine nel nostro scalo e di far partire un'opera fondamentale collegata al completamento della Nuova Darsena di Levante: i lavori per la realizzazione di nuovi collegamenti viari e ferroviari. Mi preme fare questa precisazione perché l'attività di uno scalo passa prima di tutto per la regolarità dell'attività amministrativa e dunque per l'approvazione di pratiche demaniali. In particolare, la revoca parziale della concessione alle società ha richiesto l'istituzione di un tavolo tecnico composto da rappresentanti dell'Ufficio Demanio e Tecnico dell'Autorità Portuale e delle società interessate».

Sul fronte dei costi e delle tariffe portuali, la Commissione istituita a suo tempo e composta da alcuni membri del Comitato Portuale, ha elaborato una prima analisi. «La Commissione –ha confermato il Segretario Generale Emilio Squillante– ha rilevato che i costi e le tariffe applicate nel nostro scalo sono maggiori rispetto alla quasi totalità degli altri porti nazionali. La Commissione ha rilevato che occorre procedere ad una verifica complessiva di tutti i costi che l'utenza/concessionari sostengono e ciò con particolare riferimento a quelli relativi alla movimentazione containers, ai diritti di security, ai diritti di approdo, alle utenze relative ai servizi generali come il rifornimento idrico, rifiuti, gestiti da società partecipate dall'Ap di Napoli».

Al termine delle verifiche compresa quella dell'incidenza sul bilancio dell'Autorità Portuale della eventuale rivisitazione dei costi e delle tariffe, la Commissione presenterà una prima proposta che sottoporrà ad un prossimo Comitato Portuale.

Il Comitato Portuale ha infine approvato la cancellazione di residui passivi e attivi con conseguenti riflessi positivi sul bilancio dell'ente portuale.

“Economia del mare e prospettive occupazionali in Campania” Un convegno a Napoli



Napoli, 29 giugno 2016 – Domani, 30 giugno, alle ore 10, presso la Stazione Marittima, incontro con il sottosegretario al Miur, Gabriele Toccafondi e il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca

“L’economia del mare: le nuove prospettive occupazionali e la risposta dell’Its della Campania” è il titolo del convegno in programma per domani, 30 giugno, a partire dalle ore 10, presso la sala Elettra della Stazione Marittima di Napoli, organizzato dall’Its-Mstm, l’Istituto Tecnico Superiore Mobilità Sostenibile Trasporti Marittimi della Campania.

L’incontro sarà aperto dai saluti di Luisa Franzese, direttore dell’Ufficio Scolastico Regionale per la Campania e di Rosario Meo, presidente dell’Osservatorio del mare, poi le relazioni di Felice Siciliano, presidente dell’Its-Mstm, Nadia Garuglieri, della Direzione generale per gli ordinamenti scolastici e la valutazione del sistema nazionale di istruzione del Ministero dell’Istruzione, Salvatore Lauro, presidente di Alilauro Spa, Giuseppe D’Amato, presidente di Perseveranza di navigazione e di Naples Shipping Week e Francesco Fevola, di Next Geosolutions Ltd.

Seguirà l’intervento di Vincenzo De Luca, presidente della Regione Campania.

La conclusione dei lavori è affidata al sottosegretario del ministero dell’Istruzione, Gabriele Toccafondi.

“L’Its-Mstm – spiega Felice Siciliano – ha sede a Torre Annunziata ed è uno degli 86 Istituti Tecnici Superiori presenti nel nostro Paese, scuole ad alta specializzazione che fanno parte dell’istruzione terziaria, cioè successive al diploma di scuola superiore. E’ l’unico in Italia che forma il profilo di Tecnico Superiore per la mobilità delle persone e delle merci in ambito marittimo, settore impianti elettrici ed elettronici navali. L’ultimo corso valutato dal Miur, ci ha visti noni in Italia e primi nel Sud: una valutazione che ci permette di ottenere una premialità che sarà destinata ad aumentare i corsi per i nostri giovani”.

Nati per rispondere alla domanda delle imprese di nuove ed elevate competenze, gli Its formano tecnici in una delle aree tecnologiche strategiche per lo sviluppo economico e la competitività. Un’opportunità di assoluto rilievo nel panorama formativo italiano, aggiunge il presidente Siciliano, in quanto espressione di una nuova strategia che unisce le politiche d’istruzione, formazione e lavoro con le politiche industriali del Paese. Ma soprattutto una risposta alla domanda delle imprese, ed in particolare di quelle del settore marittimo, che secondo il IV Rapporto sull’Economia del Mare, prodotto dalle Camere di Commercio nel 2015, è tra i più importanti asset del capitale del nostro Paese: oltre 181 mila imprese, il 3% del totale, in cui trovano posto anche giovani e donne. Una su 10 è guidata da under 35 e ben due su 10 da imprenditori. Nel 2014 ha prodotto quasi 45 miliardi di euro di valore aggiunto, il 3% del totale nazionale, e negli ultimi 5 anni ha aumentato il numero di occupati del 4%. Obiettivo condiviso dagli Its: a distanza di sei mesi risulta occupato il 69,3% dei neo diplomati, quota che sale fino all’80% a 12 mesi dal conseguimento del titolo.

Il turismo, lo sviluppo

La Regione: «Archistar per rifare il Beverello»

De Luca vara il metrò del mare e propone il modello Salerno per il molo: investimenti pubblici e privati

Antonino Pane

«Il Beverello movimentava 7,5 milioni di passeggeri all'anno; per traffico è il secondo porto al mondo dopo Hong Kong. Per degrado è il primo in assoluto». Vincenzo De Luca raccoglie subito l'appello del presidente di Fedarlica, Raffaele Aiello, e rilancia. «Qui ci vuole una stazione marittima degna di questo nome; ci vuole un progetto di un archistar che ubbidisca alle esigenze degli armatori e allo stesso tempo diventi un attrattore turistico autonomo». De Luca vuole ripetere a Napoli, scegliendo un nome di grande rilievo internazionale, quanto ha fatto a Salerno con Zahra Hadid. «Il comandante Aiello - ha detto - mi ha offerto questo spruzzo e io lo raccolgo volentieri: il Beverello deve diventare un hub turistico funzionale e bello che tutti ci dovranno invidiare». Ma De Luca è andato anche oltre. Rivolto al segretario dell'Autorità Portuale, Emilio Squillante, infatti, ha precisato che la Regione è pronta a diventare stazione appaltante. In somma basta con le perdite di tempo, ha voluto sottolineare il governatore. «Gli armatori pronti a investire? Bene, buttiamo il portafogli oltre l'ostacolo: noi finanziamo l'opera e loro il progetto esecutivo. Così siamo certi che facciamo qualcosa di bello e, soprattutto, di funzionale». Beverello vuol dire turismo come turismo vuol dire il porto di Capri. De Luca ha affrontato anche la

questione isola azzurra. E l'ha fatto come piace a lui, non chiudendo sulle beghe politiche o i litigi tra i sindaci ma andando al sodo.

«Capri ha bisogno di lavori urgenti a Marina Grande. Interventi per migliorare la sicurezza e interventi strutturali alle banchine che vanno assolutamente allargate. «Spendere 50 milioni di euro per Capri. E divideremo gli interventi in due fasce: una urgente per migliorare funzionalità e una strutturale per migliorare la movimentazione sulle banchine». Ma turismo è anche migliorare i trasporti. E dopo le funivie di Furo e Montevergine ecco il Cilento Blu finanziato con i fondi regionali e quelli del ministero dell'ambiente.

Il progetto prevede l'istituzione di un sistema integrato di trasporto mediante mobilità su ferro utilizzando i vettori dell'alta velocità per meglio collegare il Cilento e il Vallo di Diano con le città del Centro-Nord. Un vero e proprio sistema integrato di trasporto che, oltre al ferro, prevede l'utilizzo delle vie del mare per raggiungere da Napoli e da Salerno le località del Cilento e, infine un comodo ed elegante servizio di bus per collegare le zone interne. In somma, dall'1 luglio al 31 agosto ci sarà un servizio integrato di collegamenti con l'attivazione di un treno regionale

le denominato Cilento Blu che parte da Salerno per i centri ellentini in coincidenza dell'arrivo del Frecciarossa da Torino e Milano. E ci sarà anche l'attivazione di un Italo-bus che partirà con l'arrivo dei treni di Ntv.

E poi le vie del mare affidate ad Alicost di Tourmaso Gentile, come ha ricordato il presidente del gruppo Alilauro, Salvatore Lupo. Due linee sicili, una attiva il martedì, mercoledì e giovedì (Sapri, Camerota, Pisciotta, Casalvelino, Capri, Napoli) e una attiva il venerdì e il lunedì (Sapri, Palinuro, Acciaroli, San Marco, Capri, Napoli) le partenze

sono alle sette da Sapri e alle 16 da Napoli. Il sabato e la domenica, invece, partenze da Salerno alle 8 per Agropoli, San Marco, Acciaroli, Casalvelino, Pisciotta, Palinuro e Camerota. Alle 16,30 il percorso inverso. Questa linea è attiva anche dal lunedì al venerdì con partenze da Salerno 8 per Agropoli, San Marco, Analfi, Positano. E alle 17,20 da Positano per il percorso inverso. «Guardiamo al sistema turistico complessivo della Campania - ha detto De Luca - valorizzando uno dei tesori ambientali più preziosi della nostra regione. Per la prima volta si lavora ad un sistema turismo, alle strutture potenzialità che il nostro territorio offre».

Taranto: il porto consolida il proprio ruolo di scalo di attrazione turistica. In arrivo sei mega yacht

(FERPRESS) – Taranto, 30 GIU – Il porto di Taranto sta consolidando sempre più il proprio ruolo di scalo di attrazione turistica. Dopo la notizia delle prenotazioni per sette approdi nel 2017 della nave THOMSON SPIRIT – arrivata a Taranto per il tramite dell'agente marittimo raccomandatario Ionian Shipping Consortium – lo scalo jonico si presenta, oggi, quale crocevia del diportismo nautico del Mediterraneo per la presenza di Mega Yacht. Così in una nota il Porto di Taranto.

A partire da oggi, 30 giugno, infatti, e per tutto il mese di luglio, arriveranno nel porto di Taranto e stazioneranno in rada, sei mega yacht battenti bandiere di diversa nazionalità, la cui lunghezza varia da 35 mt a 82 mt.

Le imbarcazioni saranno assistite da Yachtin'Puglia, nuovo progetto dell'agenzia marittima Titi Shipping che promuove la Puglia nel mondo come destinazione turistica tra i mega yachts, in alternativa alle classiche mete più blasonate. I diportisti potranno pertanto utilizzare Taranto come scalo di partenza per le loro esperienze turistiche per esplorare alcune peculiarità del Mediterraneo e dell'annesso territorio.

Anche questa iniziativa va a ricongiungersi al progetto più ampio di riportare Taranto tra le destinazioni turistiche più apprezzate del territorio, in particolare da un target medio-alto che individua mete alternative esclusive e di prestigio, senza rinunciare alla qualità dei servizi e dell'offerta ricreativo-culturale.

Questi primi risultati positivi incoraggiano l'Autorità Portuale a proseguire nella direzione già intrapresa negli ultimi anni per la propria attività promozionale e di marketing del porto e del territorio.

Il Porto di Taranto avvia il cantiere per il nuovo centro servizi e punta su sulle crociere

Con l'inaugurazione del cantiere del Centro servizi polivalente, l'Autorità portuale di Taranto avvia una doppia operazione: riqualificare il fronte mare con una serie di attività rivolte alla città, ma anche porre le premesse per l'accoglienza del traffico croceristico che, dal prossimo anno, con le navi della compagnia Thomson Cruises, toccherà anche Taranto. Già previsto l'arrivo delle prime sette navi. Nel frattempo, il porto mette a segno un altro risultato: segno più anche a maggio per il traffico.

Sei milioni e mezzo di euro l'importo dei lavori, conclusione tra un anno, la nuova opera, considerato che servirà passeggeri e croceristi, vuole «sviluppare questa tipologia di traffico ai fini della diversificazione» spiega il commissario dell'Autorità portuale, Sergio Prete. «Abbiamo dato al progetto il nome di Falanto, che è il fondatore di Taranto - prosegue Prete -, perché l'obiettivo è quello di restituire a Taranto una nuova cultura del mare. Che può partire da un articolato sistema che riunisce in un unico segno il porto, la città, l'ambiente».

«L'opera che avviamo nel porto non è solo un tassello importante per il rilancio dell'infrastruttura ma contribuisce anche a realizzare il disegno che per Taranto abbiamo in mente: fare in modo che questa città bella abbia anche luoghi belli. Luoghi dedicati all'accoglienza, al turismo e alla valorizzazione del patrimonio storico e artistico di Taranto, in modo che chi viene qui possa trarne impressioni positive», commenta il vice ministro allo Sviluppo economico, Teresa Bellanova, in occasione dell'inaugurazione del cantiere. E riferendosi ai nodi del porto, tra cui l'inattività del terminal container, lasciato un anno fa dalla società Tct di

- segue

cui era azionista Evergreen, e la fine a settembre della cassa integrazione per gli oltre 500 addetti che vi erano occupati, Bellanova dichiara: «L'obiettivo del Governo è quello di rilanciare il porto di Taranto e fare in modo che abbia traffici, attività e lavoro, non certo quello di allungare di qualche mese la cassa integrazione. Ci possono essere dei passaggi che riguardano gli ammortizzatori sociali, e ci saranno, studieremo le soluzioni migliori, ma la priorità è la ripresa di tutto il porto di Taranto che deve tornare ad essere grande».

Per il traffico, invece, comunica l'Authority, «a maggio si è registrato un incremento totale dei traffici nel porto pari al 29,8 per cento rispetto allo stesso mese dell'anno scorso per un totale di 2.476.243 tonnellate movimentate (+586.862 tonnellate). L'incremento maggiore - viene precisato - ha interessato la movimentazione di rinfuse solide con un aumento del 54,2 (+427.792 tonnellate). Per le rinfuse liquide l'incremento è stato del 13,4 (+92.721 tonnellate)». «Anche il traffico di merci varie - afferma l'Autorità portuale - ha fatto registrare un aumento pari all'11,3 (+48.349 tonnellate) rispetto al 2015». Viene quindi sottolineato l'andamento positivo dei traffici per l'inizio del 2016. Nel primo quadrimestre l'incremento è stato del 17,6 rispetto al 2015, con i primi cinque mesi si è invece a 20,2.

Porti: Taranto, in sosta per tutto luglio 6 mega yacht

(ANSA) - TARANTO, 30 GIU - Il porto di Taranto consolida il proprio ruolo di scalo di attrazione turistica. A partire da oggi e per tutto il mese di luglio arriveranno nello scalo ionico e stazioneranno in rada sei mega yacht battenti bandiere di diversa nazionalità, la cui lunghezza varia da 35 a 82 metri.

"Dopo la notizia delle prenotazioni per sette approdi nel 2017 - è detto in una nota dell'Autorità portuale - della nave da crociera Thomson Spirit, arrivata a Taranto per il tramite dell'agente marittimo raccomandatario Ionian Shipping Consortium, lo scalo jonico si presenta, oggi, quale crocevia del diportismo nautico del Mediterraneo per la presenza di mega yacht". Le imbarcazioni saranno assistite da Yachtin' Puglia, nuovo progetto dell'agenzia marittima Titi Shipping che promuove la Puglia nel mondo come destinazione turistica tra i mega yacht, in alternativa alle classiche mete più blasonate". I diportisti potranno "utilizzare Taranto come scalo di partenza per le loro esperienze turistiche per esplorare alcune peculiarità del Mediterraneo e dell'annesso territorio".

Inchiesta. Traffico merci in picchiata nello scalo e campo profughi al posto delle imprese

Gioia Tauro, ultima chiamata per area industriale e porto

Le speranze di rilancio legate al Patto per la Calabria

Mariano Maugeri

GIOIA TAURO. Dal nostro inviato

Akmadu, un ragazzo senegalese di neppure trent'anni, sta in piedi immobile sotto un sole ferace. Tende la mano verso il finestrino di una delle rarissime automobili che si avventurano nel cuore della terza zona industriale di Gioia Tauro e farfuglia nel suo italiano zuppicante: «Aiutatemi, devo comprare il biglietto del treno. Vado a Foggia a raccogliere pomodori».

Di fronte ad Akmadu una delle tante fabbriche aperte e chiuse con i fondi della 488, ora adibita a ricovero dei migranti con il cellophane lacerato al posto delle finestre e una montagna di rifiuti su piazzale alle sue spalle un campo di tende delimitato dai container con su stampigliata la scritta "ministero dell'Interno". Lì dentro, accalcati come animali, vivono 300 immigrati che in autunno, quando comincia la raccolta degli agrumi nella Piana di Gioia Tauro, diventano tremila. Se non ci fossero gli oleandri maestosi e alberi di eucalipto a ingentilirne il panorama spettrale, questa zona industriale apparirebbe per quello che realmente rappresenta: un deserto sotto il quale è seppellito il futuro e il presente della Calabria. I ragazzi ghanesi, ivoriani, camerunensi, maliani e del Burkina Faso sciamano in bicicletta con la naturalezza di chi non si stupisce più di nulla. Attorno a loro il reame di mille ettari in eterna dismissione: dall'immenso deposito della Sisa supermercati a quel che rimane dell'Isotta Fraschini e della Woodline, un'azienda finanziata con la legge De Vito per l'imprenditoria giovanile. A qualche chilometro da qui, nei tre chilometri di banchine nel porto sospeso tra Scilla e Cariddi, le gru con le braccia immobili: fino a dieci anni fa le navi di transhipment facevano la coda in attesa di scaricare Medcenter, la società che gestisce lo scalo, è stata costretta a mettere in Cig 400 dei mille portuali. E sulla loro ricollocazione comincia una delle tante storielle a metà fra tragedia e malagestione, un rosario infinito di errori e superficialità. Lev

capital management, una società americana, sostiene di essere pronta ad aprire due fabbriche in Italia per produrre automobili a basso impatto ambientale alla Isotta Fraschini di Gioia Tauro e alla ex Om di Modugno, vicino a Bari. Il governo ci crede e Invitalia mette sul piatto un finanziamento di 63 milioni. A Medcenter non pare vero di poter ricollocare i lavoratori in Cig, e la Regione Calabria gira un paio di milioni al Cefris, un centro di formazione di Gioia Tauro, per trasformare i portuali in metalmeccanici. Non passano neppure sei mesi e Lev ci ripensa: produrrà automobili in vetroresina solo

GLI IMMIGRATI

In 300 accalcati al posto delle attività produttive. Diventano tremila nel periodo di raccolta degli agrumi nell'area della Piana

CORO UNANIME

Enti locali e imprese chiedono aiuti e risorse pubbliche. L'impegno ufficiale di aprile siglato dal Governo ha il sapore dell'ultima chiamata

a Modugno, ristrutturare la vecchia Isotta Fraschini sarebbe costato troppo e al contempo il piano è stato ridimensionato. E il patto sottoscritto solennemente nel luglio 2015 al Misetra l'anno ministro Guidi, le due Regioni interessate e i sindacati? Acqua fresca. Trovare qualcuno che riempia i Lev è impresa disperata.

L'Asi di Reggio Calabria, alla quale tocca la gestione delle aree del retroporto, quelle per le quali da vent'anni si decanta lo status di area franca (ora declassata in Zes, zona economica speciale) di tutto si è preoccupata, tranne che rendere accogliente questo luogo. Sembrerebbe la domanda: ma perché la Regione Calabria, sul modello di quella Siciliana, non abolisce le cin-

que Asi, una per provincia? Perché ci sono tante poltrone, quella di presidente e direttore in primis, che valgono dai 200 ai 300 mila euro di appannaggio lordo all'anno?

Chi fossero i fortunati non è difficile da scoprire. Così, nel 2018, mentre regna Agazio Loiero, alla presidenza dell'Asi di Reggio Calabria finisce un medico pediatra, Giuseppe Gentile, già assessore al Comune di Reggio. Inesso tracciale e retroporto sfugge ai più. Ma il presidente ha un ruolo politico, a quello tecnico ci pensa il direttore generale. Peccato che Pasquale Borghese, direttore Asi dal 2011, fosse anche proprietario, con altri parenti, di alcuni terreni della terza zona industriale, quindi in evidente - lui precisa "potenziale" - conflitto d'interesse. Tra pediatri-presidenti e proprietari terrieri-direttori la zona industriale di Gioia Tauro desperisce fino al punto che la Regione, dopo aver fatto i comodi suoi, smette di pagare lo stipendio ai 40 dipendenti, a secco da 13 mesi. A Borghese nessuno neppure dà una ricca liquidazione di 200 mila euro alla voce "incentivi". In realtà, sotto la guida di Giuseppe Scopelliti, la Regione si era portata avanti. E conscia della palese inefficienza delle Asi decide di abolirle e di accorpare con il Conap, una struttura non ancora costituita il cui decreto è alla firma del governatore Marin Oliverio. Altri 36 mesi buttati al vento.

Per sentire l'opinione di un industriale che non solo non è scappato da Gioia ma ha messo definitivamente radici comprando cinque ettari di terreni, si deve superare un checkpoint presidiato da due giovani soldati con giubbotto antiproiettile e i mitra splanati. Superato il cancello, il visitatore passa sotto la protezione di due carabinieri borghesi che lo scortano fino alla scrivania di Antonino De Masi, l'imprenditore che in un colpo solo si è fatto due nemici con la memoria di elefante: le cosche della 'ndrangheta, da cui ha denunciato i taglieggiamenti, e le banche italiane, accusate di praticare tassi usurari. De Masi, 40 dipendenti, produce macchine agricole ven-

dute in tutto il mondo. Ma il suo umore è nero. Dice: «Sono un morto che cammina: ormai passo la mia vita a studiare le carte dei processi». Sull'Asi non le manda a dire. «È moralmente e penalmente responsabile del fallimento di questa zona industriale: pago canoni consortili per la manutenzione del verde, l'illuminazione e la segnaletica stradale. Ma si tratta di servizi mai resi, quindi ci troviamo di fronte a un'estorsione in piena regola». Poi la profezia: «Attenzione che se salta il sistema Gioia Tauro esplode la Calabria: qui ci sono in ballo 3 mila stipendi».

E in effetti, ovunque si vada, le parole d'ordine sono sempre le stesse: soldi pubblici e lavoro. Lo chiede l'assessore comunale di Gioia Tauro, l'avvocato e giornalista Francesco Toscano, fondatore di un movimento che si rifà al new deal roossveltiano («regolare il monopolio di una infrastruttura strategica come il porto a una società privata è stato un errore catastrofico o interviene lo Stato o il Sud è condannato alla miseria»); lo sostiene De Masi: «O gli aiuti di Stato, oppure si pagherà la Cig a vita»; e lo reclama, cunpiugurba, l'assessore regionale al Sistema della logistica, Francesco Russo, finalmente un esperto di Trasporti (è docente a Reggio Calabria) in un ruolo cruciale, autore peraltro del nuovo piano regionale dei trasporti in stand by da oltre vent'anni: «Stiamo attivando tutti i fondi possibili, dal Por ai Fondi strutturali: per Gioia Tauro arriveranno dai 180 ai 250 milioni».

Stavolta gli impegni sono stati ufficializzati con la firma del presidente del Consiglio. Il Patto per la Calabria, firmato il 30 aprile ai piedi dei Bronzi di Riace, incorpora il rilancio del porto (e del retroporto) in una piattaforma tutta centrata sulle infrastrutture. L'ultima chiamata per una classe dirigente che ha collezionato una serie infinita di colpi a vuoto. In Calabria si sta giocando con il fuoco dell'insoddisfazione e dell'impoverimento dilagante. Guai a oltrepassare la linea rossa che separa la pace sociale dalla rivolta.

Foto: P. Scuderi/Ansa

Pieno contrasto I lavoratori insistono per i contratti di solidarietà ma l'azienda resta salda sulle proprie posizioni

Porto di Gioia, si riaccende la lotta

*Dopo il faccia a faccia di ieri tra sindacati e terminalista, oggi si "riprova" a Reggio
Reggio l'Iniziativa dell'assessorato alla legalità a sostegno dell'Atam*

È davvero una corsa contro il tempo. Una corsa praticamente disperata. Sul futuro del porto di Gioia Tauro non si riesce proprio a far diradare minacciosi nuvoloni. Ed i sindacati hanno ridato fiato alla protesta e riaperto la lotta.

Ieri pomeriggio incontro tra il sindacato, le Rsa ed il terminalista Mct, richiesto - pur non senza convocazione da parte dell'unità di crisi - per ribadire una linea sugli ammortizzatori sociali che vede nel contratto di solidarietà il solo strumento in grado di dare garanzie e un percorso più lungo.

Il tutto in attesa di poter adottare i provvedimenti per la diversificazione delle attività portuali che faccia da cuscinetto agli esuberi (bacino di carenaggio, gateway ferroviario, agenzia per le professionalità portuali) per la cui realizzazione però non basteranno certo i 12 mesi di cassa integrazione. E oggi si proverà a Reggio a trovare modo di fare, in extremis, qualche passo avanti. Pag. 23.

Informazioni Marittime

Porti Nord Sardegna, altri sei mesi per commissario Preziosi

Il ministro dei Trasporti Delrio ha firmato la proroga di sei mesi per il commissario dell'Autorità portuale del Nord Sardegna, Pietro Preziosi. Il numero uno degli scali di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres continua quindi la sua missione cominciata circa un anno fa. La durata del mandato è legata anche all'entrata in vigore (i tempi sono ancora incerti) della nuova legislazione relativa alle autorità portuali.

Grimaldi inaugura una nuova stazione marittima a Porto Torres



Il Gruppo Grimaldi ha inaugurato la nuova stazione marittima di Porto Torres, dedicata al traffico passeggeri in transito da e per i porti di Civitavecchia e Barcellona, serviti regolarmente dalle navi di Grimaldi Lines. "Dopo anni di ingenti investimenti nello sviluppo di una fitta rete di collegamenti marittimi da e per la Sardegna, il nostro Gruppo punta adesso a potenziare la propria presenza a terra, dando un segnale di forte radicamento in questa meravigliosa isola", ha dichiara Guido Grimaldi. "Questo moderno terminal consentirà un'adeguata gestione del crescente flusso di passeggeri, nonché di mezzi commerciali, che predilige i collegamenti Grimaldi Lines da e per il Continente e la Spagna". La nuova struttura, ottenuta seguito concessione demaniale dell'Autorità Portuale, è composta dal piano terra della palazzina ex-Asi il quale è stato ristrutturato e riqualificato in tempo record dal Gruppo Grimaldi, attrezzandolo adeguatamente. La stazione marittima si estende su una superficie di circa 300 m2 ed include, oltre ad uffici operativi e biglietteria, una accogliente sala d'attesa dotata di aria condizionata e servizi igienici, compreso il bagno per i viaggiatori a mobilità ridotta e una sala fasciatoio per i bambini. Vi è inoltre un'ampia area per il parcheggio dei veicoli al seguito, separata dall'area di sosta vigilata e riservata ai mezzi commerciali. Dalla stazione marittima, i passeggeri possono raggiungere a piedi e in completa sicurezza la nave ormeggiata in banchina a pochi metri. Attualmente il Gruppo Grimaldi collega ogni giorno Porto Torres con Barcellona e Civitavecchia con l'impiego dei moderni cruise-ferry Cruise Roma e Cruise Barcelona.

PORTO TORRES. Grimaldi accusa Onorato e preannuncia investimenti

Guerra fra i re del mare nella nuova stazione

» Fra i re del mare non c'è pace. Grimaldi e Onorato continuano a farsi la guerra. L'ultimo scontro è avvenuto sul porto di Livorno, in occasione dell'inaugurazione della nuova stazione marittima.

Il porto aveva vietato per il periodo giugno-settembre di caricare sulle navi passeggeri anche semirimorchi che trasportano merci. Pare che Grimaldi abbia infranto il divieto di un giorno e Onorato lo abbia segnalato con un comunicato ufficiale del Gruppo Moby. Una scorrettezza che è stata citata da Guido Grimaldi, ieri a Porto Torres, durante l'inaugurazione della stazione marittima della compagnia: «Onorato avrebbe fatto bene a occuparsi della salute delle sue vecchie navi», ha detto seccamente.

CONTRATTACCO. L'armatore comunque ha deciso di passare al contrattacco. A luglio e agosto immetterà sulla Livorno-Olbia una nave classe euro-cargo che consentirà di non ridurre l'entità del trasporto merci. A breve inoltre lancerà una campagna promozionale: «100 mila posti auto gratuiti a chi utilizzerà le nostre navi». Guido Grimaldi ha annunciato anche la costituzione di una società, la Grimaldi Sardegna, di cui è amministratore delegato Eugenio Cossu, già agente della compagnia, amministratore di grande esperienza. Gestirà i porti di Porto Torres, Cagliari e Olbia. Nei primi tre mesi dell'anno gli scali del Nord Sardegna hanno avuto una crescita esponenziale



RIVALI

Polemico Guido Grimaldi, ieri a Porto Torres, al taglio del nastro per la stazione marittima della compagnia: «Onorato avrebbe fatto bene a occuparsi della salute delle sue vecchie navi»

del +31,4 % rispetto allo stesso periodo del 2015. Anche Grimaldi vuole crescere in modo esponenziale, «con un servizio non sovvenzionato dallo Stato», per raggiungere il 50% della quota di mercato di traffico passeggeri e merci tra Italia e Sardegna.

ROTTE IN AUMENTO. Nel frattempo Grimaldi rafforza il numero delle rotte. Oggi schiera due navi sulla Genova-Cagliari, una sulla Livorno-Cagliari, due sulla Livorno-Olbia e sulla Civitavecchia-Porto Torres. All'inaugurazione della stazione marittima era prevista la presenza di alcuni rappresentanti della giunta regionale. Pare avessero confermato la loro presenza visto che la ceri-

monia, nella loro vana attesa, è slittata di oltre mezz'ora.

Accanto a Guido Grimaldi sedevano Sean Wheeler, sindaco di Porto Torres, il segretario generale [redacted] e Eugenio Cossu. Il sindaco si è complimentato con Grimaldi: «Finalmente il porto industriale è stato dotato dei servizi essenziali. Ce n'era davvero bisogno».

Di progetti per i porti ha parlato Gianni Sechi, segretario generale [redacted]. «Riguardano la darsena peschereccia, il 1° lotto della banchina ad alto fondale, l'ormeggio per i rotti e il polo della nautica».

Gibi Puggioni

PRODUZIONE RISPONSA

INVESTIMENTO DEL GRUPPO GRIMALDI

Porto Torres punta sui passeggeri

In Sardegna inaugurata la stazione marittima

Il gruppo Grimaldi ha inaugurato la nuova stazione marittima di Porto Torres, dedicata al traffico passeggeri.

Grazie all'investimento privato del gruppo partenopeo, il porto industriale più importante del Nord Sardegna avrà anche un'area d'attesa dedicata ai passeggeri in transito da e per i porti di Civitavecchia e Barcellona, serviti regolarmente dalle navi di Grimaldi Lines. Presenti alla cerimonia erano l'assessore ai Trasporti della Regione Sardegna, Massimo Deiana, l'assessore all'Industria della Regione Sardegna, Maria Grazia Piras, il sindaco di Porto Torres, Sean Christian Wheeler, il segretario generale del Nord Sardegna, Giovanni Sechi, oltre ad altre autorità civili, militari e vari operatori portuali e turistici.

Tutti i presenti sono stati accolti da Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director del Gruppo Grimaldi, nonché presidente della neonata società Grimaldi Sardegna Srl, e da Eugenio Cossu, amministratore



L'inaugurazione della struttura

delegato della medesima società. «Dopo anni di ingenti investimenti nello sviluppo di una fitta rete di collegamenti marittimi da e per la Sardegna, il nostro gruppo punta adesso a potenziare la propria presenza a terra, dando un segnale di forte radicamento in questa meravigliosa isola», dichiara Guido Grimaldi - «e questo moderno terminal consentirà un'adeguata gestione del crescente flusso di passeggeri, nonché di mezzi commerciali, che predilige i collegamenti Grimaldi Lines da e per il Continente e la Spagna», conclude Guido Gri-

maldi.

La nuova struttura, ottenuta seguito concessione demaniale del [redacted], è composta dal piano terra della palazzina ex-Asi il quale è stato ristrutturato e riqualificato dal gruppo Grimaldi, attrezzandolo adeguatamente per accogliere il flusso passeggeri in transito a Porto Torres. La stazione marittima si estende su una superficie di circa 300 metri quadrati e include, oltre ad uffici operativi e biglietteria, una sala d'attesa. Vi è inoltre un'ampia area per il parcheggio dei veicoli al seguito, separata dall'area di sosta vigilata e riservata ai mezzi commerciali. Dalla stazione marittima, i passeggeri possono raggiungere a piedi e in completa sicurezza la nave ormeggiata in banchina in pochi metri.

Attualmente il gruppo Grimaldi collega ogni giorno Porto Torres con Barcellona e Civitavecchia con l'impiego dei moderni cruise-ferry Cruise Roma e Cruise Barcelona, ammiraglie gemelle della flotta Grimaldi Lines.

GRIMALDI Potenzia linea

Il gruppo Grimaldi impiega una terza nave sulla linea che collega i porti di Genova, Livorno e Catania, aumentando così sia la capacità di carico che la frequenza del servizio. Attualmente il collegamento tra i porti di Livorno, Genova e Catania viene effettuato con due navi di ultima generazione della classe Eurocargo, ciascuna con una capacità di carico di 4.000 metri lineari di merce rotabile. Ad affiancarle ci sarà la nave di ultima generazione, la Eurocargo Livorno", con capacità di carico di 280 unità di carico rotabile, che effettuerà due viaggi settimanali tra i suddetti scali. La prima partenza di Eurocargo Livorno è avvenuta ieri alle ore 24.00 da Genova, con scalo a Livorno e arrivo a Catania questa mattina alle ore 6.00. Con l'impiego della terza Eurocargo la frequenza del servizio sarà di cinque partenze settimanali da Genova e Livorno per Catania (lunedì, martedì, mercoledì, venerdì e sabato) e cinque da Catania per Livorno-Genova. Con questo nuovo investimento, il Gruppo Grimaldi, che ha sede a Napoli, potenzia le Autostrade del mare dal Centro e Nord Italia verso Catania, offrendo una capacità aggiuntiva di oltre 1.000 unità di carico rotabile settimanali alle aziende siciliane che trasportano merci quali prodotti ortofrutticoli, ittici e farmaceutici altamente deperibili. Il trasporto intermodale tra l'Italia continentale e la Sicilia sarà fortemente potenziato grazie alla maggiore capacità di carico offerta ed una più veloce rotazione dei semirimorchi.

Sardegna: il Gruppo Grimaldi inaugura una nuova stazione marittima a Porto Torres

(FERPRESS) – Sassari, 30 GIU – Il Gruppo Grimaldi ha inaugurato la nuova stazione marittima di Porto Torres, dedicata al traffico passeggeri. Grazie all'investimento privato del gruppo partenopeo – scrive il Gruppo Grimaldi in una nota –, il porto industriale più importante del Nord Sardegna avrà anche un'area d'attesa dedicata ai passeggeri in transito da e per i porti di Civitavecchia e Barcellona, serviti regolarmente dalle navi di Grimaldi Lines.

Presenti alla cerimonia – che si è tenuta ieri – erano l'Assessore ai Trasporti della Regione Sardegna, Massimo Deiana, l'Assessore all'Industria della Regione Sardegna, Maria Grazia Piras, il Sindaco di Porto Torres, Sean Christian Wheeler, il Segretario Generale dell'Autorità Portuale Nord Sardegna, Giovanni Sechi, oltre ad altre autorità civili, militari e vari operatori portuali e turistici. Tutti i presenti sono stati accolti da Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director del Gruppo Grimaldi, nonché Presidente della neonata società Grimaldi Sardegna s.r.l., e da Eugenio Cossu, amministratore delegato della medesima società.

“Dopo anni di ingenti investimenti nello sviluppo di una fitta rete di collegamenti marittimi da e per la Sardegna, il nostro Gruppo punta adesso a potenziare la propria presenza a terra, dando un segnale di forte radicamento in questa meravigliosa isola”, dichiara Guido Grimaldi “Questo moderno terminal consentirà un'adeguata gestione del crescente flusso di passeggeri, nonché di mezzi commerciali, che predilige i collegamenti Grimaldi Lines da e per il Continente e la Spagna”, conclude Guido Grimaldi.

La nuova struttura, ottenuta seguito concessione demaniale dell'Autorità Portuale, è composta dal piano terra della palazzina ex-Asi il quale è stato ristrutturato e riqualificato in tempo record dal Gruppo Grimaldi, attrezzandolo adeguatamente per accogliere il flusso passeggeri in transito a Porto Torres. La stazione marittima si estende su una superficie di circa 300 m2 ed include, oltre ad uffici operativi e biglietteria, una accogliente sala d'attesa dotata di aria condizionata e servizi igienici, compreso il bagno per i viaggiatori a mobilità ridotta e una sala fasciatoio per i bambini.

Vi è inoltre un'ampia area per il parcheggio dei veicoli al seguito, separata dall'area di sosta vigilata e riservata ai mezzi commerciali. Dalla stazione marittima, i passeggeri possono raggiungere a piedi e in completa sicurezza la nave ormeggiata in banchina a pochi metri.

Attualmente il Gruppo Grimaldi collega ogni giorno Porto Torres con Barcellona e Civitavecchia con l'impiego dei moderni cruise-ferry Cruise Roma e Cruise Barcelona. Ammiraglie gemelle della flotta Grimaldi Lines, trattasi di veri e propri gioielli dei mari, che mettono a disposizione degli ospiti ogni comfort, un'alta qualità del servizio e tutto quanto contribuisce a una piacevole esperienza di navigazione: ampie cabine, ristorante panoramico, centro benessere con sauna, bagno turco e idromassaggio, piscina esterna e solarium e ogni tipo di divertimenti per i più nottambuli, dal casinò allo Smaila's Club con musica dal vivo fino alla discoteca aperta fino a notte fonda.

Porti: a Porto Torres terminal targato Grimaldi

Potenziata presenza in Sardegna con nuova area passeggeri



(ANSA) - PORTO TORRES, 29 GIU - Porto Torres ha da oggi una nuova stazione marittima passeggeri targata Grimaldi. Il Gruppo napoletano ha inaugurato questa mattina la nuova struttura nel porto industriale della cittadina turritana che sarà al servizio dei passeggeri in transito da e per i porti di Civitavecchia e Barcellona, serviti regolarmente dalle navi di Grimaldi Lines.

Alla cerimonia d'inaugurazione hanno partecipato gli assessori regionale ai Trasporti, Massimo Deiana, e all'Industria, Maria Grazia Piras, oltre al sindaco di Porto Torres, Sean Christian Wheeler, il segretario generale dell'Autorità portuale nord Sardegna, Giovanni Sechi. Tutti i presenti sono stati accolti da Guido Grimaldi, Corporate short sea shipping commercial director del Gruppo Grimaldi, e presidente della neonata Grimaldi Sardegna Srl, e da Eugenio Cossu, amministratore delegato della medesima società.

"Dopo anni di investimenti nello sviluppo di una fitta rete di collegamenti marittimi da e per la Sardegna - ha dichiarato Guido Grimaldi - il nostro gruppo punta adesso a potenziare la propria presenza a terra, dando un segnale di forte radicamento in questa meravigliosa isola. Questo moderno terminal consentirà un'adeguata gestione del crescente flusso di passeggeri e d'imezzi commerciali, che prediligono i collegamenti Grimaldi Lines da e per il Continente e la Spagna".

La nuova struttura, realizzata dopo avere ottenuto la concessione demaniale dell'Autorità Portuale, è composta dal piano terra della palazzina ex-Asi, ristrutturata e riqualficata dal Gruppo Grimaldi. La stazione marittima si estende su una superficie di circa 300 metri quadri e include, oltre a uffici operativi e biglietteria, una sala d'attesa dotata di aria condizionata e servizi igienici, un'area per il parcheggio dei veicoli, separata dall'area di sosta vigilata e riservata ai mezzi commerciali. (ANSA).

Informazioni Marittime

Grimaldi inaugura nuova stazione marittima a Porto Torres



Il **gruppo Grimaldi** ha inaugurato questa mattina la nuova stazione marittima di Porto Torres, dedicata al traffico passeggeri. Grazie all'investimento privato del gruppo partenopeo, a partire da oggi il porto industriale più importante del Nord Sardegna avrà anche un'area d'attesa dedicata ai passeggeri in transito da e per i porti di Civitavecchia e Barcellona, serviti regolarmente dalle navi di Grimaldi Lines.

Presenti alla cerimonia erano l'assessore ai Trasporti della Regione Sardegna, Massimo Deiana, l'assessore all'Industria della Regione Sardegna, Maria Grazia Piras, il sindaco di Porto Torres, Sean Christian Wheeler, il segretario generale dell'Autorità portuale Nord Sardegna, Giovanni Sechi, oltre ad altre autorità civili, militari e vari operatori portuali e turistici. Tutti i presenti sono stati accolti da Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director del gruppo Grimaldi, nonché presidente della neonata società Grimaldi Sardegna s.r.l., e da Eugenio Cossu, amministratore delegato della medesima società.

"Dopo anni di ingenti investimenti nello sviluppo di una fitta rete di collegamenti marittimi da e per la Sardegna, il nostro gruppo punta adesso a potenziare la propria presenza a terra, dando un segnale di forte radicamento in questa meravigliosa isola", dichiara Guido Grimaldi. "Questo moderno terminal consentirà un'adeguata gestione del crescente flusso di passeggeri, nonché di mezzi commerciali, che predilige i collegamenti Grimaldi Lines da e per il Continente e la Spagna", conclude Guido Grimaldi.

La nuova struttura, ottenuta seguito concessione demaniale dell'Autorità portuale, è composta dal piano terra della palazzina ex-Asi il quale è stato ristrutturato e riqualificato in tempo record dal gruppo Grimaldi, attrezzandolo adeguatamente per accogliere il flusso passeggeri in transito a Porto Torres. La stazione marittima si estende su una superficie di circa 300 m2 ed include, oltre ad uffici operativi e biglietteria, una accogliente sala d'attesa dotata di aria condizionata e servizi igienici, compreso il bagno per i viaggiatori a mobilità ridotta e una sala fasciatoio per i bambini. Vi è inoltre un'ampia area per il parcheggio dei veicoli al seguito, separata dall'area di sosta vigilata e riservata ai mezzi commerciali.

Dalla stazione marittima, i passeggeri possono raggiungere a piedi e in completa sicurezza la nave ormeggiata in banchina a pochi metri. Attualmente Grimaldi collega ogni giorno Porto Torres con Barcellona e Civitavecchia con l'impiego dei moderni cruise-ferry *Cruise Roma* e *Cruise Barcelona*.

Una terza nave ro-ro sulla rotta Genova-Livorno-Catania Il Gruppo Grimaldi potenzia servizi con la Sicilia Orientale

NAPOLI • Terza nave per il Gruppo Grimaldi sulla linea regolare che collega i porti di Genova, Livorno e Catania. Questa la novità introdotta in questi giorni dalla società napoletana che va a migliorare l'offerta di collegamenti marittimi tra l'Italia continentale e la Sicilia e che aumenterà sia la capacità di carico che la frequenza del servizio. Fino ad oggi il collegamento tra i porti di Livorno, Genova e Catania veniva effettuato con due moderne navi ro-ro di ultima generazione della classe "Eurocargo", ciascuna con una capacità di carico di 4.000 metri lineari di merce stabile. Ad affiancarle ci sarà la nave di ultima generazione "Eurocargo Livorno", con capacità di carico di 280 unità stabili. La prima partenza dell'"Eurocargo Livorno" è (continua in ultima pagina)



La "Eurocargo Livorno" della Grimaldi in navigazione

Il Gruppo Grimaldi

stata effettuata ieri, martedì 28 giugno da Genova, con successivo scalo a Livorno e arrivo a Catania giovedì alle ore 6.00. Con l'impiego di una ulteriore "Eurocargo" la frequenza del servizio sarà di cinque partenze settimanali da Genova e Livorno per Catania (lunedì, martedì, mercoledì, venerdì e sabato), e cinque da Catania per Livorno e Genova, soddisfacendo così tutte le esigenze del mercato.

Grazie a questo investimento, il Gruppo Grimaldi potenzia le Autostrade del mare dal Centro e Nord

Italia verso Catania, offrendo una capacità aggiuntiva di oltre 1.000 unità di carico stabile settimanali alle aziende siciliane che trasportano merci quali prodotti ortofrutticoli, ittici e farmaceutici altamente deperibili. Il trasporto intermodale tra l'Italia continentale e la Sicilia sarà fortemente potenziato grazie alla maggiore capacità di carico offerta ed una più veloce rotazione dei semirimorchi.

Grimaldi Lines attualmente offre il più vasto network di collegamenti da e per la Sicilia. Sulla dorsale tirrenica, opera l'Autostrada del mare giornaliera tra Salerno e Catania mentre sulla dorsale adriatica il gruppo offre collegamenti tra i porti di Ravenna, Brindisi e Catania

con frequenza trisettimanale. Un servizio quadrisettimanale collega, invece, Catania all'isola di Malta.

La Sicilia Occidentale è invece servita con frequenza quadrisettimanale con un collegamento ro-ro tra Palermo, Genova e Livorno. Inoltre, il gruppo offre un servizio regolare per il trasporto merci tra Palermo ed il capoluogo sardo, Cagliari, che è il primo collegamento diretto tra le due più grandi isole del Mediterraneo.

Infine, il Gruppo Grimaldi offre anche collegamenti misti merci e passeggeri tra il capoluogo siciliano e Salerno, con cadenza bisettimanale, e Livorno, con cadenza trisettimanale, sui quali vengono impiegate moderne navi traghetto.

Grimaldi, nuova stazione marittima a Porto Torres

Porto Torres - Il gruppo Grimaldi ha inaugurato, oggi, la nuova stazione marittima di Porto Torres, dedicata al traffico passeggeri. Grazie all'investimento privato del gruppo partenopeo, il porto industriale più importante del Nord Sardegna avrà anche un'area d'attesa dedicata ai passeggeri in transito da e per i porti di Civitavecchia e Barcellona, serviti regolarmente dalle navi di Grimaldi Lines. Presenti alla cerimonia erano l'assessore ai Trasporti della Regione Sardegna, Massimo Deiana, l'assessore all'Industria della Regione Sardegna, Maria Grazia Piras, il sindaco di Porto Torres, Sean Christian Wheeler, il segretario generale dell'Autorità portuale Nord Sardegna, Giovanni Sechi, oltre ad altre autorità civili, militari e vari operatori portuali e turistici.

Tutti i presenti sono stati accolti da Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Commercial Director del Gruppo Grimaldi, nonché presidente della neonata società Grimaldi Sardegna Srl, e da Eugenio Cossu, amministratore delegato della medesima società. «Dopo anni di ingenti investimenti nello sviluppo di una fitta rete di collegamenti marittimi da e per la Sardegna, il nostro gruppo punta adesso a potenziare la propria presenza a terra, dando un segnale di forte radicamento in questa meravigliosa isola - dichiara Guido Grimaldi - e questo moderno terminal consentirà un'adeguata gestione del crescente flusso di passeggeri, nonché di mezzi commerciali, che predilige i collegamenti Grimaldi Lines da e per il Continente e la Spagna», conclude Guido Grimaldi.

La nuova struttura, ottenuta seguito concessione demaniale dell'Autorità portuale, è composta dal piano terra della palazzina ex-Asi il quale è stato ristrutturato e riqualificato dal gruppo Grimaldi, attrezzandolo adeguatamente per accogliere il flusso passeggeri in transito a Porto Torres. La stazione marittima si estende su una superficie di circa 300 metri quadrati e include, oltre ad uffici operativi e biglietteria, una sala d'attesa. Vi è inoltre un'ampia area per il parcheggio dei veicoli al seguito, separata dall'area di sosta vigilata e riservata ai mezzi commerciali. Dalla stazione marittima, i passeggeri possono raggiungere a piedi e in completa sicurezza la nave ormeggiata in banchina a pochi metri. Attualmente il gruppo Grimaldi collega ogni giorno Porto Torres con Barcellona e Civitavecchia con l'impiego dei moderni cruise-ferry Cruise Roma e Cruise Barcelona, ammiraglie gemelle della flotta Grimaldi Lines.

Oggi la firma degli atti di consegna delle aree demaniali della zona sud all' Autorità portuale mentre si sta sbloccando l' iter del Prg del porto

Tremestieri e Falce, accelerata decisiva?

Si fa il punto sull' attuazione del Patto. Ma sulla Fiera Cambiamo Messina dal basso attacca l' Authority

Lucio D' Amico In attesa che arrivino notizie confortanti sull' iter di costruzione del nuovo scalo di Tre mestieri e sulle procedure relative al Piano regolatore portuale, oggi si consumerà un passaggio significativo, sul piano simbolico e concreto.

Stamane, alle 11,30, nella sede dell' Autorità portuale, il presidente Antonino De Simone e l' assessore regionale al Territorio e Ambiente, il messinese Maurizio Croca, firmeranno gli atti di consegna delle aree demaniali del nuovo porto a sud. E la presenza del sindaco Accorinti, del comandante della Capitaneria di porto e del rettore dell' Università, costituisce un' occasione preziosa per fare il punto sullo stato di attuazione del Patto per la Falce.

Le istituzioni cittadine, dunque, di concerto con gli esponenti della giunta Crocetta (determinante il ruolo di Croca e del suo collega, l' altro messinese presente nel Governo siciliano, l' assessore ai Beni culturali Carlo Vermiglio), stanno andando avanti su più fronti per cercare di fare uscire Messina dal guado. Una palude di progetti incompiuti e opere ferme al palo che gridano vendetta.

Nello scacchiere del Patto per la Falce, oltre all' avvio dei lavori di demolizione dell' ex stazione di degassifica Smeb, assume grande

rilevanza il passo avanti compiuto la scorsa settimana con la presentazione all' assessorato regionale al Territorio e Ambiente del Piano regolatore generale del porto, uno strumento indispensabile perché possano essere realizzati i progetti successivi agli interventi di sbaraccamento, di bonifica e disinquinamento delle aree della Zona falcata oggetto del Patto interistituzionale. Come ha sottolineato l' assessore Croca, il parere della Valutazione ambientale strategica (Vas) sul Prg del porto dovrebbe essere esitato ben prima dei sessanta giorni previsti per legge. E, dunque, già all' inizio di settembre il quadro potrebbe essere molto più chiaro e concreto di quanto non lo sia stato finora. Se si sblocca il Piano regolatore portuale, potrà essere data - come ha ricordato il deputato Beppe Picciolo - una forte accelerazione su tutti i punti contenuti all' interno del Patto della Falce.

Sul tappeto c' è anche un altro tema strettamente collegato alla questione generale del recupero del waterfront: il futuro della Fiera. Nei giorni scorsi è passata sotto traccia la presa di posizione del

movimento Cambiamo Messina dal basso, assai critica nei confronti dell' Autorità portuale.

«Leggo sui giornali - ha scritto il portavoce del movimento accorintiano Federico Alagna - che la cittadella fieristica resterà chiusa durante l' estate perché non c' è accordo sulla gestione tra Autorità portuale e Comune. Non è esattamente così: il punto è, a quanto mi risulta, che il Comune non ne chiederà la concessione, dal momento che rivendica la titolarità dell' area e si sta battendo da mesi nelle sedi opportune per restituirla ai messinesi. Dicono dall' Autorità portuale che non possono tenere aperto e pagare il servizio di illuminazione e guardiania se poi a frequentarla sono solo poche persone. Forse se nel corso degli anni si fossero presi cura dell' area, invece che pensare a incassare concessioni e basta, oggi dentro la cittadella avremmo una situazione diversa (non padiglioni abbandonati, un teatro murato, eccetera eccetera) e ci sarebbe più voglia di farsi due passi lì dentro. Ma poi, di ciamocela tutta, cosa volete che sia un servizio di illuminazione e guardiania per un ente (l' unico del territorio) con un bilancio in attivo di milioni e milioni? È qui però che sta il grande bluff: nonostante tutti questi milioni di attivo, io ancora non ho visto l' Autorità portuale spendere un solo euro per la nostra città. Continuano a parlare delle gare da diversi milioni di euro per la ristrutturazione dei padiglioni vincolati e del teatro in corso o già espletate. Nei prossimi mesi si inizia, dicono. Vedremo, dico io.

Avevano fatto un bando internazionale per la cittadella fieristica, tra l' altro con la prospettiva di consegnarla di fatto nelle mani di un unico grande soggetto imprenditoriale ed in barba a tutte le raccomandazioni e richieste arrivate dal sindaco, che andavano nella direzione opposta, ovvero quella della restituzione alla città. Il bando è andato deserto.

Per il porto di Tremestieri si sono dovute continuare ad elemosinare tra Roma e Palermo le somme mancanti, quando l' Autorità portuale le avrebbe potute coprire facilmente, accelerando i tempi di un' opera così importante. Della Falce non ne parliamo neanche: per anni tenuta "in ostaggio" e sottratta al Comune ed alla città, senza che si facesse un solo intervento non dico per riqualificarla ma quantomeno per bonificarla dai rifiuti tossici. Gli unici fondi stanziati (e già da diversi anni) a tal fine sono, guarda caso, fondi comunali. E dal Patto per la Falce in poi, l' unico ente a rispettare le scadenze è stato il Comune. Insomma, che ognuno si assuma le responsabilità di ciò che fa e di ciò che non fa».4.

Dibattito al Cilea

Catania -Messina e Reggio: prove tecniche di sistema metropolitano

Riflettori puntati sul "Sistema metropolitano Catania -Reggio Messina" oggi pomeriggio a partire dalle 18 nel corso di un confronto in programma nel foyer del Teatro Comunale "Francesco Cilea". Focus dell'iniziativa a cura di P4C in collaborazione con Confassociazioni ed il patrocinio della Regione Calabria e dell'Associazione di Amicizia tra Italia e Usa Amerigo - sarà l'interconnessione dell'area a livello culturale, **logistico**, delle reti materiali e immateriali, dei servizi, che investe la sfera tecnologica e della conoscenza umanistica.

L'iniziativa è rivolta ad approfondire quelle che sono le prospettive del sistema dell'area vasta delle Città metropolitane di Catania, Reggio Calabria e Messina (che tuttavia seguono percorsi parzialmente differenti considerato che diverse sono anche le normative di riferimento essendo la Sicilia regione ad autonomia speciale) in relazione ai suoi prossimi sviluppi nello scenario mondiale.

Ad animare il confronto saranno sindaci dell'area vasta, amministratori del territorio, politici, imprenditori e professionisti. A dibattere, con il coordinamento di Aldo Mantineo vicecaposervizio della "Gazzetta del Sud", saranno il vicesindaco di Catania Marco Consoli, Massimo di Gangi, docente di

pianificazione trasporti di Messina, il sindaco di Reggio Giuseppe Falcomatà, Demetrio Naccari Carlizzi, presidente del Think Thank P4C che ha promosso il confronto, la responsabile Sud di Confassociazioni Milly Tucci e l'assessore regionale ai trasporti e al sistema della **logistica** Francesco Russo. 4 Città metropolitana. Una veduta del territorio di Reggio e dello Stretto.

Casta continua

Vicari e le consulenze: ora tocca al patrigno

*Palermo, incarico dall' **Autorità portuale** per il parente della sottosegretaria*

Che tipo, Simona Vicari, siciliana ed eterna sottosegretaria alfaniana di Ncd, da poco traslocata dallo Sviluppo economico alle Infrastrutture.

Già indagata e condannata per varie vicende, all' indomani del terremoto europeo della Brexit ha così liquidato la guerra interna nel suo partitino tra chi rimane attaccato alla poltrona e chi invece vorrebbe dare solo l' appoggio esterno per poi ritornare nel centrodestra: "Con quello che è successo in Inghilterra non possiamo uscire dal governo per il bene del Paese". Il bene del Paese. Testuale. Si tratta però di comprendere l' estensione del concetto di bene comune per Vicari, politicamente sveglia sin dalla gioventù quando si fece eleggere a soli 18 anni consigliere comunale di **Palermo** per il Psdi, i vecchi socialdemocratici, in cui hanno militato tanti ex berlusconiani di oggi, dalla stessa Vicari a Nicola Cosentino.

L' ultimo aggiornamento sul suo opinabile curriculum governativo parte allora da una smentita, apparsa sul Fatto Quotidiano dell' 11 maggio scorso. Quel giorno l' avvocato Vito Punzi di Cefalù negò di aver avuto una consulenza da **Vincentino Cannatella**, presidente dell' **Autorità portuale** di **Palermo** e legato all' universo forzista in Sicilia, come

scritto dal Fatto il giorno prima in un' inchiesta sul poltronificio dei porti italiani. Punzi non è un avvocato qualunque: è il suocero di Vicari e suo figlio Giuseppe Massimo, ex di Rifondazione comunista e marito della sottosegretaria, intascò una prebenda di 170 mila euro dopo essere stato nominato dal Comune di Cefalù in un consiglio d' amministrazione della sanità. Dettaglio fondamentale: Punzi junior venne nominato quando sindaco di Cefalù era la moglie, peraltro condannata nel settembre del 2015 dalla Corte dei conti siciliana per danni erariali al Comune che presiedeva. Oggetto: altri incarichi, stavolta per lavori pubblici.

Adesso **Cannatella** ha dato un incarico a un familiare stretto della bulimica sottosegretaria.

Non il suocero, però. Bensì il patrigno Franco Asta, architetto che ha sposato la madre di Vicari più di venti anni fa. Ad Asta è stato conferito l' incarico per il restauro di un immobile all' interno dell' **Autorità portuale**. Fin troppo evidente il legame: i porti dipendono dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dove siede Vicari. Non solo, che consulenze e incarichi siano la vera passione del centrismo

- segue

alfaniano, compreso quello di Vicari, lo confermerebbe anche questo attacco di Leoluca Orlando, sindaco di Palermo, nella primavera scorsa. Nel pieno di una polemica sulla privatizzazione dell'aeroporto Falcone e Borsellino ecco cosa disse Orlando: "Rimando al mittente questa inaccettabile proposta del sottosegretario Vicari, alla quale ricordo che intendiamo mantenere pubblico l'aeroporto dopo avere risanato i conti e avere allontanato un dirigente che mi risulta essere un collaboratore del sottosegretario. Quelli che hanno il vizio delle privatizzazioni calino le mani".

Il dirigente evocato da Orlando si chiama Carmelo Scelta, ex direttore generale della Gesap, la società di gestione dell'aeroporto di Palermo.

Scelta venne licenziato dalla Gesap per lo scandalo Helg, dal nome del vicepresidente della stessa Gesap che prese una tangente di 100 mila euro da un pasticciere per il rinnovo della concessione di un punto vendita nell'aeroporto di Punta Raisi. Scelta, già consulente di Vicari sindaco a Cefalù (altri 126 mila euro), sarebbe stato chiamato da Vicari neo sottosegretario ai Trasporti e avrebbe partecipato pure ad alcune riunioni per i collegamenti aerei con le isole siciliane. Dopo le accuse di Orlando, la consulenza sarebbe stata revocata.

Vicari è uno degli esponenti indagati del governo Renzi: concorso in falso per le visite in carcere all'ex governatore siculo Totò Cuffaro. In pratica, è accusata dalla Procura antimafia di Roma di aver spacciato per propri assistenti alcuni fedelissimi di Cuffaro.

MARCO FRANCHI

Capitaneria di porto, Martinez promosso al grado di contrammiraglio

Capitaneria di porto, Martinez promosso al grado di contrammiraglio. E' stato stabilito con un decreto del presidente della Repubblica indirizzato all'alto ufficiale, originario di Lentini (Catania) Redazione I più letti di oggi 1 La Kalsa al setaccio, controlli nei locali e in strada: scattano 3 arresti Gaetano Martinez Con decreto del presidente della Repubblica, il capitano di vascello Gaetano Martinez, direttore marittimo della Sicilia Occidentale e comandante della Capitaneria di porto di Palermo, dal prossimo 1 luglio sarà promosso al grado superiore di contrammiraglio. L'alto ufficiale, originario di Lentini (Catania), nel corso della sua carriera ha ricoperto importanti e prestigiosi incarichi quali: direttore marittimo della Calabria e Basilicata Tirrenica, vicecomandante della Direzione marittima della Sicilia Orientale, comandante della Capitaneria di porto di Siracusa, comandante della Capitaneria di porto di Augusta e comandante dell'Ufficio circondariale marittimo di Riposto. L'ammiraglio Martinez ha altresì prestato servizio presso il ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio, con l'incarico di vicecapo del reparto Ambientale-marino. Durante quel periodo ha anche partecipato alla missione internazionale sotto l'egida delle Nazioni Unite in territorio Libanese, dove è stato insignito della medaglia al merito per le operazioni ambientali. Laureato in giurisprudenza, specializzato con master in gestione aziendale e tecnica sui trasporti marittimi, ha svolto diversi incarichi di docenza presso l'Accademia navale di Livorno, il Comando dei carabinieri per la Tutela Ambientale e altre attività didattiche a supporto della Guardia Costiera Albanese. Argomenti:

Impariamo la lezione da Panama

Lo penserebbe anche un bambino delle elementari. A Panama hanno inaugurato l'altro giorno non il raddoppio dei miliardi imboscati in quelle banche dal vip dimezzo mondo, ma il raddoppio del Canale che evita di circumnavigare il Continente americano per entrare dall'Atlantico al Pacifico. Il vecchio canale era diventato troppo stretto per la crescita dei commerci mondiali e allora sono state chiamate le più grandi imprese del mondo per allargarlo. Ci sono voluti nove anni di lavoro e sei miliardi di dollari, ma oggi possono passare navi con 15 mila container, il doppio del passato. In questa impresa un ruolo primario è toccato alle italiane Salini-Impregilo e Mapei (ha fornito il calcestruzzo potenziato).

Il bambino delle elementari cosa penserebbe? Dato che dall'Asia passano attraverso il Canale di Suez i giganti del mare da 15 mila container, che poi doppiano Gibilterra e risalgono l'Atlantico fino a Rotterdam e Amburgo dopo quattro giorni di navigazione, perché non attrezziamo il porto di Augusta che è dietro la porta di Suez in modo da fare attraccare le super portacontainer in Sicilia, fino a quando è ancora Italia? E perché non affidiamo il compito a Salini-Impregilo e a Mapei dell'ex presidente di Confindustria Squinzi?

Non volete fare il Ponte perché temete la reazione degli ambientalisti preoccupati degli ostacoli al volo degli uccelli migratori? Va bene, al momento non chiediamo quello che in un altro Paese sarebbe già stato realizzato da tempo. Ma almeno fate una cosa che serve alla Sicilia e all'Italia, incaricate Salini e Squinzi di attrezzare al più presto Augusta per almeno tre motivi, uno più importante dell'altro: 1) fare attraccare ad Augusta le navi porta container significa far risparmiare almeno tre giorni di viaggio alle navi e scaricare i prodotti semilavorati che possono essere rifiniti nell'area industriale di Catania sempre più vicina ad Augusta; 2) significa dover sistemare la tratta ferroviaria ad alta velocità e allargare le gallerie troppo strette per i carri merci che portano i container al Nord; 3) vuol dire che la Sicilia e l'Italia hanno un hub portuale che fa concorrenza ai porti del Nord Europa. Ma si deve fare presto.

TONY ZERMO

Porto di Palermo, novità dal primo di luglio raddoppia il servizio pesatura container

PALERMO - Il porto di Palermo raddoppia il servizio di pesatura dei container, obbligatorio dall' 1 luglio. È terminato positivamente il collaudo del sistema di pesatura al terminal del porto, gestito dalla Portitalia.

A partire dal prossimo 1 luglio in ottemperanza alle prescrizioni per garantire la sicurezza della navigazione, emanate dal comando generale delle Capitanerie di porto, sarà possibile effettuare la pesatura di tutti i container in esportazione direttamente nelle aree del terminal contenitori in concessione a Portitalia.

Il nuovo sistema di pesatura installato è dotato di un hardware e di un software di ultima generazione che consentono la trasmissione, attraverso la rete wi-fi, e la gestione digitale dei dati di pesatura, annullando così il rischio di errore derivante dalla manipolazione degli stessi. I clienti del terminal Portitalia e i terzi interessati potranno quindi effettuare la pesatura dei container con la massima efficienza e sicurezza. Il nuovo sistema di pesatura realizzato dal terminalista si aggiunge al bilico già esistente, al varco Quattroventi, in concessione alla società Magazzini generali.

Il porto di Palermo raddoppia il servizio di pesatura dei containers, obbligatorio dall' 1 luglio

E' terminato positivamente oggi il collaudo del sistema di pesatura per i containers in esportazione, presso il terminal containers del porto di Palermo, gestito dalla Portitalia s.r.l. in A.G.. A partire dal prossimo 1 luglio, dunque, in ottemperanza alle prescrizioni per garantire la sicurezza della navigazione, emanate dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto, sarà possibile effettuare la pesatura di tutti i containers in esportazione direttamente nelle aree del terminal contenitori in concessione a Portitalia. Il nuovo sistema di pesatura installato è dotato di un hardware e di un software di ultima generazione che consentono la trasmissione, attraverso la rete wi-fi, e la gestione digitale dei dati di pesatura, annullando così il rischio di errore derivante dalla manipolazione degli stessi. I clienti del terminal Portitalia e i terzi interessati potranno quindi effettuare la pesatura dei container con la massima efficienza e sicurezza. Il nuovo sistema di pesatura realizzato dal terminalista si aggiunge al bilico già esistente, sito presso il varco Quattroventi, in concessione alla società Magazzini generali. Il commento di Vincenzo Cannatella, presidente dell' Autorità portuale di Palermo: "Mi fa piacere apprendere del nuovo servizio di pesatura, dimostrazione di quanto Portitalia sia sempre attenta alle esigenze del mercato e alle necessità della logistica".

Porti: a Palermo raddoppia servizio pesatura container

Diventerà obbligatorio dal prossimo 1 luglio



(ANSA) - PALERMO, 29 GIU - Il porto di Palermo raddoppia il servizio di pesatura dei container, obbligatorio dall'1 luglio. E' terminato positivamente, infatti, il collaudo del sistema di pesatura al terminal del porto di Palermo, gestito dalla Portitalia. A partire dal prossimo 1 luglio, dunque, in ottemperanza alle prescrizioni per garantire la sicurezza della navigazione, emanate dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto, sarà possibile effettuare la pesatura di tutti i container in esportazione direttamente nelle aree del terminal contenitori in concessione a Portitalia. Il nuovo sistema di pesatura installato è dotato di un hardware e di un software di ultima generazione che consentono la trasmissione, attraverso la rete wi-fi, e la gestione digitale dei dati di pesatura, annullando così il rischio di errore derivante dalla manipolazione degli stessi. I clienti del terminal Portitalia e i terzi interessati potranno quindi effettuare la pesatura dei container con la massima efficienza e sicurezza. Il nuovo sistema di pesatura realizzato dal terminalista si aggiunge al bilico già esistente, al varco Quattroventi, in concessione alla società Magazzini generali.

PER LA NORMATIVA SOLAS DAL 1° LUGLIO

Sulla pesa containers Arkas traccia la rotta

Gli obblighi per lo shipper e i riferimenti per la trasmissione dei documenti - Le verifiche

GENOVA • Ci sono importanti novità come ormai da tempo noto relative agli obblighi imposti dal 1° luglio prossimo al soggetto indicato nelle polizze di carico e/o nei documenti di trasporto quale shipper, così come previsti da recenti interventi normativi e regolamentari (in particolare il Decreto Dirigenziale del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto del 5 maggio 2016, n. 447, emanato in attuazione degli emendamenti

alla Convenzione SOLAS 74 - risoluzione MSC. 381/94 del 21 novembre 2014, e la Circolare n. 125 del 31 maggio 2016 del predetto Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto).

Sul tema, Arkas Line ha diramato una nota in cui si riassumono obblighi e suggerimenti. In particolare, si evidenziano i seguenti obblighi dello shipper:

1. verifica (prima dell'imbarco del container sulla nave) della massa lorda del container (VGM

Verified Gross Mass) mediante:

- la pesatura del container già riempito (Metodo 1), ovvero

- la pesatura dei singoli colli da sommare alla massa del container vuoto (Metodo 2) in caso di possesso, da parte dello shipper, di specifici requisiti della cui esistenza dovrà essere preventivamente data informazione a mezzo p.e.c. all'indirizzo cgcp@pec.mil.gov.it (si veda a tal proposito il punto 5 della Circolare n. 125 del 31 maggio 2016 del Comando Generale del

(segue a pagina 5)

Arkas traccia la rotta

Corpo delle Capitanerie di Porto;

2. verifica della VGM utilizzando:

- strumenti regolamentari riconosciuti dalle disposizioni vigenti, e quindi gli strumenti in possesso dell'omologazione rilasciata, alternativamente, ai sensi del (a) D.lgs. n. 517/1992 e ss.mm.ii. (novellato in ultimo da D.lgs. n. 83/2016), (b) D.lgs. 22/2007 e ss.mm.ii. (novellato da D.lgs. n. 84/2016), nonché (c) Regio Decreto n. 226/1902 e ss.mm.ii., ovvero

- fino al 30 giugno 2017, metodologie diverse dai predetti strumenti regolamentari, tenendo presente che in tal caso l'errore massimo

consentito non può essere superiore a due volte e mezzo rispetto a quello previsto per la stessa tipologia di strumenti regolamentari con analoghe caratteristiche metrologiche e, comunque, non superiore a +/-

500 kg, non essendo in ogni caso ammissibile la mera stima del peso del container;

3. inserimento della VGM, così come sopra verificata, nel documento di trasporto;

4. comunicazione della VGM sia al comandante della nave sia al terminalista, o ai rappresentanti di questi ultimi, in tempo utile per consentire l'elaborazione del piano di stivaggio della nave;

5. indicazione nel documento di trasporto, oltre alla VGM, dell'identità dello shipper, della persona autorizzata da quest'ultimo, del

numero del container, nonché della data, del luogo e della firma elettronico o autografo dello shipper medesimo.

Arkas sottolinea il fatto che la mancata indicazione della VGM da parte dello shipper comporta il divieto di imbarco del container sulla nave, oltre che sanzioni a carico dello shipper medesimo, del comandante della nave e del terminalista; sono previste sanzioni a carico dello shipper anche in caso di irregolarità nella dichiarazione della VGM.

E' stata allegata alla comunicazione una possibile bozza di Shipping Document, con la quale lo Shipper comunica i propri dati, i dati del container, la VGM, la metodologia di verifica di quest'ultima e l'identità della persona autorizzata dallo Shipper ad effettuare detta

comunicazione.

Lo stesso Shipping Document o VGM certificate - conclude Arkas per i propri clienti - deve essere inviato in formato PDF ai seguenti indirizzi email durante gli orari di apertura dei nostri uffici in modo da evitare qualsiasi ritardo nella successiva trasmissione al terminal:

Per imbarchi da Genova, La Spezia e Livorno: vgm.easmed@arkas-italia.it per imbarchi destinati in: Turchia, East Med e Mar Nero; vgm.northafrica@arkas-italia.it per imbarchi destinati in: Algeria e Libia; vgm.westmed@arkas-italia.it per imbarchi destinati in: Marocco, Portogallo e West Africa.

Per imbarchi da Venezia: vgm.venice@arkas-italia.it per tutte le destinazioni.

Per imbarchi da Salerno, Ancona e Brindisi: vgm.naples@arkas-italia.it per tutte le destinazioni.

