

## Primo piano:

- **Riforma dei porti e candidature per la Presidenza delle AdSP**

(Il Secolo XIX, Porti e Logistica, La Nazione, Giornale di Sicilia, Siracusa Live, Siracusa Oggi, Siracusa News, Web Marte)

## Dai porti

### Trieste:

"...Stella Maris, le giornate della gente di mare..." (Informazioni Marittime)

### Genova:

"...I porti in vetrina, una settimana di eventi..." (La Repubblica)

### Livorno:

"...Porto Aperto, nuova stagione..." (L'Informatore Navale)

### Piombino:

"...Demolizioni, domani le aree a PIM..." (The Medi Telegraph)

### Napoli:

"... Produttività detassata..." (Informazioni Marittime)

### Taranto:

"...Riparte l'iter per il Terminal di Taranto..."

(The Medi Telegraph, Il Sole 24 Ore, L'Avvisatore Marittimo, Ansa)

### Olbia:

"...Boom di passeggeri..." (Ansa, Il Nautilus, L'Avvisatore marittimo)

### Catania:

"...Molo di levante pronto alla gara..." (La Sicilia)

## Notizie da altri porti italiani ed esteri

## Altre notizie di Shipping e Logistica

## Il Messaggero Marittimo

## Informare

## Lloyd's List

LA RICERCA DEI "MAGNIFICI 15". DUBBI NEI PORTI SU ALCUNE PARTI DEL DECRETO

# Al ministero già scartati metà dei curricula

**GENOVA.** Lo staff del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, è già al lavoro sui 334 *curricula* inviati dagli aspiranti presidenti per le Autorità portuali di sistema, così come previsto dalla riforma della *governance* di settore.

Secondo indiscrezioni, almeno la metà delle auto-candidature pervenute al ministero non rientrerebbero nel criterio base previsto dalla norma, cioè la «comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale». Delrio valuterà personalmente quelle «valide», ma 170 domande sarebbero già

cestate. Negli uffici di più Autorità portuali in Italia intanto si stanno aprendo dei dibattiti man mano che il testo della norma viene studiato dai funzionari degli enti, tanto che a breve, si parla del 15 settembre, proprio il giorno in cui il decreto entrerà in vigore, potrebbe esserci una riunione al ministero sul tema. Un primo punto sono proprio i criteri di «comprovata esperienza» che non riguardano solo i presidenti (e ovviamente ai segretari generali), ma stando all'art. 11 del decreto anche ai membri del comitato di gestione: nel *board* dei porti, Regioni e Comuni e Città metropolitane non potranno mandare chiunque, ma persone che abbiano lo

stesso livello di preparazione dei presidenti. Dunque ai «magnifici 15» che dirigeranno le Adsp, serviranno almeno altre 57 figure professionali adeguate, che a rigor di logica non potrebbero essere i 319 scartati dal ministero, che pure dovrebbero essere il gotha dello shipping italiano, o almeno quella parte di gotha che sta cercando un nuovo mestiere. Dubbi negli uffici che vanno verso l'accorpamento stanno sorgendo circa l'interpretazione dell'art. 8, che prevede l'istituzione degli Uffici territoriali portuali «presso ciascun porto già sede di [redacted] alla lettera quindi anche negli scali sede di Autorità di sistema, con qualche perplessità

circa la duplicazione dei ruoli. Il decreto 169 è un testo che interviene sulla legge dei porti (la 84/94), ma pur modificandone sensibilmente i principi della *governance*, non ne stravolge l'impianto. I vari articoli sono modifiche di articoli vigenti, e in alcuni punti il legislatore non è ovviamente intervenuto: così su varie parti rimane la denominazione [redacted] in luogo di «Autorità di sistema portuale»: è il caso dell'art. 13, quello su canoni e tasse. Dagli uffici si chiedono se la modifica di denominazione deve essere implicita, visto che dal 15 di questo mese le Autorità portuali sono soppresse.

QUARANT'anni al secolo XIX

MORATORIA PER GLI SCALI DELLA SPEZIA E SAVONA

# Porti, il Pd contro la deroga di Toti «Signorini a rischio»

I Dem genovesi pronti a far saltare l'accordo sul prossimo presidente dell'Autorità di sistema

### IL RETROSCENA

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Nei tendoni bianchi, tra una focaccetta e un dibattito, guardando Palazzo San Giorgio, sede di Genova, la rabbia deve essere salita oltre il limite.

E così a cena, seduti ai tavoli della Festa dell'Unità, tra deputati, ospiti nazionali e segretari locali, è maturata anche una strategia. Perché la richiesta di moratoria che sposta in là nel tempo - anche se non si sa ancora quanto - le fusioni dei porti liguri (Genova con Savona e La Spezia con Carrara) il Pd la vive come un danno per gli scali e soprattutto come uno sgarbo politico. Il «tradimento», per il Pd, porta la firma del presidente della Regione, Giovanni Toti. Come raccontato anche da *Il Secolo XIX/The MediTelegraph*, lo schema era semplice:

il Pd digerisce la nomina di Paolo Emilio Signorini, segretario generale del governatore, nome gradito a Toti. In cambio la Regione non chiede la moratoria e ragiona con il Pd locale sul prossimo segretario generale.

E invece è successo che il governatore ha portato a casa il presidente preferito e ha chiesto la doppia deroga. «È troppo - confermano più dirigenti del Pd genovese - A questo punto salta tutto: noi siamo pronti a dare battaglia sul nome di Signorini se non viene ritirata la richiesta di deroga». La voglia di guerra è così forte che la linea bellicosa è condivisa da renziani e non: «Bisogna alzare il livello» dicevano ieri sera diversi esponenti che confermano, ma non ancora si espongono impegnati a radunare più truppe possibili per l'assalto. E

la strategia è diretta: «O le cose tornano nel binario dell'accordo o quando siamo in commissione parlamentare per ratificare la nomina di Signorini,

facciamo saltare il banco». Per Delrio, contrarissimo ai ritardi degli accorpamenti tra porti, è un aiuto politico di peso nella trattativa con Toti. L'altro ieri sera un dirigente di peso tuonava: «Preferisco andare avanti con Pettorino piuttosto che avallare Signorini in queste condizioni: il nome poi non ci convince troppo. Servirebbe una figura diversa: sulle competenze non si discute, ma non possiamo calcolare solo quelle...» Ora i dem rimettono tutto in discussione. Il Pd ha due armi: una più politica da utilizzare in collaborazione con il ministro Delrio per far cambiare idea a Toti. E una più tecnica in commissione parlamentare, chiamata a ratificare la nomina eventuale di Signorini. Alla Camera c'è un precedente, e risale a quando Mario Tullio, l'uomo dei porti del Pd, aveva fatto saltare la nomina di Villari a Napoli. «Mario è vendicativo» confermano a Roma.

[www.themeditegraph.it](http://www.themeditegraph.it)

Anche i sindacati contestano la decisione di Toti

## Proroga riforma dei porti, Carro (Cisl): "Rinvio crea impasse alla Spezia"

di *Andrea Scuderi*

giovedì 08 settembre 2016

ATTENZIONE!  
Il tuo browser non supporta la tecnologia Adobe  
Flash.  
Clicca qui per scaricare il componente aggiuntivo e  
visionare il video.

*Cisl e Uil si schierano al fianco degli operatori portuali della community "La Spezia Port Community" e criticano Toti per la decisione di chiedere la proroga relativa all'attuazione della riforma, rinviando così la scelta del nuovo presidente dello scalo di La Spezia e Carrara.*

34

**LA SPEZIA - Cisl e Uil si schierano al fianco degli operatori portuali della community "La Spezia Port Community" e criticano Toti per la decisione di chiedere la proroga relativa all'attuazione della riforma, rinviando così la scelta del nuovo presidente dello scalo di La Spezia e Carrara.**

**"Non capiamo questa scelta - dice Antonio Carro segretario della Cisl spezzina - dal '94 aspettiamo la riforma, si è arrivata alla conclusione: visto che tutti erano d'accordo a Spezia e Carrara, pensavamo si arrivasse subito alla nomina di un nuovo presidente".**

**Fit Cisl e ULTRASPORTI hanno poi espresso in un comunicato la "preoccupazione per l'impasse e le conseguenze negative che provocherebbe la richiesta di rinvio della Regione Liguria per l'attuazione del progetto di fusione dell'Authority di Spezia con Marina di Carrara".**

**"Questa proroga - aggiungono le sigle sindacali - può (in un momento delicato e di grande difficoltà del mondo dello shipping) provocare un'impasse sui progetti da attuare. Per questo c'è bisogno di attuare da subito questo processo attuando la riforma dando stabilità, provvedendo alla nomina della presidenza una figura autorevole che abbia pieni poteri e che si possa mettere subito a lavorare al servizio del porto e delle migliaia di lavoratori che hanno contribuito a far diventare il nostro scalo un modello di efficienza, produttività e coesione".**

## - segue

---

9/9/2018

Proroga riforma dei porti, Carro (Cisl): "Rinvio crea impasse alla Spezia", La Spezia - Porti e logistica

Successivamente anche la Filt Cgil esprime lo stesso concetto e dicono "No alla proroga dell'autorità di sistema", invitando Cisl e Uil a un chiarimento per un'uscita pubblica non condivisa, seppure in presenza di una stessa unità di vedute".

# Corsa per la presidenza le candidature

*Centinaia di curricula, una decina da Livorno*

- LIVORNO -

C'È UN RISCHIO grosso nella riforma dei porti così come sta nascendo: ed è che tra deroghe, richieste di altri 36 mesi di "ripensamenti" (Campania e Sicilia, ma anche Liguria con il più grande porto d'Italia) la Riforma nasca dimezzata, con una coda di polemiche anche e specialmente sui fondi europei. Perché nelle normative UE del 2015 è previsto che non ci potrà essere alcun sostegno comunitario (leggi contributi finanziari) a chi non accetterà subito la riforma. Il che potrebbe tornare a vantaggio di Livorno & Piombino, una delle poche Autorità di Si-



**LA SFIDA** L'incarico per la presidenza sarà decisivo per il futuro dello scalo labronico e quello di Piombino

## LA NOMINA

**Il futuro leader sarà al vertice delle due Autorità Portuali**

stema Portuale che hanno addirittura anticipato la riforma, per i finanziamenti relativi ai grandi progetti come la Piattaforma Europa (Livorno) e il collegamento superstradale del porto all'Aurelia (Piombino). Se questi sono i grandi temi, l'attenzione del cluster portuale sembra più concentrato sul tema minore ma non certo meno interessante della "governance". Ovvero della nomina del presidente e del ristrettissimo comitato di gestione che sostituirà il "parlamentino" del comitato portuale. Per la corsa alla presidenza, i "curricula" partiti da Livorno si dice siano almeno una mezza dozzina. Confermati quelli di [redacted] di Massimo Provin-

ciali, di Luciano Guerrieri e di Luca Becce, quest'ultimo manager del TDT che avrebbe avuto la benedizione di Luigi Negri. Circolano voci su altri "curricula" come quello della dirigente del settore sviluppo e innovazione [redacted]

[redacted] Antonella Querci (nei giorni scorsi a Marrakech per un convegno internazionale), dell'ex presidente della Toremar Angelo Roma, di Laura Miele già presidente di Asamar e ai vertici dell'associazione nazionale degli agenti marittimi. Per alcuni di questi personaggi, i "curricula" sarebbero stati inviati non direttamente da loro ma da organizzazioni o "supporter". Non si escludono ovviamente altre candidature di livornesi che operano foravia. Dalla segreteria del ministro Delrio si conferma che i "curricula" giunti nei termini di tempo concessi sono stati in tutto 334. La

procedura prevede che il ministro con i suoi consiglieri - tra cui Ivano Russo e Luigi Merlo, quelli più strettamente coinvolti nell'operazione - definiranno entro il 20 settembre le presidenze delle Autorità di Sistema Portuale che non si avvarranno della richiesta di rinvio: ovviamente, con l'accordo dei presidenti delle Regioni interessate e con il passaggio finale alle commissioni parlamentari.

**UN CASO** a se può diventare l'Autorità di sistema La Spezia-Marina di Carrara, che coinvolge due Regioni, di cui la Liguria con la richiesta del rinvio a 36 mesi e la Toscana invece decisa ad accettare subito la riforma. Come si risolverà il pasticcio? Interessa anche Livorno per i riflessi sui traffici. Suspence.

A.F.

## Milazzo, il Consiglio si schiera in difesa del porto

*Seduta straordinaria per capire come intervenire al fine di rallentare l' accorpamento con quello di Gioia Tauro*

Evidenziata la differenza con Messina, dove da tempo si sono attivati per ottenere la proroga di tre anni, sufficienti a realizzare gli interventi concordati con il presidente dell' **Autorità** Antonino De Simone.

Angelo Laquidara OOO Il futuro di Milazzo passa dal porto. E per questo motivo lunedì si terrà una seduta straordinaria del consiglio comunale, sollecitata dal presidente Gianfranco Nastasi e da altri 24 consiglieri. Un argomento molto importante per il futuro turistico e commerciale del bacino **portuale** milazzese sia per l' amministrazione comunale che attende l' arrivo delle navi da crociera promesso dall' **Autorità portuale** sia per gli operatori, i quali, da anni, attendono il completamento delle banchine per far tornare il traffico merci, ridotto, ormai, al lumicino. La riforma Del Rio, che dovrebbe entrare in vigore giovedì salvo una proroga di tre anni che dovrebbe essere chiesta dalla Regione, ha accorpato i porti di Milazzo e Messina a quello di Gioia Tauro.

«Tramontate le speranze dell' Istituzione della 16^ **Autorità** Portuale (Messina -Milazzo) - affermano i consiglieri -, il futuro del nostro porto è segnato. Sarà con Gioia Tauro. A

Messina da tempo si sono attivati per ottenere la proroga di tre anni, sufficienti, burocrazia permettendo, a realizzare gli interventi concordati con il presidente dell' **Autontà** Antonino De Simone in questi ultimi anni.

Vale a dire la ristrutturazione dei fabbricati della Fiera di Messina, la bonifica della zona falcata, il nuovo porto di Tremestieri».

Per i consiglieri «questi lavori programmati per il bacino peloritano svuoteranno, in massima parte, le ricche casse dell' **Autorità** Portuale di Messina - Milazzo, che vanta un avanzo di circa 60 milioni, prima di consegnarle a Gioia Tauro», mentre per il porto di Milazzo, che con quasi 9 milioni annui di introiti ha contribuito all' avanzo di bilancio, non è previsto praticamente nulla. «In tre anni probabilmente non si riuscirà ad ottenere niente, a meno che non si mobilitino i tanti politici referenti dell' amministrazione in carica. E dopo, passati i tre anni, si finirà tra le braccia di Gioia Tauro, un porto in grossa crisi strutturale».

Le forze politiche invocano chiarezza e non vogliono subire scelte adottate da altri, come avvento da quando il porto milazzese è stato inserito nelle competenze dell' **Autorità** di Messina.

## - segue

---

«Siamo fortemente preoccupati - afferma Franco Russo, consigliere di opposizione - per come stia scivolando in silenzio l' accorpamento con Gioia Tauro. Dalle promesse di Del Rio di fare di Messina-Milazzo la sedicesima autorità portuale italiana, alla legge pubblicata in gazzetta ufficiale che consente solo tre anni di proroga e comunque con poteri nulli o molto limitati. Insomma, la solita solfa delle promesse che vengono spazzate via al primo colpo di vento.

Dalla deputazione regionale e nazionale ci aspettavamo maggior attenzione per il territorio. Comprendiamo che sacrificare Milazzo ed il suo porto sull' altare di interessi maggiori sia la cosa più semplice. Bisogna avere la forza di adottare scelte coraggiose. Oggi troviamo anche le altre forze politiche vicine alla nostra posizione sempre critica nei confronti di Gioia Tauro. Ma non basta. Bisogna far capire chiaramente che Milazzo non è disponibile ad accettare supinamente le scelte calate dall' alto».

Nella stessa seduta consiliare l' amministrazione comunale consegnerà un attestato di benemeranza al milazzese Daniele Sottile, il quale, con la nazionale di pallavolo, ha conquistato l' argento alle Olimpiadi di Rio. (\*ALA\*)

Redazione

## Sistema portuale, la Filt: "Non si ritardi con l'accorpamento delle autorità portuali"

La legge nazionale di riordino dei porti, del 31 agosto, prevede in Sicilia due autorità portuali di sistema: il porto di Palermo e quello di Augusta per, accorpando a quest'ultima autorità, i porti di Catania, Siracusa e Pozzallo. La legge concede alle regioni autonome, la possibilità di rinviare di tre anni l'accorpamento delle autorità portuali di sistema, ed è proprio questa la preoccupazione del segretario della Filt Cgil, Vera Uccello, che teme che l'orientamento del governatore Crocetta, sia quello di chiedere la proroga dei tre anni. Questo ritardo, provocherebbe un danno irreversibile alla nostra regione e darebbe un colpo di grazia ai porti siciliani, che si troverebbero tagliati fuori dal sistema e dalla possibilità di partecipare alla richiesta di finanziamenti europei. La Cgil ritiene che il governo non possa fare tale scelta "assecondando giochi di potere e d'interesse legate alle poltrone, perché renderebbe più debole il sistema portuale siciliano. La Filt Cgil di Siracusa si augura che si proceda nei tempi previsti dalla legge all'avvio dell'accorpamento dei porti di Sistema; alla nomina dei presidenti, e ai lavori nel porto di Augusta per l'ampliamento e il miglioramento delle infrastrutture intermodali, con i fondi e i finanziamenti nazionali ed europei.

### Augusta. Autorità portuale, percorso a rilento: "Pronta una richiesta di proroga?"

Il rischio che il presidente della Regione, Rosario Crocetta voglia chiedere la proroga dei tre anni concessi dalla legge per l'avvio delle nuove autorità portuale di sistema. Sarebbe concreto secondo la Filt Cgil provinciale. Il sindacato dei trasporti, retto nel territorio da Vera Uccello, ricorda come la legge del 31 agosto scorso preveda, in Sicilia, due Port Authority: Augusta, con i porti di Catania, Siracusa e Pozzallo e Palermo per la Sicilia occidentale. L'iter non starebbe andando avanti in maniera spedita. Se la Regione optasse per la proroga, secondo la segretaria della Filt, il danno sarebbe irreversibile per i porti siciliani, "che si troverebbero tagliati fuori dal sistema e dalla possibilità di partecipare alla richiesta di finanziamenti europei". Uccello dice "no" a quelli che definisce "giochi di potere e di interesse, legati alle poltrone, che indeboliscono il sistema portuale dell'isola". L'auspicio è che si proceda "nei tempi previsti dalla legge all'avvio dell'accorpamento dei porti di sistema e si proceda nei lavori del Porto di Augusta per l'ampliamento e il miglioramento delle infrastrutture intermodali, con i Fondi e i Finanziamenti Nazionali ed Europei".

### Siracusa, Nessuna proroga al riordino delle Autorità Portuali: "darebbe il colpo di grazia ai porti siciliani"

Nessuna proroga per il riordino delle autorità portuali siciliane. A chiederlo è il segretario provinciale della Filt Cgil, Vera Uccello. La Legge Nazionale di riordino dei Porti, del 31 Agosto scorso, prevede in Sicilia due Autorità Portuali di Sistema, il porto di Palermo per la Sicilia Occidentale e il Porto di Augusta per la Sicilia Orientale, accorpando all' Autorità Portuale di Augusta i porti di Catania, Siracusa e Pozzallo. Questa legge però concede alle regioni autonome, la possibilità di rinviare di tre anni l' accorpamento delle Autorità Portuali di Sistema, ed è proprio questa la preoccupazione di Vera Uccello Segretario della Filt Cgil, che teme che l' orientamento del presidente della regione Siciliana, Rosario Crocetta, sia quello di chiedere la proroga dei tre anni, concessa dalla legge nazionale, all' avvio delle nuove Autorità Portuali di Sistema. " Questo ritardo - afferma la sindacalista - creerebbe un danno irreversibile per la nostra Regione e darebbe un colpo di grazia ai porti Siciliani, che si troverebbero tagliati fuori dal sistema e dalla possibilità di partecipare alla richiesta di finanziamenti europei. Noi riteniamo che il Governo Regionale, autonomamente non possa fare tale scelta assecondando giochi di potere e di interesse legate alle poltrone, perchè ciò causerebbe danni irreversibili e renderebbero più debole il sistema portuale siciliano". La Filt Cgil di Siracusa si augura che ciò non avvenga, che si proceda nei tempi previsti dalla legge all' avvio dell' accorpamento dei Porti di Sistema, procedendo con la nomina dei Presidenti, e procedendo quindi nei lavori del Porto di Augusta per l' ampliamento e il miglioramento delle infrastrutture intermodali, con i fondi e i finanziamenti nazionali ed europei. Creando quindi, nuove prospettive occupazionali e di sviluppo, attraverso il nuovo Sistema Portuale in Sicilia. Riproduzione riservata ® - Termini e Condizioni.

### Siracusa| La Regione taglia fuori i porti siciliani

La Legge Nazionale di riordino dei Porti, del 31 Agosto scorso, prevede in Sicilia due **Autorità Portuali di Sistema**, il porto di Palermo per la Sicilia Occidentale e il Porto di Augusta per la Sicilia Orientale, accorpando all' **Autorità Portuale di Augusta** i porti di Catania, Siracusa e Pozzallo. La Legge concede alle regioni autonome, la possibilità di rinviare di tre anni l' accorpamento delle **Autorità Portuali di Sistema**, ed è proprio questa la preoccupazione di Vera Uccello Segretario della FILT CGIL, che teme che l' orientamento del Presidente della Regione Siciliana Crocetta, sia quello di chiedere la proroga dei tre anni, concessa dalla Legge Nazionale, all' avvio delle nuove **Autorità Portuali di Sistema**. Questo ritardo, creerebbe un danno irreversibile per la nostra Regione e darebbe un colpo di grazia ai porti Siciliani, che si troverebbero tagliati fuori dal sistema e dalla possibilità di partecipare alla richiesta di finanziamenti europei. "Noi riteniamo che il Governo Regionale, autonomamente non possa fare tale scelta assecondando giochi di potere e di interesse legate alle poltrone, perché ciò causerebbe danni irreversibili e renderebbero più debole il sistema portuale siciliano - dice Vera Uccello della Filt Cgil che si augura che ciò non avvenga, che si proceda nei tempi previsti dalla legge all' avvio dell' accorpamento dei Porti di Sistema; si nominino i Presidenti, e si proceda quindi nei lavori del Porto di Augusta per l' ampliamento e il miglioramento delle infrastrutture intermodali, con i Fondi e i Finanziamenti Nazionali ed Europei. Creando quindi, nuove prospettive occupazionali e di sviluppo, attraverso il nuovo Sistema **Portuale** in Sicilia. Visualizzazioni: 6 cgil porto.

NOMINE. Contestata la proroga della Regione al piano di accorpamento con Catania. Il sindaco va al Ministero

## Autorità portuale di Augusta, la Cgil: no ai rinvii

Augusta

OOO No alla proroga dei tre anni, che è prevista dalla legge nazionale di riordino dei porti per le regioni a statuto autonomo, per l'avvio delle nuove autorità portuali di sistema, tra cui quella della Sicilia orientale che prevede l'accorpamento di Augusta e Catania. È quanto auspica la Filt-Cgil che attraverso il suo segretario Vera Uccello teme che, invece, l'orientamento del presidente della Regione Rosario Crocetta sia quello di chiedere il rinvio dei tre anni, lasciando tutto così com'è.

«Questo ritardo - dice - creerebbe un danno irreversibile per la regione e darebbe un colpo di grazia ai porti siciliani, che si troverebbero tagliati fuori dal sistema e dalla possibilità di partecipare alla richiesta di finanziamenti europei.

Riteniamo che il Governo regionale autonomamente non possa fare tale scelta assecondando giochi di potere e di interesse legate alle poltrone, perché ciò causerebbe danni irreversibili e renderebbero più debole il sistema portuale siciliano. Ci auguriamo che ciò non avvenga, aggiunge - che si proceda nei tempi previsti dalla legge, si nominino i presidenti, e si proceda nei lavori per l'ampliamento e il miglioramento delle

infrastrutture inter modali, con i fondi e i finanziamenti nazionali ed europei, creando nuove prospettive occupazionali e di sviluppo». Condivide la posizione della Cgil anche il sindaco Cettina Di Pietro, che auspica un avvio celere della nuova riforma anche per il porto di Augusta e che ieri mattina, a Roma, ha preso parte ad un incontro al ministero delle Infrastrutture e Trasporti con i rappresentanti di Rete ferroviaria italiana sul progetto di collegamento della rete ferroviaria con il porto.

«L'ultima parola spetta al ministro Graziano Delrio che ha voluto fortemente questa riforma e che credo, salvo particolari problemi, voglia procedere con il suo avvio - ha commentato il primo cittadino -.

Sono ormai scaduti i termini per presentare i curricula alla manifestazione di interesse indetta dal ministero per la nomina del presidente dell'Autorità di sistema e stiamo a vedere. Per quanto riguarda il progetto di intermodalità su rotaia c'è l'idea di realizzare questo collegamento con il porto e riteniamo che non si debba realizzare una cattedrale nel deserto, ma sia necessario fare un'opera veramente al servizio del porto. Adesso - ha concluso - devono essere gettate le basi per una progettualità del porto Augusta.

# Informazioni Marittime

---

## Stella Maris, a Trieste le giornate della gente di mare



lettera di **Lucilla Cechet** - DL News

Carissimi, forse vi interessa partecipare alle giornate del mare promosse dalla Stella Maris dal 20 al 24 settembre ospitate dalla Lega Navale Trieste dal titolo **"In viaggio Stella Maris a Trieste verso il mondo della Gente di Mare"**. Finalmente sta prendendo vita quanto da tempo era nelle intenzioni dell'Associazione: promuovere il volontariato per l'assistenza dei marittimi in continuo movimento e, nello stesso tempo, collaborare alla formazione accurata degli stessi marittimi che saranno chiamati sempre di più ad operare sul mare con tutti i rischi e le fatiche connesse a questa attività. Attività pur sempre interessante dal punto di vista lavorativo ed importante ai fini dell'esodo di massa dei rifugiati in continuo arrivo. Da considerare il lavoro del marittimo anche come fonte di guadagno per gli italiani, ed i triestini in particolare, in cerca di lavoro sempre meno reperibile a terra...

Sarebbe opportuna la vostra presenza almeno per conoscere quanto hanno da dirci i relatori sulle funzioni pratiche e didattiche dell'Associazione Stella Maris operante da decenni nel settore marittimo e ben conosciuta in tutto il mondo. Non è mia facoltà estendere l'invito ma vi suggerisco di chiamare i numeri di telefono del volantino per chiedere informazioni dettagliate riguardo la diffusione di questo evento.

E' mia intenzione informarmi anche sulla possibilità di viaggiare come passeggera pagante una retta prefissata su navi da carico e/o petroliere al posto delle crociere. Questa possibilità era in auge moltissimi anni fa perché permetteva di viaggiare e visitare i porti di attracco a prezzi molto convenienti contribuendo anche fisicamente e psicologicamente al morale degli equipaggi. Si intende che ciò dovrebbe essere approvato dai comandanti, dagli armatori, e dalle autorità portuali dei porti visitati approfittando della tessera associativa Stella Maris. E' sottinteso che chiunque metta piede su una nave commerciale o militare deve avere come minimo un profondo amore e rispetto per il mare.

Cordiali saluti

## I porti in vetrina a Genova Una settimana di eventi in città

MASSIMILIANO SALVO

L'IDEA è partita da Marsiglia, dove visionando ore e ore di filmati di archivio sul porto si resero conto di un tesoro inaspettato: un mondo da decenni sotto gli occhi di tutti, ma più sconosciuto. Nel 2012 è così nato un festival cinematografico per raccontare le città viste dai moli, Zones Portuaires. Lo scorso anno ha esordito a Genova, ma era solo un'anteprima di quanto accadrà la prossima settimana: da domenica 11 a domenica 18 arriva la prima edizione di "Zones Portuaires Genova 2016 - Porti e città del futuro". «Un festival dove il porto non è lo sfondo della città, ma il suo protagonista», spiegano le due organizzatrici, Maria Elena Buslacchi del laboratorio di ricerca "Incontri in città" dell'Università di Genova e Maria Fina Usai, del Centro di ricerca U-Boot e della Fondazione Medsea. «Lo scopo di Zones Portuaires è far vedere agli abitanti di Genova cosa succede al di là dei varchi doganali:

un mondo di cui la città vive, ma che solo gli addetti ai lavori conoscono». «È l'occasione per far emergere il fil rouge che lega le città portuali, le loro attività, la loro architettura o le persone che le abitano». Il punto di partenza è sempre il cinema, con proiezioni per tutta la settimana al Parco della Lanterna, nel Cinema Sivori, nella Fortezza di Sampierdarena e nel Club Amici Cinema. Alla call internazionale per scoprire film e documentari che parlassero di porti sono arrivate opere dalla Francia alla Serbia, che neppure ha uno sbocco sul mare. Ma i film saranno solo la struttura portante di un festival ricco di paragoni, convegni, mostre, laboratori e degustazioni, dove si spazia da gite in pilotina a racconti dei camalli, concerti in acqua e milonghe. L'apertura di Zones Portuaires è domenica 11 settembre alle 14.30 nel Parco della Lanterna, con il tour interattivo del Faro e le prime proiezioni. Alle 18 l'inaugurazione



Da domenica  
"Zones Portuaires":  
visite guidate, dibattiti  
e soprattutto cinema  
dall'Expò alla Fortezza

In programma anche  
gite in pilotina,  
racconti dei camalli  
concerti in acqua  
e milonghe

- segue

con Fabio Capocaccia, presidente del Cisei - Centro Internazionale Studi Emigrazione Italiana, e Massimo Minella, giornalista di *Repubblica*. Lunedì si riparte alle 9 nella Facoltà di Economia (sala del Consiglio) con la giornata di studi "Transnazionalità: porti e città del futuro": il culmine alle 16.30 con l'intervento di Roland Carta, l'architetto francese che ha ridisegnato il waterfront di Marsiglia. Martedì pomeriggio negli ex Magazzini del Sale di Sampierdarena ci sono laboratori per i bambini e l'inaugurazione della mostra fotografica del Corpo Piloti del Porto di Genova. Mercoledì l'appuntamento è alle 21.15 al Sivori con il documentario *La mer est mon royaume* in presenza del regista Marc Picavez. Giovedì 15 si ricomincia alle 11 con la visita del Videoparco di Cornigliano a cura di Genova Liguria Film Commission e alle 18 c'è il "concerto per sirena", un'uscita in barca dal Porto Antico con l'Improland Orchestra. Venerdì alle 14 nell'Auditorium del Museo del Mare si terrà la tavola rotonda "Darsena 2027" sul futuro di una zona di città ricca di spazi inutilizzati che potrebbero diventare una vetrina per la città. Sabato mattina c'è il giro del porto in barca a vela seguito dalla visita del terminal Suar; il pomeriggio ai Magazzini del Sale ripartono i laboratori per bambini a cura di Legambiente Giovani Energie. Domenica 18 settembre arrivano le attese uscite in mare con gli armeggiatori e i piloti del Porto di Genova. Il programma completo del Festival è sul sito [www.zonportuaires.genova.net](http://www.zonportuaires.genova.net). Le iniziative legate alle attività del porto potrebbero subire modifiche (per esempio il ritardo dell'arrivo di una nave). La maggior parte degli eventi è a ingresso libero; per alcuni è richiesta la registrazione dei dati personali sul sito per motivi legati all'ingresso in aree portuali.

www.zonportuaires.genova.net

## Livorno: Porto Aperto scalda i motori per la nuova stagione. Già 2 iniziative questo mese, prima dell'apertura di ottobre



Livorno, 8 settembre 2016 – Uno spettacolo teatrale; la mitica Motonave Gregoretti in grande spolvero, e una prospettiva: un Port Center funzionale al 100% e pronto ad essere visitato da turisti e scolaresche.

Scalda i motori per stagione 2016/2017 il programma Porto Aperto, che in attesa della partenza di ottobre, propone in anteprima alcune interessanti iniziative con le quali salutare la decima edizione del progetto che apre le porte del porto.

Venerdì sera, alle 19.15, arrivano, all'Andana degli Anelli, gli Scarronzoni, con il monologo teatrale "Otto Con", per la regia di Gabriele Benucci e interpretato da Fabrizio Brandi. Lo spettacolo, dedicato alla squadra di canottaggio più famosa della storia sportiva italiana, ritorna in scena ad ingresso gratuito sotto le insegne di Porto Aperto, che già lo aveva presentato in Fortezza vecchia, e fa parte della Rassegna teatrale organizzata dal teatro Goldoni "Scenari di quartiere-Teatri al calasole", in compartecipazione con il Comune di Livorno e in collaborazione con l'APL. L'iniziativa porta il teatro nelle piazze cittadine, partendo proprio da una piazza particolare come l'em ciclo dell'Andana degli Anelli, quasi un teatro naturale.

Inoltre, per tre giorni, dal 13 al 15 settembre, la Motovedetta Cp312 della Capitaneria di Porto, che per quarant'anni ha prestato servizio avvistando scafi alla deriva e rintracciando naufraghi e dispersi, verrà messa a disposizione delle prime classi dell'Istituto Nautico Cappellini, che potranno visitarla senza limitazioni.

«Sia pure in una stagione di grandi cambiamenti per la portualità italiana, – ha detto il dirigente promozione e studi dell'APL, Gabriele Gargiulo, alludendo alla riforma Del Rio da poco pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale e all'accorpamento in vista tra l'Autorità Portuale di Livorno e quella di Piombino – riteniamo utile garantire e, anzi, rafforzare, i contatti tra lo scalo labronico e la città. Porto Aperto aprirà ufficialmente ad ottobre con una nuova certezza – la piena funzionalità del Port Center – e con molte interessanti novità, che presenteremo a breve».

# Demolizioni Piombino, domani le aree a Pim

Genova - Domani presso la sede della Regione Toscana - cerimoniere dovrebbe essere proprio il presidente Enrico Rossi - saranno consegnate al consorzio Pim (Piombino Industrie Marittime) le aree del porto di Piombino che saranno dedicate ai lavori di demolizione e riparazione navale



**Genova - Domani presso la sede della Regione Toscana** - cerimoniere dovrebbe essere proprio il presidente Enrico Rossi - saranno consegnate al consorzio Pim (Piombino Industrie Marittime) le aree del porto di Piombino che saranno dedicate ai lavori di demolizione e riparazione navale, per uno spazio complessivo di circa 70 mila metri quadrati. **La joint venture tra il gruppo Genova Industrie Navali** (holding cui fanno capo le due maggiori aziende del ramo industriale sotto la Lanterna, Mariotti e San Giorgio) e il colosso Fratelli Neri di Livorno, specializzato nel settore del rimorchio, opererà riparazioni e demolizioni navali con investimento che dovrebbe essere - secondo le ultime notizie, di 13 milioni di euro, occupazione stimata per 200 persone, inizio attività nei primi mesi del 2017.

**Spinto dagli investimenti pubblici** (oltre 180 milioni, determinati anche dall'istituzione dell'area di crisi complessa, chiesta dalla Regione Liguria per Savona e Valbormida martedì) per tamponare la non ancora risolta crisi dell'acciaio lo scalo sta percorrendo la soluzione obbligata di nuovi business. **Da accordi precedenti**, dovrebbe essere prevista la destinazione allo smantellamento presso Piombino di 18 unità (su un totale di 38) della Marina militare, man mano che entrerà in vigore il piano di ristrutturazione della flotta militare italiana.

## Napoli, produttività detassata: accordo Unindustria-sindacati

Il presidente dell'Unione Industriali, Ambrogio Prezioso, il coordinatore dell'Area Metropolitana della Cisl di Napoli, Gianpiero Tipaldi, il commissario della Cgil di Napoli, Walter Schiavella, il commissario della Uil di Napoli, Benedetto Attili, hanno siglato ieri presso la sede dell'associazione imprenditoriale partenopea un'intesa che permette di recepire l'accordo quadro nazionale in materia di **detassazione della produttività**. E' intervenuto anche il vice presidente alle Relazioni Industriali dell'Unione, Antimo Caputo.

In virtù di tale accordo, le aziende associate all'Unione, prive di rappresentanze sindacali operanti in azienda, potranno, alternativamente, sottoscrivere con le organizzazioni sindacali di categoria, aderenti alle confederazioni firmatarie degli accordi territoriali, accordi per il recupero di produttività con i relativi benefici fiscali, ovvero, attraverso la definizione di una specifica procedura, potranno assoggettare al beneficio fiscale il premio di risultato da loro introdotto.

# Taranto, il Tar di Lecce respinge la tutela cautelare proposta da Italcave / DOWNLOAD

Taranto - La gara ora può andare avanti, l'udienza di merito è fissata a gennaio 2017.



La task force per l'occupazione della Regione Puglia, presieduta da Leo Caroli, ha convocato per oggi a Bari il commissario dell'Autorità portuale, la direzione provinciale del Lavoro e i sindacati per definire la proroga della cassa integrazione per i 530 ex addetti di Taranto container terminal. La cassa scade l'11 settembre e in assenza di proroga, i lavoratori finirebbero tutti in mobilità. Nelle scorse settimane il Governo ha trattato con i liquidatori di Tct strappando la disponibilità a prorogare la cassa sino a fine anno. Oggi la cassa sarà prorogata sino al 30 dicembre, il 31 i lavoratori ex Tct andranno in mobilità e dall'1 gennaio saranno riassorbiti dall'Agenzia nazionale per la fornitura di lavoro portuale che nascerà nell'ambito della prossima legge di Stabilità e che punterà, nell'arco di 36 mesi, a ricollocare al lavoro il personale inattivo dei porti di Taranto, Cagliari e Gioia Tauro. Per Taranto, una parte degli esuberanti Tct troverà posto nelle attività che subentreranno alla stessa Tct nella concessione della banchina del terminal container. Per l'Agenzia di somministrazione, le intese nazionali sono già state raggiunte, manca ora la parte locale e preliminare che è dato, appunto, dalla proroga della cassa per le unità ex Tct, proroga che diviene soluzione ponte.

Intanto il Tar di Lecce ha respinto la domanda di **Italcave** di tutela cautelare e ha fissato la prossima udienza l'11 gennaio 2017. Dopo la prima sospensiva ora la gara può andare avanti.

[LEGGI LA SENTENZA DEL TAR DI LECCE](#)

Pubblicato il 08/09/2016

N. 00446/2016 REG.PROV.CAU.

N. 01178/2016 REG.RIC.



# REPUBBLICA ITALIANA

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia

Lecce - Sezione Prima

ha pronunciato la presente

**ORDINANZA**

sul ricorso numero di registro generale 1178 del 2016, proposto da:

**Italcave Spa**, in persona del legale rappresentante p.t., rappresentata e difesa dagli avvocati Alberto Torrazza C.F. TRRLRT77P06D969O, Ernesto Sticchi Damiani C.F. STCRST41E16D862W, Alfredo Caggiula C.F. CGGLRD58E08D883E, con domicilio eletto presso Ernesto Sticchi Damiani in Lecce, via 95 Rgt Fanteria, 9;

contro

Autorita' Portuale di Taranto, in persona del legale rappresentante p.t, rappresentata e difesa dall'Avvocatura dello Stato, domiciliata in Lecce, via Rubichi;

per l'annullamento

previa sospensione dell'efficacia,

del decreto n. 70 del 7.7.2016 del Commissario Straordinario presso l'Autorità Portuale di Taranto con il quale si è disposto di approvare gli atti della I<sup>a</sup> fase procedurale e di non ammettere **Italcave SpA** alla 2<sup>a</sup> fase procedurale;

dei verbali di gara e, in particolare, del verbale n. 2 del 9.6.2016, in seduta riservata, non ancora nella disponibilità del ricorrente, nel quale la Commissione ha ritenuto che la proposta di **Italcave SpA** non offra garanzie di proficua utilizzazione del bene;

di ogni altro atto e/o provvedimento presupposto, connesso e/o consequenziale, ivi compreso, ove occorra, il parere favorevole espresso dal segretario generale f.f. presso l'A.P., ai sensi dell'art. 10 L. 84/94 e, ove occorra, del PRP (Piano Regolatore Portuale) adottato;

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visto l'atto di costituzione in giudizio di Autorità Portuale di Taranto;

Vista la domanda di sospensione dell'esecuzione del provvedimento impugnato, presentata in via incidentale dalla parte ricorrente;

Visto l'art. 55 c.p.a.;

Visti tutti gli atti della causa;

Ritenuta la propria giurisdizione e competenza;

Relatore nella camera di consiglio del giorno 7 settembre 2016 il dott. Roberto Michele Palmieri e uditi per le parti i difensori come da verbale;

- ritenuta l'insussistenza del fumus di fondatezza della domanda. Invero:

a) ai sensi dell'art. 58 co. 10 d. lgs. n. 163/06 (applicabile ratione temporis alla fattispecie in esame): "Le stazioni appaltanti possono prevedere che la procedura si svolga in fasi successive in modo da ridurre il numero di soluzioni da discutere durante la fase del dialogo applicando i criteri di aggiudicazione precisati nel bando di gara o nel documento descrittivo. Il ricorso a tale facoltà è indicato nel bando di gara e nel documento descrittivo";

b) nel caso in esame, il documento descrittivo ha previsto (art. 8) la scansione della procedura di gara in due fasi procedurali, la prima delle quali finalizzata, oltre che alla verifica della regolarità dei plichi e della completezza della documentazione, "... alla valutazione delle proposte mediante esperimento della procedura di dialogo competitivo al fine di identificare una o più soluzioni ritenute idonee a garantire la più utile, proficua e ampia utilizzazione del compendio denominato Molo Polisettoriale, nel pubblico interesse. L'Amministrazione concedente, verificate le proposte contenute, darà comunicazione dell'ammissione alla procedura e dell'avvio del dialogo competitivo, ...";

c) soltanto in caso di ammissione delle imprese alla seconda fase procedurale l'Amministrazione è tenuta a procedere alla selezione delle offerte, con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa (art. 7 del documento descrittivo). In tal caso, e solo in tal caso, l'Amministrazione si è vincolata a valutare: 1) l'offerta tecnica (max 90 punti); 2) il piano occupazionale (max 25 punti); 3) il piano di comunicazione e valorizzazione (max 5 punti); 4) il piano degli investimenti (max 15 punti);

- nel caso di specie, l'Amministrazione, in conformità con la scansione della gara nelle due descritte modalità procedurali, ha motivatamente ritenuto di non ammettere la ricorrente alla seconda fase, mettendo in evidenza i carenti aspetti qualitativi e quantitativi della proposta della ricorrente,

consistenti nell'utilizzare "... aree e banchine in eccesso rispetto ai traffici previsti consistenti nel mantenimento del medesimo core business dell'attività di rinfuse; non ne sono stati concretamente previsti né sviluppi e né diversificazioni per i quali il proponente ha rinviato unicamente ad astratte possibilità future di traffici da intercettarsi, nei prossimi cinque anni, attraverso un'azione di marketing) e sia a quelli occupazionali (nessuna previsione di assunzione, nel breve, di altro personale e rinvio al successivo quinquennio per l'eventuale riassorbimento di un numero massimo di dieci unità dal bacino TCT)"; aspetti, questi, ritenuti non compatibili con lo scopo della concessione, consistente nello "... sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei contenitori con servizi di linea oceanici/fender unitamente alla movimentazione di merce varia e ro-ro";

- tale motivazione non appare viziata da palesi errori di fatto, né da elementi di irrazionalità e/o illogicità evidenti, sicché la stessa si sottrae al relativo scrutinio di legittimità;

- ritenuto, per tali ragioni, di rigettare la domanda di tutela cautelare, con fissazione dell'udienza di merito per l'11.1.2017;

- ritenuto di compensare le spese della presente fase;

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia Lecce - Sezione Prima,

a) rigetta la domanda di tutela cautelare;

b) fissa per la trattazione di merito del ricorso l'udienza pubblica dell'11.1.2017.

Compensa le spese della presente fase cautelare.

La presente ordinanza sarà eseguita dall'Amministrazione ed è depositata presso la segreteria del Tribunale che provvederà a darne comunicazione alle parti.

Così deciso in Lecce nella camera di consiglio del giorno 7 settembre 2016 con l'intervento dei magistrati:

Antonio Pasca, Presidente

Patrizia Moro, Consigliere

Roberto Michele Palmieri, Primo Referendario, Estensore

L'ESTENSORE

Roberto Michele Palmieri

IL PRESIDENTE

Antonio Pasca

IL SEGRETARIO

Decisione del Tar. Il tribunale amministrativo di Lecce ha rimesso in gara il consorzio Ulisse

## Riparte l' iter per il Terminal di Taranto

Taranto Un' ordinanza del Tar di Lecce riattiva la procedura di assegnazione da parte dell' **Autorità portuale** di Taranto della banchina del terminal container, vuota da oltre un anno dopo l' uscita della società Taranto container terminal, ora in liquidazione. Il Tar ha infatti ritenuto motivata l' esclusione dalla procedura della società Italcave di Taranto e rimesso in gioco l' unico soggetto in gara, il consorzio Ulisse, che è stato già convocato dall' Authority il 13 settembre per la ripresa delle trattative forzatamente sospese. Il Tar, a proposito dell' esclusione di Italcave che aveva impugnato il procedimento chiedendone la sospensione, parla di decisione motivata da parte dell' Authority perchè la proposta della società del gruppo Caramia, già attiva nell' area **portuale**, è «carente negli aspetti qualitativi e quantitativi».

A fine agosto Italcave aveva ottenuto un breve stop "tecnico" dal Tar. Essendo stata fissata l' udienza per la decisione il 7 settembre, i giudici avevano infatti disposto che l' **Autorità portuale** fermasse tutto sino a questa data. E l' amministrazione si era adeguata.

Nel dispositivo dell' ordinanza, il Tar, riprendendo quanto già evidenziato dall' Authority, osserva che Italcave propone il «mantenimento del core business dell' attività di rinfuse» e che «non sono stati concretamente previsti nè sviluppi nè diversificazioni», per le quali, anzi, Italcave rinvia «unicamente ad astratte possibilità future di traffici da intercettarsi, nei prossimi cinque anni, attraverso un' azione di marketing». Inoltre, per gli aspetti occupazionali non c' è «nessuna previsione di assunzione, nel breve, di altro personale e rinvio al successivo quinquennio per l' eventuale riassorbimento di un numero massimo di dieci unità dal bacino Tct». Quest' ultime sono invece 530 e oggi sarà firmata una nuova proroga di cassa sino a fine anno per evitare la mobilità dall' 11 settembre. Gli aspetti proposti da Italcave, quindi, osserva il Tar, sono «ritenuti non compatibili» con lo scopo della concessione, consistente nello «sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei contenitori con servizi di linea oceanici/feder unitamente alla movimentazione di merce varia e ro-ro».

Il consorzio Ulisse si è candidato per 157mila metri quadrati tra banchina e area retrostante e ha presentato un programma in due fasi: la ripresa del traffico container in autunno attraverso due navi feeder e l' attività di logistica industriale con la movimentazione di componenti oil & gas. Del consorzio fanno parte Ionian Shipping Consortium, Taranto Iniziative Produttive e Tecnomec Engineering. Inizialmente c' era anche Saga Italia, che fa capo al gruppo Bolloré, ma poi Saga è uscita dal consorzio

decidendo di essere solo cliente dell' infrastruttura. Sul piano occupazionale, il consorzio Ulisse propone a regime l' impiego di 70-80 unità da prendere dal bacino ex Taranto container terminal. La banchina del terminal è stata già ammodernata per 600 metri e ora si sta lavorando su altri 600.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

DOMENICO PALMIOTTI

IL TAR RIGETTA LA DOMANDA DI ITALCAVE DI TUTELA CAUTELARE

## Taranto, oggi si decide il destino dei 530 lavoratori

La task force per l'occupazione della Regione Puglia, presieduta da Leo Caroli, ha convocato per oggi a Bari il commissario dell'Inps e la direzione provinciale del Lavoro e i sindacati per definire la proroga della cassa integrazione per i 530 ex addetti di Taranto container terminal. La cassa scade l'11 settembre e in assenza di proroga, i lavoratori finirebbero tutti in mobilità. Nelle scorse settimane il Governo ha trattato con i liquidatori di Tet strappando la disponibilità a prorogare la cassa sino a fine anno. Oggi la cassa sarà prorogata sino al 31 dicembre, il 31 i lavoratori ex Tet andranno in mobilità e dall'1 gennaio saranno riassorbiti dall'Agenzia nazionale per la fornitura di lavoro portuale che nascerà nell'ambito della prossima legge di Stabilità e che punterà, nell'arco di 36 mesi, a ricollocare al lavoro il personale inattivo dei porti di Taranto, Cagliari e Gioia Tauro. Per Taranto, una parte degli esuberanti Tet troverà posto nelle attività che subentreranno alla stessa Tet nella



Il terminal container del porto di Taranto con la nave Evergreen

concessione della banchina del terminal container. Per l'Agenzia di somministrazione, le intese nazionali sono già state raggiunte, manca ora la parte locale e preliminare che è dato, appunto, dalla proroga della cassa per le unità ex Tet, pro-

roga che diviene soluzione ponte. Intanto il Tar di Lecce ha respinto la domanda di Italcave di tutela cautelare e ha fissato la prossima udienza l'11 gennaio 2017. Dopo la prima sospensiva con la gara può andare avanti.

## Porti: Taranto; Tar respinge istanza Italcave

Fissato all'11 gennaio 2017 l'udienza di merito.

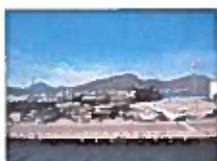
08 settembre, 18:48



(ANSA) - TARANTO, 08 SET - Il Tar di Lecce ha respinto la richiesta di sospensiva avanzata dalla società Italcave di Taranto in relazione alla sua esclusione dalla seconda fase del bando per l'assegnazione di aree del molo polisettoriale. I giudici amministrativi hanno fissato all'11 gennaio 2017 l'udienza di merito. L'Authority non aveva ritenuto l'offerta di Italcave in linea con le richieste del bando di gara. La società, secondo quanto riferito dall'Autorità portuale, ha proposto solo movimentazione di rinfuse sulla banchina del terminal e nessuna nuova assunzione ma solo la ricollocazione al lavoro del proprio personale. Va avanti, dunque, la procedura di assegnazione della banchina del terminal contenitori del porto di Taranto al consorzio Ulisse, di cui fanno parte Ionian Shipping Consortium, Taranto Iniziative Produttive e Tecnomec Engineering.

## Porti: boom passeggeri nel nord Sardegna, 1,3 mln ad agosto

Traffico in crescita a Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres



(ANSA) - OLBIA, 8 SET - Nuovo record per i porti del nord Sardegna: un milione e 300 mila passeggeri ad agosto. Numeri che significano crescita: un altro 15 per cento in più per gli scali di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres. Le cifre complessive dei primi otto mesi parlano di un forte aumento: tre milioni e 410 mila passeggeri per una crescita globale del 21,4 per cento. Al 31 agosto, sono 600 mila in più in arrivo e partenza sui tre porti.

Nello specifico, sempre nel periodo gennaio–agosto, al porto di Olbia i movimenti nave sono aumentati di 1.060 unità, passando da 3.323 del 2015 a 4.383 dell'anno in corso (+31,9%); crescita che influisce sul numero passeggeri, che passa da 1.882.398 del periodo gennaio–agosto 2015, a 2.287.977 del 2016 (+ 21,55% in otto mesi). Crescono del 26,71% anche le auto e i camper al seguito (da 598.760 del 2015 passano a 758.675 del 2016). Ma il dato più significativo è, sicuramente, quello del solo mese di agosto, con 859.707 passeggeri (circa 30 mila al giorno) e 276.912 veicoli al seguito, rispettivamente il 15,5 e 17,7% in più rispetto allo stesso periodo 2015.

Incremento dei traffici confermato anche su Golfo Aranci.

Sale del 13% il numero delle corse nave (da 683 dello scorso anno a 772 di quello in corso); stessa percentuale (+13%) per i passeggeri: da 392.763 dello scorso anno a 442.943 del 2016.

Aumentano del 9,9% anche auto e camper al seguito (da 127.065 a 139.599). Consistente anche la crescita di Porto Torres, con il numero dei movimenti nave che sale del 29,35% (da 954 a 1.234).

Crescita del 27,4%, invece, per il numero dei passeggeri in arrivo e partenza, che passano da 533.138 del 2015 a 679.406 dell'anno in corso. Stessa percentuale di incremento per le auto al seguito: da 170.476 dello scorso anno a 221.239 del 2016.

"Con una media di circa 30 mila passeggeri al giorno solo ad Olbia – spiega Pietro Preziosi, commissario straordinario dell'Autorità portuale del nord Sardegna – ed un livello di allerta due, l'operatività del sistema portuale ha ripreso a viaggiare a regimi altissimi, senza creare disagi e particolari ritardi all'utenza. Il risultato è stato più che positivo, ma attendiamo la fine di settembre per tirare le somme, considerato che anche questo, con una media alta di passeggeri al giorno, si preannuncia da record".

## Nuovo record per i porti del Nord Sardegna: 1 milione e 300 mila passeggeri ad agosto



**OLBIA** – Un altro 15 per cento di crescita per gli scali di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres. Tre milioni e 410 mila passeggeri in otto mesi, per una crescita globale del 21,4 per cento. È il bilancio aggiornato del periodo gennaio – agosto per la portualità del Nord Sardegna. Un dato che riporta il sistema portuale ai numeri degli anni d'oro e conferma il trend di ripresa avviato nel 2014.

Al 31 agosto, sono 600 mila i passeggeri in più in arrivo e partenza sui tre porti del Nord, che si confermano, ancora una volta, la porta principale d'accesso alla Sardegna. Nello specifico, sempre nel periodo gennaio – agosto, al porto di Olbia i movimenti nave sono aumentati di 1.060 unità, passando da 3.323 del 2015 a 4.383 dell'anno in corso (+31,9 %); crescita che influisce sul numero passeggeri, che passa da 1.882.398 del periodo gennaio – agosto 2015, a 2.287.977 del 2016 (+ 21,55 per cento in otto mesi). Crescono del 26,71 per cento anche le auto e i camper al seguito (da 598.760 del 2015 passano a 758.675 del 2016). Ma il dato più significativo è, sicuramente, quello del solo mese di agosto, con 859.707 passeggeri (circa 30 mila al giorno) e 276.912 veicoli al seguito, rispettivamente il 15,5 e 17,7 per cento in più rispetto allo stesso periodo 2015.

Incremento dei traffici confermato anche su Golfo Aranci. Sale del 13 per cento il numero delle corse nave (da 683 dello scorso anno a 772 di quello in corso); stessa percentuale (+ 13 %) anche per i passeggeri: da 392.763 dello scorso anno a 442.943 del 2016. Aumentano del 9,9 per cento anche auto e camper al seguito (da 127.065 a 139.599 dello stesso periodo gennaio – agosto 2016).

Consistente anche la crescita degli otto mesi per lo scalo di Porto Torres, con il numero dei movimenti nave che sale del 29,35 per cento (da 954 a 1.234). Crescita del 27,4 per cento, invece, per il numero dei passeggeri in arrivo e partenza, che passano da 533.138 del 2015 a 679.406 dell'anno in corso. Stessa percentuale di incremento anche per le auto al seguito, che passano da 170.476 dello scorso anno a 221.239 del 2016.

“Quello di agosto – spiega Pietro Preziosi, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna – è il dato più significativo dell'anno, sul quale si può azzardare una previsione globale per i tre porti di competenza. Ed è una previsione di crescita importante che stimiamo attorno al 25 per cento e che riporta il sistema del Nord isolano ai vertici della portualità italiana, con quasi tre milioni e mezzo di passeggeri in otto mesi, 2 milioni e 300 mila dei quali nel solo porto di Olbia – Isola Bianca”. Un mese, quello di agosto, che ha portato a pieno regime i tre porti, comunque già collaudati per numeri così alti di traffico.

“Con una media di circa 30 mila passeggeri al giorno solo ad Olbia – prosegue Preziosi – ed un livello di allerta due, l'operatività del sistema portuale ha ripreso a viaggiare a regimi altissimi, senza creare disagi e particolari ritardi all'utenza. Un modello virtuoso che ha visto impegnati, in piena sinergia, Autorità Portuale, Autorità Marittima, forze di Polizia, servizi tecnico – nautici (piloti, ormeggiatori e rimorchiatori) e imprese portuali ed operatori della società Sinergest. Il risultato è stato più che positivo, ma attendiamo la fine di settembre per tirare le somme, considerato che anche questo, con una media alta di passeggeri al giorno, si preannuncia da record”.

**AD AGOSTO A OLBIA PUNTE DI 1,3 MILIONI**

## *Porti del Nord Sardegna è record di passeggeri*

**N**uovo record di traffico, ad agosto, per i tre porti del Nord Sardegna. I passeggeri in transito sono stati 1,3 milioni, con punte elevate soprattutto a Olbia. Il porto della Isola Bianca ha registrato 859.707 passeggeri (con una media di 30.000 al giorno) e 267.912 veicoli al seguito. L'incremento, rispetto allo stesso mese del 2015, è stato rispettivamente del 15,5% e del 17,7%. Il sistema portuale di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, nei primi otto mesi della anno, cresce del 21,4%, con tre milioni 410 mila passeggeri in transito, 600 mila in più rispetto allo scorso anno. A Olbia i movimenti nave sono aumentati di 1.060 unità (da 3.323 a 4.383, +31,9%), i passeggeri passano da 1.882.398 a 2.287.977 (+21,55) per cento), i camper le auto al seguito da 598.760 a 758.675 (+26,71%). Dati positivi anche per Golfo Aranci, dove il numero delle corse cresce del 13% (da 683 dello scorso anno a 772 di quello in corso) così come quello dei passeggeri (da 392.763 a 442.943). Aumentano del 9,9% anche i veicoli al seguito. Notevole anche la crescita di Porto Torres, con il numero dei movimenti nave che sale del 29,35% (da 954 a 1.234), quello dei passeggeri regi-

stra un +27,4% (da 533.138 a 679.406) così come il numero delle auto al seguito (da 170.476 a 221.239). Secondo il commissario straordinario della Autorità portuale del Nord Sardegna, Pietro Preziosi, alla fine dell'anno la crescita globale dovrebbe aggirarsi intorno al 25%.

Anche Livorno va verso il record quasi 17 milioni di tonnellate di merce e un +5,1% rispetto ai valori del 2015. Per il porto toscano quello che si è da poco concluso è stato un altro semestre positivo. Il periodo gennaio-giugno è stato infatti archiviato con una crescita che ha praticamente interessato tutti gli indicatori di traffico dai contenitori (+9,8% in teu) alle auto nuove (+25,5% in unità), dai forestali (+11,4% in tonnellate) ai rotabili (+13,3% in unità), dalle rifuse liquide (+6,57% in ton) ai passeggeri e ai crocieristi (rispettivamente +22,2% e +13,9% in unità). Prosegue, dunque, la tendenza positiva registrata nel 2015: l'unica eccezione è rappresentata dalle rifuse solide -2,39% a giugno 2016 rispetto allo stesso periodo dell'anno passato. È questa la fotografia scattata dall'Ufficio Studi e Analisi Statistiche di Livorno, che consegna agli annuali un porto da record.

## Molo di levante pronto alla gara, "rosso" per i torrenti della zona sud

Il sindaco Enzo Bianco ha incontrato a Palazzo degli Elefanti l'on.

Gianni Pittella, presidente del gruppo dei Socialisti e Democratici al Parlamento Europeo, accompagnato dal presidente di Lab.Dem.

Salvo Andò. «Con l'on. Pittella - ha detto Bianco - abbiamo discusso della necessità che il Porto e l'Aeroporto etnei, fondamentali per lo sviluppo della Città metropolitana di Catania e di tutta la Sicilia del Sud Est, vengano nuovamente inseriti, come meritano, nell'elenco delle reti di trasporto trans-europee. Un obiettivo sul quale si sono già impegnati eurodeputati come Michela Giuffrida. Occorre dunque stringere i tempi nell'azione sinergica per sensibilizzare la Comunità Europea. L'on. Pittella mi ha assicurato che organizzerà un incontro con la Commissario Ue ai Trasporti, la slovena Violeta Bulc, per chiederle che i due scali ottengano nuovamente la classificazione Ten -T (Trans-European Networks - Transport)». Pittella ha ricordato come già in una precedente visita a Catania, nell'aprile del 2015, avesse espresso la convinzione che il Porto di Catania e l'Aeroporto di Fontanarossa dovessero rientrare nella classificazione di massimo interesse europeo. «Si tratta - ha detto - di un dovuto riconoscimento al ruolo strategico dei due scali nel Mediterraneo e in Europa».

CESARE LA MARCA Semafori verdi, gialli o rossi per rappresentare con la più estrema chiarezza su quali progetti del Patto del Catania il Comune è da parte sua pronto per la realizzazione delle opere, e su quali invece attende un ulteriore impulso dal governo centrale per superare piccoli e grandi ostacoli, che in parte deriverebbero dall'applicazione del nuovo Codice degli appalti. Tra le opere pronte a partire, il rifacimento del molo di levante del porto, la strada di collegamento Etna sud e le infrastrutture verdi a Librino, mentre una criticità da semaforo rosso si riscontra per la sistemazione idraulica dei torrenti della zona sud, a causa di una controversia tra Regione e ministero dell'Ambiente per la definizione della graduatoria.

Tema cruciale per lo sviluppo della città e della sua area metropolitana, quello che ieri pomeriggio è stato al centro di una Giunta straordinaria, allargata ai dirigenti del Comune, con il sottosegretario alla Presidenza del consiglio Claudio De Vincenti. Si è trattato di un "check in" complessivo sullo stato di attuazione dei progetti, che prevedono complessivamente risorse per 740 milioni da spendere nel periodo 2014/2020.

## - segue

---

Il sottosegretario De Vincenti ha voluto capire e approfondire l'iter di ogni singola opera. «Uno dei pregi dei Patti per il Sud e del Patto per Catania in particolare è stato mettere a sistema una serie di azioni e fonti di finanziamento, mi pare di capire - ha detto De Vincenti complimentandosi per l'idea dei semafori - che con la pubblicazione in gazzetta ufficiale della delibera Cipe del 10 agosto, presumibilmente entro fine settembre, siete in grado di partire subito con i bandi di gara per la mantellata del molo di levante del porto, per il collegamento stradale Etna sud, per due interventi a Librino, per i lavori in zona Asi, la rete.

# Port Strategy

---

## Port of Melbourne problems build

05 Sep 2016

All is not well in the Port of Melbourne. The Port of Melbourne Corporation (PoMC) is under fire from its third container terminal operator, Victoria International Container Terminal (VICT), which is now in the final stages of developing a new automated container terminal at Webb Dock West.

The new facility will bring much needed new capacity to Melbourne but in the opinion of VICT this is now being brought to market on a skewed competitive playing field, brought about by PoMC's actions, and with PoMC refusing to accommodate new liner system realities.

Anders Dommestrup, chief executive of VICT, is of the view that PoMC does not have a transition plan to facilitate productivity improvements while the new terminal is under development and the process to lease the port is in train.

As Mr Dommestrup puts it: "The approach we have encountered from PoMC suggests the aim of leasing the port is to maximise the returns to the State's revenue at the expense of consumers, businesses and VICT", and as a result "we have been told to comply with our obligations to build our terminal and, in effect, stay out of sight and out of mind."

Tough words and ones that clearly reflect a major source of frustration on the part of VICT at PoMC's lack of engagement with it as a global operator investing \$550m in the port.

When VICT refers to a skewed level playing field the company is likely referring to the deal PoMC struck with DP World following its rent dispute with the operator. This was initiated when PoMC demanded a 750% rent increase from DP World for its terminal at Swanson Dock – an idea predicated on bringing terminal rentals in the port in line with the higher rent VICT signed up to as part of its concession. If successful, that increase would have realised a higher return from the whole port lease process.

In the final analysis, however, PoMC backed down from what some in the terminal business have described as a "naïve attempt" to raise rents. Instead, PoMC came to an arrangement with DP World that gave it a 50-year lease for what amounts to a fraction of the cost originally proposed. According to VICT, the u-turn "increased DP World's competitiveness and entrenched it for a lengthy period of time".

### Joint concerns

VICT is not alone in voicing concerns: the third stevedore at Webb Dock, Patrick, is also now involved in legal dispute with PoMC over its lease extension. The legal action centres on wording in a deal that implies the stevedore will be given an extra 21-year lease. Patrick already has a 21-year lease at the port. The Port of Melbourne is disputing the claim, saying that Patrick is misinterpreting the wording.

Additionally, PoMC's failure in conjunction with the proposed Western Distributor – a second river crossing in Melbourne - "to plan and propose fully laden large truck access to and from VICT's Webb Dock on terms comparable with access now being planned and provided for



Displeasure: terminal operators in Melbourne, including VICT (pictured), have raised a number of concerns

## - segue

---

VICT's competitors at Swanson Dock<sup>28</sup> is another damaging competitive inequality in the making, according to VICT.

PoMC has also reportedly refused VICT's proposal to extend its quay line by 30m into the area of an adjacent decommissioned berth. VICT has turned to the Victorian Treasurer, Tim Pallas, to seek support for productivity and efficiency improvements at the Port of Melbourne.

PoMC's Charter is described in its 2014-15 Annual Report as "ensuring a balanced and sustainable approach to the development and management of the Port of Melbourne", which has raised the question of whether PoMC is fulfilling these obligations or is placing undue emphasis on facilitating the political goal of the lease of the port of Melbourne.