Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 2/8/2017

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Dai Porti:

Venezia:

"...Musolino contesta validità dati inquinamento..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...ispettori al terminal Rinfuse..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...verso l'integrazione Spezia e Carrara..." (Il Messaggero Marittimo, Il Nautilus, Informazioni Marittime, Corriere Marittimo, Ansa)

"...Nuovi binari in porto..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...revocato il bando da 504 milioni..." (Il sole 24 Ore)

"...Darsena Europa..." (Il Telegrafo, La Nazione)

"...Uno sblocco per decreto?..."(La Gazzetta Marittima, Il Tirreno)

"...Acquedotto portuale, il Tar dà ragione all'Autority..." (La Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...Nomine al pià presto..." (Il Telegrafo, Il Tirreno)

Ancona:

"...Mare Sicuro..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...gli autotrasportatori incontrano i vertici AdSP ..." (Il Tirreno)

Brindisi:

"...Incontro Pubblico Zes..." (Il Nautilus, Brindisi Libera, Nuovo Quotidiano di Puglia, Il Sole 24 Ore)

Gioia Tauro:

"...L'Agenzia è un ibrido e mancano anche le tariffe..."(Gazzetta del Sud)

Cagliari:

"...Massidd ricorso al Tar contro nomina Deiana..." (Gazzetta Marittima)

Catania:

"...Guglielmi Segretario ..." (Informazioni Marittime, Il Messaggero Marittimo, La Sicilia, La sicilia Web, Giornale di Sicilia,. Gazzettta del Sud)

Augusta:

"...Assoporto a sostegno degli hotspot..."(La Nota 7)

Messina:

"...al via racolta firme per le Autorità di Sistema..." (Tempo Stretto)

Notizie da altri porti Italiani ed Esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Messaggero Marittimo

Informare

Musolino contesta validità dati inquinamento

VENEZIA - «Non portano dati, portano commenti: su questa vicenda è come parlare della nazionale di calcio: siamo tutti Commissari tecnici». Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, che come noto gestisce gli scali di Venezia e Chioggia, respinge così le affermazioni sull'inquinamento da passaggio delle navi da crociera sostenuto da Axel Friedrich, l'ambientalista che lavora con l'Ong tedesca Nabu, che intervistato da "The Guardian", aveva invitato i turisti a portare a Ve-

(continua a pagina 2)

Musolino contesta

nezia la mascherina anti polveri sottili.

«Ogni giorno cinque o sei delle più grandi navi da crociera del mondo avanzano nel cuore della città antica - si legge nell'articolo -. Queste navi pubblicizzano i loro lussuosi ristoranti, le loro grandi piscine e il divertimento esotico, ma non dicono nulla sulle esalazioni che sprigionano nell' atmosfera».

Ma il presidente Musolino fa notare che «non si sa nulla su come sia stata fatta questa indagine, quando, seguendo le norme di legge, c'è l'Agenzia regionale per l'ambiente del Veneto (Arpav) che monitora costantemente tutto». «Ci sono associazioni ambientaliste che depositano in procura un esposto ogni tre giorni - aggiunge - ma non ne è passato uno perché se i dati che pubblichiamo sul web fossero falsi e gli esposti credibili a quest'ora sarei davanti un Pm con accuse precise».

Musolino sottolinea inoltre che l'Adsp produce «dati scientifici non opinioni e mi stupisce una testata giornalistica che invece di sentire noi o guardare il nostro sito, con dati certificati, vada a dar fiato ad una persona che non spiega la fonte e modalità delle sue presunte indagini». «Se inquinassimo saremmo già stati convocati in Procura - conclude Musolino - ma è anche vero che potremmo andarci noi, considerato ciò che ci è stato detto contro».

Articolo del Guardian contro l'inquinamento delle grandi navi

Mentre, per Sandro Trevisanato, presidente di Venezia Terminal Passeggeri Spa che fornisce servizi a tutte le navi (crociere, aliscafi, catamarani) che approdano nello scalo lagunare, «è una bufala pazzesca».

IL PRESIDENTE SIGNORINI: «TROVEREMO UNA SOLUZIONE PER TUTTI, MA LE NORME VANNO RISPETTATE»

Genova, ispettori dell'Authority al terminal Rinfuse

Segnalati container non autorizzati. Spinelli: «È tutto in regola, non c'è bisogno di controlli»

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Alcune aree del terminal Rinfuse di Genova gestite dal gruppo Spinelli, secondo quanto riferito dai vertici di Palazzo San Giorgio, ieri sono state oggetto di una verifica da parte degli ispettori dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona.

«È stato evidenziato un uso difforme e abbiamo già mandato segnalazione a tutti gli enti competenti. Da parte nostra prenderemo provvedimenti nei confronti di Spinelli per il ripristino della regolarità», dice il segretario generale dell'Authority, Marco Sanguineri. Il board di Palazzo San Giorgio, la scorsa settimana, ha negato al terminalista genovese la possibilità di effettuare in banchina operazioni con i traghetti. Il gruppo avrebbe occupato gli spazi per lo stoccaggio soprattutto di contenitori vuoti. Genova su questo fronte soffre e nei prossimi giorni il gruppo Maersk trasferirà a Savona circa mille container vuoti proprio perché sotto la Lanterna non c'è spazio sufficiente. Spinelli però quell'area ha già cominciato ad utilizzarla.

«Confermo che c'è stata un'ispezione», spiega il presidente dei porti di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini. «La concessione delle banchine riguarda la movimentazione delle rinfuse - continua - e fino a quando non ci sarà un cambio di destinazione d'uso, quelle aree non possono essere utilizzate diversamente». «Da una parte siamo di fronte alla crisi di un terminal, dall'altra abbiamo un operatore che vuole portare lavoro», sottolinea Signorini. «Le cose devono però essere fatte nel rispetto delle norme. L'obiettivo è quello di trovare una soluzione positiva per tutti».

Quanto riferito dai vertici di Palazzo San Giorgio non coincide però con la versione di Aldo Spinelli. «Non capisco questo clamore. Tutto è in regola e non c'è motivo che venga qualcuno a controllare. In ogni caso, siamo stati al terminal Rinfuse per l'intera giornata e non abbiamo visto nessun ispettore», dice il terminalista. «Stiamo lavorando e basta, non c'è altro da aggiungere», chiude Spinelli.

www.themediterraneanpost.it

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Il terminal Rinfuse di Genova

Roncallo: verso l'integrazione Spezia e Carrara

LA SPEZIA - Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha approvato in questi giorni la nuova pianta organica dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale. A seguito dell'accorpamento con l'Autorità portuale di Marina di Carrara la nuova dotazione di personale dell'AdSp passa a 75 unità, escluso il segretario generale.

La nuova configurazione - comunica la stessa Autorità - con

(continua a pagina 2)

Carla Roncallo

Roncallo: verso

una nota - che va incontro alle esigenze di sostenibilità e funzionalità dell'Ente e che consentirà di gestire efficacemente le proprie attribuzioni per rispondere ai molti compiti ad esso assegnati dalla nuova legge di riforma, prevede cinque dirigenti, sette quadri A, dieci quadri B, sedici impiegati al primo livello, 23 impiegati al secondo livello, dodici impiegati al terzo livello, e due impiegati al quarto livello.

«Con questa dotazione organica - hanno detto il presidente Carla Roncallo ed il segretario generale, Francesco Di Sarcina - l'Ente ha compiuto un ulteriore passo in avanti verso la completa integrazione tra i due porti della Spezia e Carrara. Il nuovo assetto della pianta organica, che traguarderà i prossimi sei/otto anni, consentirà una maggiore razionalizzazione oltre ad un adeguamento qualitativo e quantitativo che rispecchia le nuove necessità della struttura. La nuova organizzazione andrà a regime parallelamente alle esigenze dell'Autorità di Sistema portuale che via via si manifesteranno».

Una delle linee guida del processo che ha portato al rinnovamento della pianta organica è la valorizzazione delle risorse e delle professionalità esistenti, nonché il riconoscimento delle effettive competenze.

Il costo complessivo della struttura generale subirà inoltre un notevole decremento, in linea con quanto auspicato dal ministero.

Authority sistema La Spezia-Carrara: approvata nuova pianta organica

LA SPEZIA – E' stata approvata in questi giorni dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, la nuova pianta organica dell'Autorità di Sistema Portuale. Lo comunica la stessa Authority con una nota. "A seguito dell'accorpamento con l'Autorità Portuale di Marina di Carrara la nuova dotazione di personale dell'AdSP passa a 75 unità, escluso in segretario generale.
La nuova configurazione, che va incontro alle esigenze di sostenibilità e funzionalità dell'Ente e che consentirà di gestire efficacemente le proprie attribuzioni per rispondere ai molti compiti ad esso assegnati dalla nuova legge di riforma, prevede cinque dirigenti, sette quadri A, 10 quadri B, 16 impiegati al primo livello, 23 impiegati al secondo livello, 12 impiegati al terzo livello, e due impiegati al quarto livello".
"Con questa dotazione organica – hanno detto il presidente dell'Authority Carla Roncallo e il segretario generale Francesco Di Sarcina – l'Ente ha compiuto un ulteriore passo in avanti verso la completa integrazione tra i due porti della Spezia e Carrara. Il nuovo assetto della pianta organica, che traguarderà i prossimi sei/otto anni, consentirà maggiore razionalizzazione oltre a un adeguamento qualitativo e quantitativo che rispecchia le nuove necessità della struttura.
La nuova organizzazione andrà a regime parallelamente alle esigenze dell'AdSP che via via si manifesteranno". Una delle linee guida del processo che ha portato al rinnovamento della pianta organica è la valorizzazione delle risorse e delle professionalità esistenti e il riconoscimento delle effettive competenze. Il costo complessivo della struttura generale subirà inoltre un notevole decremento, in linea con quanto auspicato dal ministero.

AdSP Spezia e Carrara, approvata nuova pianta organica

"La nuova dotazione di personale dell'AdSP passa a 75 unità, escluso il segretario generale". Lo comunica l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara).

Il presidente dell'Authority Carla Roncallo e il segretario generale Francesco Di Sarcina hanno precisato che "la nuova configurazione, che va incontro alle esigenze di sostenibilità e funzionalità dell'ente e che consentirà di gestire efficacemente le proprie attribuzioni per rispondere ai molti compiti ad esso assegnati dalla nuova legge di riforma, prevede cinque dirigenti, sette quadri A, 10 quadri B, 16 impiegati al primo livello, 23 impiegati al secondo livello, 12 impiegati al terzo livello, e due impiegati al quarto livello".

Corriere Marittimo

AdSP Mar Ligure Orientale: approvata la nuova pianta organica dell'Autorità

(FERPRESS) – La Spezia, 1 AGO – E' stata approvata in questi giorni dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, la nuova pianta organica dell'Autorità di Sistema Portuale.

A seguito dell'accorpamento con l'Autorità Portuale di Marina di Carrara la nuova dotazione di personale dell'AdSP passa a 75 unità, escluso in segretario generale.

La nuova configurazione, che va incontro alle esigenze di sostenibilità e funzionalità dell'Ente e che consentirà di gestire efficacemente le proprie attribuzioni per rispondere ai molti compiti ad esso assegnati dalla nuova legge di riforma, prevede cinque dirigenti, sette quadri A, 10 quadri B, 16 impiegati al primo livello, 23 impiegati al secondo livello, 12 impiegati al terzo livello, e due impiegati al quarto livello.

"Con questa dotazione organica – hanno detto il Presidente, Arch. Carla Roncallo e il Segretario generale, Ing. Francesco Di Sarcina- l'Ente ha compiuto un ulteriore passo in avanti verso la completa integrazione tra i due porti della Spezia e Carrara. Il nuovo assetto della pianta organica, che traguarderà i prossimi sei/otto anni, consentirà una maggiore razionalizzazione oltre ad un adeguamento qualitativo e quantitativo che rispecchia le nuove necessità della struttura. La nuova organizzazione andrà a regime parallelamente alle esigenze dell'AdSP che via via si manifesteranno".

Una delle linee guida del processo che ha portato al rinnovamento della pianta organica è la valorizzazione delle risorse e delle professionalità esistenti, nonché il riconoscimento delle effettive competenze.

Il costo complessivo della struttura generale subirà inoltre un notevole decremento, in linea con quanto auspicato dal ministero competente.

Porti: Authority sistema Spezia-Carrara, approvata nuova pianta organica

Roncallo, passo avanti integrazione Spezia e Carrara

(ANSA) - LA SPEZIA, 1 AGO - E' stata approvata in questi giorni dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, la nuova pianta organica dell'Autorità di Sistema Portuale. Lo comunica la stessa Authority con una nota. "A seguito dell'accorpamento con l'Autorità Portuale di Marina di Carrara la nuova dotazione di personale dell'AdSP passa a 75 unità, escluso in segretario generale. La nuova configurazione, che va incontro alle esigenze di sostenibilità e funzionalità dell'Ente e che consentirà di gestire efficacemente le proprie attribuzioni per rispondere ai molti compiti ad esso assegnati dalla nuova legge di riforma, prevede cinque dirigenti, sette quadri A, 10 quadri B, 16 impiegati al primo livello, 23 impiegati al secondo livello, 12 impiegati al terzo livello, e due impiegati al quarto livello".

"Con questa dotazione organica - hanno detto il presidente dell'Authority Carla Roncallo e il segretario generale Francesco Di Sarcina - l'Ente ha compiuto un ulteriore passo in avanti verso la completa integrazione tra i due porti della Spezia e Carrara. Il nuovo assetto della pianta organica, che traguarderà i prossimi sei/otto anni, consentirà maggiore razionalizzazione oltre a un adeguamento qualitativo e quantitativo che rispecchia le nuove necessità della struttura. La nuova organizzazione andrà a regime parallelamente alle esigenze dell'AdSP che via via si manifesteranno". Una delle linee guida del processo che ha portato al rinnovamento della pianta organica è la valorizzazione delle risorse e delle professionalità esistenti e il riconoscimento delle effettive competenze. Il costo complessivo della struttura generale subirà inoltre un notevole decremento, in linea con quanto auspicato dal ministero.

GRAZIE ALLA REGISTRAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

Nuovi binari in porto partono lavori a La Spezia

L'Autorità di sistema fa ripartire immediatamente la gara tecnica di assegnazione dei lavori

LA SPEZIA - Grazie alla Registrazione da parte della Corte dei Conti della delibera CIPE dell'agosto 2016, che assegnava 39 milioni di euro all'Autorità di Sistema Portuale per la realizzazione dei lavori della nuova stazione portuale di La Spezia Marittima, potranno finalmente partire i lavori per il potenziamento di questa importante infrastruttura.

Determinante è stato il lavoro di approfondimento svolto dall'AdSP in collaborazione con la competente Direzione generale del Ministero delle Infrastrutture, con il Gabinetto del Ministro e con il Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica (DIPE).

La Corte dei Conti ha preso atto della documentazione prodotta e di quanto relazionato, riconoscendo, nel caso in esame, la possibilità di ricorso all'Appalto integrato, recentemente reintrodotto dal correttivo al Codice Appalti per alcune fattispecie di opere ad alto contenuto tecnologico, o innovativo.

Ciò significa che gli approfondimenti svolti dagli uffici competenti dell'AdSP, hanno chiarito tutti gli aspetti necessari di tipo tecnologico, impiantistico, di segnalamento e di sicurezza, evidenziando l'opportunità del ricorso a tale tipo di appalto per questo lavoro.

(segue a pagina 4)

Carla Roncallo

Nuovi binari in porto partono

E' stato sottolineato anche il fatto che durante lo svolgimento dei lavori, da eseguire per fasi, non si verificherà alcuna interruzione del servizio dall'attuale stazione di La Spezia Marittima e alcuna riduzione significativa di efficienza e capacità.

Sulla base della registrazione, verrà subito riattivata la gara per l'assegnazione dell'appalto: "Già per la prossima settimana è stata fissata la seduta pubblica per l'apertura delle offerte economiche, in modo da arrivare all'aggiudicazione e al conseguente avvio dei lavori, fondamentali per il nostro porto, quanto prima possibile" ha dichiarato il presidente della AdSP Carla Roncallo.

Il Sole 24 Ore

Porto di Livorno

Revocato il bando da 504 milioni

Tutto da rifare per la nuova darsena Europa a Livorno. L' Autorità portuale, a distanza di quasi 20 mesi dalla sua pubblicazione (14 gennaio 2016), ha revocato il maxibando di concessione da 504 milioni (già prorogato più volte) riguardante il nuovo terminal contenitori. La decisione tiene conto delle novità normative che nel frattempo sono state introdotte a livello nazionale: dalla legge sui dragaggi, che consente il refluimento in mare dei sedimenti dragati e il loro utilizzo per la costruzione delle opere, al nuovo codice degli appalti. Per la stazione appaltante la rimodulazione del progetto porterà a una razionalizzazione dei costi (467 milioni invece dei 667 della prima ipotesi, che con i 195 milioni per l' allestimento del terminal diventano 662 contro gli 862 milioni iniziali), tempi di realizzazione più brevi (cinque anni invece di nove), intatte capacità commerciali (1,6 milioni di Teu) e dimensioni (62 ettari).
Tra circa due mesi si ripartirà da un nuovo bando, riservato ai professionisti, per lo studio di fattibilità dell' opera. Secondo il cronoprogramma, il progetto per i percorsi autorizzativi sarà pronto per il prossimo aprile. Contestualmente andrà in gara la prequalifica degli operatori interessati a costruire l' opera pubblica (terminal «Ro-Ro») e quella privata. (A.Le.
)

IL PORTO

I SOLDI SPESI
SONO STATI SPESI MILIONI PER REALIZZARE IL BANDO, PER L'ADVISOR E LA SUA LUNGA RELAZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO

Revoca della gara

E' stata pubblicata la revoca della gara per la realizzazione della Piattaforma Europa

Darsena Europa, corsa contro il tempo Cautela sulle previsioni di Rossi

Per il governatore i lavori prenderanno il via l'anno prossimo

di ANTONIO FULVI

LA GARA per la piattaforma Europa è stata revocata, con informativa firmata dal presidente Corsini in data 27 luglio, e pubblicata come da legge ieri e l'altro ieri. Più che una notizia, è una non notizia: nel senso che è l'ufficiale definizione delle scelte fatte in comune tra Autorità di sistema portuale, Regione Toscana e ministero MIT. Finisce nel nulla il bando pubblicato nel gennaio del 2016 che prevedeva la progettazione e la gestione della grande piattaforma per i containers da realizzare sulla base delle vasche di colmata e con opere varie per un costo preventivato di almeno 800 milioni di euro.

C'È CHI PIANGE sui milioni spesi per realizzare il bando, per l'advisor e la sua lunga relazione di accompagnamento, per la presentazione del grandioso progetto di massima in tutta Europa (e oltre). Per quello che è possibile sapere – l'Autorità di sistema portuale del presidente Corsini non largheggia in informazioni – l'ufficio tecnico di palazzo Rosciano diretto da Claudio Vanni sta lavorando a ritmo serrato, con il supporto dello stesso Corsini e degli esperti del ministero, per "ricalibrare" il progetto sulla base di quanto detto due settimane fa a Firenze dal governatore Rossi e dallo stesso Corsini. Secondo Rossi, i lavori della piattaforma "light" potrebbero cominciare già l'anno prossimo: una previsione sulla quale Corsini si è mantenuto prudentemente più sul vago.

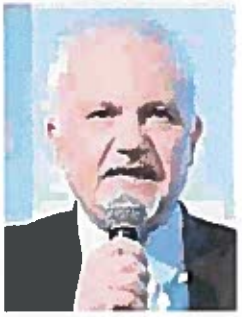
LA SFIDA La Piattaforma Europa arricchirà lo scalo labronico; il presidente dell'Autorità Stefano Corsini

L'INCONTRO
Venerdì 4 agosto alle 18,30 dibattito sulla porto alla Festa dell'Unità

Un'occasione per avere qualche informazione di più sia sulla Darsena Europa versione "light", sia sui temi più urgenti del "sistema" portuale tra Livorno e Piombino, potrebbe nascere dal talk show organizzato dal Pd livornese nell'ambito della festa dell'Unità. Il programma prevede la partecipazione al dibattito, che si svolgerà alla Rotonda d'Ardenza venerdì prossimo 4 agosto intorno alle 18,30, del presidente dell'Autorità di sistema Stefano Corsini, del sottosegretario all'Ambiente Silvia Velo.

IL NODO
La realizzazione del Marina al Mediceo è ancora in alto mare

CI saranno anche il presidente di Federspedi Roberto Alberti, il presidente di Confetra Nereo Marcucci, il presidente della Cilp Enzo Raugei, all'AD del Tdt Luca Becce; il consigliere comunale e provinciale del Pd Yari De Filicaia, i segretari del Pd Lorenzo Bacci e Federico Bellandi e il segretario della Cgil Fabrizio Zannotti.



TRA I TEMI più delicati che potrebbero sfociare in qualche novità c'è anche la gara per la 'Porte 2000' e la definizione del "marina" del Mediceo che è stata oggetto – insieme alla vicenda dei bacini di carenaggio – di un recente incontro a palazzo Rosciano con Paolo Vitelli e Vincenzo Poerio di Benetti.

I passaggi del progetto

Gli esperti

Claudio Vanni sta lavorando a ritmo serrato, con il supporto dello stesso Corsini e degli esperti del ministero, per "ricalibrare" il progetto

Versione «light»

La versione «light» della Piattaforma Europa prevede investimenti ridotti; la prima progettazione della struttura aveva un costo di 800 milioni di euro

La Nazione

Darsena Europa, corsa contro il tempo Cautela sulle previsioni di Rossi

Per il governatore i lavori prenderanno il via l' anno prossimo

di ANTONIO FULVI LA GARA per la piattaforma Europa è stata revocata, con informativa firmata dal presidente Corsini in data 27 luglio, e pubblicata come da legge ieri e l' altro ieri.
Più che una notizia, è una non notizia: nel senso che è l' ufficiale definizione delle scelte fatte in comune tra Autorità di sistema portuale, Regione Toscana e ministero MIT. Finisce nel nulla il bando pubblicato nel gennaio del 2016 che prevedeva la progettazione e la gestione della grande piattaforma per i containers da realizzare sulla base delle vasche di colmata e con opere varie per un costo preventivato di almeno 800 milioni di euro.
C' È CHI PIANGE sui milioni spesi per realizzare il bando, per l' advisor e la sua lunga relazione di accompagnamento, per la presentazione del grandioso progetto di massima in tutta Europa (e oltre). Per quello che è possibile sapere - l' Autorità di sistema portuale del presidente Corsini non largheggia in informazioni - l' ufficio tecnico di palazzo Rosciano diretto da Claudio Vanni sta lavorando a ritmo serrato, con il supporto dello stesso Corsini e degli esperti del ministero, per "ricalibrare" il progetto sulla base di quanto detto due settimane fa a Firenze dal governatore Rossi e dallo stesso Corsini. Secondo Rossi, i lavori della piattaforma "light" potrebbero cominciare già l' anno prossimo: una previsione sulla quale Corsini si è mantenuto prudentemente più sul vago.
Un' occasione per avere qualche informazione di più sia sulla Darsena Europa versione "light", sia sui temi più urgenti del "sistema" portuale tra Livorno e Piombino, potrebbe nascere dal talk show organizzato dal Pd livornese nell' ambito della festa dell' Unità. Il programma prevede la partecipazione al dibattito, che si svolgerà alla Rotonda d' Ardenza venerdì prossimo 4 agosto intorno alle 18,30, del presidente dell' Autorità portuale di sistema Stefano Corsini, del sottosegretario all' Ambiente Silvia Velo.
Ci saranno anche il presidente di Fedespedi Roberto Alberti, il presidente di Confetra Nereo Marcucci, il presidente della Cilp Enzo Raugei, all' AD del Tdt Luca Becce; il consigliere comunale e provinciale del Pd Yari De Filicaia, i segretari del Pd Lorenzo Bacci e Federico Bellandi e il segretario della Cgil Fabrizio Zannotti.
TRA I TEMI più delicati che potrebbero sfociare in qualche novità c' è anche la gara per la 'Porto 2000' e la definizione del "marina" del Mediceo che è stata oggetto - insieme alla vicenda dei bacini di carenaggio - di un recente incontro a palazzo Rosciano con Paolo Vitelli e Vincenzo Poerio di Benetti.

ANTONIO FULVI

Comitati: uno sblocco per decreto?

ROMA - Di una cosa altamente positiva va dato atto a questo governo per la riforma portuale: quella di lavorare anche a cavallo della fine di luglio e l'inizio di agosto. Con quale soddisfazione dei tanti "peones" in Parlamento non lo sappiamo. Ma Delrio e i suoi non mollano.

Se le riunioni dell'apparato tecnico si susseguono - e appare chiaro anche nel resoconto in questa stessa pagina fatto dall'amico Ruffini a cappello del suo articolo sui bacini - l'impegno politico alla base degli sviluppi della riforma

Antonio Fulvi

(segue in ultima pagina)

Comitati: uno sblocco

sembra altrettanto forte. Che poi quest'ultimo possa prevalere sugli aspetti tecnici è il sospetto di molti, ma comunque, si lavora.

Una delle ultime indiscrezioni, proprio sul lavoro della componente Delrio nel governo, riguarda il tentativo di superare l'impasse di alcune Autorità di sistema portuale (Livorno in primis, ma anche Bari e Brindisi) che non sono riuscite a completare il comitato di gestione. Dagli ambienti vicini al ministro filtra l'indiscrezione, raccolta da alcuni organi di stampa anche livornesi (Il Telegrafo di ieri) secondo la quale si starebbe tentando la strada del decreto, per dar modo ai presidenti delle AdSP con comitati incompleti di avviare ugualmente la loro operatività, rimanendo salvo il diritto/dovere di completare gli organismi appena possibile. Valenza operativa o valenza politica? In quest'ultima ipotesi, si supererebbe lo stallo in atto a Livorno per il "niet" del presidente Corsini all'autodesignazione nel comitato di gestione del sindaco Nogarin (5 stelle) sul quale è in corso una lunga vertenza sfociata anche al Tar di Firenze. Sul decreto sono state avanzate perplessità da parte del controllo di legittimità del consiglio del ministro, ma l'Italia, patria del diritto, lo è anche del rovescio. Che lascia aperte tante, tantissime porte.

UNA PROPOSTA PER RISOLVERE IL FORTE CONFRONTO A LIVORNO

Bacini in società di gestione?

L'analisi di Francesco Ruffini sull'utilizzo del "Mediterraneo" e del grande e disastrato bacino in muratura - La possibile articolazione di uno statuto per la società di scopo operativa

Dal dottor Ruffini, già segretario generale della prima autorità portuale livornese, questa interessante analisi dei temi più urgenti sul tappeto dello scalo labronico

LIVORNO - In questo caldo cuore d'estate, con poco libeccio e molta afa, due sono le notizie che hanno maggiormente interessato gli operatori livornesi.

La prima notizia riguarda il Progetto-bis della nuova Darsena Europa.

(segue in ultima pagina)

Bacini in società di gestione?

Sotto l'impulso del Governatore Enrico Rossi si è costituito infatti a Firenze in data 17 luglio 2017 il "Nucleo Operativo per l'attuazione delle varie fasi di progettazione e realizzazione della Darsena Europa" come previsto dall'art. 4 comma 1 dell'accordo di programma 01.04.2015" - Versione 5.

Il Nucleo Operativo è risultato composto, oltre che dal governatore Rossi e dal presidente dell'AdSP Corsini, dagli assessori regionali Ceccarelli e Grieco, nonché da rappresentanti delle Ferrovie, dai consiglieri regionali Marras, Mazzeo, Gazzetti, dal rappresentante della Regione nel Comitato di gestione dell'AdSP Bonadio, e - quantunque inizialmente non previsto - da rappresentanti del Ministero e del Comune.

Primo obbiettivo da raggiungere è la riprogettazione delle nuove opere, con la previsione (ottimistica?) di emanare il nuovo bando di gara - in sostituzione del precedente da annullarsi - prima delle ferie. E' prevista una riduzione di costi, principalmente per il diverso importo delle operazioni di dragaggio, rispetto alle previsioni contenute nel doc. Invitalia - pag. 40 allegato all'"Accordo di programma 20.10.2016 - Progetto di riconversione e riqualificazione industriale per l'area di crisi industriale complessa del polo produttivo ricompreso nel territorio dei comuni di Livorno, Collesalvetti e Rosignano Marittimo" c.d. PRRI.

La ripartizione degli oneri finanziari era in allora così prevista: Presidenza del Consiglio 50 mil., Regione Toscana 200 mil., A.P. Livorno 289,77 mil. - per il complessivo importo di euro 489,77.

Nell'accordo di Firenze vengono previsti inoltre il completamento e quando possibile l'accelerazione delle opere relative agli attuali assetti infrastrutturali, da considerarsi anticipatori e complementari alla Darsena Europa (microtunnel Marzocco-Magnale per le tubazioni ENI, dragaggi, opere di difesa della Foce dello Scolmatore, realizzazione del nuovo sistema di Porte Vinciane).

La seconda notizia riguarda l'avvenuto incontro del 27 luglio presso il MISE in cui si è di nuovo discusso delle problematiche relative all'area di crisi di cui al PRRI, in particolare per quanto riguarda i collegamenti stradali e ferroviari, e l'istituzione di una Zona Franca Doganale da realizzarsi nel territorio del Comune di Collesalvetti, su un'area di mq. 51.127 di proprietà dell'Interporto Toscano A.Vespucci. Nella premessa che il Porto di Livorno, fulcro della piattaforma logistica costiera, è inserito nell'elenco dei Porti "Core" delle reti transeuropee di trasporto - NET, e che la proposta Zona Franca costituirebbe uno dei nodi strategici del terminale meridionale del Corridoio Baltico-Adriatico (vds. pag. 44 doc. Invitalia citato).

Nulla o quasi è stato invece deciso sul problema dei bacini di carenaggio, se non un generico impegno da parte del Governo a considerare la questione.

Si continua in tal modo con il tentativo di dare attuazione al vecchio infelice bando del 2015, ricercando improbabili soluzioni per l'allontanamento/demolizione del relitto della M/N. Urania dal bacino Mediterraneo, con ulteriori dilatazioni di tempi, e presumibili nuove difficoltà di percorsi, ignorando - nei fatti - uno dei più gravi problemi economici ed occupazionali dell'area di crisi considerata.

Facendo seguito a precedenti, inascoltate prospettazioni (applicazione della procedura di cui all'art. 11 L.241/990, riassunzione delle competenze della STU Porta a Mare, nomina di un Commissario ad Acta), potrebbe ora considerarsi l'opportunità di una diversa impostazione della questione, abbandonando una visione puramente amministrativa e ricorrendo ad una soluzione più specificamente operativa e manageriale.

In altri termini, costituendo - ad iniziativa dell'AdSP - una società di scopo, ponendo i necessari correttivi agli esempi in passato praticati (la Soc. srl Ente Bacini a Genova, Napoli, Palermo, e perché no anche a Livorno per le società costituitesi per la trasformazione dell'ex AMM e per il porto passeggeri).

Ai fini della compilazione dello statuto, e dell'aggregazione dei Soci (compresi i Fondi di investimento) potrebbe trarsi qualche ispirazione dal Regolamento approvato con Ordinanza n° 17 del 24.07.2006 del Commissario dell'AP ammiraglio Salvatore Giuffrè, purtroppo non più applicato.

"Una Società di diritto privato, costituita con il sostegno di Regione e Camera di Commercio, ma sottratta all'ingerenza UE e al groviglio di leggi e leggine, accordi e accordicchi propri del settore pubblico, con azionariato diffuso, esteso ai riparatori e all'armamento di navi (da crociera e non) ma anche al sistema bancario e ai fondi di investimento - non solo sarebbe in grado di ristrutturare e riorganizzare il compendio privato-demaniale dei bacini, con superamento dei contrasti con il Cantiere Benetti e risolvendo la gravissima crisi economico-occupazionale nel settore della navalmeccanica livornese, regimandone i rapporti, ma potrebbe estendere la propria attività al risanamento delle aree degradate e del fatiscente edificio ex Fanalisti posti in fregio al Molo Mediceo.

Per quanto riguarda il piccolo bacino in muratura in Darsena Nuova, magnifico esempio di architettura industriale dell'800, chi non vedrebbe con favore il suo adattamento a polo museale, con immissione permanente di una delle navi che la Marina Militare si appresta a demolire per vetustà?

La realizzazione di tale progetto consentirebbe anche l'integrazione nel sistema della Fortezza Vecchia, ora profanata anche con estemporanee manifestazioni ludiche, nonché delle altre vestigia storiche del quartiere della Venezia (Piazza e Chiese del Luogo Pio, Piaggione dei Grani, Bottini dell'olio, palazzi e residenze, circuito dei Fossi), con inserimento degli altri più recenti apporti di valore museale ora negletti (M/V. Bruno Gregoretti, navicello e altri reperti restaurati nell'ex magazzino Fs del piazzale del Portuale).

Sarebbe un formidabile motivo di attrattiva turistica, non solo per la visione di chi scendesse dalla via Grande verso il Porto Mediceo attraverso il Ponte dei Francesi, ma per l'intera Città, purtroppo frammentata da lontani e disgiunti siti di interesse.

RESPINGENDO INTEGRALMENTE IL RICORSO DELLA PRECEDENTE SOCIETÀ DI FORNITURA

Acquedotto portuale Livorno il Tar dà ragione all'Authority

A breve anche il raccordo per fare rifornimento alle navi da crociera sul molo Italia

FIRENZE - Ricorso respinto integralmente e condanna al pagamento delle spese. Si è conclusa così, il 12 luglio scorso, davanti al Tribunale amministrativo di Firenze, la guerra dell'acqua che aveva portato la società Acquedotto portuale srl a contestare la decisione dell'allora Autorità portuale di Livorno di affidare all'ASA spa il servizio di fornitura di acqua potabile alle navi.

Acquedotto portuale srl (concessionaria del servizio in porto fino al 31 dicembre 2016), aveva lamentato il fatto che il nuovo affidamento fosse stato effettuato senza indire una gara europea; il TAR ha invece condiviso la posizione dell'Authority e avvalorata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo cui, ai sensi del codice dell'ambiente (d.lgs n. 152 del 2006) prevale il principio dell'unicità della gestione del servizio idrico integrato negli Ambiti ottimali e che quindi ad ASA, individuata dal Comune di Livorno quale gestore unico sino al 2026, competano anche le gestioni affidate in precedenza ad altri soggetti. "Abbiamo proficuamente lavorato per mesi su questa ipotesi con l'assessore Aurigi - ha commentato il segretario generale dell'ex Autorità Portuale Massimo Provinciali - e l'abbiamo consolidata in un protocollo d'intesa tra Autorità portuale, Comune, AIT0 ed ASA solo quando siamo stati convinti di essere nel giusto. Peraltro, l'eliminazione di intermediari tra ASA e gli utenti finali comporta ovviamente un risparmio in termini di tariffa per questi ultimi". Alla positiva notizia giudiziaria se ne aggiunge una operativa: nei prossimi giorni sarà completato da ASA l'impianto per assicurare la fornitura d'acqua potabile direttamente dalla banchina del Molo Italia lato Nord, dove stanno attraccando decine di navi da crociera l'anno.

PIOMBINO L'INCONTRO TRA LA FIT CISL E IL SINDACO

«Authority, nomine al più presto Solo un incarico per il segretario»

E' NECESSARIO stringere i tempi per la nomina e costituzione del Comitato di Gestione e alla nomina del segretario generale dell'Autorità Portuale. Questo il punto di convergenza emerso nell'incontro tra la segretaria Fit Cisl Simona Canneti e il sindaco di Piombino Massimo Giuliani. Il sindacato ha espresso la propria preoccupazione per la attuale situazione ancora indefinita degli assetti di governance relativi alla Autorità di Sistema Portuale di Livorno e Piombino, sottolineando l'esigenza, in tale contesto, di garantire adeguata rappresentatività della città di Piombino e del suo territorio. «Tutti i procedimenti – sottolinea il sindacato Fit Cisl – che interessano il porto (e non solo quelli più noti), richiedono infatti una struttura e una direzione robusta anche dell'Ufficio Territoriale di Piombino (peraltro, e non a caso, previsto dalla stessa legge di riforma) per il quale è imprescindibile una adeguata autonomia e una figura rappresentativa della città e del territorio: autonomia e rappresentatività che in questi ultimi venti anni hanno costituito i presupposti dei successi ottenuti, in termini di sviluppo e di crescita, dalla soppressa Autorità Portuale di Piombino, e che, pertanto, riteniamo debbano essere mantenute».

«Questo vale – secondo il sindacato – anche per i porti elbani di Portoferraio, Rio Marina e Cavo, con i quali la Autorità Portuale di Piombino già da anni ha fatto appunto sistema, e che invece rischierebbero di vedere compromesso il patrimonio fino ad oggi costruito qualora il previsto Ufficio Territoriale di Piombino venisse ridotto ad un un semplice presidio tecnico».

INFINE la segreteria Fit Cisl sottolinea che al segretario generale sono assegnate pesanti responsabilità e «non si può non rilevare che sarebbe opportuno che non rivestisse altri ruoli».

L'OBIETTIVO Anche il porto di Piombino e quelli dell'Elba hanno bisogno di certezze nella programmazione

PORTO » LO STALLO PROSEGUE

La Cisl attacca: «Serve subito la nomina»

Sindacato preoccupato dell'inerzia di Piombino, scollegato da Livorno, con cui invece doveva lavorare in sinergia

di Guido Fiorini

PIOMBINO

Lo stallo in porto diventa giorno dopo giorno più preoccupante.

Un gioco di veti e controveti blocca la nomina del segretario generale, mentre la parte locale dell'Autorità di sistema va avanti solo per inerzia, senza mettere niente di nuovo in cantiere.

E Piombino è sempre più un porto isolato, anche e soprattutto da quel Livorno con cui avrebbe dovuto lavorare in sinergia. In realtà ogni realtà procede in autonomia, con la differenza che a Livorno una governance c'è, a Piombino no.

Gira una battuta, fra i dipendenti piombinesi dell'Ap: «Per ora Corsini su Piombino ha firmato solo la nota interna che ci vieta di parlare con la stampa».

In realtà ci sono pagamenti alle aziende fermi da mesi e la gara per lo svincolo della 398, che a marzo era pronta, non è ancora partita. La pratica sta lì, su un tavolo, a fare polvere: alla fine sarà pronta prima la strada dello svincolo.

Ieri la Cisl ha diffuso una nota, dopo un incontro con il sindaco Massimo Giuliani. Un comunicato che, almeno fra le righe, fa capire quanta preoccupazione ci sia per lo stallo attuale.

Uno stallo che penalizza prima di tutto il territorio, non rappresentato in quello che dovrebbe essere uno dei primi motori della ripartenza.

«La segretaria Fit Cisl di Livorno – scrivono – ha incontrato il sindaco di Piombino Massimo Giuliani per esprimere la propria preoccupazione per la attuale situazione ancora indefinita degli assetti di governance relativi alla Autorità di Sistema Portuale di Livorno e Piombino. Nell'occasione, la segreteria Fit Cisl ha condiviso con il sindaco la necessità di procedere quanto prima alla nomina e costituzione del Comitato di Gestione e alla nomina del segretario generale, sottolineando l'esigenza, in tale contesto, di garantire adeguata rappresentatività della città di Piombino e del suo territorio. Tutti i procedimenti che interessano il porto - e non solo quelli più noti - richiedono infatti una struttura e una direzione robusta anche dell'Ufficio Territoriale di Piombino (peraltro, e non a caso, previsto dalla stessa legge di riforma) per il quale, a giudizio della Fit Cisl Livorno, è imprescindibile un'adeguata autonomia e una figura rappresentativa della città e del territorio: autonomia e rappresentatività che in questi ultimi venti anni hanno costituito i presupposti dei successi ottenuti, in termini di sviluppo e di crescita, dalla soppressa Autorità Portuale di Piombino, e che, pertanto, riteniamo debbano essere mantenute. Ciò a maggior ragione nell'ambito del sistema portuale tanto ambito dalla riforma, volto a valorizzare le peculiarità delle singole realtà portuali di Piombino e di Livorno e non certo a mortificarle riducendole a parti di una loro sommatoria amministrativa. Questo vale anche per i porti elbani di Portoferraio, Rio Marina e Cavo, con i quali la Autorità Portuale di Piombino già da anni ha fatto appunto sistema, e che invece rischierebbero di vedere compromesso il patrimonio fino ad oggi costruito qualora il previsto Ufficio Territoriale di Piombino venisse ridotto ad un un semplice presidio tecnico. Infine la Segreteria Fit Cisl Livorno sottolinea che al segretario generale sono assegnate pesanti responsabilità e non si può non rilevare che sarebbe opportuno che non rivestisse altri ruoli».

Una cosa è certa. Massimo Giuliani continuerà a insistere per la nomina di Luciano Guerrieri, persona competentissima (forse troppo?) e rappresentativa del territorio. Corsini non lo vuole, ormai è chiaro.

Ma certo il presidente non può permettersi di avere i Comuni contro in Comitato di gestione, sarebbe un braccio di ferro dannoso per tutti, che paralizzerebbe ancora di più l'attività. E su Guerrieri c'era anche un accordo, ottenuto dal Pd locale con Lotti qualche mese fa e ora disconosciuto da Delrio, per le solite beghe interne del partito di Matteo Renzi.

Dalla Regione, intanto, il via libera di Enrico Rossi alla nomina del segretario generale c'è.

Alcune cose, magari con un accorrio specifico, le continuerà infatti a seguire la Macii da Civitavecchia, come Firenze voleva, in particolare General Electric e la Darsena Europa, o quanto ne resta. Ma Piombino non può andare avanti scollegato da Livorno e senza una rappresentatività locale. La città non può permetterselo.

@guifiorini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

> Tutti i procedimenti che interessano il porto richiedono infatti una struttura e una direzione robusta anche dell'Ufficio Territoriale di Piombino

Fila di auto in partenza per Elba e Sardegna all'ingresso del porto di Piombino (foto Paolo Bartolini)

"Mare sicuro" ad Ancona

ANCONA - Il procuratore generale presso la Corte d'Appello di Ancona, dottor Sergio Ottani, si è recato in visita presso la Direzione Marittima delle Marche ove è stato accolto, con gli onori di rito, dal direttore marittimo - contrammiraglio Francesco Saverio Ferrara.

Nel corso dell'incontro, il direttore marittimo si è soffermato sulla descrizione delle principali attività svolte dalla Guardia Costiera nelle Marche, con particolare riguardo all'operazione "Mare Sicuro" in atto nella stagione estiva.

Il procuratore generale ha espresso profondo apprezzamento per la costante collaborazione fornita dalla Guardia Costiera all'Autorità Giudiziaria, sottolineando gli ottimi rapporti esistenti tra le due istituzioni.

Porto, gli autotrasportatori incontrano i vertici dell'Adsp

Soddisfatta la delegazione composta da presidente e vicepresidente del Cac, Sestilio Felli e Vincenzo Siciliano, dal rappresentante dell'autotrasporto nel tavolo del partenariato, Patrizio Loffarelli, e dal segretario generale di Assotir Claudio donati, per gli impegni presi dal presidente Francesco Maria di Majo

CIVITAVECCHIA - Gli autotrasportatori incontrano il presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo ed al segretario generale Roberta Macii. Soddisfatta la delegazione composta da presidente e vicepresidente del Cac, Sestilio Felli e Vincenzo Siciliano, dal rappresentante dell'autotrasporto nel tavolo del partenariato, Patrizio Loffarelli, e dal segretario generale di Assotir Claudio donati. Un incontro considerato proficuo. "Relativamente alle diverse criticità nell'ambito delle attività portuali (da cui era scaturita la vertenza) il Presidente Di Majo ha risposto assumendo impegni precisi e verificabili – spiegano dalla delegazione - che dovranno vedere attuazione a partire dalle prossime settimane".

Nel corso dei lavori Loffarelli ha parlato di alcune problematiche importanti che riguardano la filiera logistica portuale e che rallentano la velocità commerciale delle merci. La proposta è che, di comune accordo con l'Ente, si faccia una rapida verifica delle criticità espresse in sede di riunione. I vertici aziendali del Cac hanno apprezzato la celerità dell'incontro ottenuto con di Majo. Felli si augura che la stessa velocità di azione sia applicata agli impegni presi dall'Autorità di sistema portuale.

"C'è bisogno di pronte riposte da parte delle Istituzioni - aggiunge Siciliano - perché i tempi della burocrazia non coincidono mai con i tempi delle imprese, pertanto attendiamo di avere riscontri alle nostre richieste, e proposte".

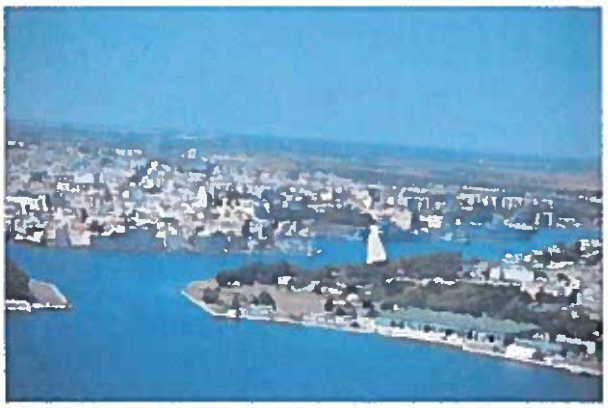
Donati a margine dell'incontro ha espresso soddisfazione per il riconoscimento ottenuto a livello istituzionale del ruolo dei trasportatori di Civitavecchia che chiedono il pieno coinvolgimento delle loro imprese nelle attività portuali.

PD Brindisi: Incontro Pubbico "Zes – Opportunità di sviluppo per il territorio"

agosto 1, 2017 // Commenti disabilitati su PD Brindisi: Incontro Pubbico "Zes – Opportunità di sviluppo per il territorio"

Il 20 Luglio scorso, il Senato ha approvato il Decreto Mezzogiorno (relatore il Sen. Tomaselli) che ha definito le cosiddette "Zone economiche speciali". Il testo prevede la possibilità per la Regione Puglia di poter concorrere alla istituzione di due ZES nel proprio territorio che corrisponderanno ai territori e alle infrastrutture portuali e retroportuali che costituiscono i due sistemi portuali, ovvero l'area di Taranto e quella del basso Adriatico da Bari a Brindisi.
Per Brindisi, essere Zona Economica Speciale rappresenta una opportunità eccezionale che, se opportunamente sfruttata, è destinata a valorizzare le potenzialità del territorio sia sul versante infrastrutturale sia su quello della vocazione logistica, turistica e manifatturiera.
Ed è proprio "Zes – Opportunità di sviluppo per il territorio" il titolo di un incontro organizzato dal Partito Democratico di Brindisi per Venerdì 4 Agosto, alle ore 19.00, presso Palazzo Virgilio.
L'incontro – aperto alla cittadinanza – vuole rappresentare, soprattutto, un occasione di ascolto e di confronto tra operatori ed istituzioni.
Questo il programma:
Saluti: Francesco Cannalire (Segretario Cittadini PD di Brindisi)
Interventi:
Sen. Salvatore Tomaselli (relatore Decreto Mezzogiorno)
On. Elisa Mariano (deputato PD)
Prof. Ugo Patroni Griffi (Presidente Autorità di Sistema Portuale del Basso Adriatico)
Dott. Mimmo Bianco (Presidente Consorzio Asi di Brindisi)
Dott. Teo Titi (Presidente Consozio Operatori Portuali Salentini

Adsp Mar Adriatico Meridionale: Patroni Griffi incontra Giuffrè per il water front di Brindisi



BRINDISI – Nei giorni scorsi, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, professor Ugo Patroni Griffi, ha incontrato il commissario straordinario del Comune, dottor Santi Giuffrè, al fine di concordare azioni condivise tese ad abbellire e a rendere maggiormente fruibile il water front brindisino.

Si è parlato diffusamente delle modifiche apportate dall'AdSP alla realizzanda infrastrutturazione di security, in via Del Mare, attraverso l'introduzione, nella recinzione, di pannelli trasparenti (per una lunghezza complessiva di 40 mt), in sostituzione dei pannelli in grigliato metallico. Tali variazioni hanno fatto venir meno l'interesse del Comune al mantenimento degli effetti dell'Ordinanza dirigenziale, emessa lo scorso 20 dicembre dalla civica Amministrazione, di sospensione dei lavori e demolizione del manufatto. Il provvedimento, pertanto, è stato revocato. A fronte di ciò, l'AdSP ha rinunciato al giudizio innanzi al TAR di Lecce.

"Una volta completata l'opera, commenta il presidente dell'AdSP, avvieremo un concorso di idee rivolto ai giovani per rendere via Del Mare attrattiva, con installazioni luminose e pannelli luminosi artistici." "Questa mia idea, dice Patroni Griffi, è stata pienamente condivisa dal commissario straordinario del Comune, con il quale si è instaurato da subito un eccellente dialogo e una significativa sinergia di intenti."

Tra le altre ipotesi prese in esame, anche, la possibilità, in futuro, di realizzare un unico circuito di passeggio sul water front, interconnettendo il lungomare Regina Margherita con Via del Mare, attraverso un'area attualmente interdetta all'uso pubblico, in quanto rientrante nella disponibilità dell'AdSP.

L'ECONOMIA

Sud, ok finale al decreto E sulle due Zes pugliesi la palla va alla Regione

Disco verde della Camera. Misure anche per i giovani

● Il pacchetto di misure per il Sud è legge. La Camera ha dato il via libera definitivo al provvedimento, votando prima la fiducia (318 sì e 153 no) e poi il dl (276 sì e 121 no). Il decreto introduce agevolazioni nelle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia: si spazia dai finanziamenti per i giovani imprenditori all'istituzione delle Zone economiche speciali (a cui vanno 200 milioni). Per quest'ultimo punto, confermata la possibilità per la Puglia di averne due: una a Taranto e l'altra legata alla dorsale portuale di Bari-Brindisi. Ieri in aula Claudio De Vincenti, ministro della Coesione territoriale, ha spiegato: «Taranto è al centro dell'impegno del Governo», «ci sono il contratto istituzionale di sviluppo, gli investimenti infrastrutturali proprio sul porto, oltre a quelli ambientali e di riqualificazione della città», è allora «molto logico che Taranto sia una Zes, dato che ci sono tutte le condizioni già nella norma», ma «l'iniziativa di proporla deve venire dalla Regione», che ha lo spazio per indicare anche Brindisi-Bari. De Vincenti è intervenuto alla Camera su sollecitazione di Francesco Paolo Sisto (Forza Italia), tra i firmatari di un ordine del giorno sulla Zes di Taranto. De Vincenti ha proposto la seguente riformulazione dell'articolo sulle Zone economiche speciali: «"Impegna il Governo a prevedere, nell'ambito delle proprie competenze": per noi ovviamente Taranto è una delle zone più chiaramente destinate a diventare Zes. Semplicemente non siamo noi che facciamo la proposta, ma abbiamo creato tutte le condizioni perché quella proposta possa venire».

Zes occasione per tutti, in Puglia. Anche per il Salento. A questo punta l'ordine del giorno approvato ieri e presentato da Salvatore Capone, sottoscritto e sostenuto da Federico Massa e Ludovico Vico (tutti del Pd) con l'obiettivo di "definire criteri per l'identificazione e la delimitazione dell'area relativa ad una zona economica speciale sufficientemente generali al fine di tenere in considerazione le diverse specificità delle regioni "meno sviluppate" e "in transizione" e, nel particolare caso della Puglia, a garantire che, a fronte della presentazione del piano di sviluppo strategico, il Salento possa fruire delle condizioni favorevoli offerte dalla disciplina, sulla base del nesso economico funzionale che lega tale territorio alle aree portuali della Regione".

Zes da connettere alla rete trasportistica, nell'odg a firma invece della brindisina (anche lei Pd) Elisa Mariano: il documento impegna il Governo «a sollecitare la Regione per quanto di sua competenza e ad agire di concerto con essa, al fine di mettere finalmente a sistema e valorizzare pienamente il patrimonio infrastrutturale brindisino, affinché diventi l'imprescindibile punto di partenza del rilancio economico, sociale e culturale non solo di Brindisi, ma del Salento e dell'intera Puglia meridionale, facendosi promotore di ogni azione utile in grado di rendere il sistema integrato dei trasporti la leva fondamentale per la riscossa del Tacco d'Italia».

Non ci sono solo le Zes nella legge, ovviamente. Previsto per esempio un finanziamento fino a 1,2 miliardi dedicati ai nuovi giovani imprenditori under 35, con la misura "Resto al Sud", e 50 milioni di euro per favorire gli imprenditori agricoli under40. Il poi 40 milioni di euro per favorire le politiche attive del lavoro nel Mezzogiorno e 150 milioni di euro per il sostegno amministrativo agli enti locali. Vengono inoltre individuati strumenti di semplificazione delle procedure adottate per la realizzazione sia degli interventi dei Patti per lo sviluppo nelle regioni del Mezzogiorno, che accelerano i tempi e riducono gli oneri a carico delle Amministrazioni centrali.

Nutre dubbi Rocco Palese, deputato salentino di Forza Italia: «È l'ennesimo decreto che il governo presenta per il Sud, il che certifica che si va avanti a spot. Manca una visione complessiva su come affrontare il problema: il divario aumenta, idem la povertà, e il sistema agricolo cede. Il decreto rispolvera una serie di misure che a volte hanno funzionato e altre no. Le Zes? Siamo favorevoli, ma siamo appena all'avvio della procedura, sulla partita delle risorse spetta all'Ue decidere».

ZOOM

Le zone "speciali"

Si chiamano Zone economiche speciali e sono uno degli assi portanti del decreto. In Puglia potranno essere due: Taranto e l'altra invece per Bari-Brindisi

Gli ordini del giorno

Approvati ordini del giorno. Uno di Capone-Massa-Vico spinta i benefici delle Zes anche al Salento. Mariano punta sulle infrastrutture

Gli incentivi per l'imprenditoria

Non ci sono soltanto le Zes nel pacchetto di misure. Spiccano le agevolazioni per i giovani imprenditori, come "Resto al Sud"

Il Sole 24 Ore

Sviluppo. Il decreto Mezzogiorno diventa legge: dalle «Zes» una spinta per gli investimenti sul territorio

Sud, due zone speciali per regione

Apprezzamento di Confindustria: un testo che rilancia l' economia

roma Il decreto per lo sviluppo del Mezzogiorno diventa legge, aprendo le porte a una serie di misure ad hoc per provare a rinvigorire la ripresa del Sud. Tra tutte l' incentivo «Resto al Sud» per i nuovi imprenditori under 35 - con la dote portata a 50mila euro, di cui il 35% a fondo perduto - e la creazione delle Zes, le Zone economiche speciali a burocrazia zero e con agevolazioni fiscali aggiuntive rispetto al regime ordinario del credito d' imposta al Sud (eleggibili investimenti fino a 50 milioni). Con la novità che potranno nascere due Zes per ogni Regione (non più solo una) a patto che siano presenti più aree portuali. Al momento sono già in lizza Napoli-Nola-Salerno, Gioia Tauro e una Zes unica per Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. È «un' occasione per l' Italia», ha scritto il premier Paolo Gentiloni in un tweet sottolineando le «condizioni più vantaggiose per investimenti e lavoro».

Il decreto - che ieri ha incassato la fiducia alla Camera - in realtà durante il passaggio in Parlamento ha aggiunto anche misure nazionali. Èil caso della mini proroga al 30 settembre per l' acquisto dei beni digitali su cui sfruttare l' incentivo dell' iperammortamento al 250% del piano industria 4.0 (con la condizione che almeno il 20% dell' acconto sia pagato entro l' anno) Sulla stessa scia anche la misura introdotta Al Senato che stanzia i fondi per aiutare il decollo dei dodici cluster tecnologici che sono in procinto di partecipare al bando del Miur sulla ricerca industriale da 500 milioni. Il decreto per il Sud prevede fondi per la loro governance con il requisito che nel piano d' azione triennale ci sia una apposita sezione riferita allo sviluppo delle politiche di ricerca industriale del Mezzogiorno. Infine va ricordato anche il salvataggio di Flixlbus, la linea di bus low cost che rischiava di finire fuori mercato per la stretta prevista dalla recente manovrina. Il dl approvato ieri cancella quella norma rimandando la riforma del settore dei trasporti interregionali a lunga percorrenza a un tavolo di lavoro che dovrà essere convocato dal ministero dei Trasporti entro il 30 ottobre .

A sottolineare questa doppia valenza positiva- per il Sud ma anche nazionale - del provvedimento è stata tra gli altri Confindustria. Che ieri ha espresso il «proprio apprezzamento» per il via libera del Parlamento perché innanzitutto «il provvedimento completa il quadro di interventi a sostegno della natalità imprenditoriale e del rilancio degli investimenti al Sud avviato nei mesi scorsi», ma allo stesso si

è «arricchito, durante l' iter parlamentare, di ulteriori misure a sostegno della competitività, alcune, peraltro, di portata generale».
Tra queste Confindustria ricorda appunto la mini proroga per l' iperammortamento, «recependo una proposta avanzata da Confindustria e intercettando così la vivacità del sistema produttivo che sta sperimentando con successo il Piano Industria 4.0». E i «processi di innovazione tecnologica in atto potranno essere ulteriormente favoriti anche grazie alla norma» sui cluster tecnologici nazionali che dovranno «favorire la collaborazione tra le imprese e il mondo della ricerca pubblica e privata». Infine per Confindustria sono «positivi, poiché orientati all' attrazione degli investimenti e alla valorizzazione delle aree portuali nei territori meridionali, anche gli interventi per l' istituzione delle Zone Economiche Speciali, su cui sarà ora decisiva la celerità dell' iter attuativo».
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Marzio Bartoloni

Gazzetta del Sud

Gioia Tauro, il nuovo organismo per i portuali è "zoppo"

Il Sul: «L' Agenzia è un ibrido e mancano anche le tariffe»

GIOIA TAURO «Tutti gli sforzi fatti fino ad oggi rischiano di naufragare e non per volontà dei lavoratori che hanno dato la loro disponibilità»: è quanto dichiara in una nota Antonio Pronestì, segretario nazionale del Sul comparto Trasporti, in riferimento alla nascita dell' Agenzia del lavoro nel porto e per la riqualificazione professionale, definita un "ibrido" da disciplinare.

«Una storia brutta - continua - che, con molta fatica - e ancora non ci siamo riusciti - dovrebbe vedere il rilancio tanto auspicato delle attività per garantire i livelli occupazionali e un possibile sviluppo dell' area. Per questo non dobbiamo e non possiamo abbassare la guardia. La neonata Agenzia, costituita dopo l' accordo di Programma sottoscritto al Mit, si è rivelata un "ibrido".

Essa, infatti, non è un' azienda nè tanto meno un' Agenzia per la somministrazione del lavoro: i lavoratori interessati non sono assunti e non hanno nessun diritto previsto dalla normativa vigente per i lavoratori portuali (ferie, permessi, malattia, infortunio, legge 104 ecc.). Una situazione che abbiamo denunciato da tempo, ma su cui non si è potuto agire in tempo utile visto che MCT ha proceduto con i licenziamenti al 31 luglio. Solo la sensibilità, peraltro già dimostrata verso Gioia Tauro, dei Dirigenti del Ministero e del ministro Graziano Delrio che si dovrà fare carico del problema con il Governo e il Parlamento, potrà disciplinare l' Agenzia e renderla nella sua temporaneità ed eccezionalità una vera e propria azienda in cui lavoratori hanno dignità di lavoratori. Il confronto serrato di questi ultimi giorni con il ministero - evidenzia Pronestì - ha registrato una nota positiva in merito, in quanto si sta pensando di disciplinare l' Agenzia con la prima occasione legislativa che lo renderà possibile. Se gli impegni assunti dalle parti con l' accordo verranno onorati, e non abbiamo motivo di pensare che non lo saranno, possiamo ipotizzare che con la Legge di Stabilità e quindi per ottobre il problema possa essere risolto. Bisogna vigilare sulla realizzazione di tutte le infrastrutture programmate e bisogna che l' Autorità Portuale provveda a stabilire e deliberare le tariffe per la prestazione della manodopera nell' area portuale.

Al momento manca la delibera in merito alle Tariffe orarie per la prestazione».(d.l.)

Massidda: ricorso al Tar contro nomina di Deiana

CAGLIARI - Piergiorgio Massidda, consigliere comunale a Cagliari e già presidente dell'Autorità portuale di Cagliari, ha annunciato di aver presentato ricorso al Tar contro la nomina di Massimo Deiana alla presidenza dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna.

Una situazione quindi che si ribalta: quando Massidda era presidente dell'Authority era stato proprio Deiana a presentare ricorso al Tar contro l'ex parlamentare di Forza Italia. La pronuncia del Consiglio di Stato aveva poi portato Massidda al-

(continua a pagina 2)

Massidda: ricorso

l'addio aprendo la strada al commissariamento durato quasi quattro anni.

«In queste settimane ho inutilmente chiesto all'Autorità Nazionale Anticorruzione (Anac) il pronunciamento formale sulla legittimità della nomina che a mio parere contrasta con l'impianto della Severino - spiega Massidda - Secondo la legge Severino infatti i politici come il prof. Deiana non potrebbero passare da un incarico pubblico, come quello di assessore ai Trasporti, ad un altro ente senza far passare un periodo di "raffreddamento" di almeno due anni. Questo è stato fatto valere per moltissimi casi in Sardegna come in tutta Italia - conclude - La legge mi pare dunque chiarissima e non interpretabile».

Porti, Guglielmi segretario ad Augusta e Catania

Carlo Guglielmi è stato nominato segretario generale dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale (Augusta e Catania). Affiancherà il presidente Andrea Annunziata ed è stato incaricato dal Comitato di gestione su proposta dello stesso presidente.

Guglielmi attualmente è dirigente presso il dicastero dei Trasporti. Ha esperienza in ambito portuale, in particolare nei dragaggi e più in generale negli appalti pubblici. Il Comitato portuale sottolinea che Guglielmi rispetta «il profilo tecnico professionale richiesto dallo stesso Comitato e dal presidente sulla figura del segretario generale», sottolineando come risulti persona «necessaria a realizzare e sviluppare le opere di infrastrutturazione avviate e da avviare nei due porti, permettendo il rilancio di tutto il territorio della Sicilia Orientale».

Carlo Guglielmi segretario AdSp Sicilia orientale

SIRACUSA - L'ing. Carlo Guglielmi è stato nominato segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale. Guglielmi, attualmente dirigente al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, resterà in carica per quattro anni. A nominarlo all'unanimità è stato il Comitato di gestione della stessa Autorità di Sistema portuale, su proposta del presidente Andrea Annunziata.

(continua a pagina 2)

Carlo Guglielmi

Guglielmi, 58 anni, ha una comprovata esperienza professionale nel settore portuale, in particolare nei settori dei dragaggi, delle bonifiche e degli appalti pubblici, e nelle materie amministrativo contabili. Per sette anni è stato segretario generale dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci.

Il Comitato di gestione ha confermato «il rispetto del profilo tecnico professionale richiesto sottolineando l'importanza, in questa fase storica dei porti di Augusta e Catania, di una figura professionale tecnica come quella dell'ing. Guglielmi necessaria a realizzare le opere di infrastrutturazione avviate e da avviare nei porti di Augusta e Catania permettendo il rilancio di tutto il territorio della Sicilia orientale».

La Sicilia

Augusta. Prende corpo l' assetto del tecnico e amministrativo del sistema del mare della Sicilia orientale

Port Authority: vertice definito Carlo Guglielmi, 58 anni, nominato segretario generale dal comitato di gestione

Augusta. Comincia a prendere corpo l' assetto del vertice tecnico e amministrativo dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia Orientale. L' ing. Carlo Guglielmi, 58 anni, dirigente del ministero delle Infrastrutture, è stato nominato segretario generale del nuovo organismo che dovrà gestire le autorità portuali di Catania e di Augusta. Guglielmi resterà in carica per la durata di 4 anni. È stato nominato all' unanimità dal comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale su proposta del presidente Andrea Annunziata. Guglielmi ha una comprovata esperienza professionale nel settore portuale, in particolare nel settore dei dragaggi, delle bonifiche e degli appalti pubblici e materie amministrative computistici. Per 7 anni è stato segretario generale dell' Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci. Il Comitato ha confermato "il rispetto del profilo tecnico professionale richiesto rilevando l' importanza, in questa fase storica dei porti di Augusta e Catania, di una figura professionale tecnica come quella dell' ing. Guglielmi necessaria a realizzare le opere di infrastrutturazione avviate e da avviare nei porti di Augusta e Catania permettendo il rilancio di tutto il territorio della Sicilia orientale". Guglielmi si insedierà subito dopo la pausa estiva.Guglielmi si affianca al presidente dell' Autorità, Andrea Annunziata, nominato con decreto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio il 4 aprile. Annunziata sta riorganizzando la segreteria tecnica operativa delle ex Autorità Portuali di Augusta e Catania, che ormai è un unico" team" preposto al funzionamentodel nuovo Ente istituito dalla nuova legge di riforma portuale.In tema di autorità portuale, il sindaco di Melilli, Giuseppe Carta, ha scritto, tra gli altri, ai ministri per lo Sviluppo Economico, del Mezzogiorno, dei Trasporti, del Lavoro e dell' Ambiente, oltre che al presidente della Regione siciliana, ai deputati nazionali e regionali siracusani per il riconoscimento del territorio del suo comune all' interno della cosiddetta area Zes (zona ad economia speciale), che comprende l' area portuale di Augusta. La premessa del sindaco poggia sul fatto che nel territorio melillese sono identificate aree per insediamenti produttivi in contrada Biggemi, destinato alla grande industria, a Marina di Melilli per la cantieristica navale, e nelle località Santa Catrini e Petraro, attrezzate per le piccole imprese. "L' attrazione di investimenti che le Zes possono indurre - scrive il sindaco di Melilli - in quanto fattore determinante in prossimità delle banchine di deposito, in grado di attrarre capitali da investitori esteri con l' annullamento delle tasse di ancoraggio, la detassazione delle accise sui carburanti per i mezzi portuali e la detassazione dei tributi sul costo del lavoro".Francesco Nania.

FRANCESCO NANIA

Siracusa

Guglielmi nominato segretario dell' Autorità portuale della Sicilia orientale

SIRACUSA - L' ing. Carlo Guglielmi è stato nominato segretario generale dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Orientale. Guglielmi, attualmente dirigente al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, resterà in carica per quattro anni. A nominarlo all' unanimità è stato il comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Orientale su proposta del presidente Andrea Annunziata. Guglielmi, 58 anni, ha una comprovata esperienza professionale nel settore portuale, in particolare nei settori dei dragaggi, delle bonifiche e degli appalti pubblici, e nelle materie amministrativo contabili. Per sette anni è stato segretario generale dell' Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci. Il Comitato ha confermato "il rispetto del profilo tecnico professionale richiesto sottolineando l' importanza, in questa fase storica dei porti di Augusta e Catania, di una figura professionale tecnica come quella dell' ing. Guglielmi necessaria a realizzare le opere di infrastrutturazione avviate e da avviare nei porti di Augusta e Catania permettendo il rilancio di tutto il territorio della Sicilia orientale".

O Augusta

Autorità portuale, scelto Guglielmi

OOO È Carlo Guglielmi, dirigente al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il segretario generale dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale.
A nominarlo, su proposta del presidente Andrea Annunziata, è stato il comitato di gestione che ha sottolineato l' importanza, «in questa fase storica dei porti di Augusta e Catania di una figura professionale tecnica necessaria a realizzare e sviluppare le opere di infrastrutturazione avviate e da avviare, permettendo il rilancio di tutto il territorio della Sicilia orientale». L' incarico varrà 4 anni. (*CESA*)

Gazzetta del Sud

Sicilia orientale

Guglielmi segretario generale dell' Autorità portuale

SIRACUSA L' ing. Carlo Guglielmi è stato nominato segretario generale dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Orientale. Guglielmi, attualmente dirigente al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, resterà in carica per quattro anni.

A nominarlo all' unanimità è stato il comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Orientale su proposta del presidente Andrea Annunziata. Guglielmi, 58 anni, ha una comprovata esperienza professionale nel settore portuale, in particolare nei settori dei dragaggi, delle bonifiche e degli appalti pubblici, e nelle materie amministrativo contabili.

Per sette anni è stato segretario generale dell' Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci.

Il Comitato ha confermato «il rispetto del profilo tecnico professionale richiesto sottolineando l' importanza, in questa fase storica dei porti di Augusta e Catania, di una figura professionale tecnica come quella dell' ing. Guglielmi necessaria a realizzare le opere di infrastrutturazione avviate e da avviare nei porti di Augusta e Catania permettendo il rilancio di tutto il territorio della ».(a.r.)

Augusta - Assoporto a sostegno della sindaca Di Pietro sull' hotspot, ma chiede la cessione del golfo Xifonio all' Adsp di Catania.

(Massimo Ciccarello) Augusta, 2 luglio 2017 - Assoporto corre in soccorso della sindaca Cettina Di Pietro sull' hotspot a Punta Cugno, in cambio di una "cessione di sovranità" del Comune sul Golfo Xifonio. Che, secondo la richiesta dell' associazione imprenditoriale di Augusta, dovrebbe passare sotto la governance dell' Autorità di sistema presieduta dal salernitano Andrea Annunziata e con sede " temporanea " a Catania. Dove, fra l' altro, è stato designato come segretario generale un ingegnere romano, Carlo Guglielmi, che ha maturato esperienza specifica nell' ente portuale di Olbia-Golfo Aranci. Una nomina che odora di indicazione governativa, e va a ridimensionare notevolmente la residua capacità del territorio augustano di incidere sulle scelte strategiche dell' Adsp. La proposta di ampliare il perimetro di competenza della Port authority è stata formalizzata da Marina Noè, nel corso di un incontro con Annunziata e Di Pietro nella sede di Assoporto, del quale è stato dato notizia l' 1 agosto. I contenuti della riunione, cui hanno preso parte pure alcuni operatori, li rivela un comunicato dove la presidente dei portuali definisce "una novità importante" che il Centro di primo soccorso e accoglienza per i migranti si istituzionalizzi fuori dalle banchine commerciali. In sostanza nessuna opposizione preconcetta se si accompagnerà a lavori di consolidamento sulla diga foranea, e a investimenti sul Gas naturale liquefatto ("una mossa strategica vincente") che i mercantili useranno al posto dell' attuale combustibile da raffinazione. Ma è la dilatazione dell' Adsp verso Punta Izzo, comprendendo pure il porticciolo turistico in corso di difficoltosa costruzione, il punto più controverso del pacchetto "nulla osta" all' hotspot europeo degli sbarchi. Perché già la maggioranza 5 Stelle aveva bocciato una proposta in tal senso avanzata dal consigliere Giancarlo Triberio, all' epoca segretario cittadino del Pd. Una mozione che nelle intenzioni voleva risolvere i problemi per le dighe frangiflutti del castello sveno e del lungomare Granatello, oltre ai piloni del ponte Federico Secondo, attingendo ai fondi dell' Autorità portuale. Che all' epoca era di Augusta e basta, e nessuno immaginava potesse un giorno venire scippata della qualifica Core dalla più modesta rada catanese. Eppure, nonostante quelle condizioni favorevoli, l' amministrazione M5S aveva detto "no". Ora, invece, la sindaca grillina si trova con Assoporto che le chiede espressamente di

"avviare con una richiesta ufficiale l' eventuale accorpamento" della rada xifonia. Confermare adesso quel diniego avrebbe ancora più senso dopo lo scippo della sede, oltre alla coerenza con quanto deciso dai consiglieri grillini. Ma rischierebbe di aggiungere una sonora voce contraria al Cdpsa, in un contesto locale già basito dall' acquiescenza docile mostrata da Palazzo di città verso una struttura permanente rifiutata nel resto d' Italia. "Niente hotspot" era uno dei punti forti del programma elettorale grillino. Così irrinunciabile nei suoi contenuti che la maggioranza si era gettata a occhi chiusi nel dissesto finanziario, rivelatosi poi un po' troppo avventuroso. Era fine luglio anche allora, come per il recente via libera al Cdpsa. E lo era anche quando a Palermo, un anno dopo, si stavano confezionando le pratiche per il decreto di spostamento dell' Autorità portuale (mentre Di Pietro decideva d' imperio di assegnarsi la delega al Porto togliendola al suo vice Giuseppe Schermi, poi cacciato in malo modo il mese successivo quando ha scoperto che aveva mandato il curriculum per la presidenza della Adsp). Tutto questo è accaduto in appena tre estati di 5 Stelle a Palazzo. E ne mancano ancora altre due. COMUNICATO STAMPA ASSOPORTO : Continua la sinergia tra Assoporto , Comune e Autorità portuale (CS) Si è concluso il secondo incontro tra Assoporto Augusta, il presidente del Sistema di mare della Sicilia Orientale Andrea e il sindaco Maria Concetta Di Pietro. Si tratta di un tavolo di concertazione voluto dalla presidente Marinà Noè già l' indomani della nomina del presidente Annunziata. Nella sede dell' associazione , alla presenza, di una rappresentanza di associati si è fatto il punto sulla situazione. Il presidente Annunziata ha anticipato che su sua proposta il comitato di gestione ha nominato all' unanimità l' ingegnere Carlo Guglielmi alla carica di Segretario Generale. Durante l' incontro sono stati toccati alcune fondamentali questioni che sono considerate di attualità strategica : i lavori di manutenzione per il rifiorimento della diga foranea il cui iter è in corso di definizione; la strategicità di programmazione di un' area di stoccaggio e rifornimento di GNL in vista del nuovo e moderno :"Una mossa strategia vincente. Il porto di Augusta non può e non deve farsi trovare impreparato. C' è già una importante intesa tra Assoporto , Autorità di sistema e Comune di Augusta su questo importante tema". Questo il commento della presidente Marina Noè che ha anche chiesto al presidente Annunziata di predisporre un incontro con tutti gli operatori di Augusta e Catania per fare il punto sugli investimenti presenti e futuri delle due realtà portuali . Assoporto ha chiesto al sindaco Maria Concetta Di Pietro di avviare , con una richiesta ufficiale, l' eventuale accorpamento dell' area del Golfo Xifonio da parte della Autorità di sistema portuale. La prima cittadina ho informato delle ultime novità che riguardano il trasferimento dell' hot-spot dall' attuale posizione a un' area più decentrata. "Si tratta di una novità importante - ha commentato la presidente Marina Noè - una soluzione frutto di una concertazione. Vigileremo perché sia trovata una sistemazione fuori dall' area commerciale". Questi incontri che sono il frutto di una sinergia sono convocati per portare avanti un dialogo costruttivo utile agli sviluppi futuri della portualità della Sicilia Orientale. * Assoporto Augusta.

MASSIMO CICCARELLO

Al via la raccolta firme per l' Autorità portuale di sistema dell' Area integrata dello Stretto

Fast Confsal Federazioni Sicilia e Calabria insieme all' Ugl mare e porti, danno il via alla raccolta firme, domani mercoledì 2 agosto il primo appuntamento, dalle ore 09:00 al mercato "Vascone" con la cittadinanza, per chiedere alle Istituzioni locali ed al Governo Nazionale la SEDICESIMA AUTORITÀ PORTUALE di SISTEMA DELL' AREA INTEGRATA dello STRETTO, comprendente i porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni.La campagna di sensibilizzazione annunciata nei giorni scorsi dalle organizzazioni sindacali, si lega alle tante battaglie fatte in favore di un' Autorità Portuale specifica, in difesa di un territorio dalle potenzialità naturali incontrovertibili, che devono trovare il proprio riconoscimento da parte del Governo.La Petizione aperta a tutte le forze sociali, chiede la modica e la revisione del Decreto Legislativo 4 Agosto 2016, n* 169 della governance dei Porti che ha raggruppato in quindici Autorità di Sistema gli Scali Italiani, accorpando le precedenti ventiquattro Authority.

Corriere Marittimo

Veneto: siglato accordo con RFI per soppressione passaggi a livello. Stanziati più di 117 mln di euro

(FERPRESS) – Venezia, 1 AGO – "Una svolta per il futuro delle infrastrutture nel Veneto". Con queste parole il Presidente della Regione del Veneto definisce l'Accordo da lui sottoscritto oggi con L'AD di Rete Ferroviaria Italiana – RFI, Maurizio Gentile, che porterà alla soppressione di 84 di passaggi a livello, con un investimento iniziale complessivo di 117 milioni 600 mila euro, dei quali 72 milioni in capo a RFI e 45 milioni 600 mila euro in capo alla Regione. Già nel 2017, la Regione riconoscerà a RFI l'importo di 24 milioni 500 mila euro, nel 2018 6 milioni 100 mila euro, nel 2019 10 milioni 350 mila euro, nel 2020 4 milioni 250 mila euro, nel 2021 400 mila euro.

"Il lavoro paga sempre – commenta il Governatore – tanto che rispetto al 2010 abbiamo affrontato con successo importanti sfide: la soluzione del problema Sfmr con la sottoscrizione del lodo, il rinnovamento del materiale rotabile con l'entrata in servizio di molti nuovi treni, l'orario cadenzato che ci ha portato a una puntualità del 98% entro i cinque minuti, l'avvio della realizzazione del Treno delle Dolomiti, l'elettrificazione delle tre tratte pedemontane e dell'anello basso del bellunese, un nuovo accordo con Trenitalia che è in corso di definizione".

"Con L'Accordo con Rfi di oggi verranno risolti anche i punti neri per la viabilità legati ai passaggi a livello – conclude – con una risposta forte alle necessità locali".

L'importo necessario al finanziamento degli interventi previsti dal presente accordo è stabilito in € 117.600.000 ed è relativo ai lavori di tutte le opere sostitutive, comprensivo degli oneri di progettazione, fiscali, di quelli relativi alle interferenze ferroviarie, espropri e quanto altro necessario, ed è così suddiviso:

- € 72.000.000 in capo ad RFI;
- € 45.600.000,00 in capo a Regione del Veneto (oltre agli oneri di progettazione in capo alla Regione stessa).

Le eventuali economie che dovessero derivare nel corso della realizzazione del programma saranno riutilizzate per la realizzazione di ulteriori interventi previsti dal presente accordo.

In alcuni casi, con un solo intervento sarà possibile eliminare anche due o tre passaggi a livello.

Quelli ricompresi a vario titolo nell'Accordo sono i seguenti:

Linea Mestre – Quarto D'Altino km 1+337 Venezia

Linea Mestre – Treviso km 1+445 Venezia

Linea Camposampiero–Castelfranco V. km 3+750 Loreggia

Linea Camposampiero – Padova km 32+328 San Giorgio P. km 46+160 Padova

Linea Mestre – Castelfranco km 14+550 Noale

km 17+093 Noale

km 22+894 Piombino Dese

km 27+358 Resana

km 28+294 Resana

km 30+517 Castelfranco V.to

– Linea Mestre- Castelfranco

– Noale: km 13+657, km 15+068

– Salzano: km 10+212

– Linea Mestre – Trieste

– Roncade: km 19+611, km 21+551

– Annone Veneto: km 48+541, km 49+8015

– Linea Bologna – Padova

– Monselice: km 99+959, km 100+689, km 103+645

– Linea Castelfranco – Bassano

– Castello di Godego: km 38+184, km 38+657, km 39+570, km 40+565

– Castelfranco Veneto: km 33+479, km 33+786, km 35+186, km 35+971, km 37+262, km 37+474
– Loria: km 41+396
– Rossano Veneto: km 42+834, km 42+790
– Cassola: km 44+649, km 46+067, km 47+617, km 48+544
– Linea Calalzo – Padova
– Montebelluna: km 22+815, km 23+711, km 24+485, km 24+911, km 25+430, km 25+988, km 26+714
– Linea Vicenza – Treviso
– San Martino di Lupari: km 28+629
– Vedelago: km 41+590
– Paese: km 52+242
– Treviso: km 59+110, km 59+345
– Linea Vicenza – Schio
– Vicenza: km 4+340, km 4+762
– Linea Bassano – Padova
– San Giorgio in Bosco: km 18+740, km 20+026
– Santa Giustina in Colle: km 24+539, km 25+255, km 26+113, km 26+780
– Linea Verona – Rovigo
– Bovolone: km 31+550, 32+249, 36+077, int. SP2
– Cerea: km 43+103, km 43+494, km 44+620
– Legnago: km 133+297, km 137+831, km 138+447, km 139+129, Ospedale, km 55+373, km 55+683, km 56+419, km 56+823, km 57236, km 57+924
– Castagnaro: km 64+857, km 65+116
– Badia Polesine: km 68+048, km 68+647, km 70+044
– Rovigo: km 96+458, km 97+204, km 97+429, km 97+713, km 98+322, km 98+839

CON UNICA ECCEZIONE COSPICUA NEL TERMINAL DI TRIESTE

Meno greggio in sbarco nei porti italiani

Il calo più forte a La Spezia Multedo mentre alcuni scali sono addirittura a quota zero

ROMA - Il blocco dell'attività del petrolchimico di Siracusa, imposto "manu militari" dal magistrato, ha riproposto il tema dei porti sui quali approdano le navi con il greggio e la sorte delle rispettive raffinerie. Stesso problema per Porto Torres, dove sono stati fermati anche lì gli impianti per motivi ambientali. Il tutto in una più articolata strategia relativa alle fonti di approvvigionamento non solo del greggio ma anche dei gas naturali, i cui prezzi sono relativamente legati.

Proprio in questi giorni si apprende che l'Arabia Saudita ha annunciato una riduzione della produzione di greggio, per cercare di far crescere il prezzo del barile, tornato da tempo ai minimi. Se l'operazione riuscirà, il costo del GNL - sia pure destinato a un leggero aumento anch'esso, dopo i cali dei mesi scorsi, potrebbe diventare ancora più competitivo. In particolare quello che arriva via nave, ai tre rigassificatori in attività in Italia (Rovigo, Livorno e La Spezia) perché acquistato sul mercato libero e non a contratto fisso come il gas delle pipe-lines.

Secondo l'Unione Petrolifera Italiana, gli arrivi di greggio nei porti italiani stanno calando progressivamente, sia per il minor consumo dei carburanti tradizionali legato alla crisi, sia per l'aumentata efficienza degli impianti nonché per il filone alternativo del gas e dell'autotrazione elettrica (ancora marginale). Dal 1990 al 2016 il totale del greggio sbarcato nei porti italiani è passato da 110.260 mila tonnellate a 103.800 mila. Il calo più forte si è registrato a La Spezia Multedo (da 20.320 a 9.750) mentre l'incremento maggiore è stato a Trieste (da 35.865 a 41.710). Modesti aumenti a Cagliari (Sarroch) a Falconara, Milazzo, Livorno (da 3700 a 3800), a Siracusa e Vado Ligure. Calati o addirittura spariti gli sbarchi ad Augusta Fiumicino, Gela, Napoli, Ravenna, Taranto e Marghera.

Per alcuni porti si tratta anche di un problema di riconversione delle centrali di raffinazione. A Livorno per esempio la centrale ENI ha lavorato a lungo solo per gli oli lubrificanti e solo da poco ha ripreso la raffinazione. La pianificazione europea della rete di GNL sta incidendo ovviamente anche sul settore della raffinazione del greggio, dove emergono spesso anche fattori ambientali strettamente connessi a problemi della salute pubblica, veri o amplificati dalle campagne Nimby. Ma in parallelo ci sono resistenze anche alla creazione di poli di rigassificazione del GNL, che rappresenterebbero un'alternativa realistica e a basso impatto al greggio. L'Italia delle contraddizioni.

Marco Conforti nel CdA

Genova, Gip rinforza *board*

Genova. Continua la "campagna acquisti" del terminalista Gruppo Investimenti Portuali (Gip) per rinforzare il direttorio e il Consiglio di amministrazione. Dopo le assunzioni e promozioni di un mese fa, recentemente il gruppo, che gestisce i terminal Sech di Genova e TDT di Livorno e a febbraio è stato quasi interamente acquisito da due fondi, ha cooptato all'interno del CdA Marco Conforti, *board member* di Feport (European Terminal Operators Association) e vicepresidente di Confetra (Confederazione Italiana Trasporti e Logistica), già per due mandati presidente di Assiterminal (Associazione Nazionale dei Terminalisti Portuali). Inoltre Gioia Ghezzi, dal 2015 presidente

segue in ultima pagina

Genova, Gip

del CdA di Ferrovie dello Stato, è stata nominata *senior advisor*.

Entrato nel gruppo Fiat per lo sviluppo del nuovo business del terminalismo portuale attraverso la holding Sinport, Conforti ha contribuito allo sviluppo del progetto di Voltri/Prà in Genova e di altre iniziative portuali e logistiche. Dopo l'acquisizione delle attività Fiat da parte di PSA di Singapore nel 1998, ha ricoperto varie posizioni nelle società del gruppo quali VTE, Veron e PDE, in seguito è stato nominato direttore esecutivo e manager di Sinport, nonché *senior advisor* PSA Region Mediterranean Europe, Middle East and South Asia.

Ghezzi ha iniziato la sua carriera in IBM con attività di ricerca. Dopo una lunga esperienza come Partner di McKinsey & Company a Londra, è approdata in Willis Group Holdings come direttore operativo. In seguito è entrata nel gruppo Zurich Assicurazioni dove ha ricoperto i ruoli di CEO della divisione IGRS (International Group Risk Solutions), membro del CdA di Zurich Life Insurance Company e presidente di Zurich Eurolife.

CON L'INSERIMENTO ALL'INTERNO DELL'INGEGNER CONFORTI

Il Gruppo Investimenti Portuali rafforza il proprio Advisory Board

Anche un nuovo arrivo dalle FS per il settore senior advisor

GENOVA - Il Consiglio di Amministrazione del Gruppo Investimenti Portuali SpA, la società terminalistica che gestisce i terminal Sech di Genova e TDT di Livorno, ha recentemente cooptato all'interno del proprio Consiglio di Amministrazione l'ingegner Marco Conforti, board member di Feport (European Terminal Operators Association) e vice presidente di Confetra (Confederazione Italiana Trasporti e Logistica), già per due mandati presidente di Assiterminal (Associazione Nazionale dei Terminalisti Portuali).

Conforti, entrato nel Gruppo Fiat per lo sviluppo del nuovo business del terminalismo portuale attraverso la holding Sinport, ha contribuito allo sviluppo del progetto di Voltri/Prà in Genova e di altre iniziative portuali e logistiche. Dopo l'acquisizione delle attività Fiat da parte di PSA di Singapore nel 1998, ha ricoperto varie posizioni nelle società del gruppo quali VTE, Vecon e PDE; in seguito è stato nominato executive director e general manager di Sinport e Senior Advisor PSA Region Mediterranean Europe, Middle East and South Asia.

Inoltre, la dottoressa Gioia Ghezzi, dal 2015 presidente del CdA del Gruppo Ferrovie dello Stato, è stata nominata senior advisor del Gruppo Investimenti Portuali SpA.

Gioia Ghezzi ha iniziato la sua carriera in IBM in ricerca. Dopo una lunga esperienza come Partner di McKinsey & Company a Londra, è approdata in Willis Group Holdings, come direttore operativo. In seguito è entrata nel gruppo Zurich Assicurazioni dove ha ricoperto i ruoli di CEO della divisione IGRS (International Group Risk Solutions), membro del CdA di Zurich Life Insurance Company e di Presidente di Zurich Eurolife.

IN TUTTA LA COSTA E NELLE VARIE AREE DELL'INTERNO DELLA REGIONE

Con la Guardia Costiera Toscana ampia operazione "Blue Shark"

Contravvenzioni sia ai pescatori che ai gestori delle pescherie - Il problema del prodotto scaduto

LIVORNO - Nelle ultime due settimane, la direzione marittima di Livorno, attraverso il 2° Centro di Controllo Area Pesca, ha coordinato l'operazione complessa Blue Shark. In tale ambito, gli ispettori delle Capitanerie di porto della Toscana hanno condotto oltre 400 controlli, lungo l'intera filiera ittica, via mare e via terra, in tutta la Regione, spingendosi anche nell'entroterra, presso magazzini, ingrossi, negozi al dettaglio e ristoranti, allo scopo di tutelare la salute dei consumatori e la conservazione delle risorse alieutiche. Significativi i risultati: 1.700 chilogrammi di prodotti ittici e 50 attrezzi da pesca sequestrati, oltre 76.000 euro di sanzioni per 57 illeciti riscontrati, comprese 3 violazioni di rilievo penale. L'attività si è affiancata all'Operazione estiva Mare Sicuro, preordinata a garantire l'ordinato e sicuro svolgimento della balneazione e della navigazione da diporto, ed è stata svolta in un momento che vede aumentare in modo importante la domanda di prodotti ittici, in particolare nelle località turistiche balneari. Di seguito un riepilogo delle azioni di maggior rilievo, suddivise per Provincia e località.

Livorno: Le unità navali della Capitaneria di porto labronica hanno irrogato sanzioni per complessivi 26.000 Euro. In particolare, è stato intercettato un natante, occupato da due pescatori subacquei provenienti da Vecchiano, sul quale sono stati rinvenuti tre esemplari di cernia appena catturati, di grosse dimensioni. La normativa in vigore prevede che, nell'ambito della stessa battuta di pesca giornaliera, possa essere catturato massimo un esemplare a persona. 4.000 Euro la sanzione inflitta in questo caso. Il pescato è andato in beneficenza a un Centro di accoglienza di Montenero. Ancora, lungo il litorale livornese, sono stati contestati tre illeciti amministrativi, per complessivi 3.000 Euro, nei confronti di altrettanti pescatori subacquei ricreativi, rei di aver infranto le regole che disciplinano la pesca subacquea in presenza di bagnanti. In tutti i casi, alle sanzioni amministrative si è aggiunto il sequestro dei fucili, impiegati sconsideratamente in zone interessate dalla presenza di numerosi bagnanti. Al riguardo, si evidenzia che è severamente vietato l'uso del fucile subacqueo a meno di 500 metri dalle spiagge. Nello specchio acqueo antistante il porto, invece, è stato rinvenuto un 'palangaro' armato con 200 ami, sprovvisto di ogni segnalazione. L'attrezzo è stato salpato a bordo di una motovedetta della Guardia Costiera e quindi sequestrato. Due sanzioni amministrative da 2.000 Euro l'una sono state elevate nei confronti di due persone imbarcate su un'unità da pesca professionale, senza essere in possesso dell'abilitazione all'esercizio della pesca professionale marittima. Inoltre, i comandanti di quattro pescherecci sono stati sanzionati per complessivi 1.200 Euro, colpevoli di aver imbarcato marittimi non facenti parte dell'equipaggio. Una multa da 2.000 euro è invece toccata al comandante di un'unità da pesca siciliana, intenta a pescare in acque toscane, per non aver registrato sul giornale di pesca dell'imbarcazione i dati delle catture. L'illecito è stato scoperto grazie a all'analisi incrociata delle informazioni contenute nelle banche dati a disposizione degli ispettori della Guardia Costiera. Ancora: due pescatori subacquei non professionali, entrambi livornesi, di circa cinquant'anni, sono stati sorpresi a prelevare 200 ricci di mare dai fondali dello specchio acqueo antistante i Bagni Nettuno. Si rammenta che, per la pesca sportiva, il quantitativo massimo ammesso è pari a 50 esemplari. 5.000 Euro l'importo della multa comminata, cui è seguito il sequestro delle attrezzature adoperate. L'intervento, scaturito dalla segnalazione telefonica di un bagnante alla Sala Operativa tramite il numero blu 1530, è stato effettuato impiegando personale via mare e via terra, e si è concluso allo Scoglio della Regina, dove i trasgressori sono stati raggiunti e sottoposti a controllo. Il pescato, in parte sottomisura, è stato rigettato in mare. Inoltre, davanti a Livorno, stesso illecito è stato contestato al comandante di un peschereccio della marineria di Viareggio, fermato nel cuore della notte da una motovedetta in servizio di polizia marittima nelle acque antistanti il Comune di Pisa. Per questo tipo di violazioni, è prevista l'assegnazione di 3 punti al titolo professionale del comandante e di altrettanti punti alla licenza di pesca della società armatrice.

Nell'ambito delle attività condotte a terra, nei magazzini e nei frigoriferi di un grossista livornese sono stati rinvenuti e sequestrati 50 chilogrammi di razze congelate scadute. 2.000 Euro la sanzione inflitta.

Infine, due gestori di esercizi di ristorazione, operanti all'interno di stabilimenti balneari, sono stati multati per 3.000 Euro complessivi, con sequestro del prodotto ittico non tracciabile e quindi di provenienza dubbia.

Cecina: La Guardia Costiera di Cecina ha sequestrato del pesce spada non tracciabile a un locale ristoratore, applicando una sanzione da 1.500 Euro.

Inoltre, i militari cecinesi hanno sequestrato un palangaro irregolare, sul quale erano innestati 280 ami, contro i 200 consentiti dalla normativa. 1.000 Euro la sanzione irrogata, mentre il pescato, un tonnetto allettierato da 11 chilogrammi, è stato donato in beneficienza.

Piombino: La Guardia Costiera di Piombino ha sanzionato per complessivi 4.000 Euro quattro pescatori sportivi, sorpresi a pescare in porto. Le attrezzature utilizzate sono state sequestrate. Il gestore di un ristorante cittadino è stato multato per 1.500 euro, perché deteneva pescato privo di documentazione che ne certificasse la provenienza.

Follonica: Al titolare di una pescheria locale è stato contestato un illecito amministrativo da 1.500 Euro, per aver messo in vendita pescato privo dell'etichetta riportante le informazioni dovute al consumatore, nel caso di specie: nome commerciale, nome scientifico, provenienza, metodo di produzione ed attrezzatura utilizzata per la cattura.

Isola d'Elba: La Guardia Costiera di Portoferraio ha sequestrato presso due esercizi alberghieri 450 Kg di prodotto ittico congelato, ma offerto come fresco.

Sono stati inoltre sequestrati, a vari ristoranti, 60 chilogrammi complessivi di pescato sprovvisto della documentazione attestante la provenienza.

INTERVISTA A NAPOLI DI GUIDO GRIMALDI

La veloce evoluzione delle strategie di ALIS

Il tema dei carburanti alternativi e dell'utilizzo navale del GNL - La nascita di Confalis

Dal sito dell'Autorità di sistema di Napoli & C riprendiamo la seguente interessante intervista di Emilia Lennetti al presidente di ALIS Guido Grimaldi.

ALIS nasce per raggiungere alcuni obiettivi: internazionalizzare il settore trasporti, potenziare le autostrade del mare, innovare la flotta marittima sul piano dell'impatto ambientale, utilizzare il trasporto marittimo come leva di sviluppo per il sud. Quale strategia avete pianificato per realizzarli?

"Mi preme dire subito che la strategia di ALIS è in rapida evoluzione, così come lo sono le esigenze del mercato e degli associati che svolgono importanti attività d'impresa. I macro-obiettivi di ALIS sono rispondenti alle politiche europee nel settore dei trasporti. Come è noto, con l'apertura dei mercati dei trasporti, è sempre più necessario creare condizioni di concorrenza eque per i diversi tipi di trasporto, sia a livello intramodale che intermodale, e soprattutto diffondere la cultura della sostenibilità. Lo stimolo importante che ALIS sta dando al comparto economico al quale ci riferiamo può (e deve) aiutare il Sud nel suo percorso di sviluppo. Non dimentichiamo che il Mezzogiorno rappresenta il punto centrale e nevralgico per l'import ed export nel Mediterraneo. Sotto questa prospettiva si rende assolutamente necessaria non solo l'armonizzazione di una legislazione particolarmente complessa, ma anche delle condizioni di natura tecnica e sociale. ALIS ha intenzione di portare avanti la propria attività programmatica diffondendo in tutti i consessi possibili tali tematiche, avviando un dialogo serio con tutti gli attori istituzionali coinvolti, dalle amministrazioni locali a quelle nazionali, fino ad arrivare a quelle comunitarie".

Uno dei punti per rispondere alla necessità di ridurre l'inquinamento delle navi è ridurre l'emissione di sostanze inquinanti presenti nel carburante. Significa innovare la flotta, non solo ridurre lo zolfo o ricorrere a prodotti come GNL. I vostri associati sono disponibili a investire?

"In prima battuta vorrei fare delle considerazioni: il GNL rappresenta una valida alternativa ai normali carburanti usati nel comparto dell'autotrasporto. Tuttavia, il solo utilizzo di GNL non basta per cercare di abbattere le emissioni di CO_2. Certamente l'intermodalità, sotto questa prospettiva, rappresenta una valida soluzione e le ricordo che per i nostri associati l'uso continuativo ed intensivo dell'intermodalità è certificato dal RINA che può attestare una riduzione delle emissioni, che può arrivare fino al 50%. Ciò che davvero può essere la chiave di volta è l'uso combinato dell'intermodalità, delle trazioni a monte e a valle (quindi "primo miglio-ultimo miglio") e del GNL (o altra soluzione a basso impatto di emissioni). Detto ciò, l'innovazione delle flotte non passa solo ed esclusivamente per il GNL e, sul punto, ALIS è attenta anche alle evoluzioni interne di digitalizzazione dei processi logistici. La digitalizzazione, insieme alla decarbonizzazione aumenteranno la competitività".

Il tema è creare una stretta connessione tra i diversi nodi del trasporto: dalla nave, al porto alla gomma, al ferro, agli interporti. ALIS come può contribuire, dal momento che alcune delle soluzioni dipendono dalla realizzazione di nuovi collegamenti viari e ferroviari nei porti, dall'uso degli interporti come aree retro portuali, dalle procedure di ingresso e uscita della merce dai porti, da una serie di scelte che dipendono dalle istituzioni. Ritiene sia sufficiente, in tal senso, avere tra i soci alcune autorità di sistema portuale?

"L'adesione ad ALIS, con la formula del socio onorario, di enti come le Autorità di Sistema Portuale è un fatto che ci inorgoglisce. Sono convinto che tali soci onorari potranno dare un forte e sostanziale contributo istituzionale per la risoluzione dei veri problemi dei nostri associati.

Ad ALIS hanno già aderito realtà portuali molto importanti sia a livello nazionale che internazionale. Siamo molto fieri di annoverare tra i nostri soci onorari realtà come i porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia, Taranto, Venezia e Chioggia. Ma è forte e crescente l'interesse degli altri porti italiani, come quello di Catania. Non è solo all'Italia che volgiamo lo sguardo: importanti realtà portuali del Mediterraneo hanno aderito ad ALIS, e parlo di Barcellona e Valencia.

I porti e gli interporti sono anelli fondamentali della catena logistica. In Italia, e sicuramente anche in Europa, il ruolo degli interporti e dei porti è strategico perché questi luoghi vanno intesi come infrastrutture in grado di captare importanti volumi di traffico merci da destinare al trasporto intermodale. E noi siamo dell'avviso che l'intermodalità sia la soluzione del futuro. Pertanto, siamo e saremo lieti di avere confronti costruttivi con questi importanti hub. Da questi confronti usciranno fuori delle idee che sottoporremo al Governo al fine di efficientare tutta la supply-chain.

Ed è per tale ragione che ALIS può annoverare tra i propri soci anche importantissime realtà interportuali: l'Interporto di Verona Quadrante Europa, l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci s.p.a., Ce.P.I.M s.p.a. - Interporto di Parma, l'Interporto di Bologna s.p.a.. ALIS non vuole fare altro che creare una rete in grado di fare sistema, a beneficio del Paese".

Le autostrade del mare vanno sostenute, l'avete recentemente richiamato, come avvenne alcuni anni fa con dei bonus erogati dal Governo al settore dell'autotrasporto per incentivare l'intermodalità. Avete su questo avviato un confronto con il Governo? La costituzione di CONFALIS, la confederazione che riunisce l'autotrasporto con ALIS, quali obiettivi si pone?

"CONFALIS gode di una serie di importanti requisiti, alcuni dei quali ci consentiranno di avere voce presso il Comitato Centrale dell'Albo dell'Autotrasporto. Ma non è solo a quel tavolo istituzionale che noi puntiamo: abbiamo costituito CONFALIS per dar vita ad una nuova ed importante sfida, una confederazione di Associazioni e Federazioni di imprese operanti nel settore del trasporto, della logistica e dell'intermodalità che, ispirando la propria attività ai valori di libertà, pluralismo, democrazia, solidarietà e responsabilità, intende armonizzare l'articolazione del sistema economico-produttivo, del settore trasportistico, intermodale e logistico con l'assetto istituzionale al fine di consentire alle imprese di operare in un contesto funzionale e moderno, orientato al principio della ecosostenibilità degli investimenti privati e pubblici. Con CONFALIS vogliamo assicurare solida identità e diffuso senso di appartenenza al sistema associativo, che ad essa fa riferimento. Le assicuro che l'interesse su CONFALIS è già molto alto.

Il confronto con il mondo istituzionale è caratterizzato da visioni frammentate e diversificate. La burocrazia non è poca, ma siamo convinti che gli sforzi delle istituzioni per uniformare le norme e rendere il settore più competitivo a livello globale stiano andando nella giusta direzione. Noi abbiamo presentato la nostra associazione al Governo, con il quale auspichiamo di avere un confronto sempre più serrato. Il tema delle incentivazioni statali al settore l'hoaffrontato in più occasioni, richiedendo costanza temporale nell'erogazione e chiedendo accelerazioni in favore di tutte quelle imprese associate che contano su queste misure".

La logistica, o meglio la creazione di un sistema logistico, può determinare un cambiamento nel sistema di trasporto del nostro Paese, può favorire il Mezzogiorno. Il tema è, a suo parere, legato alla creazione della Zes? Cosa ne pensa?

"Io credo che ogni azione dei decisori politici-governativi finalizzate a dare impulso all'economia del Mezzogiorno d'Italia sia la benvenuta. Leggo che la Campania è tra le regioni ammissibili per le Zes, assieme alla Calabria. Concedere un mix di vantaggi fiscali, creditizi, deroghe e semplificazioni normative a quell'area geografica è molto importante. Questo lo ha ben compreso sia il presidente Pietro Spirito che la Regione Campania, che ha dato un importante contributo per il varo del Decreto.

Dal punto di vista economico la Zes è importante perché lo sviluppo del porto passa per lo sviluppo dell'industria.

Come dicevamo prima, il rilancio del Mezzogiorno è uno dei nostri macro-obiettivi. Stiamo lavorando per ridurre il divario tra il Nord ed il Sud, divario che non solo aggrava la posizione nel Sud, ma anche quella del Nord. Se non si abbatteranno i costi della logistica e del trasporto, non solo tale divario sociale ed economico aumenterà, ma non si darà al cittadino del Meridione la possibilità di acquistare in maniera più competitiva i prodotti che vengono venduti dalle aziende del Nord Italia, ed a sua volta il Settentrione di poter trasportare tali prodotti a costi vantaggiosi, creando così un circolo vizioso che penalizza tutte le parti coinvolte. Quindi, attraverso un costo della logistica più basso, le aziende del Nord, come quelle del Sud, potranno acquistare a prezzi più competitivi i prodotti, che saranno a loro volta trasportati e venduti a prezzi

più concorrenziali, aumentando la produzione e quindi l'occupazione sia al Nord che al Sud. Minori costi della logistica determinano più vendite, più competitività, più produzione, e quindi più occupazione".

Presidente Grimaldi, vorrei chiudere la nostra intervista con una domanda sull'incontro promosso alla stazione marittima di Napoli. Siete riusciti a coinvolgere i principali operatori del settore della logistica, il Governo, la Regione Campania. Si può affermare che la vostra forza è prima di tutto quella di mobilitare gli stakeholders?

"L'evento del 17 Luglio alla Stazione Marittima di Napoli è stato unico, sia per spessore istituzionale sia per i temi concreti affrontati durante il dibattito. La qualità delle persone coinvolte è rilevante, così come rilevante è stata la partecipazione: oltre 2000 imprenditori del trasporto e della logistica e più di 2000 uditori provenienti da altri settori. Un risultato straordinario. Non le nascondo una certa soddisfazione: far confluire nel medesimo luogo più di 4000 persone non è cosa semplice. Il mondo dell'impresa ha dato una risposta incredibile. Il mondo istituzionale era rappresentato ai massimi livelli. La presenza di Bruno Vespa come moderatore delle sessioni politico-istituzionali e di Sergio Luciano di Panorama per la sessione tecnica in materia portuale è una testimonianza di quanta attenzione ci sia verso il fenomeno associativo ALIS. Ma non ci adagiamo certo sugli allori. Abbiamo lavorato sodo in questi mesi nella consapevolezza che per fare grandi cose ed ottenere grandi risultati occorre sacrificio ed abnegazione. A Napoli abbiamo rappresentato le nostre idee, focalizzando la nostra attenzione su quanto sia importante connettere l'Italia attraverso l'intermodalità e, soprattutto, cosa voglia dire connettere l'Italia all'Europa e al resto del Mondo.

Come ho avuto di dire proprio a Napoli, noi di ALIS prima facciamo le cose e poi le raccontiamo. Gli stakeholder se ne accorgono ed è per questo che ci stanno dando fiducia".

Emilia Leonetti

Crescita record al terminal Gallozzi Di Salerno

SALERNO - Boom di traffico per il Salerno Container Terminal del gruppo Gallozzi: a fronte di una crescita che fra aprile e giugno è stata per il porto campano del 20% il solo SCT (che rappresenta l'80% del

(segue a pagina 4)

Crescita record al terminal

traffico di Salerno) ha incrementato i volumi del 27%. A rendere possibile questa performance è stata in particolare l'acquisizione negli ultimi mesi di tre grandi servizi internazionali: Ocean Alliance (Cma- Cgm, Cosco, Evergreen e OOCL) da e per gli Stati Uniti; quindi di The Alliance (Hapag, Yang Ming, K Line, NYG e MOL) da e per gli USA e quello di Cosco per Gran Bretagna e Nord Europa.

Tutte linee queste che si sommano ai collegamenti già esistenti e che fanno di Salerno un'importante base strategica di raccordo tra mondo della produzione e shipping.

Piano Trasporti, briciole per l' Isola

Regione: investimento (?) di 28 miliardi fino al 2050. La Lombardia ne spende 10 in 5 anni e continua a crescere. Nord, 6 grandi opere valgono quanto 30 anni d' infrastrutture in Sicilia (che ne ha 159 incompiute)

Non c' è spazio per le grandi opere come il Ponte sullo Stretto, almeno in Sicilia. Il nuovo piano trasporti, approvato dalla giunta lo scorso 27 giugno, programma investimenti complessivi per 28 miliardi di euro (disponibilità di 7,6 miliardi), considerando tre scadenze di riferimento (2020, 2030 e 2050), e azioni per ferrovie, strade, logistica, marittimo e aereo. Si tratta di circa 900 milioni all' anno, distribuendo il conto complessivo degli interventi nell' arco di tre decenni. Ci sono due passaggi che dovrebbero far riflettere sul peso di questo investimento, in termini di spesa media annuale e di esborso complessivo nei tre decenni. In Lombardia, in appena cinque anni, sono stati spesi circa 2 miliardi all' anno per infrastrutture ancora incomplete o sull' orlo del fallimento, mentre bastano appena sei grandi opere del nord per coprire economicamente il totale previsto nell' Isola fino al 2050. Lungaggini burocratiche, sprechi e mancate previsioni non sono prerogative esclusive della Sicilia , che in questi ultimi decenni è stata al centro della cronaca per un costante e inutile sperpero di denaro pubblico, con cantieri mai finiti (ancora 159 incompiute nel 2016 in Sicilia, mezzo miliardo buttato), cattedrali nel deserto e benefici minimi per cittadini. Si parla assai meno, infatti, dei colossali fallimenti del resto d' Italia, anche quando hanno il marchio della Regione simbolo dell' efficienza. L' Espresso della scorsa settimana ha raccontato la storia della Pedemontana, l' autostrada più cara d' Italia (si paga 21 centesimi al chilometro), peraltro ancora da completare, che è costata oltre 5 miliardi di euro (57,8 milioni al chilometro) e che la Procura di Milano ha chiesto alla Regione, azionista di maggioranza, di chiudere. Un fallimento "leghista" che ha visto i privati in fuga, pochissimi automobilisti in rapporto alle attese, e clamorosi ritardi che non l' hanno portata a essere inaugurata in tempo per Expo 2015. I lavori erano cominciati nel 2010. Lo scorso aprile anche Legambiente ne aveva chiesto la chiusura in quanto è "un ingiustificato spreco di risorse, finora quasi interamente pubbliche". Cosa dire, allora, dell' altro grande enigma del sistema stradale lombardo? Parliamo, ovviamente, della Brebemi, che collega Brescia e Milano, con lavori avviati nel 2009 e inaugurata nel 2014 per un costo complessivo di circa 2,4 miliardi. Le stime precedenti all' inaugurazione erano state ottimistiche (60 mila veicoli al giorno), ma il flusso è risultato inferiore di un

terzo rispetto alle prospettive (circa 15 mila). Ad aprile Legambiente ha calcolato che il "deficit è uguale agli introiti" e che "il traffico copre solo il 25% degli introiti previsti nel Piano Economico finanziario". Il fallimento del project financing ha costretto lo Stato italiano, ma anche la Regione e la Cassa depositi e prestiti, a coprire le somme mancanti. Altro che Roma ladrona. Restiamo ancora in Lombardia per esplorare la Tangenziale est esterna di Milano (Teem), aperta nel maggio del 2015 e costata 2,2 miliardi dopo l' avvio dei cantieri nel 2012. Questa almeno funziona. Numeri che ridimensionano quei 28 miliardi isolani e anche l' efficienza delle regioni settentrionali. Adesso non esiste più la giustificazione che investire al Sud è inutile perché è un pozzo senza fondo dove le risorse si sprecano. Soltanto la Lombardia, nel periodo 2010/2015, ha visto circa 10 miliardi di euro investiti, cioè 2 miliardi all' anno. E non sempre, come abbiamo visto, con risultati straordinari. Il confronto diventa ancora più imbarazzante se consideriamo sei grandi opere previste, o in fase di definizione, nel Nord del Paese: il Valico del Brennero, la Tav Torino-Lione, il sistema Mose, la Gronda di Ponente (il passante di Genova, con cantieri pronti a decollare nel 2019), il Corridoio plurimodale Tirrenico-Nord europa (include il terzo valico del Giovi tra Genova e Rotterdam), la Pedemontana veneta valgono rispettivamente 4,4 miliardi, 4,6 miliardi, 5,5 miliardi, 4 miliardi (stimati), 6,2 miliardi e 2,3 miliardi, per un totale di circa 27 miliardi (dati aggiornati al dicembre 2016 dal sistema silosinfrastrutturestrategiche.it). Appena sei opere del Nord, in altri termini, valgono quasi quanto trent' anni di interventi potenziali nell' Isola. Alta velocità in Sicilia un ritardo decennale PALERMO - La Sicilia è la terra dell' eterno passato. L' alta velocità è un privilegio del nord e anche di una parte del sud. La linea Alta velocità Torino-Milano-Roma-Napoli, completata nel lontano 2009, è costata 32 miliardi di euro (fonte Fs), ed è ormai operativa da quasi un decennio. Intanto sono state avviate numerose altre tratte e una vasta gamma di frecce (rossa, argento, bianca) che non toccano minimamente la Sicilia. Quasi dieci anni dopo tocca anche all' Isola. Non certo per fare l' alta velocità, ma per la velocizzazione della linea Pa-Me-Ct, il piano di potenziamento previsto dalle Ferrovie nell' Isola dal costo complessivo di 8,9 miliardi (avviati in Sicilia interventi per 2,5 miliardi). L' ultima settimana di luglio il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha inaugurato il raddoppio della linea ferroviaria Catania Centrale - Catania Ognina con le due fermate di Ognina ed Europa, assieme a Renato Mazzoncini, Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS Italiane, e Maurizio Gentile, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Per l' occasione è stato sottoscritto anche l' accordo quadro tra Regione siciliana e Rete ferroviaria - presente l' assessore Luigi Bosco per la Regione - ed è stato sottoscritto anche un protocollo d' Intesa nell' ambito della realizzazione della fermata Catania Fontanarossa a servizio dell' aeroporto, con conclusione per fine 2019. Disponibili 7,6 miliardi di dei 28 stimati sino al 2050 PALERMO - Uno sguardo al futuro per superare il passato. Il piano trasporti della Regione prevede investimenti per 28 miliardi di euro, nel corso dei tre scenari temporali (2020, 2030, 2050), a fronte di una disponibilità pari a 7,6 miliardi. Il settore che peserà maggiormente sarà quello ferroviario con 17,1 miliardi nel corso dei tre scenari da distribuire in breve (1,8), medio (11,2) e lungo (3,9), a fronte di una disponibilità di 5,3 miliardi tra breve (1,8) e medio (3,4). A seguire c' è quello stradale con 10,2 miliardi (1,8 di disponibilità) da ripartire nei due scenari di breve e medio: 1,6 miliardi (471 milioni di disponibilità) e 8,6 (1,4 disponibilità). Altri 239 milioni riguarderanno il logistico (217 disponibilità), 491 per il marittimo (139 disponibilità) e 97 aereo (97 disponibilità). Progetti per risanare le infrastrutture di un sistema dei trasporti che, per ammissione della stessa Regione, necessita di interventi strutturati, così come evidenziato dal dipartimento delle Infrastrutture nell' ambito dell' aggiornamento del Piano regionale dei trasporti. Nel mirino il trasporto su strada con 1,2 milioni di corse all' anno che valgono 0,3 corse annue extraurbane per abitante, un dato "inferiore a quello di altre Regioni, a conferma di possibili margini di potenziamento allo scopo di soddisfare maggiormente le esigenze della domanda di mobilità sistematica e occasionale". Da intervenire anche sul trasporto marittimo che presenta "sovrapposizioni dei collegamenti, con particolare riferimento all' Unità di rete Eolie".

Gazzetta del Sud

Protocollo d' intesa con Comune e Autorità portuale

Il Teatro Vittorio Emanuele apre le porte ai croceristi

Grazie a un protocollo siglato tra l' E.A.R. Teatro di Messina e l' Ufficio di coordinamento per il crocierismo (Comune di Messina e Autorità portuale) il Teatro Vittorio Emanuele II di Messina nel mese di agosto apre le proprie porte ai turisti che visiteranno la città. Già ieri, al punto informativo del Comune di Messina, all' interno del terminal portuale, i croceristi sono stati accolti dagli operatori che hanno presentato loro la tappa turistico culturale del "Vittorio". La visita dà loro la possibilità di ammirare il prospetto con il portico a tre arcate su cui poggiano le eleganti colonne doriche con sopra il loggiato avanzato, che consentiva il passaggio delle carrozze; su di esso potranno ammirare il gruppo scultoreo in marmo, realizzato nel 1847 da Saro Zagari, che rappresenta "Il Tempo che scopre la Verità"; l' esterno, in pietra siracusana, a bugnato, di architettura neoclassica con la parte frontale ornata da sculture e bassorilievi dello Zagari; ed infine il soffitto decorato dal dipinto di Renato Guttuso "Il Mito di Colapesce". Per l' occasione è stata prorogata, inoltre, la mostra dell' artista Togo allestita all' ingresso del teatro.

«Un Teatro aperto, da ammirare e vivere è quello che merita la città - ha dichiarato il presidente del Teatro di Messina, Luciano Fiorino - un' operazione che, su sollecitazione dell' Ufficio di coordinamento per il crocierismo, è partita da subito in modo assolutamente sperimentale e grazie alla disponibilità del personale dell' ente, riusciremo ad accogliere, in giorni e orari programmati, tutti i gruppi organizzati che si presenteranno. Solo dalle navi crociera Messina si attendono in questo mese oltre 50mila turisti e vogliamo fare la nostra parte affinché la città non si presenti loro con le saracinesche abbassate».

"Open Theatre" è al momento un' idea sperimentale "a costo zero" che ha però l' obiettivo di mettere le basi ad un progetto strutturato che, nei prossimi mesi, possa offrire percorsi turistico culturali stabili all' interno del Vittorio; un progetto più complesso che restituisca il Vittorio Emanuele ai cittadini e al pubblico in generale.

Traffico merci, Amsterdam incrementa tra gennaio e giugno

Il sistema portuale di Amsterdam, costituito dagli scali di Amsterdam, Ijmuiden, Beverwijk e Zaanstad, ha movimentato nei primi sei mesi dell'anno 51,9 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del 7,3% rispetto alla prima metà del 2016.

Il solo scalo di Amsterdam, **comunica l'Autorità portuale olandese**, ha registrato un traffico di 42,2 milioni di tonnellate, in crescita del 6,9% rispetto a 39,5 milioni di tonnellate nei primi sei mesi dello scorso anno. Le tonnellate di merci containerizzate sono state 350mila (+6,9%).