

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
24 GENNAIO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

"...Delrio riuscirà a bloccare quella Authority?..." (Gazzetta Marittima)

"...Città portuali, i sindaci ricorrono contro i correttivi..." (Gazzetta Marittima)

"...Connettere le navi e i porti uno studio delle Capitanerie..." (Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Genova:

"...La Culmv verso quota mille soci..." (Il Secolo XIX)

"...Consiglio Liguria chiede accise per opere strategiche..." (Messaggero Marittimo)

"...Effetti positivi dalla riforma dei porti..." (The Medi Telegraph)

"...Via libera Corsini, firmato l'atto di trasferimento Calata Orlando..." (Il Telegrafo)

Marina di Carrara:

"...Parte in concreto il nuovo waterfront..." (Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...Confindustria, troppi ritardi per Piombino..." (Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...Partono le Zes, bonus fino a 50 milioni..." (Il Sole 24 Ore)

Taranto:

"...Pubblicate le istanze di concessione demaniale Molo Polisettoriale..."

(Corriere Marittimo)

Cagliari:

"...Segnali incoraggianti per il Porto canale di Cagliari..." (Messaggero Marittimo, Ansa, Ferpress)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
24 GENNAIO 2017

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Concessioni demaniali e pretese ART: Delrio riuscirà a bloccare quell'Authority?

ROMA – Il ministro Delrio l'ha promesso alle principali associazioni di categoria, e sembra che abbia già fatto circolare una bozza del testo. Si tratta dell'attesa direttiva ministeriale che nelle intenzioni di Delrio dovrebbe disinnescare – almeno parzialmente – l'iniziativa dell'Autorità di regolazione dei Trasporti (ART) di imporre un controllo sulle concessioni demaniali sui porti, chiedendo per questo impegno che a pagare siano gli stessi concessionari.

Nel numero scorso di questo giornale abbiamo riportato il documento di vivace protesta in merito firmato da Assiterminal, Assologistica, Fise-Uniport, Ancip e Confe-tra. Abbiamo anche riferito che secondo indiscrezioni parlamentari raccolte dagli imprenditori dei porti, l'ART punterebbe a farsi finanziare dai concessionari dei porti la bellezza di 19 milioni di euro l'anno: un salasso, dicono le associazioni, che renderebbe ancora meno competitivo il sistema portuale nazionale rispetto a quelli concorrenti in Europa e altrove. Da parte sua l'ART sostiene che il suo operato risponde a precise normative dell'UE e che a differenza di quanto avviene in altri paesi della stessa Unione Europea lo Stato italiano non prevede che gli oneri relativi al suo operato siano a carico della fiscalità generale.

Città portuali i sindaci ricorrono contro i “correttivi”

TRIESTE – Era prevedibile: anzi, era preannunciato. Così la reazione dei Comuni portuali al diktat del decreto “correttivo” della riforma Delrio – che esclude i sindaci dai comitati di gestione dei porti – ha innescato quella che appare come l’ennesima chiamata in causa della magistratura. L’Associazione dei Comuni portuali nell’Anci ha deciso di ricorrere contro la norma, accusandola di incostituzionalità.

A far da apripista sarà il sindaco di Livorno, il “5stelle” Filippo Nogarin. In una intervista, Nogarin ha detto che la decisione dell’associazione dei Comuni è stata presa all’unanimità: quindi con l’adesione anche dei sindaci Ds. “Sono d’accordo i sindaci di Trieste e di Genova, di Olbia come di Civitavecchia” ha dichiarato Nogarin. La sua tesi è che gli stessi “correttivi” alla Riforma Delrio stabiliscono che per la pianificazione dei sistemi portuali la collaborazione dei Comuni è indispensabile. Non si capisce quindi il perché dell’esclusione dei sindaci dai comitati di gestione, “se non per motivi di bassa politica”.

È tutto da capire a questo punto come funzioneranno i comitati quando, dopo la pubblicazione del decreto sulla Gazzetta Ufficiale, i sindaci che ne fanno parte (a Trieste come a Livorno, a Olbia etc.) dovranno uscirne. Il decreto mette le mani avanti confermando che i comitati potranno funzionare anche con un membro in meno, ma ovviamente è un palliativo. Ancora una volta siamo a delegare scelte di carattere tecnico-amministrativo alla magistratura. E con i tempi dei tribunali, la necessità di lavorare tanto e presto non sembra proprio la soluzione migliore.

Antonio Fulvi

Connettere le navi e i porti uno studio delle Capitanerie

ROMA – Nella sede del comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera in viale dell’Arte 16 a Roma, si è svolto ieri il workshop “Connettere le navi ai porti: semplificazione e digitalizzazione”, organizzato dal comando stesso e dall’Agenzia delle dogane e dei monopoli.

Il workshop, presieduto dal comandante generale ammiraglio ispettore Capo Vincenzo Melone, si è articolato in due sessioni, con la partecipazione delle principali associazioni di categoria oltre che dei rappresentanti del Comando Generale e dell’Agenzia delle Dogane. È stato fatto il punto sullo stato di attuazione dei sistemi nazionali che concorrono a realizzare la “National Single Window Environment” e lo scenario europeo attuale e futuro nel campo della connessione tra sistemi nazionali. Al workshop è intervenuto inoltre il capo Unità D1 – Trasporti Marittimi e Logistica – della DG MOVE, dottor Sandro Santamato.

È stato ribadito più volte anche nel recente passato, sia in chiave politica nazionale che europea, quanto sia indispensabile semplificare e connettere i sistemi che sovrintendono alla navigazione mercantile in chiave internazionale. La digitalizzazione – è stato detto ieri – è uno stato di fatto in buona parte delle attività marittime che riguardano gli aspetti commerciali, della security e della safety. Ma rimangono nicchie in cui i sistemi dei vari paesi non colloquiano tra loro e a volte nemmeno all’interno dei singoli paesi. Ci sono poi progetti annosi, come il sistema europeo “Galileo” per il Gps avanzato, che sono rimasti al palo o quasi proprio per le difficoltà connesse al pieno sviluppo della “Single Window”. Dogane e Capitanerie di porto stanno lavorando insieme, come si evince dallo stesso network: e se ne riparerà presto anche in relazione ai decreti attuativi che ancora devono completare la riforma dei porti.

Il Secolo XIX

La Culmv verso quota mille soci

Si apre la trattativa per assorbire interinali e lavoratori della "Pietro Chiesa"

GENOVA. I soci della Compagnia Unica potrebbero oltrepassare quota mille unità entro l'estate. Agli attuali 930 camalli, infatti, si aggiungerebbero 52 lavoratori interinali e 24 portuali della Pietro Chiesa (più 5 impiegati) che verrebbero interamente assorbiti dalla Culmv. I nuovi ingressi degli interinali sarebbero inquadrati - almeno per il momento - come "soci speciali": contratti a termine, con la mutua ma senza l'indennità di mancato avviamento.

L'intera operazione sarà al centro di un summit programmato per domattina nella sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. All'incontro parteciperanno i vertici dell'Authority, i consoli delle due compagnie e i sindacati. Il vero nodo da sciogliere prima di dare il via libera all'intera manovra, secondo fonti vicine a Palazzo San Giorgio, è quello relativo al piano d'impresa che la Compagnia Unica si è impegnata a presentare entro il prossimo mese. Il documento dovrà garantire la messa in sicurezza dell'equilibrio economico-finanziario Culmv da qui fino al 2019 - anno di scadenza dell'attuale concessione -, ma

anche giustificare l'aumento di numero dei soci che opera no in porto, certificando una previsione di crescita dei traffici. Lo scorso luglio l'organico della Compagnia Unica è già stato ridefinito, dopo che da Palazzo San Giorgio è arrivato il via libera per trasformare in soci della Culmv 82 "soci speciali", lavoratori che da anni venivano utilizzati in banchina per gestire carichi straordinari di lavoro. Questa seconda operazione appare però più complicata: oltre al parere positivo dell'Adsp e l'ok del ministero dei Trasporti, cui Palazzo San Giorgio deve inviare un'istruttoria sul caso, ci sono tempi molto stretti entro i quali chiudere la trattativa visto che la Pietro Chiesa ha autonomia solo fino a marzo.

Sul via libera all'ampliamento dell'organico porto della Compagnia pesa anche l'incognita che riguarda la definizione della tariffa che i terminalisti versano alla Culmv per la manodopera fornita. Da questa voce, infatti, verranno calcolate le entrate dei portuali genovesi che lo scorso giugno hanno avuto non poche difficoltà a chiudere in pareggio il bilancio. Gli operatori -secondo le nuove regole approvate da Palazzo San Giorgio - saranno obbligati a «versare i corrispettivi dovuti entro 15 giorni dalla data della fattura». I camalli, in caso di ritardo del pagamento oltre il termine di 60 giorni, potranno «respingere le richieste di avviamento di manodopera da parte dell'impresa utilizzatrice inadempiente».

www.themeditelegrap.it

Consiglio Liguria chiede accise per opere strategiche

Approvata all'unanimità una mozione con primo firmatario Raffaella Paita

GENOVA – La seduta del Consiglio regionale della Liguria che si è tenuto nel pomeriggio di ieri, ha approvato all'unanimità una mozione, con primo firmatario Raffaella Paita (Pd), che impegna la Giunta Toti a «proporre al Parlamento di trasferire parte degli introiti di natura fiscale e tributaria generati nei porti liguri, per realizzare infrastrutture strategiche per lo sviluppo della Liguria».

L'Assemblea coinvolta nelle trattative con il Governo sull'autonomia della Liguria chiede quindi che una parte del gettito dei porti liguri – si legge nel documento – vada reinvestita per finanziare, per esempio, la nuova diga foranea di Genova, il raddoppio ferroviario di Andora, il completamento della ferrovia Pontremolese e il tunnel della Fontana-buona. Durante il dibattito i capogruppo Alessandro Piana (Lega Nord) e Angelo Vaccarezza (FI) hanno chiesto di aggiungere la propria firma al documento.

Il Consiglio ha approvato sempre all'unanimità (Rete a Sinistra & liberaMENTE non ha partecipato al voto) una risoluzione che impegna la Giunta a proseguire il confronto con il Governo per definire i contenuti di un'intesa, con il coinvolgimento del Consiglio regionale tramite una diretta partecipazione all'interno della delegazione dei rappresentanti di tutti i gruppi politici presenti nell'Assemblea legislativa che condividano le modalità e i contenuti del confronto aperto con il Governo sui diversi tavoli tematici.

Pettorino: «Effetti positivi dalla riforma dei porti» / INTERVISTA

Genova - Giovedì l'ammiraglio assumerà il Comando generale delle Capitanerie di porto italiane. «Giusto ridurre il numero delle Authority. Genova? È stata una grande esperienza formativa».

Genova - Quell'anno passato al comando dell'Autorità portuale di Genova è stato lunghissimo.

L'ammiraglio **Giovanni Pettorino** rispose «*obbedisco*» alla chiamata di Roma che voleva riassumere in un'unica figura, la sua, la transizione dell'ente orfano di Luigi Merlo che si era dimesso prima della scadenza, verso la riforma, e la Direzione marittima «del primo porto d'Italia». «È stata un'esperienza molto formativa, pensate solo alle grandi personalità del cluster genovese... Qui ci sono i migliori». Doveva rimanerci due mesi su quella poltrona, c'è stato un anno: giovedì ci sarà invece il passaggio di consegne con il contrammiraglio **Nicola Carlone**. Pettorino andrà a dirigere il Comando generale delle Capitanerie. «Ho passato due splendidi anni a Genova - racconta nella [video-intervista realizzata da Beatrice D'Oria](#) per il sito del *Secolo XIX* - Ricordo che il giorno dello sversamento dell'oleodotto del Polcevera avevo anche un importante comitato portuale. È stato estremamente impegnativo, ma per fortuna è andata bene su entrambi i fronti».

È passato un anno dalla riforma portuale. Possiamo già tracciare un bilancio?

«Ci vuole più tempo per valutarla. Però il primo effetto positivo è che si è ridotto il numero delle Autorità portuali. Forse si potrebbe ridurle ulteriormente, arrivando ad un totale di otto Authority, come si era pensato in un primo momento».

Però la riforma non è solo riduzione del numero degli enti.

«È vero. Pensiamo quel testo come ad un *work in progress*, con la possibilità di migliorarlo ulteriormente. Un altro cambiamento è avvenuto a livello culturale: ora il porto è l'anello della catena logistica che deve essere valutata nel suo insieme. Lo dice il nome stesso imposto agli enti: non sono più solo "portuali", ma sono diventati di "sistema portuale"».

La Liguria chiede più autonomia per gli scali. È d'accordo?

«Credo che il ruolo del tavolo nazionale di coordinamento sia fondamentale: non deve essere un organismo "sovietico", ma deve servire a compiere le scelte strategiche».

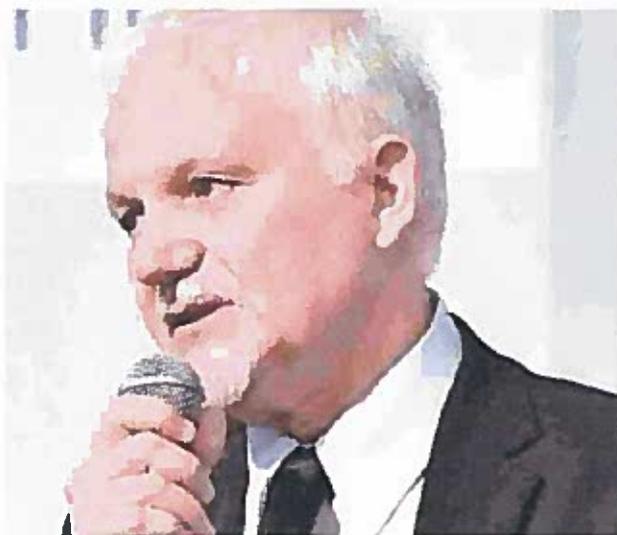
La Capitaneria è in prima linea sulla sicurezza. Qual è il bilancio del porto di Genova?

«La sicurezza spesso è invisibile rispetto ai grandi volumi di traffico che lo scalo ha ottenuto sino ad oggi, eppure non è meno importante anche sotto il profilo economico. Controlliamo sempre meglio e sempre di più, nonostante il grande numero di navi che arrivano in porto. A Genova arrivano oltre 7 mila navi. Noi facciamo 300 ispezioni ogni anno, ma siamo più efficienti. È grazie al database internazionale che classifica l'unità da ispezionare e ci dice se esistono già delle deficienze».

Terminal Calata Orlando: via libera Corsini firma l'atto di trasferimento

Sancita la concessione demaniale dell'ultimo modulo della Sponda Est

UNO ALLA VOLTA, nei tempi che le complesse articolazioni della normativa e della burocrazia rendono spesso defatiganti, cominciano ad andare a posto i pezzi del "puzzle" per la nuova organizzazione del porto. Nei giorni scorsi l'Autorità di sistema di Stefano Corsini ha formalmente comunicato al TCO, il terminal Calata Orlando, l'atto ufficiale con il quale si è sancita la concessione demaniale dell'ultimo modulo della sponda est della Darsena Toscana. È il risultato della lunga e delicata comparazione tra l'offerta del TCO e quella, alternativa, dell'LTT dell'imprenditore Andrea Palumbo. Quest'ultimo ha 60 giorni dalla data della comunicazione della concessione al TCO per un eventuale ricorso. Per i terminalisti della Calata Orlando, specializzati nei traffici dei rifiuti, comincia adesso una corsa che dovrebbe portare - sempre secondo i termini della concessione - a iniziare i lavori di trasferimento entro il prossimo aprile. Tempi strettissimi e corsa ad ostacoli: perché si dovranno trasferire impianti, macchinari e anche contratti, in corso d'opera: continuando cioè a lavorare sulle navi porta-rifiuti con le quali esistono contratti annuali o anche più lunghi. Sulla sponda est della Darsena Toscana inoltre non tutto è pronto. C'è anzi un importante lavoro da completare, quello della eliminazione di un "gradino" rea-



SCELTE Il presidente dell'Autorità di sistema portuale Stefano Corsini

PRESSING DELL'ASDP
L'Autorità portuale spinge per completare i passaggi entro la prossima estate

lizzato quando è stata ricostruita la banchina, che così com'è crea un ostacolo alla movimentazione dei mezzi rotabili e alle stese gru semoventi. I tecnici del TCO stanno lavorando alla massima velocità possibile - conferma il presidente Roberto Alberti - per predisporre il progetto esecutivo del nuovo

terminal che comporta anche la soluzione del suddetto ostacolo.

L'AUTORITÀ PORTUALE a sua volta spinge perché il trasferimento avvenga il prima possibile. Secondo la concessione, entro 6 mesi, in pratica nel cuore della prossima estate. Una sfida al limite delle possibilità tecniche: ma d'altra parte la calata Orlando va liberata al più presto perché è negli impegni assunti da palazzo Rusciano con i vincitori della gara per la privatizzazione della Porto 2000, la quale dovrà utilizzare la calata per



Focus

I termini per Ltt

Ltt dell'imprenditore Andrea Palumbo ha 60 giorni dalla data della comunicazione della concessione al Tco per presentare un eventuale ricorso

L'ostacolo

C'è da sistemare il 'gradino' realizzato quando è stata ricostruita la banchina: così com'è crea un ostacolo alla movimentazione dei mezzi rotabili e alle gru semoventi

il nuovo grande comparto delle crociere e dei traghetti, progetto che comporta un investimento privato di quasi 100 milioni di euro, con la costruzione di nuove stazioni sia per le crociere che per i traghetti, itinerari di accesso veloce attraverso il waterfront cittadino, e anche una resecazione delle banchine e nuovi parcheggi multipiano. Tempi stretti anche per questo progetto, che trasformerà radicalmente una parte importante del porto e della stessa città che sul porto si affaccia.

A.F

Marina di Carrara parte in concreto il nuovo waterfront

CARRARA - Un milione all'anno nei prossimi vent'anni: è la delibera che la giunta regionale della Toscana ha messo agli atti per il nuovo waterfront del porto di Marina di Carrara. È previsto un finanziamento globale, in parte della stessa Autorità di sistema portuale (che ha in cassaforte 9 milioni da tempo accantonati), di 35 milioni di euro. E in queste ore tocca al Comune dare via libera al progetto, che ridisegna in modo storico l'intero lungomare relativo al porto marinello. Starà quindi all'Autorità portuale di sistema del presidente Carla Roncallo mettere il sigillo definitivo e far partire le gare.

I progetti cantierabili dovranno essere pronti entro la seconda metà di quest'anno - dicono in Comune - partendo dal primo lotto di lavori con lo snodo viario davanti al porto di levante e un nuovo ingresso che toglierà i mezzi pesanti dal lungomare. Contestualmente sarà collegata al porto l'area della Nuova Pignone, fondamentale per il movimento dei grandi impianti da spedire dalle banchine. Comprensibile la soddisfazione della presidente Roncallo, visto che a Marina di Carrara su questo progetto si discuteva e ci si scontrava almeno da vent'anni.

Confindustria: troppi ritardi per Piombino

PIOMBINO – Numerose sono state le aziende che hanno partecipato alla prima riunione dell'anno del Comitato di Comprensorio di Piombino e della Val di Cornia di Confindustria Livorno-Massa Carrara, che si è tenuta presso la delegazione di Piombino.

Molteplici i temi centrali affrontati nel corso dell'incontro: dagli strumenti a sostegno dell'innovazione delle imprese nell'ambito del piano nazionale Industria 4.0 alla programmazione delle attività della Delegazione di Piombino e Val di Cornia per l'anno 2018.

"Il perdurare della crisi economica, che ha colpito il Comprensorio di Piombino e della Val di Cornia, sta causando effetti drammatici senza precedenti" – ha detto il direttore generale degli Industriali, Umberto Paoletti – "Ad oggi l'ex Lucchini è ancora ferma, le imprese dell'indotto sono bloccate, gli investimenti stentano a consolidarsi e i lavoratori si barcamenano tra contratti di solidarietà e cassa integrazione. Lanciamo a gran voce l'allarme sull'impasse in cui è finita la vicenda di Cevital e sulla necessità di misure urgenti affinché Piombino torni a produrre acciaio".

Ma ci sono anche novità confortanti. È di qualche giorno fa la buona notizia, seppure arrivata con sensibile ritardo, che partiranno le opere propedeutiche alla bonifica dell'area industriale dell'acciaieria ex Lucchini, per la quale il Governo ha stanziato 50 milioni. Nuovo Pignone – BHGE ha investito in un centro di eccellenza per la compressione del gas e la produzione di energia elettrica proprio a Piombino, con commesse già confermate per il 2019. Inoltre, comincerà a breve l'attività del nuovo polo, Piombino industrie marittime (Pim), dedicato alla demolizione, al refitting e alla realizzazione di navi, presso il porto di Piombino.

-segue

“Ma non basta – ha detto ancora Paoletti – il tempo passa e Piombino attende risposte non più rinviabili. Come Confindustria sono molteplici le iniziative che abbiamo messo in atto a sostegno dell’innovazione e della competitività delle nostre imprese affinché la produttività di quest’area possa ripartire ma ravvisiamo l’esigenza che la situazione di Piombino sia affrontata in un tavolo negoziale con il Governo in quanto le implicazioni per il sistema industriale di gran parte della fascia costiera della Toscana sono molto rilevanti”.

Porti e Mezzogiorno. Gentiloni firma oggi il decreto per le Zone economiche speciali: ampliata la spesa agevolata con il credito di imposta

Partono le Zes, bonus fino a 50 milioni

Semplificazioni per attrarre grandi investimenti - Entro febbraio Napoli-Salerno e Gioia Tauro

Un credito d' imposta per maxi investimenti fino a 50 milioni, tempi dimezzati per autorizzazioni e procedure (con il Governo pronto a esercitare i poteri sostitutivi) e oneri amministrativi e istruttori più bassi. Prende corpo l' identikit delle Zes, le Zone economiche speciali che puntano ad attrarre investimenti anche dall' estero nei grandi porti del Sud per agganciare i flussi di merci in grande crescita nel mediterraneo che passano per il Nord Africa e il canale di Suez per arrivare alla Cina con il suo grande progetto della nuova via della seta. Oggi il premier Paolo Gentiloni firma il Dpcm con i requisiti per le Zes, previste dal decreto Sud dell' estate 2017. L' obiettivo è battezzare subito le prime due Zone speciali - quella di Napoli - Salerno e di Gioia Tauro che sono praticamente pronte - entro fine febbraio (serviranno due appositi Dpcm). Una fretta giustificata anche dal fatto che il loro avvio potrebbe essere speso come un segno di attenzione dell' attuale maggioranza per il Mezzogiorno a pochi giorni dalle elezioni del 4 marzo.

Ma in pole per i prossimi mesi ci sono anche Bari-Brindisi, Augusta (con Catania e Siracusa), Palermo, Cagliari e Taranto (collegate anche alle zone industriali di Matera e della Basilicata) con infine un ultimo porto ancora da individuare che dovrebbe unire aree delle Regioni Molise e Abruzzo. Il decreto prevede infatti la possibilità di costituire delle Zes interregionali associando anche aree a vocazione industriale delle Regioni sprovviste di porti con Regioni contigue che invece ne dispongono. In questo caso la Zes interregionale avrà un' estensione in ettari che somma le disponibilità previste in modo dettagliato per ogni Regione dal decreto appena varato. Nel Dpcm sono indicati anche i requisiti che dovranno avere i piani di sviluppo strategico che dovranno essere presentati dai candidati al ministero della Coesione territoriale regista di tutta l' operazione Zes. E i compiti del Comitato di indirizzo delle Zes dove siederanno al massimo 5 membri (autorità portuale, Regione, Palazzo Chigi e Mit).

L' incentivo sostanzioso è la possibilità di accedere al credito d' imposta per gli investimenti potenziato con la soglia a 50 milioni (quello normale è al massimo a 15 milioni per le grandi aziende). Un bonus che ora sembra funzionare bene visto che nell' ultimo anno dopo essere stato modificato ha mobilitato 4

-segue

miliardi di investimenti. Le altre misure che dovrebbero attrarre gli investitori sono le semplificazioni che saranno scritte in un altro Dpcm ancora in elaborazione insieme alle Regioni.

Come detto sono allo studio dimezzamenti dei tempi per autorizzazioni (come l' apertura di stabilimenti nuovi) e riduzione degli oneri amministrativi e istruttori.

Con la possibilità per chi governa le Zes di chiedere al Governo di esercitare il potere sostitutivo.

Tutte semplificazioni, queste, di cui potranno approfittare in futuro anche le ZIs, Zone logistiche speciali . In pratica la versione "light" delle Zes prevista nell' ultima manovra per i porti del Nord.

L' unica differenza sarà nell' esclusione dal credito d' imposta. Dal Sud sono già arrivate le prime reazioni negative perché la misura - dicono - farebbe perdere competitività alle Zes.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Marzio Bartoloni

Taranto: Pubblicate le istanze di concessione demaniale Molo Polisettoriale

La concessione demaniale riguarda una porzione del Molo Polisettoriale e dell'area retrostante del Porto di Taranto

TARANTO - L'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio ha informato di aver proceduto alla pubblicazione dell'avviso pubblico relativo alle istanze di concessione demaniale marittima, ex art. 18 L. 84/94, prodotte dal Consorzio SOUTHGATE EUROPE TERMINAL e dalla SOUTH MARINE GATE Srl. La concessione demaniale riguarda una porzione del Molo Polisettoriale del Porto di Taranto e dell'area retrostante.

L'Ente fa sapere che l'avviso è stato trasmesso alla GUCE, alla GURI, al Comune di Taranto ed alla Capitaneria di Porto per la relativa pubblicazione. Le eventuali domande concorrenti, opposizioni ed osservazioni dovranno pervenire all'Authority entro il termine dei 45 giorni, a partire da ieri 22 gennaio, con scadenza quindi il 7 marzo prossimo. Per l'avviso pubblico è possibile consultare il sito dell'Ente.

L'oggetto delle domande di concessione dovrà essere: L'occupazione e l'uso, totale o parziale, del Compendio del Molo Polisettoriale per le finalità di sviluppo dei traffici commerciali e della logistica con particolare riferimento alla movimentazione dei contenitori unitamente alla movimentazione di merce varia e ro-ro, conformemente alla funzione d'uso indicata nel Piano Regolatore Portuale adottato.

Alla metà del mese di novembre scorso, la Società Consortile "**Southgate Europe Terminal**" - costituita tra i Soci: Zeta System Spa e Taranto Iniziative Produttive Srl e **South Marine Gate Srl**. avevano fatto sapere *"di avere prodotto apposita istanza al fine di acquisire la concessione demaniale marittima", "per la durata di 30 anni, di una porzione di banchina ed area retrostante al Molo Polisettoriale del Porto di Taranto. Ciò al fine di rendere operativo un terminal multipurpose con la gestione del ciclo completo di movimentazione di merce varia". "La Società ha chiesto l'anticipata occupazione limitatamente ad una parte della superficie oggetto della domanda di concessione medesima. L'AdSP del Mar Ionio implementerà l'iter istruttorio di rito".*

Segnali incoraggianti per il Porto canale di Cagliari

Oltre 10 milioni di risorse messe a disposizione dalla Regione

CAGLIARI – Segnali incoraggianti dal Cagliari International Container Terminal (Cict), il principale operatore del porto canale di Cagliari. Gennaio – come emerso dagli incontri con i sindacati – sta andando molto bene. I problemi, però, sono due: il 28% di calo di traffico (ultimo dato ufficiale) e le incertezze sui prossimi mesi.

Intanto ammontano ad oltre 10 milioni di euro le risorse che la Regione ha recuperato, con un intervento dell'assessorato della Programmazione sul Mise e che rischiavano di andare perdute. Si tratta di risorse di un vecchio contratto di localizzazione già destinate al rinnovo del parco gru del Porto canale, come ha spiegato il capo di Gabinetto della Presidenza Gianluca Serra, intervenuto ieri all'incontro sulle prospettive del Porto canale indetto dal sindaco Massimo Zedda.

Serra ha inoltre annunciato la disponibilità della Presidenza ad aggiornare il tavolo una volta che saranno rilevati ulteriori elementi a partire dalla conclusione, da parte di Comune e Autorità di Sistema portuale, della perimetrazione della zona franca doganale. A seguito di questo passaggio, infatti, sarà possibile incontrare l'azienda e, una volta conosciuto il piano industriale, procedere ad attività di marketing e scouting con il ministero dei Trasporti. «Intendiamo lavorare per ottenere vantaggi localizzativi per le imprese, in modo da rendere più attrattivo il sito e potenziare le attività del Porto canale», ha detto Serra.

Nelle prime settimane del 2018 il terminal Contship di Cagliari ha già completato una serie di operazioni di phase-in e phase-out su navi impiegate nel servizio "Mps" (Mediterranean Pacific Service) di Hapag-Lloyd che collega l'isola e il Mediterraneo con la costa occidentale degli Stati Uniti e dell'America Centrale. Entro la fine di Gennaio, il terminal effettuerà altre due di queste operazioni, sullo stesso servizio. Le navi, tutte operate da Hapag-Lloyd, sono la "Halifax Express" (4.890 teu, phase-out), la "Santa Regula" (4.920 teu, phase-out), la "Kobe Express" (4.610 teu, phase-in) e la nave sorella, la "Dusseldorf Express" (4.610 teu, phase-out).

Porto Canale Cagliari: a gennaio segnali incoraggianti

E la Regione investe 10 mln in attesa zona franca doganale

(ANSA) - CAGLIARI, 23 GEN - Segnali incoraggianti dal Cict, il principale operatore del porto canale di Cagliari. Gennaio - come emerso dagli incontri con i sindacati - sta andando molto bene. I problemi, però, sono due: il 28 per cento di calo di traffico (ultimo dato ufficiale) e le incertezze sui prossimi mesi.

Intanto ammontano ad oltre 10 milioni di euro le risorse che la Regione ha recuperato, con un intervento dell'assessorato della Programmazione sul Mise e che rischiavano di andare perdute. Si tratta di risorse di un vecchio contratto di localizzazione già destinate al rinnovo del parco gru del Porto canale, come ha spiegato il capo di Gabinetto della Presidenza Gianluca Serra, intervenuto ieri all'incontro sulle prospettive del Porto Canale indetto dal sindaco Massimo Zedda.

Serra ha inoltre annunciato la disponibilità della Presidenza ad aggiornare il tavolo una volta che saranno rilevati ulteriori elementi a partire dalla conclusione, da parte di Comune e Autorità portuale, della perimetrazione della zona franca doganale. A seguito di questo passaggio, infatti, sarà possibile incontrare l'azienda e, una volta conosciuto il piano industriale, procedere ad attività di marketing e scouting con il Ministero dei Trasporti. "Intendiamo lavorare per ottenere vantaggi localizzativi per le imprese, in modo da rendere più attrattivo il sito e potenziare le attività del Porto canale", ha detto Serra.

Nelle prime settimane del 2018 il terminal Contship di Cagliari ha già completato una serie di operazioni di phase-in e phase-out su navi impiegate nel servizio MPS (Mediterranean Pacific Service) di Hapag-Lloyd che collega l'isola e il Mediterraneo con la costa occidentale degli Stati Uniti e dell'America Centrale. Entro la fine di gennaio, il terminal effettuerà altre due di queste operazioni, sullo stesso servizio. Le navi, tutte operate da Hapag-Lloyd, sono la Halifax Express (4.890 TEU, phase-out), la Santa Regula (4,920 TEU, phase-out), la Kobe Express (4,610 TEU, phase-in) e la nave sorella, la Dusseldorf Express (4.610 TEU, phase-out).(ANSA).

Sardegna: Porto Canale di Cagliari, Regione investe 10 mln in attesa di ZFD

(FERPRESS) – Roma, 23 GEN – Ammontano ad oltre 10 milioni le risorse che la Regione ha recuperato, con un intervento dell'assessorato della Programmazione sul Mise e che rischiavano di andare perdute. Si tratta di risorse di un vecchio contratto di localizzazione già destinate al rinnovo del parco gru del Porto Canale di Cagliari. Lo ha reso noto il capo di Gabinetto della Presidenza, Gianluca Serra, intervenuto ieri all'incontro sulle prospettive del Porto Canale, indetto dal sindaco Massimo Zedda.

Serra ha inoltre annunciato la disponibilità della Presidenza ad aggiornare il tavolo una volta che saranno rilevati ulteriori elementi a partire dalla conclusione, da parte del Comune e Autorità portuale, della perimetrazione della zona franca doganale. A seguito di questo passaggio, infatti, sarà possibile incontrare l'azienda e, una volta conosciuto il piano industriale, procedere ad attività di marketing e scouting con il Ministero dei Trasporti. "Intendiamo lavorare per ottenere vantaggi localizzativi per le imprese, in modo da rendere più attrattivo il sito e potenziare le attività del Porto canale" conclude Serra.