

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
28 Marzo 2018

INDICE



Rassegna stampa

Primo Piano:

- **Assoporti crea gruppi di lavoro** (Gazzetta Marittima)

Dal Porti:

Venezia:

"...L'Italia deve dotarsi di un Ministero del Mare..." (Messaggero Marittimo)

Trieste:

"...Nuovo step per la gestione informatizzata..." (Messaggero Marittimo, The Medi Telegraph, Ferpress)

Genova:

"...A Genova le scuole a Blue Summit..." (Gazzetta Marittima)

"...Porto in sciopero..." (Genova Today, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Giornata genovese per l'armatore Aponte..." (Il Secolo XIX)

"...Elettricità alle navi dai moli di Genova..." (Il Sole 24 Ore)

"...Necessario confrontarsi con i grandi operatori internazionali..." (The Medi Telegraph)

"...Porto, rabbia e dolore..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Al via dragaggio banchina Grandi Molini..." (Gazzetta Marittima, Messaggero Marittimo, Ansa)

"...Alla ricerca del paese normale..." (Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...I rotabili crescono del 3%..." (The Medi Telegraph)

Messina:

"...Nuovo pontile industriale a Messina..." (Gazzetta Marittima)

"...I porti siciliani fanno rete..." (Giornale L'Ora)

"...Riparte il bando per la Fiera Gruppi esteri pronti a investire..." (Gazzetta del Sud)

Catania:

"...Un'unica governance per Augusta e Catania..." (TTG Italia, Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Si tuteli il lavoro a terra..." (Giornale di Sicilia)

"...Boom di crocieristi per Pasqua..." (La Repubblica)

"...Avviati i lavori per recuperare l'antico approdo di Vergine Maria..." (La Repubblica)

"...Democrazia liberale è con Dino Bramanti..." (Gazzetta del Sud)

[Altre notizie di porti italiani ed esteri](#)

[Altre notizie di Shipping e Logistica](#)

[Informare](#)



Assoporti crea gruppi di lavoro

ROMA – S'è riunita l'assemblea degli associati di Assoporti. Tra i punti trattati, la decisione di procedere alla costituzione di gruppi di lavoro tematici composti e coordinati dai presidenti, per l'approfondimento di argomenti d'interesse per la portualità. Alcuni dei temi oggetto dei gruppi di lavoro saranno: Mezzogiorno, Far East, Europa, Sviluppo Sostenibile, Infrastrutture, Mediterraneo, Lavoro nei porti e Piano Logistico Nazionale.

Nella stessa riunione è stato approvato il bilancio di previsione in linea con le decisioni strategiche messe in atto dall'Associazione e con il rinnovato approccio di dettaglio di spesa, simile ai bilanci delle Autorità di sistema portuale associate.

È stato inoltre distribuito il Bollettino statistico relativo all'anno 2017 che, oltre a contenere le raffigurazioni tabellari dei dati dei porti facenti parte delle Autorità di Sistema Portuale, analizza e commenta le tendenze, collegando i dati statistici ai colli di bottiglia e alle necessità infrastrutturali del settore.

"Sono lieto di aver avviato, già dalla nostra assemblea programmatica del dicembre scorso, questo percorso di lavoro di squadra", ha commentato il presidente di Assoporti Zeno D'Agostino a margine dell'Assemblea degli associati, "Stiamo dimostrando passo dopo passo che le competenze e il know-how per rendere i nostri porti più competitivi ci sono, e i gruppi di lavoro su cui lavoreremo insieme lo confermano." In relazione ai dati statistici appena pubblicati, D'Agostino ha proseguito, "È ora di mettere in chiaro quello di cui i nostri porti hanno veramente bisogno in relazione al loro potenziale e alle tendenze di mercato. Con questo documento abbiamo avviato un percorso di analisi e approfondimento che intendiamo portare all'attenzione del prossimo Governo".

I dati del bollettino sono disponibili sul sito dell'Associazione nella sezione Documenti e Statistiche, al seguente link: <http://www.assoporti.it/node/61680>. Per informazioni: t.murgia@assoporti.it

L'Italia deve dotarsi del Ministero del Mare

Serve legge che rilanci la portualità e preveda un nuovo Ministero del Mare.

VENEZIA – Le recenti elezioni hanno dato a mio avviso un importante messaggio: gli italiani sono stufi di chiacchiere ed hanno preso coscienza della loro reale situazione e cioè del fatto che l'Italia è potenzialmente una grande nazione per cui si può ricreare lavoro, benessere e serenità per tutti passando dalla demagogia ai fatti concreti, con poca fatica ma con un minimo di buona volontà e buon senso. Gli italiani hanno detto che per uscire dallo stallo, anche istituzionale, bisogna puntare da subito sulle nostre potenziali eccellenze attraverso il rilancio delle imprese che sono le sole che creano lavoro e benessere, è finito l'assistenzialismo utile solo a politici di basso livello.

L'Italia ha, fra le altre, due eccellenze innegabili che possono e devono agire da traino e da volano per il lavoro e per l'economia e sono il turismo e la portualità. Da anni ambedue trascurate e lasciate all'ambientalismo basato sulla demagogia e non su dati scientifici, tant'è che bastano poche persone abili e scaltre, andando continuamente in televisione, scrivendo sui giornali, sfornando libri, hanno trasformato insinuazioni e dubbi in false verità. Per tutto questo e non solo, l'Italia continua ad essere fanalino di coda per gli investimenti stranieri: per la Banca Mondiale è 73 esima al mondo per attrattività degli investimenti (Lombardi, preside dell'Oxford Institute for economic policy).

La logica vincente è quella che cresce chi si inserisce nei mercati globali e chi fa dell'industria la colonna del sistema. Questa è la lezione da imparare dai Paesi avanzati ed emergenti il tutto però va garantito dalla certezza del diritto, da una burocrazia collaborativa e da tasse giuste.

Tomando alle eccellenze subito sfruttabili, circa il turismo sono rimasto colpito dalla lucidità di Briatore, imprenditore di successo in tutto il mondo, il quale ha spiegato che necessita ripuntare sul turismo di elite perché l'Italia questo può offrire per clima, opere d'arte, archeologia, bellezze naturali uniche al mondo, a mio avviso nel nuovo Governo i ministri responsabili di questo comparto dovrebbero puntare su Briatore come consulente esperto lasciando perdere i soliti uffici ministeriali formati da burocrati che non conoscono le reali problematiche.

La seconda eccellenza è la portualità nelle sue molteplici funzioni che sono l'avanmare, le navi, l'avanporto, il porto, le infrastrutture stradali, ferroviarie ed idroviarie, il tutto esaltato dalla posizione geografica privilegiata dell'Italia nel mar Mediterraneo e nel sud Europa.

I porti italiani hanno attraversato un lungo periodo di grande crisi, oggi tutti si nascondono dietro alle tonnellate globali mentre andrebbero ricalcolate secondo la valutazione delle tonnellate equivalenti che esprimono il peso relativo di ogni singola tipologia di traffico in funzione del suo valore economico (merci varie 1,00; contenitori 0,30; traghetti 0,15; rinfuse solide 0,15; rinfuse liquide 0,01).

I porti italiani sono oggi vecchi ed in crisi, siamo ad un bivio: fare le riforme vere per tornare a crescere oppure difendere interessi di corporazioni oligarchiche e grandi organizzazioni sindacali, che difendono rendite di posizione antistoriche ed antieconomiche dove i porti si confrontano con il mondo. Premesso che da noi, come detto, l'ambientalismo è basato spesso più sulla demagogia che su dati scientifici, credo non ci sia niente di peggio in una struttura così delicata e concorrenziale, come la catena logistica che passa dai porti, della mancanza di una programmazione seria, concreta ed affidabile.

Considerato che la così detta riforma portuale recente è solo un riordino della amministrazione dei porti che risponde ad esigenze di riduzione delle pubbliche amministrazioni imposta dalla legge Madia, sono convinto che serva finalmente una seria legge non burocratica che rilanci la portualità e preveda un nuovo Ministero del Mare per gestire la complessa matana.

-segue

A tale riguardo mi permetto di proporre un gruppo di lavoro con mandato specifico che provveda entro sessanta giorni a formulare una "proposta di legge" idonea a rilanciare seriamente i porti italiani. Il gruppo di lavoro formato da dodici esperti, sei italiani e sei stranieri che conoscono le realtà portuali di Anversa, Rotterdam, Amburgo, Hong Kong, Singapore, Shanghai. I sei italiani che identifico, potrebbero essere D'Agostino (Assoport), Pino Musolino (AdSp Venezia), Martino Conticelli (segretario AdSp Venezia), ing. Galliano Di Marco (ex pres. porto Ravenna, oggi a Venezia al VTP), Luca Becce (Assiterminal), Pasquale Danesi (vice pres. Assiterminal). Il citato gruppo di lavoro, formato da veri soggetti competenti, preparati ed interessati, potrebbe essere formalizzato e seguito dal Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro (CNEL art. 99 Costituzione) il quale dovrebbe portare subito la proposta di legge in Parlamento, per una celere approvazione.

Concludo con un accenno al porto di Venezia. Le navi crociera: in un momento di grande espansione l'irrisolta questione veneziana danneggia tutto l'Adriatico (come diceva a Miami sei anni fa Galliano di Marco, allora presidente dell'Autorità portuale di Ravenna). Venezia, senza la strumentale e vuota campagna dei no grandi navi, poteva incrementare i crocieristi da 1.900.000 del 2014 a oltre tre milioni nel 2017, invece nel citato anno è crollata a 1.250.000 pax. Il porto di Miami con 4.850.000 crocieristi offre lavoro a circa 200.000 persone e si stima che abbia un impatto economico su Miami di 18 miliardi di dollari. Circa il futuro del moderno porto di Venezia per i traffici commerciali e per le grandi navi crociera (superiori a 110.000 t di stazza lorda perché al di sotto devono continuare a transitare per il canale di San Marco) si dia applicazione al Piano Regolatore Portuale in vigore del 1965 che prevede l'adeguamento e l'uso di Colmata A come nuovo porto di impostazione moderna che darebbe la vera risposta alle moderne esigenze. Colmata A permetterebbe di dotare Venezia di una struttura portuale caratterizzata da standard dimensionali e funzionali adeguati alle esigenze presenti attuali ed alla prevedibile evoluzione dei traffici e delle moderne tecnologie di trasporto. In parallelo per salvare e rilanciare concretamente il nostro porto ed il suo enorme hinterland potenziale, necessita intervenire sulle infrastrutture logistiche *in primis* ferroviarie, quindi collegamento diretto di Venezia con la Germania tramite la prevista da cinquant'anni ferrovia delle Alpi Aurine e dell'Autostrada Venezia - Monaco, nonché alla reale funzionalità delle idrovie Venezia Padova e Venezia Cremona e oltre, tutto cose previste dai nostri padri oltre cinquant'anni addietro.

Trieste: nuovo step per la gestione informatizzata

Le gestioni dei documenti ferroviari sono pienamente integrate con i processi portuali.

TRIESTE – Il porto di Trieste punta sull'innovazione attraverso sviluppo digitale, Industria 4.0 e IoT ('Internet of Things'), confermandosi all'avanguardia sotto il profilo tecnologico e ponendo al centro della propria strategia di crescita lo sviluppo delle infrastrutture e dei sistemi digitali.

Grazie all'impegno e alla visione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, tutti gli stakeholder della comunità portuale – dagli agenti marittimi agli spedizionieri, dai terminalisti ai trasportatori, dall'Agenzia delle Dogane alla Capitaneria di Porto, dalla Guardia di Finanza alla Sanità Marittima alle imprese ferroviarie – possono contare infatti dal 2014 sul Sinfomar, il Port Community System dello scalo giuliano, realizzato dalla società Info. era, per connettere in un'unica piattaforma tecnologica tutte le procedure amministrative, fiscali, doganali e logistiche attraverso l'integrazione delle informazioni relative ai traffici marittimi, retroportuali e ferroviari.

"La digitalizzazione è una delle sfide più importanti per il porto di Trieste e per i porti del futuro -ha affermato Zeno D'Agostino, presidente dello scalo giuliano. Abbiamo fatto diventare il nostro porto uno dei più avanzati d'Italia e d'Europa, informatizzando tutte le attività sia sul lato mare che sul lato terra. Ma è la digitalizzazione di tutta la parte operativa dei treni in ambito portuale – rimarca D'Agostino- il nuovo step che ci contraddistingue e che fa del nostro Pcs, il Sinfomar, un modello unico. Si tratta di un grande vantaggio per un porto che nel 2017 ha movimentato più di 8.500 treni e che ne prevede 10 mila entro fine anno".

Con l'attivazione dei nuovi moduli di Sinfomar per la dematerializzazione delle operazioni di controllo e per l'autorizzazione delle movimentazioni ferroviarie, si è quindi completato un ulteriore step nel percorso di trasformazione digitale definito dall'Authority giuliana che sta permettendo di integrare con i processi portuali la manovra svolta da Adriafor, e di impostare anche l'insieme articolato di processi dell'ultimo miglio ferroviario.

Il movimento dei treni, infatti, è stato parificato a quello delle navi, gestendo con le relative differenze, le regole di gestione doganali, logistiche e di security tramite la standardizzazione e la generazione automatica dei documenti di arrivo e partenza dei treni.

"Grazie a Sinfomar – ha spiegato Luca Abatello, presidente di Info. era – è possibile per la prima volta generare un 'modello CH30', ovvero il documento ferroviario che l'operatore deve presentare e che contiene le specifiche sulle merci trasportate, in un formato unico, concordato con gli operatori e l'Agenzia delle Dogane secondo criteri oggettivi, nonché una terminologia e una struttura condivise".

Le attività di dematerializzazione e di integrazione tra processi portuali, manovra e ultimo miglio ferroviario, hanno portato a una notevole semplificazione nell'interscambio informativo tra i diversi operatori, con un abbattimento importantissimo degli errori e delle interpretazioni soggettive dei dati.

Un'altra importante semplificazione introdotta riguarda il cosiddetto 'preavviso di arrivo-partenza', contenente le informazioni necessarie a identificare sotto il profilo logistico, doganale e di security il container/mezzo in arrivo/partenza, la merce trasportata e l'autista. Il preavviso viene gestito digitalmente e può essere accettato o respinto dal soggetto interno alla comunità portuale cui è destinato, che può quindi confermare o meno la correttezza dei dati e contestualmente validarli.

Trieste, nuovo step sulla digitalizzazione

Trieste - Ulteriore passo in avanti nel percorso di trasformazione digitale definito dall'Authority giuliana, permettendo di integrare con i processi portuali la manovra svolta da Adriafer.

Trieste - Il porto di Trieste punta sull'innovazione attraverso sviluppo digitale, Industria 4.0 e IoT ("Internet of Things"). Dal 2014 gli operatori possono contare sul Sinfomar, il Port Community System dello scalo giuliano, realizzato dalla società Info era, «per connettere in un'unica piattaforma tecnologica tutte le procedure amministrative, fiscali, doganali e logistiche attraverso l'integrazione delle informazioni relative ai traffici marittimi, retroportuali e ferroviari».

«La digitalizzazione è una delle sfide più importanti per il porto di Trieste e per i porti del futuro -ha affermato Zeno D'Agostino, presidente dello scalo giuliano- Abbiamo fatto diventare il nostro porto uno dei più avanzati d'Italia e d'Europa, informatizzando tutte le attività sia sul lato mare che sul lato terra. **Ma è la digitalizzazione di tutta la parte operativa dei treni in ambito portuale - spiega D'Agostino- il nuovo step che ci contraddistingue e che fa del nostro PCS, il Sinfomar, un modello unico. Si tratta di un grande vantaggio per un porto che nel 2017 ha movimentato più di 8.500 treni e che ne prevede 10.000 entro fine anno».**

Con l'attivazione dei nuovi moduli di Sinfomar per la dematerializzazione delle operazioni di controllo e per l'autorizzazione delle movimentazioni ferroviarie, si è quindi completato un ulteriore step nel percorso di trasformazione digitale definito dall'Authority giuliana che sta permettendo di integrare con i processi portuali la manovra svolta da Adriafer, e di impostare anche l'insieme articolato di processi dell'ultimo miglio ferroviario. Il movimento dei treni, infatti, è stato parificato a quello delle navi, gestendo con le relative differenze, le regole di gestione doganali, logistiche e di *security* tramite la standardizzazione e la generazione automatica dei documenti di arrivo e partenza dei treni.

ADSP Adriatico Orientale: nuovo step per la gestione informatizzata del porto di Trieste

(FERPRESS) – Trieste, 27 MAR – Il porto di Trieste punta sull'innovazione attraverso sviluppo digitale, Industria 4.0 e IoT (Internet of Things), confermandosi all'avanguardia sotto il profilo tecnologico e ponendo al centro della propria strategia di crescita lo sviluppo delle infrastrutture e dei sistemi digitali.

Grazie all'impegno e alla visione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, tutti gli stakeholder della comunità portuale – dagli agenti marittimi agli spedizionieri, dai terminalisti ai trasportatori, dall'Agenzia delle Dogane alla Capitaneria di Porto, dalla Guardia di Finanza alla Sanità Marittima alle imprese ferroviarie – possono contare infatti dal 2014 sul Sinfomar, il Port Community System dello scalo giuliano, realizzato dalla società Info era, per connettere in un'unica piattaforma tecnologica tutte le procedure amministrative, fiscali, doganali e logistiche attraverso l'integrazione delle informazioni relative ai traffici marittimi, retroportuali e ferroviari.

“La digitalizzazione è una delle sfide più importanti per il porto di Trieste e per i porti del futuro” ha affermato Zeno D'Agostino, presidente dello scalo giuliano. “Abbiamo fatto diventare il nostro porto uno dei più avanzati d'Italia e d'Europa, informatizzando tutte le attività sia sul lato mare che sul lato terra. Ma è la digitalizzazione di tutta la parte operativa dei treni in ambito portuale – spiega D'Agostino – il nuovo step che ci contraddistingue e che fa del nostro PCS, il Sinfomar, un modello unico. Si tratta di un grande vantaggio per un porto che nel 2017 ha movimentato più di 6.500 treni e che ne prevede 10.000 entro l'ha anno”.

Con l'attivazione dei nuovi moduli di Sinfomar per la dematerializzazione delle operazioni di controllo e per l'autorizzazione delle movimentazioni ferroviarie, si è quindi completato un ulteriore step nel percorso di trasformazione digitale definito dall'Autorità giuliana che sta permettendo di integrare con i processi portuali la manovra svolta da Adriafer e di impostare anche l'insieme articolato di processi dell'ultimo miglio ferroviario.

Il movimento dei treni, infatti, è stato parificato a quello delle navi, gestendo con le relative differenze, le regole di gestione doganali, logistiche e di security (tramite la standardizzazione e la generazione automatica dei documenti di arrivo e partenza dei treni).

“Grazie a Sinfomar – ha spiegato Luca Abatello, presidente di Info era – è possibile per la prima volta generare un modello CH30, ovvero il documento ferroviario che l'operatore ferroviario deve presentare e che contiene le specifiche sulla merce trasportata, in un formato unico, concordato con gli operatori e l'Agenzia delle Dogane secondo criteri oggettivi, nonché una terminologia e una struttura condivisa”.

Le attività di dematerializzazione e di integrazione tra processi portuali, manovra e ultimo miglio ferroviario, hanno portato a una notevole semplificazione nell'interscambio informativo tra i diversi operatori, con un abbattimento importantissimo degli errori e delle interpretazioni soggettive dei dati.

Un'altra importante semplificazione introdotta riguarda il cosiddetto “preavviso di arrivo/partenza”, contenente le informazioni necessarie a identificare sotto il profilo logistico, doganale e di security il container/mezzo di arrivo/partenza, la merce trasportata e l'autista. Il preavviso viene gestito digitalmente e può essere accettato o respinto dal soggetto interno alla comunità portuale cui è destinato, che può quindi confermare o meno la correttezza dei dati e contestualmente validarli.

A Genova le scuole a Blue Summit

GENOVA – Il mare sarà protagonista indiscusso della prima edizione del Blue Economy Summit e, in particolare, mercoledì 11 aprile, in concomitanza con la neonata Festa del mare, saranno organizzate delle visite tecniche dedicate alle scuole. L'iniziativa, promossa dal Comune di Genova e dall'Associazione Genova Smart City è organizzato in collaborazione con l'Università degli Studi di Genova.

Quattro gli eventi in programma che toccheranno le principali aree del Porto Antico: visita al cacciatorpediniere "Caio Duilio", visita al Port Center, visita presso la Capitaneria di Porto, visita guidata alla mostra "Baglietto – Un sogno sul mare" a Palazzo San Giorgio.

L'idea di coinvolgere le nuove generazioni nasce dalla volontà di creare consapevolezza nei più giovani e a chi si avvicina per la prima volta al mondo del lavoro di tutte le opportunità che nascono dal mare, da quella legate al turismo, ai trasporti, alla logistica, all'economia, alle infrastrutture fino alla pesca. Il Porto di Genova diventerà dunque un luogo di grande festa dove le scuole avranno l'occasione di conoscere e toccare con mano le eccellenze del porto di Genova.

Porto in sciopero, traffico in tilt nel ponente

Traffico in tilt sul nodo genovese per lo stop ai varchi portuali deciso dai sindacati in seguito all'incidente mortale di ieri al Vte

Traffico cittadino e autostradale in tilt per la chiusura dei varchi portuali deciso dai sindacati in seguito al tragico incidente mortale di ieri, lunedì 26 marzo, in cui un camionista è stato travolto e ucciso da una motrice in retromarcia. Lungomare Canepa è bloccato e si segnalano rallentamenti anche sull'elicoidale. Code all'uscita autostradale di Genova Ovest e l'allacciamento A7/A10 in direzione Genova, e dal casello Ovest fino all'immissione nella rete della viabilità urbana per traffico intenso. I varchi portuali, dove sono in corso i presidi, sono quelli di Ponte Etiopia, via Albertazzi, Terminal Messina e Psa di Voltri.

Pietro Chiesa, nessuna intesa sul futuro dei lavoratori: ancora sciopero

Genova - A vuoto l'ennesimo incontro a Palazzo San Giorgio nonostante le aperture di Vte e Messina. Il console Bianchi: «Servono certezze».

Genova - Si è concluso con l'ennesimo nulla di fatto l'incontro di questo pomeriggio, a Palazzo San Giorgio, per discutere del futuro di circa **30 lavoratori** della compagnia Pietro Chiesa. **I portuali sciopereranno a partire da domani al terminal Rinfuse del porto di Genova.** «Servono certezze - ha commentato il console Bianchi - e al momento non ci sono. Ci è stato riferito che i **terminal Vte e Messina** potrebbero farsi carico di una parte dei nostri lavoratori, oltre agli impegni già presi da altri soggetti, ma ancora nulla di concreto».

Ancora in sciopero la Pietro Chiesa, salta l'intesa sul futuro

Il console Bianchi: «Servono certezze»

Si è concluso con l'ennesimo nulla di fatto l'incontro di ieri pomeriggio, a Palazzo San Giorgio, sul futuro dei portuali della Pietro Chiesa.

Se non verrà trovata una soluzione la storica compagnia del porto rischia di essere liquidata entro aprile e senza un accordo con terminalisti e Autorità portuale i lavoratori resteranno senza occupazione. «Servono certezze - commenta il console Tirreno Bianchi - e purtroppo al momento non ci sono.

Ci è stato riferito che i terminal Vte e Messina potrebbero farsi carico di una parte dei nostri lavoratori, oltre agli impegni già presi da altri soggetti, ma ancora nulla di concreto. Oggi sciopereremo al terminal Rinfuse per l'intera giornata, poi decideremo cosa fare per i prossimi giorni». Durante l'incontro di ieri, al quale hanno partecipato i vertici dell'Autorità di sistema portuale, i sindacati e il console Bianchi, è stata respinta la nuova proposta messa sul tavolo da Palazzo San Giorgio. «Alcuni portuali - spiega Bianchi - sarebbero stati assunti da nuovi terminalisti che hanno dato la loro disponibilità. Altri, invece, da Spinelli e Saar come annunciato da tempo. I rimanenti, invece, sarebbero stati inseriti nell'organico della Compagnia Unica. Il problema - aggiunge - è che nulla è stato deciso con precisione.

Non ci sono state garanzie sui tempi e numeri precisi: quella che ci è stata fatta neppure può considerarsi come una vera proposta». Uno dei nodi più delicati resta proprio quello legato ai tempi: i conti della Pietro Chiesa sono in rosso e l'orizzonte temporale è più che mai ristretto. Senza un intervento da parte dei terminalisti per salvare i portuali, infatti, i carbané saranno costretti ad alzare bandiera bianca entro aprile.

Nelle prossime settimane si deciderà anche il futuro dei portuali della Compagnia Unica. Secondo le nuove direttive imposte da Palazzo San Giorgio, dal quartier generale di San Benigno dovrà essere presentato un piano d'impresa con l'obiettivo di ridurre i costi di gestione della Culmy che ormai da alcuni anni ha non poche difficoltà nel chiudere il bilancio in pareggio. Nel documento dovranno comparire le previsioni di entrate, uscite e probabile fatturato derivato dal lavoro in banchina fino al 2019, pena l'avvio di un procedimento che potrebbe portare anche alla revoca dell'autorizzazione ad operare in porto. Le regole si faranno più rigide anche per i terminalisti che impiegano i camalli in porto.

-segue

Gli operatori, infatti, saranno obbligati a «versare i corrispettivi dovuti entro 15 giorni dalla data della fattura», si legge nel documento approvato dall'Authority. I camelli, in caso di ritardo del pagamento oltre il termine di 60 giorni da parte del terminalista, saranno autorizzati «a respingere le richieste di avviamento di manodopera da parte dell'impresa utilizzatrice inadempiente».

Il Secolo XIX

Giornata genovese per l'armatore Aponte

GENOVA. Al summit genovese di oggi si parlerà soprattutto di Calata Bettolo. Gianluigi Aponte, numero uno del gruppo Msc, arriva a Genova per partecipare ad un vertice in Regione con il presidente Giovanni Toti, Paolo Signorini, al vertice del porto, e Giulio Schenone, il manager del terminal portuale Sechi e socio dell'armatore nell'impresa di Bettolo. Al suo fianco ci saranno anche i fondi (In fravia e Infracapital) che hanno acquisito la banchina con tenitori nel porto vecchio. A convocare il vertice, a quanto risulta al Secolo XIX, è stato il governatore Toti. Attorno al nuovo terminal di Sampierdarena infatti ruota un pezzo del futuro del porto genovese. Prima del tavolo, Aponte e il presidente della Regione si vedranno a pranzo, poi nel pomeriggio comincerà la riunione. Toti proverà a fare da mediatore tra i due soci che sono uniti nel Consorzio Bettolo. Le visioni differenti sul layout del terminal containeri hanno creato ulteriore distanza tra Aponte e il gruppo guidato da Schenone. Così se a fine 2017 il percorso per procedere con la realizzazione del terminal sembrava procedere spedito, adesso la partita si è bloccata. Un vertice sostanzialmente politico potrebbe sbloccare la situazione, anche se sul tavolo potrebbero finire anche altri dossier: il porto passeggeri fra banchine sta rendendo il problema più grave, soprattutto con crociera sempre più grandi.



Porti: Via libera all' elettrificazione delle banchine

Elettricità alle navi dai moli di Genova

Via libera all' elettrificazione delle banchine per il porto di Genova Voltri. L' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale (porti di Genova e Savona) ha siglato un contratto del valore di 8 milioni di euro con la multinazionale di proprietà giapponese Nidec Asi (ex Ansaldo sistemi industriali) per la realizzazione di un sistema avanzato di alimentazione elettrica che consentirà alle navi ormeggiate di attingere dalle banchine l' energia necessaria ad essere pienamente operative, senza bisogno di accendere i motori di bordo. Un' innovazione presente attualmente in pochi porti nel mondo, che consente di abbattere notevolmente le emissioni in atmosfera delle navi. «Questo - commenta il presidente dell' Adsp, Paolo Signorini - pone il porto alla frontiera dell' utilizzo di tecnologie meno impattanti dal punto di vista ambientale. E in tema di sostenibilità stiamo anche studiando la realizzazione di un deposito di Gnl in porto».

Nidec Asi, spiegano i tecnici dell' azienda, «si è aggiudicata il miglior punteggio tecnico ed economico nella gara appalto» per un progetto che «risponde all' esigenza di adeguarsi alle direttive dell' Ue» sulla riduzione delle emissioni delle navi. L' azienda, proseguono i tecnici, «ha già realizzato un progetto per Livorno, uno dei pochi scali al mondo già all' avanguardia, insieme a quelli di Los Angeles e San Francisco (California), Juneau (Alaska), Göteborg (Svezia), e Lubeck (Germania). Per l' elettrificazione della banchina di Livorno, Nidec ha fornito, nel 2013, un drive a frequenza variabile per un impianto che abbatte le emissioni navali, dando energia elettrica da terra alle navi da crociera in porto». Per Voltri l' azienda fornirà, tra l' altro, «due convertitori statici di frequenza da 6 megawatt che, con i sovraccarichi richiesti, possono arrivare a 12 megawatt».

La particolarità dei sistemi di Nidec è «di adattare tensione e frequenza della rete elettrica nazionale al fabbisogno delle singole navi. Per i prossimi 10 anni, Nidec seguirà le opere civili, i montaggi, la messa in servizio e l' assistenza tecnica funzionali al progetto».

La tecnologia applicata a Genova si è sviluppata, ricorda Kaila Haines, direttore marketing di Nidec Asi, «grazie alle applicazioni già installate a Livorno, nei Cantieri di Muggiano (La Spezia), nelle basi militari navali di Taranto e a Tolone». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Raoul de Forcade

Signorini: «Necessario confrontarsi con i grandi operatori internazionali» / INTERVISTA

Genova - Qual è la sfida maggiore per chi oggi gestisce un porto in Italia? «I grandi porti - risponde Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale che comprende Genova e Savona - sono scalate da alleanze globali fra compagnie marittime: sempre più oligopolistiche».

Genova - Qual è la sfida maggiore per chi oggi gestisce un porto in Italia? «I grandi porti - risponde Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale che comprende Genova e Savona - sono scalate da alleanze globali fra compagnie marittime, sempre più oligopolistiche. La figura classica della famiglia amatore sta lasciando il passo a 2 o 3 alleanze globali. Questo fenomeno è evidente anche a livello terminalistico. Le famiglie storiche genovesi hanno aperto i terminal a fondi di investimento che porteranno operatori internazionali».

A dirigere i terminal genovesi sono ancora i terminalisti locali. Chi sta firmando le proroghe delle concessioni che vengono assegnate dall'Authority in queste settimane?

«Direi che c'è una co-gestione, anche nella firma delle concessioni. Diverse clausole della concessione al terminal Rebora di Aldo Spinelli sono influenzate dal socio di minoranza, il fondo Icon, mentre quelle del terminal Sech dal fondo Infracapital».

-segue

Per l'Authority questa situazione è positiva o negativa?

«L'aspetto positivo è che abbiamo interlocutori di livello internazionale per know how e cultura manageriale. Invece per noi è sfidante, impegnativo, il fatto che, mentre i soci genovesi erano maggiormente legati al territorio e al contesto sociale, al contrario i nuovi soci non ci mettono molto tempo a disinvestire se il porto di Genova non si rivela competitivo. Questa situazione si verifica anche a terra sui mercati domestici. Oggi un gruppo come Amazon è presente ovunque in Italia settentrionale, mentre si affaccia anche la cinese Alibaba. Sono realtà che rappresentano operatori molto concentrati nel settore logistico e che sono sfidanti per i porti a cui chiedono aree e servizi. È in corso un cambiamento epocale»

I porti di Genova e Savona sono preparati per affrontare questo cambiamento?

«Sono in una posizione fortunata dal punto di vista congiunturale. Il traffico di container nel porto di Genova è cresciuto del 14 per cento nel 2017 e ha cominciato il 2018 con un +20 per cento in gennaio. Intanto l'Autorità di sistema portuale si sta rafforzando. Si vede dalle decisioni prese che erano attese da anni dagli operatori. La vera sfida sarà riuscire a fare grandi investimenti che cambieranno il volto del porto genovese come non avveniva dalla metà del secolo scorso. In questo modo diventerà attrattivo per gli operatori globali, che sono disponibili a dirottare la merce su Genova soltanto a certe condizioni: lo spostamento della diga, la possibilità di fare treni di una certa lunghezza, la Gronda autostradale»

E l'aeroporto?

«L'aeroporto non è così direttamente collegato al discorso delle merci, ma lo è sull'evoluzione delle crociere e sulla mobilità delle persone»

I porti di Trieste e La Spezia hanno sviluppato molto il trasporto ferroviario. Per Genova e Savona qual è l'obiettivo?

-segue

«Sono all'interno di un altro sistema rispetto a quelli di Trieste e La Spezia, quello del corridoio Reno-Alpi. Serve che siano rispettate alcune condizioni, come ad esempio un percorso più pianeggiante rispetto a quello attuale o la possibilità di formare treni di maggiore lunghezza. Rispettare queste condizioni consente di competere sul mercato portuale mondiale. Chi non le rispetta resta al servizio del mercato domestico. Servono quindi il Terzo valico, il secondo binario all'uscita del Vte, che dovrebbe essere pronto nel 2019, l'uscita del porto di Vado e la sistemazione del parco ferroviario di Sampierdarena. Non sono soddisfatto».

Perché?

«Il vero problema è il parco di Sampierdarena. Per chiudere il cerchio servono investimenti nei terminal, nel parco del Campasso e nel Terzo valico. Ogni anello della catena deve rispettare i requisiti. Ma attualmente non c'è il salto di qualità che servirebbe».

Le ultime elezioni hanno cambiato il quadro politico. Che cosa si aspetta da un eventuale nuovo governo nei riguardi delle infrastrutture genovesi?

«Le decisioni dell'elettorato vanno rispettate. Chiunque vada al governo. Ci sarà modo di spiegare l'importanza degli investimenti previsti. Non mi aspetto discontinuità rispetto al passato».

Il Secolo XIX

LO SCALO SI È FERMATO DOPO LA MORTE DEL CAMIONISTA AL VTE

Porto, rabbia e dolore. Al via un "piano sicurezza" coinvolti tutti i lavoratori

Protesta ai varchi portuali e vertice a Palazzo San Giorgio. I sindacati, ora i fatti. Signorini, i terminalisti facciano la loro parte

PRIMA LA PROTESTA ai varchi portuali, rabbia, tensione e dolore. Qualche copertone bruciato e traffico in tilt. Poi il ritorno alla normalità. Il mondo del lavoro che ruota attorno al porto ieri si è fermato bloccando completamente ogni attività dello scalo. Lo sciopero di 24 ore è stato proclamato dai sindacati dopo la morte di Eugenio Fata, il camionista di 61 anni che lunedì scorso ha perso la vita al terminal Vte di Pra: l'uomo è stato travolto da una motrice dopo essere sceso dal suo mezzo per chiedere un'informazione ad un collega.

Alla protesta hanno aderito i portuali e l'intero settore dell'autotrasporto con i tir carichi di merce che si sono fermati all'esterno dei terminal causando in mattinata pesanti ingorghi in Lungomare Canepa dove la viabilità è stata ferma in entrambe le direzioni. Così anche in Soprelevata, in via Cantore, in via Buranello e al casello di Genova Ovest. La situazione è tornata alla normalità solo nelle prime ore del pomeriggio dopo che i sindacati hanno incontrato i vertici dell'Autorità portuale e hanno avuto rassicurazioni su nuovi investimenti e più attenzione alla sicurezza a favore di chi opera quotidianamente in banchina. Tutte le attività del porto sono comunque state bloccate fino alla mezzanotte, mentre per oggi non si escludono ulteriori disagi che potrebbero essere causati dalla merce accumulata nella giornata di sciopero e ancora ferma all'interno dello scalo.

A metà mattinata i sindacati dell'autotrasporto e dei portuali si sono diretti a Palazzo San Giorgio per avere un confronto con il presidente del porto, Paolo Emilio Signorini.

Il faccia a faccia è durato due ore. I rappresentanti dei lavoratori hanno chiesto maggiore sicurezza per i portuali che operano in banchina e per tutti gli autotrasportatori che caricano e scaricano le merci all'interno del terminal. Alla fine del summit i sindacati hanno definito il confronto «positivo». «Sarebbe fondamentale non trovare le corsie piene di camion ma anche, e dico una cosa tecnica, potrebbe essere utile che i container abbiano le porte rivolte a ponente», dice Marco Gallo, coordinatore Filt-Cgil

-segue

Genova.

«Gli autotrasportatori devono essere guidati quando entrano nei terminal e non possono essere abbandonati a se stessi - aggiungono Francesco Bottiglieri, segretario regionale Fit-Cisl e Giovanni Ciaccio, coordinatore regionale logistica e trasporto merci Ultrasporti - . Servono i fatti, chiediamo che vengano fatti investimenti in banchina da parte di chi controlla il porto». Anche per Gino Lattanzi, responsabile Cna-Fita Liguria è «necessario porre fine a queste morti as surde». Il piano messo a punto da Palazzo San Giorgio prevede l'attuazione di un nuovo "piano sicurezza" con quattro tavoli di confronto tra sindacati, Autorità portuale e operatori. Due tavoli saranno dedicati al lavoro dei portuali e di chi opera in banchina mentre gli altri interesseranno l'interno comparto dell'autotrasporto. Tra i gli argomenti che verranno analizzati, in primis, c'è quello che riguarda la tutela dei lavoratori. «Tutti devono fare la loro parte, compresi i terminalisti» - dice Sghorini. «Saremo in prima linea, come sempre, per garantire la sicurezza. Siamo scossi da questa tragedia», dichiara il numero uno del Vta, Gilberto Danesi.

TOMMASO FREGATTI

Il Secolo XIX

Diecimila in fila per Frizzi Genova prepara il tributo alla Partita del Cuore PROTESTA A GENOVA

La rabbia in porto dopo la tragedia «Più garanzie per la sicurezza»

IL PORTO di Genova si è fermato per la morte di Eugenio Fata, il camionista di 61 anni che lunedì ha perso la vita al terminal Vte di Pra: travolto da una motrice. Una giornata all'insegna della rabbia sui piazzali dello scalo e in banchina. La situazione è tornata alla normalità nel pomeriggio, dopo che i sindacati hanno incontrato i vertici dell'Autorità portuale e hanno avuto rassicurazioni su nuovi investimenti e più attenzione alla sicurezza a favore di chi opera quotidianamente sui moli.

Livorno, al via dragaggio banchina Grandi Molini

Per un anno a breve i lavori di dragaggio del fondale antistante la banchina 34 del canale lagunare del porto di Livorno, in corrispondenza ai Grandi Molini. La procedura di gara è in diretta d'arrivo, e giurata. È finalizzata all'affidamento alla rete temporanea d'impresa ICM/ET (costituita da una serie di ditte locali per il servizio) delle forniture di alcuni esecodi del porto di Livorno, per un importo al netto del ribasso d'asta, di 931.235,87 euro.

Si tratta di un contratto di lavori esteso che oltre all'acconto in massima alla Grandi Molini, comprende anche interventi di dragaggio di banchine calmate n. 28, assegnate in concessione al Ft. di Santo Il, e la banchina della Caserma Fiat (area remanifestati).

I lavori di cui è necessario dar riposta e i fondi antistanti a zone accioli, oggetto di fenomeni di intoramento, alle precedenti coste rispetto al livello medio mare. Con riferimento alla Grandi Molini, i lavori di dragaggio del fondale della banchina 34, la cui esecuzione è prevista entro il prossimo mese di maggio, permetterà la possibilità di ormeggio di navi con pescaggio di 9 m.

Alla ricerca del paese normale

LIVORNO – Ma davvero vogliamo far finta di nulla? Davvero, di fronte alla sceneggiata dei partiti sugli accordi – e i disaccordi – che rallentano la nascita di un governo, dobbiamo turarci il naso e pensare ai fatti nostri? E non sono fatti nostri i temi dell'economia, quella nazionale e quella che entra quotidianamente nelle nostre case, con le tasse, le bollette, le inefficienze, la burocrazia... ovvero tutto ciò che tutti i partiti, nessuno escluso, ci avevano promesso di voler aggredire tambur battente? Per le Camere bisogna riconoscere che hanno fatto (relativamente) presto. Ma sulla sostanza dei veri problemi?

L'abbiamo già scritto pochi giorni fa, a corredo della dura lettera dello spedizioniere spezzino Laghezza: anche sui porti, anche sulla logistica, la tanto sospirata riforma è a metà del guado. E quella metà che è nata lascia molto a desiderare. Si può discutere se la proposta – non nuova, ma reiterata a cicli carsici – di fare delle AdSP delle simil-Spa sia valida o meno: ma che la riforma della riforma debba completare l'iter e su alcuni punti vada ulteriormente riformata non si discute. E certo non aiutano i ludi cartacei con cui i partiti giocano a scacchi a conferma che non siamo e non riusciamo ad essere un paese normale. Adesso c'è da aspettare il nuovo ministro delle infrastrutture e trasporti del nuovo governo: anche per capire cosa cambierà, se qualcosa cambierà. E in particolare con quali tempi. Aspettando Godot?

Antonio Fulvi

Dragaggio alla banchina Grandi Molini

L'intervento fa parte di un pacchetto che riguarda altri accosti del porto livornese

LIVORNO – Grandi Molini: partiranno a breve i lavori di dragaggio dei fondali antistanti la banchina 34 del canale Industriale. La procedura di gara, infatti, è ormai in dirittura d'arrivo: a giorni sarà formalizzato l'affidamento alla Rete Temporanea di Imprese "Icm srl/ F. T Costruzioni srl di una serie di interventi per il "ripristino delle funzionalità di alcuni accosti del porto di Livorno", per un importo, al netto del ribasso d'asta, di 631.235,87 euro.

Si tratta di un pacchetto di lavori esteso che, oltre all'accosto in concessione alla Grandi Molini, ricomprende anche interventi di dragaggio di banchine come la n. 38, assegnata in concessione ai Fratelli Bartoli e la banchina della darsena Pisa (area rimorchiatori).

I lavori si sono resi necessari per riportare i fondali antistanti, oggetto di fenomeni di interramento, alle preesistenti quote rispetto al livello medio mare. Con riferimento alla Grandi Molini, i lavori di dragaggio del fondale della banchina 34, la cui esecuzione è prevista entro il prossimo mese di Maggio, permetterà la possibilità di ormeggio di navi con pescaggio di 9 metri.

Porti: Livorno, al via dragaggio banchina Grandi Molini

Permetterà l'ormeggio di navi con pescaggio di 9 metri

(ANSA) - LIVORNO, 27 MAR - Al via i lavori di dragaggio della banchina 34 dei Grandi Molini nel porto di Livorno, con l'obiettivo di completarli entro maggio, che permetterà l'ormeggio di navi con pescaggio di nove metri. L'intervento fa parte di un pacchetto di lavori che riguarda diversi accosti nello scalo livornese. Intanto, spiegano dall'Autorità di sistema, partiranno a breve i lavori di dragaggio dei fondali antistanti la banchina 34 del Canale Industriale. La procedura di gara, infatti, è ormai in dirittura d'arrivo: a giorni sarà formalizzato l'affidamento alla rete temporanea di imprese Icm-Et costruzioni, di una serie di interventi per il "ripristino delle funzionalità di alcuni accosti del porto di Livorno": per un importo, al netto del ribasso d'asta, di 631.235,87 euro. Si tratta di un pacchetto di lavori esteso che oltre all'accosto in concessione alla Grandi Molini, comprende anche interventi di dragaggio di banchine come la n. 38, assegnata in concessione ai F.lli Bartoli, e quella della Darsena Pisa (area rimorchiatori).

I lavori si sono resi necessari per riportare i fondali antistanti alcune accosti, oggetto di fenomeni di interramento, alle preesistenti quote rispetto al livello medio mare (ANSA).

Civitavecchia, i rotabili crescono del 3%

Roma - Buone le performance sul fronte passeggeri.

Roma - L'Authority di Civitavecchia annuncia una crescita nei volumi del traffico del settore passeggeri, Ro/ro, container e rinfuse solide, con l'eccezione del traffico legati al ciclo produttivo della centrale dell'Enel.

Risultano infatti in crescita i passeggeri di linea (+4%), pari ad oltre 7 milione 850 mila. Per quanto riguarda il settore crocieristico, Civitavecchia si conferma nuovamente scalo leader in Italia (e secondo in Europa) con 2 204 336 crocieristi. Benché nel 2017 si registri una flessione, seppur inferiore rispetto al dato nazionale (-8% Italia +6% Civitavecchia), «essa è attribuita esclusivamente ad una contrazione del flusso di crocieristi in transito a differenza dei crocieristi imbarcati/sbarcati, che risultano in leggera crescita - spiega l'Authority in una nota - Peraltro le previsioni per il 2018, secondo i dati diffusi dalla società Cemar e confermati da Risposte Turismo, vedranno Civitavecchia raggiungere i 2 milioni e 427 mila crocieristi (+ 10% rispetto al 2017)»

Per porto di **Gaeta** nel 2017 si registra un record storico con 4 500 crocieristi e 12 navi approdate.

Il porto di Civitavecchia registra anche un aumento delle merci varie in colli (+390 mila tonnellate), pari ad oltre 5,8 milioni di tonnellate. Incremento determinato da un'ulteriore crescita del 3 % del traffico RO RO (+150 mila tonnellate), con i mezzi pesanti imbarcati/sbarcati che crescono di oltre il 6% tornando a superare la soglia di 200 mila unità annue, e da un sensibile incremento del traffico di merci in contenitori. Crescono, infatti, del 45%, nel 2017, le tonnellate di merci movimentate in contenitore, che fanno registrare il quantitativo maggiore finora raggiunto, pari a 900 mila tonnellate complessive, +280 mila tonnellate rispetto al 2016, in termini di T.E.U pari a 94.401 (+27%), di cui 69 mila pieni e 25 mila 500 vuoti.

Tra le rinfuse solide si evidenzia una crescita del 30% del traffico di "prodotti metallurgici e minerali di ferro" (+68 mila tonn.) pari, complessivamente, a 300 mila tonnellate. Incremento che si registra sia per le quantità di merci sbarcate (+30%) che per quelle imbarcate (+28%).

Nuovo pontile industriale a Messina

MESSINA – L'Autorità portuale di Messina ha festeggiato un'altra data storica per la portualità e le opere pubbliche del suo compendio. Il 22 marzo infatti il commissario De Simone, unitamente ai rappresentanti della Duferdofin e dell'impresa Ricciar-dello che realizzerà i lavori, ha inaugurato, alla presenza dell'arcivescovo di Messina monsignor Giovanni Accolla, delle Autorità locali e della stampa l'apertura del cantiere per la realizzazione del nuovo pontile industriale di Giammoro.

"La gestazione tecnica e amministrativa è stata complessa, ma sono orgoglioso finalmente di dare l'avvio ad un'opera di circa 25 milioni di euro, fortemente voluta e da lungo tempo attesa, che porterà certamente grandi benefici economici, occupazionali e di sviluppo a tutto il compendio territoriale", ha dichiarato il commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Messina dottor Antonino De Simone.

La realizzazione del nuovo pontile in località Giammoro, programmata nell'ambito del sistema di investimenti ed incentivazioni finanziarie comunitarie, nel P.O.R. Sicilia, fino al 1999 e, successivamente, in Agenda 2000, costituisce la concretizzazione di un intervento strategico volto a raggiungere l'obiettivo di creare un'infrastruttura portuale a servizio dell'area industriale locale. L'opera, compreso il raccordo viario e ferroviario tra il nuovo pontile e le infrastrutture esistenti, è stata seguita dal Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche Sicilia – Calabria, Ufficio 4°, Opere Marittime Sicilia e fondamentale è stato, soprattutto, l'intenso impegno nell'ultimo periodo del Provveditore professor ingegner Donato Carleo per consentire l'avvio dei lavori.

Le opere inerenti la costruzione del nuovo pontile industriale in località Giammoro consistono brevemente in:

Demolizione e rifacimento del cavalcavia esistente, che sarà costituito da n. 2 campate della lunghezza di circa 21.00 m cadauna. Sul lato est dell'impalcato si prevede la predisposizione per la futura sede ferroviaria (da realizzare con successivo appalto) avente ingombro netto di 4.30 m. Sul lato Ovest sarà invece realizzata la carreggiata stradale per una larghezza netta di 7.00 m.

-segue

Realizzazione del pontile di raccordo a partire dal cavalcavia di Strada Industriale fino alla batimetrica -9.00 m sotto il l.m.m., per uno sviluppo di 248.60. Come per il tratto precedente, sul lato est del pontile si prevede la predisposizione della sede ferroviaria (da realizzare con successivo appalto) mentre il lato Ovest sarà percorribile dagli automezzi per il carico-scarico merci per mezzo di una carreggiata stradale di larghezza netta di 7.00 m.

Realizzazione della piattaforma di attracco per uno sviluppo di 183.37 m e larghezza di 32.00 m, anch'essa a giorno, dalla batimetrica -9.00 m alla batimetrica -25.00 m sotto il l.m.m.. Lungo i due lati di accosto saranno realizzati, con successivo appalto, i binari per la movimentazione delle gru e, nella zona centrale n. 2 binari ferroviari.

Realizzazione del tratto terminale, denominato pontile di ancoraggio, dello sviluppo di 30.00 m, sul quale troveranno collocazione le bitte di ancoraggio, sarà fondato su pali aventi diametro 1500 e si estenderà su fondali variabili da -25.00 m alla -27.00 m. sotto il l.m.m. Su tale tratto saranno collocate n. 2 bitte per ogni lato di accosto del tiro nominale di 100 t.

Il pontile, attraverso il nuovo cavalcavia su Strada Industriale, sarà raccordato a terra con la viabilità esistente tramite un rilevato avente altezza variabile da 5.50 m a 3.00 m. Tale viabilità di raccordo avrà una lunghezza di circa 250 m e sarà costituita da un'unica carreggiata (a due corsie, una per senso di marcia) della larghezza totale di 6.00 m. Nello spazio compreso tra la radice del collegamento a terra e il rilevato verrà realizzato un piazzale per il parcheggio di automezzi della superficie di circa 6.300 m².

Sicilia, un' unica governance per i porti di Augusta e Catania

Diventare un generatore di economia per la Sicilia Orientale. Questo uno degli obiettivi alla base dell'accorpamento dei porti di Augusta e Catania in un' unica realtà che prende il nome di **Autorità di Sistema Portuale del mare della Sicilia Orientale**. L' unione dello scalo di Augusta, più a vocazione petrolifera, e dello scalo catanese, più a vocazione turistica, ha come finalità principale, si legge su Guida Auto & Trasporti de Il Sole 24 Ore, promuovere una governance del territorio che gestisca unitariamente i flussi provenienti dall' Est e diretti verso il Nord Europa. E, nello stesso tempo, che faccia rete con le piccole e medie imprese artigianali delle località turistiche limitrofe e dell' entroterra per generare occasioni di sviluppo turistico dell' area orientale della Sicilia. Il progetto è parte integrante del Piano per il Sud, già approvato in Cdm per il rilancio del Mezzogiorno.

LA PROTESTA. Il presidente dell' Autorità, Pasqualino Monti, ha affidato la vertenza al comitato di gestione. Entro due settimane potrebbe arrivare una soluzione

«Si tuteli il lavoro a terra», sit-in dei portuali

Manifestazione contro la possibilità per gli armatori di utilizzare proprio personale per le manovre di attracco delle navi

I sindacati sulla cosiddetta autoproduzione: «Queste procedure devono essere svolte solo da maestranze di terra specializzate, si metterebbero a rischio anche la sicurezza della navigazione».

Gaetano Ferraro OOO Manifestazione di protesta dei lavoratori portuali, che ieri mattina si sono dati appuntamento in via Piano dell' Ucciarone, nei pressi dello scalo palermitano, dove ha sede l' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Nel corso del sit-in i lavoratori che operano negli scali gestiti dall' Autorità del mare di Sicilia Occidentale (Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle), accompagnati e sostenuti dai rappresentanti sindacali delle sigle Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasport, hanno istituito un presidio permanente in attesa di una decisione da parte del comitato di gestione del sistema portuale. Al centro della protesta c' è la questione relativa all' autoproduzione, cioè la facoltà delle compagnie di navigazione che attraccano al porto di utilizzare il proprio personale marittimo per delle manovre, come le operazioni che in gergo navale vengono chiamate di rizzaggio e derizzaggio, che dovrebbero essere svolte dagli operatori portuali. Un servizio, secondo Nino Napoli,

coordinatore della Fit Cisl, che viene svolto da tutti i portuali d' Italia e che permette di ancorare i mezzi pesanti al suolo della nave prima della partenza e mettere in sicurezza il carico. «Da anni - afferma Napoli - sosteniamo che tali procedure devono essere svolte solo da maestranze di terra specializzate altrimenti si metterebbe a rischio la sicurezza della navigazione e del mantenimento dei posti di lavoro». Le preoccupazioni della Cisl sono sostenute anche dalla Uil che ha chiesto l' intervento della politica regionale e un' audizione all' Ars.

«Il rischio è di creare un precedente - evidenzia Agostino Falanga segretario Uil Trasporti Sicilia - oltre 500 lavoratori dei porti siciliani potrebbero perdere il posto di lavoro». L' autoproduzione consentirebbe d' altro canto un notevole risparmio agli armatori che utilizzerebbero i propri operatori marittimi. «La legge non prevede questa possibilità - continua il sindacalista Uil - Sono aziende che percepiscono contributi dallo Stato e non capiamo perché a pagare devono essere i lavoratori». Il delegato Filt Cgil

-segue

Domenico Seminara ha chiesto l'intervento del governatore della Sicilia Nello Musumeci. «Siamo intervenuti nel comitato di gestione con una rappresentanza di lavoratori - afferma - e abbiamo espresso preoccupazioni e dubbi su una vicenda che potrebbe coinvolgere presto tutti i porti siciliani».

Quello esposto nel corso del sitin di ieri mattina dagli operai dello scalo navale palermitano, per il presidente dell'Autorità portuale, Pasqualino Monti, rappresenta un argomento spinoso e delicato da affrontare, non solo per la locale autorità del porto di Palermo ma per tutto il sistema dei porti italiani.

«Siamo chiamati da un lato a rispettare la legge - ha affermato Monti - e da un altro a cercare di trovare una mediazione che consenta di non far avere ai lavoratori di terra meno lavoro a disposizione». La vertenza, come ha fatto sapere lo stesso presidente del sistema portuale di Palermo, sarà affrontata dal comitato di gestione e, nel giro di due settimane, si potrebbe giungere ad una soluzione.

Lo stato di agitazione dei portuali resterà però ancora vivo in attesa del responso del comitato, il quale, al fine di approfondire in maniera più accurata la vicenda, ha sospeso il procedimento che dà la possibilità alle società di navigazione di utilizzare i propri dipendenti. «In assenza di risposte - fanno sapere le tre sigle sindacali Cgil, Cisl e Uil - , proclameremo lo sciopero di tutti i lavoratori portuali della Sicilia».

I porti siciliani fanno rete: a Messina, il prossimo 28 marzo, la firma di un protocollo d'intesa. Condannato a 30 anni di reclusione Leonardo Lo Giudice arrestato dai Carabinieri per l'omicidio di Pietro Lo Turco Giusy La Piana presenta il suo ...

I porti siciliani fanno rete: a Messina, il prossimo 28 marzo, la firma di un protocollo d'intesa. Pubblicato 35 minuti fa 35 minuti fa 128 marzo, alle ore 11, a Messina, nella sede dell'Autorità Portuale, il commissario straordinario Antonino De Simone ospiterà i presidenti delle Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale e del Mare di Sicilia occidentale, rispettivamente Andrea Annunziata e Pasqualino Monti, i quali, in un momento particolare per la portualità nazionale, alle prese con l'avvio della riforma dell'assetto delle nuove Autorità di Sistema portuale, hanno voluto onorare la città di Messina scegliendo proprio la sede della sua Autorità per la sottoscrizione di un importante protocollo d'intesa tra le tre principali realtà portuali siciliane. La firma del protocollo, che corrisponde all'avvio di una più proficua e costante collaborazione tra i tre porti, ha innanzitutto lo scopo di agevolare lo scambio di buone prassi e la tutela dell'interesse specifico della portualità siciliana in generale, ovvero, la necessità di stare insieme e di lavorare sinergicamente con una "strategia comune" finalizzata allo sviluppo dei traffici marittimi, unitamente alla valorizzazione delle ZES e allo sfruttamento delle opportunità offerte dalla Comunità europea. Per un dovuto riconoscimento a livello nazionale del ruolo rivestito dalle realtà siciliane. Com. Stam.

Entro un mese l' **Authority** esperirà una nuova gara internazionale

Riparte il Bando per la Fiera Gruppi esteri pronti a investire

Proseguono i lavori ai padiglioni e andrà in appalto il Teatro

Domenico Bertè Vuole un mese di tempo per poter perfezionare tutto. Il commissario dell' **Autorità portuale** Nino De Simone ha già nel cassetto la bozza del nuovo bando internazionale per la gestione e la trasformazione della cittadella fiorentina. Un progetto, questo, in grado di rivoluzionare la città dall' interno. Perché quella zona, oggi solo mantenuta in vita e per nulla sfruttata è un potenziale che merita attenzioni ed investimenti.

Il secondo bando avrà caratteristiche diverse da quello andato deserto a metà giugno di due anni fa. D' altro canto le esperienze, specie quelle negative a qualcosa devono pur servire. Allora, venne inserito un canone di 473 mila euro annui con alcuni vincoli precisi su cosa non si dovesse realizzare: magazzini, centri commerciali, officine, mercati e fabbriche. In più il gestore che avrebbe avuto lo spazio di 55.000 metri quadri per 20 anni, si sarebbe impegnato a realizzare una serie di migliorie della cittadella che, forse, adesso non servono più. Infatti, nel frattempo sono partiti i lavori per tre parti fondamentali della struttura come il portale e i padiglioni mostre e centrale, per circa 5 milioni di euro di costi a carico dell' **Authority**. In più mancano solo un paio di

autorizzazioni per la realizzazione del nuovo Teatro in fiera (valore 13 milioni), dove sorgerà anche la sede dell' **Autorità** o della "delegazione" di **Messina** in caso di accorpamento.

«Anche contro il parere del Comune di **Messina** - ricorda il commissario durante una puntata di "Oltre il Tg" in onda su Rtp - abbiamo lanciato quel bando.

Abbiamo capito che andò deserto, nonostante l' interesse, perché mancava uno spazio a mare e un ampio parcheggio. Subito non potemmo fare un nuovo bando corretto, perché non essendo ancora accorpata a Gioia Tauro, ma nella situazione transitoria d' autonomia, non potevamo impegnarci per uno spazio temporale superiore ai sei anni.

A quel punto ho chiesto una deroga al Ministero e proprio l' altro giorno è arrivata per cui possiamo lanciare il bando per un periodo più congruo». La questione del parcheggio che mancava potrebbe essere risolta con la nuova destinazione dell' ex Gasometro, gestito dal Comune, ma di proprietà

-segue

demaniale.

«Fosse per me - prosegue De Simone - abbatterei tutto quello che non è vincolato, se noi mettiamo in un unico progetto organico tutta l'offerta a mare, a terra e con i posteggi, ho la certezza che qualcuno verrà. C'è un gruppo straniero che vuole investire con capitale privati. Ho detto loro di partecipare con tutti gli altri al bando per la nuova Fiera».

Il riconoscimento del ruolo di Messina

Le tre Autorità portuali siciliane firmano l' accordo

Lucio D' Amico È la conferma di un ruolo imprescindibile ed è anche un messaggio chiaro, diretto al Governo nazionale (quale intruglio verrà fuori dalla pozione magica dei partiti che hanno vinto le Politiche dal 4 marzo) e alla già traballante Giunta regionale. Messina è Autorità portuale. Lo è per storia, per tradizione, per presente e per futuro. Lo è assieme a Milazzo, fulcro insostituibile di questo Sistema che nessuna scriteriata riforma della portualità, firmata da un ministro che ha fatto ormai le valigie, può mettere in dubbio e tanto meno cancellare.

L' appuntamento di oggi, fortemente voluto dal commissario dell' Authority, è particolarmente significativo. Alle 11, nella sede di via Vittorio Emanuele, Antonino De Simone ospiterà i presidenti delle Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale e del Mare di Sicilia occidentale, rispettivamente Andrea Annunziata e Pasqualino Monti, il primo in rappresentanza dei porti di Catania ed Augusta, il secondo di Palermo con Termini Imerese e di Trapani.

Le due Autorità di sistema siciliane, che sono già operative da diversi mesi, hanno raccolto l' invito da parte di quell' Authority che la riforma Delrio aveva declassato a costola dell' Autorità di sistema portuale guidata da Gioià Tauro.

Ma ora tutte le carte sono state rimescolate e la battaglia, certamente non campanilistica ma di sostanza e d' identità, che il nostro giornale ha condotto a tutela di Messina e di Milazzo (senza per questo andar contro i porti della Calabria, con i quali la sinergia è indispensabile), può dare finalmente i frutti sperati. È solo una questione di volontà politica.

«I due presidenti Annunziata e Monti - dichiara De Simone - in un momento particolare per la portualità nazionale, alle prese con l' avvio della riforma della governance delle nuove Autorità di Sistema portuale, hanno voluto onorare la città di Messina scegliendo proprio la sede della sua Autorità per la sottoscrizione di un importante protocollo d' intesa tra le tre principali realtà portuali siciliane».

La firma del protocollo, infatti, che corrisponde all' avvio di una più proficua e costante collaborazione tra i tre porti, ha innanzitutto lo scopo di agevolare lo scambio di buone prassi e la tutela dell' interesse specifico della portualità siciliana in generale, ovvero, la necessità di stare insieme e di lavorare sinergicamente con una "strategia comune" finalizzata allo sviluppo dei traffici marittimi, unitamente alla valorizzazione delle Zone economiche speciali (che non possono non comprendere Messina e Milazzo).

-segue

e allo sfruttamento delle opportunità offerte dalla Comunità europea: «Per un dovuto riconoscimento a livello nazionale - conclude De **Simone** - del ruolo rivestito dalle realtà siciliane».

Palermo, avviati i lavori per recuperare l' antico approdo di Vergine Maria

Sono partite le indagini per individuare eventuali materiali inquinanti e pulire la costa

Sono partiti i lavori di carotaggio per la caratterizzazione dei materiali che dovranno essere rimossi e dragati a Vergine Maria per ampliare la fruibilità del litorale. L' intervento si inserisce nel piano delle attività di manutenzione della costa per recuperarla e renderla fruibile. Sono lavori preliminari per recuperare l' antico approdo della borgata marinara e preliminarmente bisogna verificare se ci sono parametri inquinanti. I risultati del carotaggio si avranno fra un paio di mesi. "Accanto a questo intervento - dice il sindaco Leoluca Orlando - grazie alla ritrovata collaborazione istituzionale con l' autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale e alla capacità di progettazione del Comune ci apprestiamo ad avviare importanti interventi a Sant' Erasmo e alla Bandita. A Sant' Erasmo finalmente un lavoro di recupero del porto, orientato a riallacciare il rapporto col territorio e fare dell' approdo un luogo vita e socialità per l' intera borgata. Alla Bandita invece in queste settimane partiranno i lavori di carotaggio, caratterizzazione dei materiali e successivo dragaggio, anche qui per il recupero funzionale del porto come luogo attorno a cui ricostruire la vita e la socialità della borgata".

La riunione del consiglio direttivo

Democrazia liberale è con Dino Bramanti

Il consiglio direttivo di Democrazia liberale, presieduto da Enzo Palumbo, riunitosi alla presenza del prof. Dino Bramanti, ha ascoltato e approvato la relazione del segretario politico Pippo Rao sulle elezioni comunali del prossimo mese di giugno. «Oltre che dall'assenza d'iniziativa produttiva, il declino della città - ha affermato Rao - emerge emblematicamente dagli scippi subiti in questi decenni (l'Oncologico, l'Ammiragliato, la Banca d'Italia, la Fiera internazionale, il porto "core" e, in conseguenza, l'Autorità portuale e la Zona economica speciale, il Ponte sullo Stretto), e da quelli che si preannunciano (Corte d'Appello, continuità territoriale, strutture sanitarie), senza che le rappresentanze politiche che si sono succedute negli ultimi anni siano state in grado di impedirli. In questo quadro allarmante, una nuova Amministrazione caratterizzata da dilettantismo ed estemporaneità sarebbe letale per la nostra comunità, e i liberali messinesi auspicano che la città sappia ritrovare la strada della sua rinascita attraverso il coinvolgimento delle sue forze migliori». Queste alcune delle priorità programmatiche indicate: dare continuità all'Autorità portuale, portare a compimento l'approvazione del Prg del porto, la riqualificazione della Zona falcata, la realizzazione della via Don Elasco e del nuovo porto di Tremestieri, la salvaguardia della rete ospedaliera, il risanamento, la riqualificazione dell'edilizia del centro urbano, la realizzazione della cittadella della Cultura in prossimità del Museo e infine i collegamenti infrastrutturali. Temi che il candidato sindaco ha dichiarato di condividere pienamente e per questo i liberali sosterranno Bramanti.