



Dai Porti:

Trieste:

"...Alcune riflessioni sull'Agenzia per il lavoro portuale di Trieste..."
(Ferpress)

Genova:

"...Costa e gli scali a Genova e Spezia..." (Il Telegrafo)

"...I carboni passano alla Culmv..." (Messaggero Marittimo, Ansa, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Genova è pronta ad elettrificare le banchine del porto..." (Ferpress)

La Spezia:

"...Unire le forze..." (Messaggero Marittimo, Ansa, The Medi Telegraph, Ferpress)

Ancona:

"...Ancona debutta con la Pacific Princess..." (Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Per Marittimo Tech, cinque i vincitori..." (Gazzetta Marittima)

"...Darsena Europa, la bestemmia logistica del Calambrone..." (Gazzetta Marittima)

"...Operai morti in porto tre quesiti al medico legale..." (Il Tirreno)

"...Livorno in corsa per l'Espresso..." (Il Telegrafo, Informazioni Marittime, Messaggero Marittimo)

Messina:

"... Sicilia al coordinamento dei sistemi o verso la secessione da Assoporti?..." (Gazzetta Marittima)

"...I porti siciliani fanno sistema..." (La Sicilia, Giornale di Sicilia, Gazzetta del Sud)

"...Che succede al porto di Catania?..." (SudPress)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Sonego: alcune riflessioni sull'Agenzia per il lavoro portuale di Trieste

(FERPRESS) – Trieste, 3 APR – “Contrastare il precariato nei porti è sacrosanto ma l’idea che i portuali debbano diventare dipendenti pubblici è sbagliata perché affossa la portualità italiana”. Lo afferma il senatore Lodovico Sonego commentando l’esperienza dell’Agenzia per il lavoro portuale costituita nel maggio 2016 con il 51% della Port Authority triestina e il 49% di operatori privati”.

“Trieste non nasconde che desidera fare scuola in campo nazionale nelle relazioni industriali e nella gestione dei picchi di lavoro, in effetti da più parti in Italia si spinge per la pubblicizzazione dei portuali. A Taranto e Gioia Tauro è già successo. E’ una strategia – prosegue Sonego – di cui ho evidenziato i rischi al ministro Del Rio.

L’Agenzia di Trieste ha circa centotrenta dipendenti, l’atto costitutivo prevede che l’Authority venda la sua partecipazione di controllo dopo un anno lasciando tutto ai soci privati, ma con la collaborazione del MIT quel termine è già stato prorogato a due anni che scadono a fine 2018.

Il problema è proprio l’uscita del socio pubblico che dal punto di vista politico e giuridico si scontrerà con il fatto che i centotrenta lavoratori sono a tutti gli effetti dipendenti pubblici perché a libro paga di una società controllata dalla Port Authority, l’Agenzia è una società In House.

Il modello dipendente pubblico è la morte dei porti italiani e della produttività perché deresponsabilizza sia i portuali che i terminalisti.

Il modello che serve alla portualità italiana in competizione con il Nord Europa è fondato su terminalisti ed imprese portuali pienamente responsabili e con tutti i dipendenti necessari, i flessi si affrontano con la cassa integrazione come per tutte le aziende esposte al ciclo che sono ormai la maggioranza anche nella manifattura. Per la portualità italiana servono datori di lavoro privati e dipendenti privati, entrambi responsabili e cooperativi. L’articolo 17 con l’IMA, che è l’equivalente della cassa integrazione, va bene ma deve essere privato e di dimensioni contenute. La lotta al precariato va coniugata con l’efficienza degli scali oppure è un inganno che pagheremo presto.

Temo che la natura pubblica dell’Agenzia triestina e dei suoi dipendenti sarà duratura e per questo non è utile al porto, tanto meno è un esempio da esportare.

Aggiungo che ancora una volta purtroppo i presidenti delle autorità portuali non resistono alla tentazione di andare oltre il limite della funzione di regolazione stabilito dalla legge svolgendo invece compiti di gestione. La vera sfida della 84/94 è applicarla evitando aggirarla”.

PORTO 2000

Costa e gli scali a Genova e Spezia «Feeling da sempre»

IN MERITO all'articolo apparso su *Il Telegrafo* del 24 marzo scorso, dal titolo 'Crociere, l'allungo di La Spezia E Costa volta le spalle a Livorno' la Porto 2000 intende precisare quanto segue. «La Holding Carnival Corporation è uno dei Gruppi Armatoriali più importanti al mondo dell'industria crocieristica ed ha una relazione privilegiata con il Porto di Livorno grazie ad un pluriennale accordo commerciale esistente. Nel 2017 infatti il Gruppo ha totalizzato 78 scali per 217 mila 860 passeggeri pari al 31% dei passeggeri totali transitati a Livorno. Nel 2018 – si legge nella nota – lo stesso Gruppo ha prenotato 98 scali per 268 mila 655 passeggeri pari al 37% dei passeggeri totali. Costa Crociere appartiene alla Holding Carnival Corporation ed è uno dei brand europei che comprende anche i marchi Aida e Carnival UK (P&O e Cunard), che scalano Livorno sistematicamente. In particolare, il brand Aida ha totalizzato nel 2017 36 scali con 17 scali e 79 mila passeggeri in più rispetto al 2016. Nel 2018 sono previsti, tra gli altri, 46 scali di Aida (10 in più rispetto al 2017). Per quanto riguarda il brand Costa, per le navi in turn-around parziale la stessa Compagnia ha proprie strategie concorrenziali e di mercato che, probabilmente in questa fase, stanno determinando la scelta sul porto di La Spezia e sulla Liguria in generale, regione con la quale intrattiene da sempre una particolare relazione. Forse – conclude la nota – anche in ragione del fatto che il Gruppo Costa/Aida ha sede a Genova e che pertanto non dipenda da volontà di esclusione del nostro porto».

Accordo fatto: i "carbunè" passano alla Culmv

Saranno prima assunti a tempo determinato poi saranno soci a tutti gli effetti

GENOVA – Accordo fatto: i lavoratori della Pietro Chiesa passeranno alla Culmv. Per superare lo scoglio dei tempi che non coincidono, visto che la storica compagnia dei carbunè andrà in liquidazione a Maggio e l'approvazione del piano di risanamento della Culmv, passaggio obbligato, non arriverà prima di Giugno, i portuali saranno assunti come soci speciali, cioè a tempo determinato. Con il via libera al piano diventeranno soci a tutti gli effetti.

L'incontro in Prefettura, presenti Autorità portuale, terminalisti, sindacati e i rappresentanti della Pietro Chiesa e Culmv, ha risolto il nodo della ricollocazione dei 25 lavoratori (21 soci e 4 dipendenti) e della continuità occupazionale.

"Presenteremo istanza per far diventare in via transitoria soci speciali i 25 della compagnia che andrà in liquidazione e i nostri 53 interinali", dice il console della Culmv Antonio Benvenuti. Soddisfatti i sindacati: "Ci auguriamo di aver trovato una soluzione che possa essere definitiva nel breve-medio periodo" dice Enrico Ascheri (Filt-Cgil porto). Nessun passaggio, quindi, neppure temporaneo, alle dipendenze dei terminalisti genovesi, che avevano offerto disponibilità ad assorbire solo meno di metà dei lavoratori.

Giova ricordare che l'origine della Compagnia risale al Medioevo, e precisamente al 11 Giugno 1340, data in cui è stata ufficialmente costituita la Compagnia dei Caravana, alla quale era riservato il facchinaggio delle merci soggette a dogana. La storia della Compagnia è da quel momento e sino ai giorni nostri legata a due fattori contrastanti: da un lato, le esigenze del porto e della merce, che richiedevano una forza lavoro disponibile e flessibile e nello stesso tempo affidabile, professionalmente preparata e organizzata per far fronte ad un lavoro molto vario e spesso imprevedibile; dall'altro, il potere contrattuale assunto dai lavoratori per autonomia, capacità critica, grande forza organizzativa, che finiva per preoccupare il padronato, il quale giornalmente tentava di ridurre il ruolo, mettendo in difficoltà quegli stessi lavoratori che gli erano per altri versi indispensabili.

La Compagnia dei Caravana resiste sostanzialmente immutata durante i secoli, mantenendo un forte potere contrattuale che le consente di sopravvivere anche quando, nel 1800, il governo scioglie per decreto tutte le corporazioni presenti nei porti e si ritorna alla "libera scelta", ossia alla chiamata giornaliera a discrezione dei cosiddetti "confidenti" degli armatori, che ricattano e taglieggiano i lavoratori e impongono salari bassissimi e orari disumani.

E' del 1876 il primo processo a Genova contro una di queste organizzazioni di prepotenti, che si chiude con lievi condanne, ma rende più consapevoli i lavoratori della necessità di organizzarsi in modo collettivo. Iniziano lotte, scioperi e manifestazioni che portano, ai primi del 900, alla costituzione delle prime forme di organizzazione sindacale (la Camera del Lavoro) e alla nascita nel porto di leghe e cooperative che ricalcano le forme collettive delle antiche Compagnie.

Su quest'onda di crescita del movimento operaio e sulla necessità di introdurre nuove regole, nasce a Genova nel 1903 il Cap – Consorzio autonomo del porto (ora Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale) che assegna un governo pubblico alla portualità genovese.

Nel 1912 si sviluppa una lunga e aspra lotta contro la "libera scelta" e nel 1913 si forma il Sindacato Italiano delle Organizzazioni portuali, alla cui fondazione contribuiscono in modo determinante i genovesi P. Chiesa e L. Calda. Nel 1918 le associazioni cooperativistiche dei lavoratori (Ente Cooperativo Caricatori e Scaricatori Merci Varie, Coop. Generale Facchini e Coop. Chiattaioli) assumono la gestione diretta delle operazioni di sbarco e imbarco e segnano un decisivo passo avanti per l'organizzazione ed il potere contrattuale dei lavoratori.

-segue

Con l'avvento del fascismo, le associazioni operaie vengono sciolte. I lavoratori portuali danno un enorme apporto alla lotta antifascista a Genova e, contribuendo in modo determinante allo sminamento e al salvataggio del porto, scrivono una pagina gloriosa della Resistenza nel capoluogo ligure. Le lotte dei lavoratori sono determinanti per l'affermazione del principio della "riserva del lavoro" sancito dall'art. 110 del Codice della Navigazione, che rimarrà in vigore fino all'emanazione della legge 84/94 che sarà poi completata con le osservazioni della Legge 186/2000.

Questa legge è una pessima legge, che, in nome del liberismo, toglie alle Compagnie la "riserva" (cioè l'esclusiva) del lavoro, le priva della loro entità giuridica, spezzetta e spacca il ciclo portuale, mira alla cancellazione delle Compagnie, frazionandole in segmenti diversi, obbligati a scegliere tra la mera manovalanza e l'esecuzione di servizi in un quadro di concorrenza privo di regole.

Nonostante l'attacco di cui è fatta oggetto, essa riesce nella sostanza a mantenere uno Statuto che le consente di salvaguardare tutte le sue caratteristiche costitutive di organizzazione operaia autogestita.

Ora la Compagnia deve strutturarsi attraverso una propria riforma interna, per adeguarsi alle nuove esigenze del porto e per dare continuità e solidità all'accordo, salvaguardando e valorizzando quelli che sono da sempre i suoi punti cardine: – l'autogestione – un salario dignitoso – la continuità occupazionale – il mantenimento di aspetti di socialità interna.

Accordo fatto, carbone del porto Genova passano alla Culmv

Prima assunti a tempo determinato poi soci a tutti gli effetti

(ANSA) - GENOVA, 3 APR - Accordo fatto: i lavoratori della Pietro Chiesa passeranno alla Culmv. Per superare lo scoglio dei tempi che non coincidono, visto che la storica compagnia dei carbone andrà in liquidazione a maggio e l'approvazione del piano di risanamento della Culmv, passaggio obbligato, non arriverà prima di giugno, i portuali saranno assunti come soci speciali, cioè a tempo determinato. Con il via libera al piano diventeranno soci a tutti gli effetti. L'incontro in prefettura, presenti Autorità portuale, terminalisti, sindacati e i rappresentanti di 'Chiesa' e Culmv, ha risolto il nodo della ricollocazione dei 25 lavoratori (21 soci e 4 dipendenti) della 'Chiesa' e della continuità occupazionale. "Presenteremo istanza per far diventare in via transitoria soci speciali i 25 della 'Chiesa' e i nostri 53 interinali", dice il console della Culmv Antonio Benvenuti. Soddisfatti i sindacati: "Ci auguriamo di aver trovato una soluzione che possa essere definitiva nel breve-medio periodo" dice Enrico Ascheri (Filt-Cgil porto).

Nessun passaggio, quindi, neppure temporaneo, alle dipendenze dei terminalisti genovesi, che avevano offerto disponibilità ad assorbire solo meno di metà dei lavoratori. (ANSA).

Pietro Chiesa, raggiunto l'accordo: lavoratori assunti in Culmv

Genova - I 24 portuali entreranno in Compagnia Unica: prima come soci "speciali", a giugno diventeranno soci "ordinari".

Genova - Si è concluso da pochi minuti l'ennesimo vertice in Prefettura, a Genova, sul futuro dei 24 portuali della Compagnia Pietro Chiesa, ormai avviata alla liquidazione. Questa volta, a differenza dei precedenti incontri, è stato trovato un accordo che permetterà ai lavoratori di non perdere il proprio posto di lavoro. I 24 portuali entreranno in Compagnia Unica: prima come soci "speciali" (cioè pagati a giornate lavorate e senza l'indennità di mancato avviamento), per poi passare a soci "ordinari" a giugno, una volta che la Culmv avrà presentato il piano d'impresa biennale richiesto da Palazzo San Giorgio. A sancire la chiusura della Pietro Chiesa è stata la fine dell'era del carbone: la centrale del porto si è fermata e il terminal Rinfuse, l'unico in cui è autorizzata a lavorare la Compagnia, ha cambiato proprietà e tipo di traffici. Nel 1900 i portuali che lavoravano con il carbone erano 3.500. Oggi sono rimasti in 24 e senza un'occupazione sicura.

Genova, salvi i portuali del carbone

Siglato l' accordo: i lavoratori della Pietro Chiesa entreranno nelle fila dei camalli

GENOVA. Cala il sipario sulla compagnia Pietro Chiesa, ormai avviata verso la liquidazione dopo oltre cent'anni di attività in porto. C'è però l'accordo sul futuro di 24 carboni il cui destino ha tenuto per settimane lo scalo di Genova con il fiato sospeso.

I lavoratori avranno una garanzia occupazionale e saranno assorbiti dai "cugini" della Culmv: passeranno alla Compagnia Unica entro maggio come soci "speciali" per poi diventare soci "ordinari" a giugno. L'inserimento tra le fila dei camalli consentirà ai portuali di salvaguardare il posto di lavoro, nonostante la fine della Pietro Chiesa. Ieri, nella sede della Prefettura, a Genova, è stata raggiunta l'intesa che consentirà di traghettare i portuali dalla Pietro Chiesa alla Culmv, evitando anche lo sciopero del porto il 9 aprile. "Soluzione ponte" Per superare lo scoglio dei tempi, visto che la compagnia dei carboni andrà in liquidazione a maggio e l'approvazione del piano di risanamento della Culmv, passaggio obbligato per l'assorbimento dei nuovi soci, non arriverà prima di giugno, i portuali saranno inizialmente assunti come soci "speciali", cioè a tempo determinato (la normativa prevede per un periodo massimo di cinque anni) e senza lma,

l'indennità di mancato avviamento: in pratica saranno pagati unicamente per le giornate lavorate. Con il via libera al piano industriale che la Culmv dovrà presentare a Palazzo San Giorgio, pena la revoca della concessione ad operare in banchina, i lavoratori diventeranno soci a tutti gli effetti.

La posizione dell'Authority Il console della Compagnia Unica ha dato il proprio consenso all'operazione: «Quella raggiunta ha detto è una soluzione positiva». La Culmv, nel piano d'impresa che dovrà consegnare in Authority, dovrà cercare di ridurre i costi della propria struttura e trovare il modo di chiudere il bilancio in pareggio, a questo punto tenendo conto dei nuovi 24 portuali che andranno ad aumentare il numero di camalli in banchina.

«La partita, salvo criticità che possono essere evidenziate dai nostri uffici oppure dal ministero, è chiusa», ha spiegato il presidente dell'Authority di Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini.

Ok da operatori e sindacato La soluzione individuata ieri in Prefettura ha messo d'accordo sia terminalisti che sindacati. «Questi lavoratori hanno chiesto di andare in Culmv e siamo riusciti ad accontentarli», ha sottolineato il terminalista Aldo Spinelli.

«Accordo positivo, ora vigileremo che l'intera operazione vada a buon fine», hanno dichiarato i

-segue

rappresentanti di Fit, Cisl e Uil.

GENOVA. Sabelli, tra le maggiori industrie casearie italiane a compagine familiare, acquisisce il Caseificio Val d' Aveto, produttore di nicchia di yogurt colato e formaggi tradizionali nel segmento premium. L' azienda è nata più di 25 anni fa con la produzione di formaggi tipici liguri e si è specializzata successivamente nella produzione di yogurt con la tecnica della colatura. Gli azionisti fondatori, le famiglie Cella-Pastorini e Fontana, rimarranno con quote di minoranza «per dare continuità al business e proseguire con la tradizione» scrive il gruppo in una nota.

Sabelli cresce organicamente e tramite acquisizioni in nicchie ad alto valore aggiunto, raggiunge i 150 milioni dieu rodi fatturato consolidato.

Caseificio Val d' Aveto ha generato nel 2017 un fatturato di circa 4 milioni di euro e volumi in crescita. L' azienda sta raddoppiando le linee produttive «per stare dietro alle richieste del mercato».

L' Advisor Oaklins Arietti, guidato dal partner Davide Milano, ha originato l' operazione e assistito Sabelli.

AdSP Mar Ligure Occidentale: Genova è pronta ad elettrificare le banchine del porto

(FERPRESS) – Roma, 3 APR – Con un contratto da 8 milioni di euro, l'Autorità di Sistema Portuale del mar Ligure Occidentale realizzerà un progetto "shore to ship", un sistema avanzato di alimentazione elettrica che consente alle navi ormeggiate di attingere dalle banchine l'energia necessaria ad essere pienamente operative, senza bisogno di accendere i motori di bordo.

A realizzare il progetto sarà l'azienda Nidec ASI che si è aggiudicata il miglior punteggio tecnico ed economico nella gara d'appalto. L'azienda è stata tra i primi player a promuovere l'elettificazione delle banchine dei porti, soluzione decisiva per la riduzione dell'impatto ambientale delle attività portuali e per il risparmio energetico. Il progetto risponde all'esigenza di adeguarsi alle direttive dell'Unione Europea che, dal 2003, ha invitato i porti ad adottare sistemi shore to ship per ridurre le emissioni inquinanti delle navi in porto. Una raccomandazione che diventerà vincolante per tutti i porti europei entro il 2025.

Grazie al sistema di elettificazione le emissioni di SOx, NOx, CO2 e di PM, che rappresentano una significativa fonte d'inquinamento per un territorio densamente popolato, vengono notevolmente ridotte a beneficio della salute pubblica. Inoltre, collegando le navi alla rete elettrica nazionale ed evitando l'impiego dei generatori diesel di bordo, si ridurranno significativamente anche le emissioni acustiche che infastidiscono turisti e abitanti delle zone limitrofe.

"Questo progetto rappresenta per noi un traguardo fondamentale rispetto alla riduzione dell'impatto ambientale delle attività portuali, tema centrale per promuovere un modello di sviluppo sostenibile in un Paese come l'Italia, con 7500 km di coste e 42 grandi porti. La trasformazione dei porti nell'ottica di una maggiore sicurezza e di un risparmio energetico può, inoltre, contribuire ad attrarre un più elevato numero di navi da crociera, con impatti positivi per il commercio e il turismo," ha dichiarato Kaila Haines, Marketing e PR Director di Nidec ASI. "Siamo orgogliosi di collaborare con il Porto di Genova apportando la più avanzata tecnologia, unita alla capacità di soddisfare esigenze specifiche attraverso soluzioni personalizzate e a una comprovata esperienza, sviluppata grazie alle diverse applicazioni già installate nel Porto di Livorno, nei Cantieri di Muggiano – La Spezia, nelle Basi Militari Navali di Taranto e a Tolone (Francia)".

Port Community La Spezia: "Unire le forze"

Per un'offerta portuale di sistema ligure

LA SPEZIA – "Uniamo le forze per una grande campagna di marketing che consenta ai porti liguri di presentarsi sui mercati come sistema e di generare un'offerta congiunta di tale efficienza e di tale vantaggio che consenta di attirare crescenti quote di traffico oggi di esclusiva competenza dei porti del nord Europa".

A lanciare il quanto di sfida è la Port Community La Spezia, che respinge al mittente "il vittimismo" che serpeggia sulle banchine spezzine nei confronti di Genova rilanciando con forza la necessità di un'integrazione di sistema.

"È grottesco e ridicolo – afferma Andrea Fontana, presidente degli agenti marittimi di La Spezia – condurre una campagna contro Genova come se le sorti di La Spezia dipendessero solo ed esclusivamente dalla capacità competitiva di Genova. Come operatori sappiamo benissimo che non è così e che il confronto con altri sistemi portuali si gioca sull'efficienza, sulla rimozione di normative penalizzanti e sulla produttività".

Mentre Sergio Landolfi, presidente degli spedizionieri doganali, sostiene che "La Spezia ha dimostrato di saper raggiungere livelli di efficienza in banchina e di qualità anche nell'utilizzo della ferrovia che non hanno rivali. Il problema è oggi diverso. Con la concentrazione del traffico in non più di sei o sette gruppi, è indispensabile rimodulare l'offerta trasformandola in un'offerta di sistema che comprenda tutti i porti liguri e che faccia di ferrovie e strade una componente integrata".

Secondo la Community l'interruzione della ferrovia a Ranstad con il conseguente blocco logistico in nord Europa, ma anche il congestionamento nei servizi di chiatte che in Olanda registra 20 giorni di attesa, stanno dimostrando che esiste, anche nell'interesse dell'Europa e del suo sistema economico, la necessità a sud di un sistema portuale alternativo a quello nord europeo.

E proprio per questo non è il momento di "perdersi in sterili contrapposizioni locali", ma di agire compatti su nodi e tematiche che determinano oggi la massiccia deviazione e concentrazione di traffico sul Nord Europa.

Sull'opportunità di unire le forze tra le varie componenti non ha dubbi Alessandro Laghezza, presidente dell'Associazione spedizionieri di La Spezia: "È sempre più chiaro che la riforma portuale abbia bisogno di maggior respiro e debba concentrare gli sforzi non tanto sulle strutture burocratiche di governance, quanto sulla capacità dei sistemi portuali di rispondere alla domanda con un'offerta davvero competitiva, che non può avere i confini stretti delle attuali Autorità".

I nodi da sciogliere riguardano in particolare l'ultimo miglio e quindi capacità di intervenire in modo razionale e rapido sulle infrastrutture di collegamento da e per i porti, puntando con forza su quel Terzo Valico che consentirà di realizzare treni container da 750 metri.

Ma sono anche nodi di carattere normativo all'origine oggi di asimmetrie assurde e anacronistiche a favore della concorrenza. In particolare la Community chiede l'adeguamento delle norme doganali, uguali in tutti i porti europei eccezion fatta per quelli italiani, che consentono in qualsiasi scalo lo sdoganamento di un container indipendentemente dalla nazionalità del proprietario della merce. In Italia si continua a richiedere invece, a importatori tedeschi, francesi o di qualsiasi altro paese comunitario, l'identificazione con una partita Iva e un Codice fiscale in Italia, oppure la nomina di un rappresentante fiscale italiano. Il che si traduce in oneri burocratici, rischi fiscali e sovra-costi che penalizzano i porti italiani.

Port community Spezia auspica unità dei porti liguri

Superare contrapposizioni per competere con Nord Europa

(ANSA) - LA SPEZIA, 3 APR - Criticando "il vittimismo che serpeggia sulle banchine spezzine nei confronti di Genova", la Port Community La Spezia auspica una "una grande campagna di marketing che consenta ai porti liguri di presentarsi sui mercati come sistema e di generare un'offerta congiunta di tale efficienza e di tale vantaggio che consenta di attirare crescenti quote di traffico oggi di esclusiva competenza dei porti del nord Europa".

Secondo l'organizzazione, esiste oggi la necessità a sud di un sistema portuale alternativo a quello nord europeo, e proprio per questo non è il momento di "perdersi in sterili contrapposizioni locali", ma di agire compatti su nodi e tematiche che determinano oggi la massiccia deviazione e concentrazione di traffico sul Nord Europa. I nodi da sciogliere riguardano in particolare l'ultimo miglio e le infrastrutture di collegamento da e per i porti, e il completamento del Terzo Valico che consentirà di realizzare treni container da 750 metri. Inoltre - per La Spezia Port Community - è necessario adeguare le norme doganali, uguali in tutti i porti europei eccezion fatta per quelli italiani, che consentono in qualsiasi scalo lo sdoganamento di un container indipendentemente dalla nazionalità del proprietario della merce. In Italia si continua a richiedere invece, a importatori tedeschi, francesi o di qualsiasi altro paese comunitario, l'identificazione con una partita Iva e un Codice fiscale in Italia, oppure la nomina di un rappresentante fiscale italiano.

Il che si traduce in oneri burocratici, rischi fiscali e sovra-costi che penalizzano i porti italiani. (ANSA)

La Spezia, la Community: «Il sistema ligure si presenti unito»

La Spezia - Landolfi: «Grottesco condurre una campagna contro Genova».

La Spezia - «Uniamo le forze per una grande campagna di marketing che consenta ai porti liguri di presentarsi sui mercati come sistema e di generare un'offerta congiunta di tale efficienza e di tale vantaggio che consenta di attirare crescenti quote di traffico oggi di esclusiva competenza dei porti del nord Europa».

A lanciare il guanto di sfida è la Port Community La Spezia, che respinge al mittente "il vittimismo" che serpeggia sulle banchine spezzine nei confronti di Genova rilanciando con forza la necessità di un'integrazione di sistema.

«È grottesco e ridicolo - afferma **Andrea Fontana, Presidente degli Agenti Marittimi di La Spezia** - condurre una campagna contro Genova come se le sorti di La Spezia dipendessero solo ed esclusivamente dalla capacità competitiva di Genova. Come operatori - prosegue - sappiamo benissimo che non è così e che il confronto con altri sistemi portuali si gioca sull'efficienza, sulla rimozione di normative penalizzanti e sulla produttività».

«La Spezia - aggiunge **Sergio Landolfi, Presidente degli Spedizionieri Doganali** - ha dimostrato di saper raggiungere livelli di efficienza in banchina e di qualità anche nell'utilizzo della ferrovia che non hanno rivali. Il problema è oggi diverso. Con la concentrazione del traffico in non più di sei o sette gruppi, è indispensabile rimodulare l'offerta trasformandola in un'offerta di sistema che comprenda tutti i porti liguri e che faccia di ferrovie e strade una componente integrata».

Secondo la Community l'interruzione della ferrovia a Ranstad con il conseguente blocco logistico in nord Europa, ma anche il congestionamento nei servizi di chiatte che in Olanda registra 20 giorni di attesa, stanno dimostrando che esiste, anche nell'interesse dell'Europa e del suo sistema economico, la necessità a sud di un sistema portuale alternativo a quello nord europeo. E proprio per questo non è il momento di «perdersi in sterili contrapposizioni locali», ma di agire compatti su nodi e tematiche che determinano oggi la massiccia deviazione e concentrazione di traffico sul Nord Europa.

-segue

«È sempre più chiaro - afferma **Alessandro Laghezza, Presidente dell'Associazione Spedizionieri di La Spezia** - che la riforma portuale abbia bisogno di maggior respiro e debba concentrare gli sforzi non tanto sulle strutture burocratiche di governance, quanto sulla capacità dei sistemi portuali di rispondere alla domanda con un'offerta davvero competitiva, che non può avere i confini stretti delle attuali Autorità».

Port Community La Spezia, unire le forze per un'offerta portuale di sistema ligure

(FERPRESS) – Roma, 3 APR – “Uniamo le forze per una grande campagna di marketing che consenta ai porti liguri di presentarsi sui mercati come sistema e di generare un'offerta congiunta di tale efficienza e di tale vantaggio che consenta di attirare crescenti quote di traffico oggi di esclusiva competenza dei porti del nord Europa”.

A lanciare il guanto di sfida è la Port Community La Spezia, che respinge al mittente “il vittimismo” che serpeggia sulle banchine spezzine nei confronti di Genova rilanciando con forza la necessità di un'integrazione di sistema.

“È grottesco e ridicolo – afferma Andrea Fontana, Presidente degli Agenti Marittimi di La Spezia – condurre una campagna contro Genova come se le sorti di La Spezia dipendessero solo ed esclusivamente dalla capacità competitiva di Genova. Come operatori – prosegue – sappiamo benissimo che non è così e che il confronto con altri sistemi portuali si gioca sull'efficienza, sulla rimozione di normative penalizzanti e sulla produttività”.

“La Spezia – aggiunge Sergio Landolfi, Presidente degli Spedizionieri Doganali – ha dimostrato di saper raggiungere livelli di efficienza in banchina e di qualità anche nell'utilizzo della ferrovia che non hanno rivali. Il problema è oggi diverso. Con la concentrazione del traffico in non più di sei o sette gruppi, è indispensabile rimodulare l'offerta trasformandola in un'offerta di sistema che comprenda tutti i porti liguri e che faccia di ferrovie e strade una componente integrata”.

Secondo la Community l'interruzione della ferrovia a Ranstad con il conseguente blocco logistico in nord Europa, ma anche il congestionamento nei servizi di chiatte che in Olanda registra 20 giorni di attesa, stanno dimostrando che esiste, anche nell'interesse dell'Europa e del suo sistema economico, la necessità a sud di un sistema portuale alternativo a quello nord europeo.

E proprio per questo non è il momento di “perdersi in sterili contrapposizioni locali”, ma di agire compatti su nodi e tematiche che determinano oggi la massiccia deviazione e concentrazione di traffico sul Nord Europa. “È sempre più chiaro – afferma Alessandro Laghezza, Presidente dell'Associazione Spedizionieri di La Spezia – che la riforma portuale abbia bisogno di maggior respiro e debba concentrare gli sforzi non tanto sulle strutture burocratiche di governance, quanto sulla capacità dei sistemi portuali di rispondere alla domanda con un'offerta davvero competitiva, che non può avere i confini stretti delle attuali Autorità”.

I nodi da sciogliere riguardano in particolare l'ultimo miglio e quindi capacità di intervenire in modo razionale e rapido sulle infrastrutture di collegamento da e per i porti, puntando con forza su quel Terzo Valico che consentirà di realizzare treni container da 750 metri.

Ma sono anche nodi di carattere normativo all'origine oggi di asimmetrie assurde e anacronistiche a favore della concorrenza. In particolare la Community chiede l'adeguamento delle norme doganali, uguali in tutti i porti europei eccezion fatta per quelli italiani, che consentono in qualsiasi scalo lo sdoganamento di un container indipendentemente dalla nazionalità del proprietario della merce. In Italia si continua a richiedere invece, a importatori tedeschi, francesi o di qualsiasi altro paese comunitario, l'identificazione con una partita Iva e un Codice fiscale in Italia, oppure la nomina di un rappresentante fiscale italiano. Il che si traduce in oneri burocratici, rischi fiscali e sovra-costi che penalizzano i porti italiani.

PER LA STAGIONE 2018 DELLE CROCIERE

Ancona debutta con la Pacific Princess

Da fine marzo a novembre, saranno 38 le toccate-navi di cui 20 di Msc Sinfonia - Giampieri: le compagnie apprezzano territorio e servizi portuali



Rodolfo Giampieri

ANCONA – È stata la Pacific Princess ad aprire la stagione 2018 delle crociere nel porto di Ancona, coordinata dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. La nave, della compagnia Princess Cruises, in arrivo dalla crociera Zara, ha attraccato al terminal crociere venerdì scorso alle 8 per ripartire alle 18 verso Kotor, in Montenegro. La Pacific Princess sta compiendo un itinerario di venti

giorni intorno al mondo che passa anche dal capoluogo marchigiano, con partenza da Dubai il 13 marzo e arrivo a Venezia il 1 aprile.

Il calendario degli approdi crocieristici, da fine marzo a novembre, prevede 38 toccate rispetto alle 29 del 2017. Venti saranno quelle di Msc Sinfonia che arriverà nello scalo dorico per il primo approdo della stagione il 18 maggio. Da quella data, ad aspettare i crocieristi ci saranno anche i servizi e le iniziative di "Welcome to Ancona", il progetto di accoglienza coordinato dalla Camera di Commercio di Ancona, capofila di un gruppo di soggetti privati e pubblici, fra cui l'Autorità di sistema. Msc Sinfonia sarà in porto ogni venerdì fino al 21 settembre e poi il 5 ottobre. Dopo la Pacific Princess, arriverà ad Ancona la Celestyal Cristal il 16 aprile, con replica il 24 e il 28 aprile.

"Siamo molto soddisfatti del fatto che quest'anno siano aumentate le toccate delle crociere" afferma il presidente dell'Autorità di sistema

portuale, Rodolfo Giampieri -, è la dimostrazione sia che il nostro territorio incuriosisce i crocieristi sia che i servizi portuali sono apprezzati dalle compagnie. Il nostro compito è continuare ad agevolare la crescita degli approdi così come avviene per Msc Sinfonia con cui il rapporto si consolida sempre più grazie alla presenza settimanale nel porto di Ancona durante la stagione".

"È sempre con piacere che ci affacciamo alla nuova stagione di approdi crocieristici allo scalo dorico" commenta il presidente della Camera di Commercio di Ancona, Giorgio Cataldi -, una prova generale di accoglienza che si strutturerà poi, a partire dall'arrivo di Msc, con l'apertura ufficiale di "Welcome to Ancona 2018", progetto frutto di una collaborazione preziosa tra istituzioni partita oltre dieci anni fa a beneficio non solo dei crocieristi, imprescindibile platea internazionale, ma anche di passeggeri dei traghetti e cittadini marchigiani".

PUBBLICATA LA GRADUATORIA FINALE DALLA CDC DI MAREMMA E TIRRENO

Per MarittimoTech cinque i vincitori

Il "percorso di accelerazione" riguarda le filiere di nautica e turismo sostenibile

LIVORNO – Sono cinque i soggetti toscani (una start up e 4 aspiranti imprese), tutti livornesi, ammessi al percorso di accelerazione "MarittimoTech". Si tratta di tre imprese o aspiranti start up di Rosignano, una dell'isola d'Elba e una livornese.

Erano 45 i posti disponibili, a fronte di 60 domande giunte nelle 5 regioni partecipanti (oltre alla Toscana, Liguria e Sardegna, Corsica e Alpi Marittime - Costa azzurra).

Tutti e cinque i selezionati hanno progetti di impresa ad elevato contenuto innovativo destinati alla filiera della nautica e del turismo sostenibile: tra i settori di attività, i servizi digitali e la realtà aumentata per il turismo, l'economia circolare realizzata attraverso il design creativo e l'innovazione tecnologica applicati a materie prime seconde.

La valutazione delle candidature pervenute è stata effettuata su due livelli: a livello regionale dal Comitato di esperti locali e a livello transfrontaliero dalla Commissione transnazionale. I Comitati di esperti locali hanno valutato i candidati ed i loro progetti verificandone l'ammissibilità all'acceleratore ed assegnando un punteggio per l'idea proposta e le motivazioni dei proponenti. Ai risultati delle prime due fasi di selezione si sono aggiunte le valutazioni della Commissione transnazionale, composta da un rappresentante per partner del progetto, che ha preso in esame il carattere transnazionale delle proposte progettuali.

Dopo la selezione, gli aspiranti imprenditori e la start up saranno accompagnati in un percorso di crescita e rafforzamento composto da lezioni d'aula e consulenze

aziendali specialistiche, ad opera di esperti universitari di management.

MarittimoTech è un progetto finanziato dal Programma di Cooperazione Territoriale Italia-Francia Marittimo 2014-2020, nel quale sono coinvolte 4 tra Camere di commercio internazionali e soggetti del sistema camerale (oltre alla Camera di commercio della Maremma e del Tirreno, la Camera di Commercio e dell'industria di Ajaccio e della Corsica del Sud, Camera di commercio e dell'industria del Var - l'area del sud della Francia comprensiva di Tolone, e Promocamera Azienda Speciale della Camera di Commercio di Sassari) oltre all'Università degli studi di Genova e due associazioni di imprese, il Consorzio industriale provinciale Sassari e la Confederazione delle Piccole e Medie Imprese della Corsica.

MENTRE È IN CORSO LA PROCEDURA DOPO LE DICHIARAZIONI D'INTERESSE A COSTRUIRE IL NUOVO PORTO

Darsena Europa, la "bestemmia logistica" del Calambrone

Sempre maggiori pressioni per realizzare il nuovo ponte stradale che consentirà di tombare lo sbocco del canale dei navicelli in Darsena Toscana - La soluzione Bonistalli

LIVORNO - Zitti zitti, piano piano, eppure la scadenza dopo la presentazione delle dichiarazioni d'interesse alla gara per la Darsena Europa è ormai alle porte. Anzi, la procedura aperta dall'Autorità

di sistema di Palazzo Rosciano, emessa il 2 febbraio scorso, si è chiusa il 13 marzo. Ora a palazzo Rosciano si lavora per costituire la commissione giudicatrice, che concluderà i lavori con l'assegnazione provvisoria probabilmente entro fine estate. Sull'assegnazione definitiva, visto il precedente della gara per la Porto 2000, meglio non fare previsioni.

Oggi si sa che i gruppi interessati sono una dozzina, anche se non è ancora totalmente ufficializzata né la loro risposta né l'eventualità di joint ventures tra grandi termi-

nalisti. Ma indipendentemente da chi parteciperà, e dal progetto che presenterà (il progetto esecutivo fa parte della gara, salvo le opere di protezione foranea che spettano al pubblico) attualmente esiste ancora il nodo, non minimale, della strettoia alla radice della Darsena Toscana da anni condizionata da ben due ponti girevoli - stradale e ferroviario - e dalle famigerate porte vinciane.

È un elemento acquisito e non contestato che per i traffici previsti nella Darsena Europa sia indispensabile tombare lo stretto budello dallo Scolmatore alla Darsena Toscana, facendo sfociare in mare lo stesso Scolmatore e il Canale dei Navicelli. La Regione Toscana ha già provveduto a rinforzare le rive della foce, allungando due dighe foranee e dragando la soglia marina. Ma

l'elemento Sine Qua Non rimane oggi lo spostamento della strada per l'Irrenia con la demolizione del ponte sulla foce e la sua ricostruzione più a monte, secondo quel progetto che sembra ormai accettato che ha preso il nome di Enrico Bonistalli, suo primo "presentatore" e sostenitore. Anche l'**Autorità portuale** inizialmente perplessa, sembra ormai convinta: e la soluzione potrebbe arrivare anche di concerto con il grande piano di potenziamento di Camp Darby che prevede massicci investimenti proprio sul Canale dei Navicelli.

Comunque vada, il budello oggi regolato dalle porte vinciane va tombato; e va tombato al più presto. Come si vede dalla documentazione fotografica qui a fianco, il ponte girevole ferroviario (che tra l'altro è costato uno sproposito)

condiziona pesantemente il flusso dei treni, avendo un solo misero binario malgrado il tracciato realizzato da RFI abbia da una parte e dall'altra del ponte un fascio di binari. La priorità degli interventi, che devono essere necessariamente in sequenza, è legata alla

realizzazione del ponte stradale "Bonistalli", molto più pratico e meno costoso dell'ipotesi di un ponte levatoio a fianco dell'attuale viadotto alla foce. Tutti gli

operatori portuali, compresi quelli che aspettano con crescente impazienza il famoso "scavalco" verso l'interporto Vespucci, spingono perché siano risolti gli ultimi nodi burocratici. Perché pretendere di partire con i progetti per la Piattaforma Europa avendo un ottocentesco "imbuto" stradale e ferroviario d'accesso sarebbe una vera bestemmia logistica.

A.F.

Operai morti in porto tre quesiti al medico legale

Ieri è stata effettuata l'autopsia solo sulla salma di Lorenzo Mazzoni, questa mattina è prevista quella su Nunzio Viola. Forse domani i funerali

DOPO LA TRAGEDIA

di Federico Lazzotti
LIVORNO

Sono tre i quesiti principali che le pubbliche ministero Sabrina Carmazzi e Fiorenza Marrara hanno rivolto al medico legale Marco Di Paolo al quale ieri mattina è stata affidata l'incarico per svolgere l'autopsia sui corpi di Lorenzo Mazzoni e Nunzio Viola, i due operai della Labromare morti mercoledì scorso all'interno della Neri Depositi Costieri a causa dell'esplosione della cisterna numero 62 che stavano svuotando dall'acetato di etile, un solvente altamente infiammabile.

Oltre alle cause del decesso, la Procura ha rivolto al medico altre due domande che in qualche modo spiegano che cosa gli investigatori vogliono accertare.

Il primo riguarda la verifica delle sostanze inalate dalle vittime. Un accertamento che do-

vrà confermare o meno la presenza dell'acetato di etile, il solvente che ha innescato l'esplosione. Possibile che all'interno della cisterna ci fossero altre sostanze? E se sì, quali?

C'è poi un altro accertamento irripetibile richiesto dalle magistrature: i test tossicologici sui due operai della Labromare. Un esame per verificare e scongiurare che uno delle due vittime si trovasse sul posto di lavoro in uno stato di alterazione.

Oltre al consulente della Procura, ieri all'autopsia sulla salma di Mazzoni (quella di Viola è prevista per oggi) hanno partecipato anche i consulenti degli indagati e di alcuni familiari delle vittime. A cominciare da Luigi Papi, nominato da Labromare e Neri, passando per David Forni e Damiano Marra per alcuni parenti.

Oggi molto probabilmente al termine degli esami su Viola le salme dei due operai saranno restituite alle famiglie per i funerali che dovrebbero svolgersi, dunque, domani.

Intanto oltre agli accertamenti medico legali, proseguono le indagini sul fronte del rispetto delle normative sulla sicurezza sul lavoro e sul possibile innesco che ha causato l'esplosione. Ad oggi sul registro degli indagati, con l'accusa di omicidio colposo plurimo, sono state iscritte dieci persone.

A cominciare da Corrado Neri, 49 anni, indagato in qualità di presidente del consiglio di amministrazione di Labromare. Per quello che riguarda la società che si occupa di pulizie portuali, sono stati iscritti anche Alberto Cattaruzza, 52 anni, triestino, Corrado Neri, 43 anni, cugino del presidente, e Giacomo Gavarone, 37, residente a Genova.

Inoltre gli investigatori hanno individuato possibili responsabilità a carico di Massimo Nicotri, 45 anni, in qualità di procuratore speciale, responsabile «per l'osservanza delle procedure di sicurezza» e soprattutto per «vigilare, con cura e diligenza, affinché ven-

ga garantito che gli impianti vengano gestiti in piena conformità». E Riccardo Figaro, 54 anni, anche lui in qualità di procuratore speciale responsabile «della bonifica e degasificazione di serbatoi con gas inerte di navi e alla bonifica di serbatoi».

Quattro, invece, i rappresentanti della Neri Depositi Costieri finiti nel registro degli indagati. Anche in questo caso la scelta degli investigatori è caduta su tutto il consiglio di amministrazione e sul procuratore speciale.

Tre gli amministratori coinvolti: Piero Neri, 73 anni, presidente del cda, Tito Neri, 75, amministratore delegato dal luglio dello scorso anno e Piero Orsini, 75, consigliere e responsabile tecnico della spa a partire dal 2000. Oltre a loro c'è anche Francesco Volpi, 51 anni, in qualità di procuratore speciale e responsabile «di tutte le attività lavorative, industriali e produttive che si svolgono nello stabilimento sociale».

«RIPRODUZIONE RISERVATA»

LA CANDIDATURA LA NOSTRA CITTA'. CON GENOVA E NAPOLI, PRONTA AD ACCOGLIERE MIGLIAIA DI OPERATORI DEL SETTORE

Livorno in corsa per l'Espo, gli stati generali dei porti d'Europa

È NELLA città dei Quattro Mori che potrebbe svolgersi la prossima Conferenza dell'Organizzazione dei Porti Europei (Espo). Per il 2019 l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale si è infatti candidata, assieme a Genova e Napoli, ad ospitare l'appuntamento che l'Associazione organizza ogni anno in una delle città portuali del Continente Europeo. Quest'anno è stata Rotterdam ad aggiudicarsi l'hosting di un evento che richiamerà nel più grande porto d'Europa migliaia di persone tra operatori e rappresentanti delle istituzioni. Con l'edizione 2019 l'Italia potrà promuovere il ruolo di primo piano

che indiscutibilmente le spetta in relazione alla governance e allo sviluppo del sistema portuale continentale.

«**ORGOGLIOSI** di esserci, onorati di avere accanto Napoli e Genova, che sono città portuali altrettanto prestigiose – ha commentato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, che ha aggiunto –, il dato vero è che la conferenza Espo del 2019 si terrà in Italia e ciò non può che lusingarci come sistema».

QUANTO a Livorno, per Corsini la forza del Sistema Portuale

dell'Alto Tirreno risiede nella differenziazione e nella complementarità dei traffici, generatore di una attività poliedrica che interessa tutti i settori commerciali. «Il nostro sistema ha carte importanti da giocare – ha concluso – tra le quali un patrimonio culturale e territoriale di grande attrattiva, con il complesso delle fortezze medicee, le preesistenze storiche di derivazione multietnica, la vicinanza alle città d'arte toscane, una costa meravigliosa che da Livorno a Piombino fa da tessuto connettivo all'arcipelago toscano. Restiamo in attesa di notizie da Bruxelles, pronti ad accogliere i colleghi o a contribuire all'organizzazione dell'evento in caso vengano scelte Napoli o Genova».

Informazioni Marittime

Livorno, Napoli e Genova candidate per la conferenza Espo

Sono Livorno, Napoli e Genova le città italiane candidate ad ospitare la conferenza 2019 dell'Organizzazione dei Porti Europei (Espo).

Quest'anno la manifestazione si terrà a Rotterdam, il 31 maggio e il primo giugno. Si tratta di un evento che si svolge ogni anno, in una città europea, raccogliendo migliaia di persone tra operatori e rappresentanti delle istituzioni, dove si parla di sviluppo della portualità e del commercio via mare in ambito europeo.

«Orgogliosi di esserci, onorati di avere accanto Napoli e Genova, che sono città portuali altrettanto prestigiose il dato vero è che la conferenza Espo del 2019 si terrà in Italia e ciò non può che lusingarci come sistema», commenta il presidente dell'Adsp, Stefano Corsini.

Livorno si candida ad ospitare Espo 2019

La prossima Conferenza dell'Organizzazione dei porti europei si terrà in Italia

LIVORNO – La prossima Conferenza dell'Organizzazione dei porti europei – Espo, potrebbe svolgersi nella città dei Quattro Mori. Per il 2019 l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale ha infatti annunciato la propria candidatura ad ospitare l'appuntamento che l'Associazione organizza ogni anno in una delle città portuali del continente europeo. Anche le città di Genova e Napoli si sono candidate per questo importante evento.

Quest'anno è stata Rotterdam ad aggiudicarsi l'hosting di un evento che richiamerà nel più grande porto d'Europa migliaia di persone tra operatori e rappresentanti delle istituzioni. Con l'edizione 2019 l'Italia potrà promuovere il ruolo di primo piano che indiscutibilmente le spetta in relazione alla governance e allo sviluppo del sistema portuale continentale.

"Orgogliosi di esserci, onorati di avere accanto Napoli e Genova, che sono città portuali altrettanto prestigiose – ha commentato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, che ha aggiunto -, il dato vero è che la conferenza Espo del 2019 si terrà in Italia e ciò non può che lusingarci come sistema".

Quanto a Livorno, per Corsini la forza del Sistema portuale dell'Alto Tirreno risiede nella differenziazione e nella complementarità dei traffici, generatore di una attività poliedrica che interessa tutti i settori commerciali.

"Il nostro sistema ha carte importanti da giocare – ha concluso – tra le quali un patrimonio culturale e territoriale di grande attrattiva, con il complesso delle fortezze medicee, le preesistenze storiche di derivazione multietnica, la vicinanza alle città d'arte toscane, una costa meravigliosa che da Livorno a Piombino fa da tessuto connettivo all'arcipelago toscano. Restiamo in attesa di notizie da Bruxelles, pronti ad accogliere i colleghi o a contribuire all'organizzazione dell'evento in caso vengano scelte Napoli o Genova".

Sicilia al “coordinamento” dei sistemi o verso la secessione da Assoporti?

PALERMO – I sistemi portuali della Sicilia fanno sistema con un apposito protocollo: l'abbiamo già riferito nel numero scorso del nostro giornale. Ma sul documento firmato a Messina tra Antonino De Simone (commissario di Messina), Andrea Annunziata (presidente per la Sicilia orientale) e Pasqualino Monti (Sicilia occidentale) si sta già scatenando il “dietrismo”. Ovvero: è un protocollo o una secessione?

Nel comunicato ufficiale che riporta le dichiarazioni dei tre firmatari del protocollo, c'è una frase che è subito diventata l'ago della bussola. Annunziata (Augusta e Catania) ha scritto testualmente: “La nostra non è una spinta autonomista (sic!) ma l'esperienza ci insegna che far sistema è una strategia ineludibile. Possiamo diventare un'alternativa ad Assoporti e presentarci insieme ai tavoli di Roma e Bruxelles per far pesare i porti e i rispettivi territori sul piano contrattuale. La Sicilia ha il dovere di prepararsi a competere nel mondo dei mercati globali. Le ZES possono essere un volano straordinario per attrarre investimenti nelle aree di pertinenza”.

Quella proposta “alternativa ad Assoporti”, sulla quale Annunziata ha insistito, com'è stata condivisa dai colleghi De Simone e Monti? Il primo, da commissario, sottolinea che la sua non è ancora un'Autorità di sistema ma dalla collaborazione stretta con le due siciliane già costituite nasce una maggior forza “nell'opera di promozione del brand Sicilia sui mercati internazionali della logistica e del crocerismo”. E se l'è cavata così.

-segue

Più articolata la posizione di Pasqualino Monti, già presidente di Civitavecchia, già presidente di Assoporti, già considerato (dichiaratamente) dal ministro Delrio uno dei "cervelli pensanti" della nuova portualità di sistema. "In una Sicilia che vuol ripartire dal mare – ha scritto Monti – la parola d'ordine è aggregazione, per un maggior appeal specie verso gli interlocutori stranieri. Ciascuno dei tre sistemi continuerà con le proprie strategie, peculiarità, assets: tre carte distinte ma nello stesso mazzo".

Come si vede, c'è già, almeno in nuce, un distinguo non marginale: che ribadisce autonomia operativa e anche di giudizio. E l'alternativa ad Assoporti di Annunziata? "Premesso che il collega Annunziata credo non faccia parte di Assoporti, la Sicilia non punta a rompere dei fronti – dice Monti – ma ad operare in stretta sinergia interna per rivendicare obiettivi che coinvolgono l'intera regione, evitando che i tre sistemi portuali vadano a collidere tra loro. Il rapporto con Assoporti dipenderà in particolare proprio dall'impegno che Assoporti dimostrerà verso la Sicilia dei porti, della logistica e del turismo del mare". Punto.

Quel coordinamento nazionale dei 15 sistemi portuali che è alla base della riforma Delrio ad oggi rimane in effetti più un'intenzione che una realtà. E la Sicilia, evidentemente, ha deciso di fare da apripista sui temi concreti dove non andare in ordine sparso: offerta crociere, offerta sulle stazioni GNL e "green economy".

Insomma, palla al centro e tutto da vedere?

Antonio Fulvi

La Sicilia

Augusta. Una "casa comune" per promuovere azioni sinergiche a sostegno della portualità e dei trasporti

«I porti siciliani fanno sistema» Marina Noé, presidente Assoporto, plaude all' accordo siglato a Messina

Augusta. L' associazione di diritto privato per lo sviluppo dei porti siciliani, costituita nei giorni scorsi dai vertici delle Autorità di sistema portuale dell' isola, è una grande opportunità.

Né è convinta Assoporto Augusta ritenendo che «grazie all' inedito accordo i porti siciliani, nella loro peculiarità territoriale, fanno sistema condiviso al servizio dello sviluppo dell' economia regionale, ponendosi al centro della strategia nazionale marittima, alla rete Ten-T Europea e al corridoio scandinavo mediterraneo». Questo il commento del presidente di Assoporto Augusta Marina Noé dopo la firma del protocollo d' intesa siglato a Messina il 28 marzo dal commissario straordinario dell' autorità portuale di Messina, Antonino De Simone, dal presidente dell' autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale, Andrea Annunziata, e dal presidente dell' autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti.

«L' accordo rappresenta un caposaldo dei porti siciliani protagonisti della piattaforma pluri-modale dei trasporti europei e mediterranei, propulsori di crescita e sviluppo vantando la bellezza dei luoghi, l' eccellenza

dei prodotti, il senso di ospitalità, di accoglienza, di umanità dei lavoratori siciliani. Finalmente - conclude Noé - si recepisce che essere una rete di porti in quest' isola in mezzo al Mediterraneo, perfetto baricentro rispetto a Suez e Gibilterra, può rappresentare la differenza di successo solo se si è uniti e si rispetti il Core di ciascun territorio portuale.

Assoporto fornirà il proprio bagaglio di conoscenza e idee virtuose per essere diffuse».

Nella sede della Autorità portuale di Messina, la scorsa settimana, si è costituita una casa comune per promuovere azioni sinergiche a sostegno della portualità, dell' intermodalità dei trasporti e della logistica siciliane per migliorare la qualità dei servizi offerti all' utenza, necessaria oggi, per competere in un' area, che per la nostra isola prioritariamente è quella euromediterranea». Consapevoli di questo grande e nobile passato e soprattutto delle straordinarie opportunità offerte dalla globalizzazione dei

-segue

mercati del "Far East", il presidente dell' Adsp della Sicilia orientale, Annunziata, che amministra i porti di Augusta e di Catania, il presidente dell' Adsp della Sicilia occidentale, Monti che rappresenta i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, insieme con il commissario dell' **Autorità portuale di Messina**, De **Simone**, che ha la "governance" dei porti di **Messina** e di Milazzo, intendono, inoltre, aprire alle istanze di altri Enti regionali siciliani, alle associazioni e alle organizzazioni, senza fine di lucro, appartenenti alle filiere per creare un "think tank" in grado di mettere insieme intelligenze, competenze e professionalità al servizio della comunità per creare ricchezza e occupazione.

Agnese Siliato.

AUGUSTA LE AUTHORITY DEI PORTI FANNO RETE

OOO Augusta. Le tre Authority portuali della Sicilia orientale e occidentale hanno sottoscritto un accordo di sistema per fare rete al servizio dello sviluppo dell' economia regionale nel circuito Ten -T Europea e al corridoio scandinavo mediterraneo. Ne è orgogliosa il presidente di Assoporto Augusta, Marina Noè dopo la firma del protocollo firmato insieme ad **Antonino De Simone**, Andrea Annunziata e Pasqualino Monti (nella foto). «Finalmente si recepisce che essere una rete di porti in quest' isola in mezzo al Mediterraneo, perfetto baricentro rispetto a Suez e Gibilterra - dice la Noè - può rappresentare la differenza di successo solo se si è uniti e si rispetta il "core" di ciascun territorio. Assoporto Augusta fornirà il proprio bagaglio di conoscenza e idee virtuose per essere diffuse».

«La rete dei porti rappresenta una strategia vincente»

Sebastiano Salemi augusta «Grazie ad un inedito accordo tra le tre Authority Messina-Milazzo, Sicilia Orientale e Occidentale, i porti siciliani, nella loro peculiarità territoriale, fanno sistema condiviso al servizio dello sviluppo dell' economia regionale, ponendosi al centro della strategia nazionale marittima, alla rete Ten-T Europea e al corridoio scandinavo mediterraneo».

Questo il commento del presidente di Assoporto Augusta, Marina Noè, dopo la firma del protocollo d' intesa siglato a Messina lo scorso 28 marzo dal commissario straordinario dell' autorità portuale di Messina, Antonino De Simone, dal presidente dell' autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale, Andrea Annunziata, e dal presidente dell' autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. «L' accordo rappresenta un caposaldo dei porti siciliani protagonisti della piattaforma plurimodale dei trasporti europei e mediterranei, propulsori di crescita e sviluppo, vantando la bellezza dei luoghi, l' eccellenza dei prodotti, il senso di ospitalità, di accoglienza, di umanità dei lavoratori siciliani. Finalmente si recepisce che essere una rete di porti in quest' isola in mezzo al Mediterraneo, perfetto baricentro rispetto a Suez e Gibilterra, può rappresentare la differenza di successo solo se si è uniti e si rispetti il Core di ciascun territorio portuale. Assoporto Augusta fornirà il proprio bagaglio di conoscenza e idee virtuose per essere diffuse».

Che succede al porto di Catania? La concessione trentennale da 36 mila mq "INCOMPATIBILE" - SudpressSudpress

Lascia un commentoÈ strano l' avviso pubblicato (dove?) a firma del presidente dell' Autorità Portuale **Andrea Annunziata**, con il dirigente dell' ufficio competente Davide Romano. Si tratta della richiesta di una concessione trentennale di oltre 36 mila metri quadrati da adibire ad ormeggio avanzata da una società a responsabilità limitata costituita nell' aprile 2017 con un capitale di 40 mila euro ed ancora inattiva: Katane Marina Yachiting srl amministrata da Gabriele Geraci con sede a Catania in via Anzalone 7. Ed è strano perchéÈ strano intanto perché abbiamo fatto fatica a rinvenire sul complicato sito istituzionale dell' Autorità Portuale questo avviso, ed alla fine non l' abbiamo proprio provato.Firmato il 18 gennaio dal presidente **Annunziata**, l' avviso per questa mega concessione da 50 giorni di tempo per presentare proposte concorrenti a quella avanzata da una società costituita nell' aprile 2017 con 40 mila euro di capitale ed ancora inattiva, la KataneMarina Yachiting srl.Questa società è di proprietà, a sua volta, di altre tre società a responsabilità limitata.Il 50% è della Fratelli Bonanno srl, il 25% ciascuno di altre due srl intrecciate tra loro, la Poliservizi e la Naval Service.Nella Bonanno srl,che ha sede allo stesso indirizzo della richiedente Katane, a dispetto del nome, di "fratelli Bonanno" neanche l' ombra essendone proprietariFabrizio Geraci (60%), Geraci Oreste e Gabriele (25% ciascuno) e Rosaria Tirendi (10%). Il capitale è di appena 10.400 euro.Della Naval Service, che ha sede a Civitavecchia, risultano proprietari Salvatore Barone (51%) e Maria Teresa Spadoni (41%). Il capitale di 100 mila euro.La Poliservizi, con sede a Roma, è di proprietà di Lorenzo Barone all' 85%, per il 10% di Carmelo Barone e per il 2% di Alessandro Barone. Il capitale è di 98.800 euro.Nel CdA della Poliservizi siede come vice presidente Maria Teresa Spadoni socia della Naval Service.Ora, questo intreccio societario il 29 novembre 2017 ha presentato una corposa richiesta di concessione demaniale per una vasta area marina da destinare ad ormeggio turistico con servizi connessi.Si tratta di una vasta area di oltre 36 mila metri quadri, in pratica superiore a quella complessivamente esistente n quella zona del porto e che coinvolgerebbe le banchine 16,17,18 e 19.La richiesta di concessione prevede una durata di trenta anni.Un' operazione finanziariamente molto impegnativa e, probabilmente, altrettanto lucrosa.Appena

-segue

due mesi dopo, il 18 gennaio 2018, il presidente **Annunziata** pubblica, (ribadiamo di non averlo rinvenuto) l' avviso che avvia la procedura. A parte la rapidità inusuale nella valutazione del complesso e delicato progetto, risulta strana l' affermazione che questa "iniziativa infrastrutturale proposta non risulta in atto compatibile con le previsioni del Piano Regolatore Portuale." E allora? Se non è compatibile perché? Cercheremo di capirne di più.

DAL BUREAU VERITAS PER LE SUE ECCELLENZE

A MSC Meraviglia 8 Golden Pearls

MSC Crociere è la prima compagnia crocieristica con questo premio per la più elevata certificazione nella gestione QHSE

GINEVRA – MSC Crociere è la prima compagnia crocieristica ad aver ricevuto le "8 Golden Pearls", prestigioso riconoscimento assegnato da Bureau Veritas (società leader a livello mondiale nella certificazione) per l'attenta gestione ambientale e per l'elevata sostenibilità di MSC Meraviglia. Si tratta di uno dei massimi riconoscimenti a livello globale assegnato alle navi da crociera che hanno mostrato particolare attenzione alla gestione delle politiche di Qualità, Salute, Sicurezza e Ambiente (QHSE).

MSC Meraviglia, sin quando è stata varata a giugno del 2017, ha suscitato moltissimo clamore nell'industria crocieristica e del turismo, oltre ad aver collezionato tantissimi riconoscimenti per le sue eccellenze. MSC Meraviglia è stata premiata per aver portato a bordo di una nave la più avanzata tecnologia che mette al centro il cliente, innovazioni digitali e nuove esperienze per i suoi ospiti. Oltre a questi riconoscimenti provenienti da tutto il settore, la nave è stata anche premiata per la sua gestione all'avanguardia delle politiche di Qualità, Salute, Sicurezza e Ambiente.

Philippe Donche-Gay, president Marine & Offshore, Bureau Veritas ha dichiarato: "MSC Crociere ha dimostrato il suo impegno nel ridurre l'impatto ambientale delle proprie operazioni e elogiato la compagnia per i suoi continui sforzi di miglioramento in quest'ambito.

Le diverse tecnologie ambientali e sostenibili installate a bordo di MSC Meraviglia fanno sì che la nave la più all'avanguardia nella gestione delle operazioni di bordo. Il premio "8 Golden Pearls" assegnato dal Bureau Veritas riconosce l'impegno di MSC Crociere verso l'eccellenza e nell'apportare continui miglioramenti alle sue performance in termini ambientali".

Bud Durr, executive vice president Maritime Policy and government affairs del Gruppo MSC, ha affermato: "Siamo orgogliosi di ricevere questo premio e vogliamo ringraziare Bureau Veritas per il loro riconoscimento e il continuo supporto. Bureau Veritas è un partner preziosissimo per il viaggio che abbiamo intrapreso e siamo impazienti di compiere ulteriori progressi nell'ambito della gestione ambientale".

Il premio "8 Golden Pearls" riconosce l'impegno di MSC Crociere nella realizzazione di MSC Meraviglia in 8 differenti ambiti, tra cui:
- La nave è dotata di un sistema di depurazione dei gas di scarico che rimuove l'eccesso di ossidi di zolfo. Grazie a questo sistema, la nave riesce a soddisfare le stringenti normative internazionali e locali sulle emissioni.
- Un sistema avanzato per il trattamento delle acque reflue che permette di trattarle fino al raggiungimento di una qualità molto elevata, mescolando diversi flussi di rifiuti e filtrando i componenti indesiderati, per produrre

acque reflue di alta qualità.

- Oltre al trattamento delle acque reflue, la nave ha una capacità di carico e scarico della durata di due giorni, consentendo una maggiore autonomia e una navigazione più flessibile.

- Tecnologie all'avanguardia e materiali a risparmio energetico contribuiscono a ridurre efficacemente l'impatto ambientale della nave e a migliorare la sua efficienza energetica. La certificazione ISO 50001 ottenuta dalla nave è una testimonianza della sua efficiente gestione energetica.

- L'impegno dell'azienda per la sicurezza e la creazione di un ambiente sicuro per l'equipaggio e gli ospiti ha permesso alla nave di ottenere la certificazione OHSAS 18001. Questo riconoscimento premia gli sforzi della compagnia nello stabilire un sistema completo di gestione della salute e sicurezza sul lavoro.

- Inoltre, la nave è conforme agli elevati standard delle normative ISO 22000 in tema di sicurezza alimentare. La certificazione riguarda i sistemi per la gestione della sicurezza alimentare lungo tutta la catena di approvvigionamento e di preparazione dei cibi "dal produttore al consumatore".

- Grazie ad un sistema di gestione delle policy ambientali coerente e onnicomprensivo, la compagnia ha anche ottenuto la conformità agli standard ISO 14001.

- Infine, oltre all'ISO e ad altre cer-

tificazioni e standard internazionali, Bureau Veritas ha premiato MSC Meraviglia con la menzione "CLL-ANSHIP" che riconosce gli sforzi della compagnia per soddisfare i rigorosi standard ambientali nei diversi ambiti.

MSC Meraviglia è stata la tredicesima nave ad entrare a far parte della flotta di MSC Crociere a giugno del 2017 ed è stata la prima nave dell'ambizioso piano di investimenti di MSC Crociere del valore di 10,5 miliardi di euro. L'obiettivo del piano è quello di creare una flotta globale composta da 24 navi da crociera entro il 2026, raggiungendo una capacità di 5 milioni di passeggeri l'anno.

Durante la sua stagione inaugurale, sia invernale che estiva, la nave ha fatto rotta nel Mediterraneo. Il 18 aprile del 2016 partirà da Genova alla volta del Nord Europa, dove trascorrerà l'estate effettuando crociere con home-port ad Amburgo e scali nelle più accattivanti destinazioni del Mare del Nord, del Mar Baltico, dei Fiordi Norvegesi - patrimonio dell'Unesco - per poi risalire verso il Mar Glaciale Artico, esplorando Capo Nord e le Isole Svalbard.

MSC Meraviglia è lunga 315 metri, larga 43 metri e alta 65 metri, per 171.598 tonnellate di stazza lorda. Può navigare ad una velocità massima di 22,7 nodi ed è stata progettata per navigare in tutte le stagioni approdando in tutti i principali porti del mondo.