Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 4/7/2017

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo Piano:

- **Agenzia del lavoro portuale** (Informazioni Marittime)

Dai Porti:

Trieste:

"...Ricerca e formazione ..." (La Gazzetta Marittima)

Venezia:

"...Per le grandi navi a Venezia spunta il piano Marghera..." (Il Sole 24 Ore)

"...In Laguna un maxi-terminal..."(Il Sole 24 Ore, The Medi Telegraph)

Genova:

"...Genova e Liguria, Dubai è pronta a investire..." (Il Secolo XIX)

"...Progettazione diga foranea..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...terminal La Spezia Contship il miglior e in Europa..." (Ansa, La Repubblica GE, Informazioni Marittime, La Nazione, Il Messaggero Marittimo)

Ravenna:

"...Il colore dell'ottimismo coinvolge anche Euripide..." (Corriere della Sera)

Livorno:

"...Livorno, un asso nella manica..."(La Nazione)

"...Elimiate a Livorno le riparazioni navali..." (Il Messaggero Marittimo)

Piombino:

"...Ok le garanzie salariali, ma ora serve altro..." (La Nazione LI)

Napoli:

"...In migliaia per il Porto Aperto..." (Informazioni Marittime)

Brindisi:

"...Autorità Portuale cambio organizzazione..."(Stato Quotidiano)

"...rivelazione del 2017, entra nella Top ten..." (Quotidiano di Puglia)

Taranto:

"...Agenzia dei portuali..." (The Medi Telegraph, Ferpress, Euromerci)

Messina:

"...Ecopass, La Sicilia ai siciliani..."(Tempo stretto)

Augusta:

"...Si è insediata l'Autorità Portuale..." (Giornale di Sicilia)

Palermo:

"...da mercoledì Monti presidente..." (Ansa, L'Informatore Navale, Adnkronos, milanofinanza.it, Denaro.it, Il Dubbio, Arezzo web, Trapani Oggi, Trapani Ok, Blog Sicilia, Corriere della sera)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 4/7/2016

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Focus:

- **Sicurezza e tecnologia al Genoa Shipping Week**

(Informazioni Marittime, Civonline, L'Informatore Navale, Ferpress)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Agenzia del lavoro portuale, tra gestione pubblica e mercato

di **Paolo Bosso**

Tutti pazzi per l'Agenzia del lavoro portuale. La prima è stata Livorno, poi Trieste poco meno di un anno fa, con un modello virtuoso che è già scuola. A Gioia Tauro sindacati e terminalista hanno stretto qualche settimana fa un accordo preliminare dove far confluire i 380 dipendenti (su quasi 1,300) di uno dei più grandi poli di trasbordo container del Mediterraneo. Taranto è alla ricerca di un amministratore, lunedì ha lanciato un nuovo **avviso pubblico**. Il prossimo porto a farsi avanti potrebbe essere Napoli. «Stiamo studiando le buone esperienze fatte dagli altri», afferma Francesco Messineo, segretario generale dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno centrale che gestisce unitariamente da dicembre scorso - con la nuova governance portuale nazionale riformata - Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Il sistema portuale campano sta quindi studiando la cosa, «per individuare il modello più adatto a noi», aggiunge il presidente dell'Adsp, Pietro Spirito.

Il tentativo a Napoli Zeno D'Agostino, presidente all'Adsp di Trieste e di Assoporti, quando era segretario a Napoli qualcosa aveva provato a fare. «Nel 2010 - spiega - c'era la disponibilità dei terminalisti. Tramite la Culp arrivammo a coinvolgere una trentina di persone. Siamo arrivati al tavolo pubblico, poi sono iniziati i commissariamenti e si è fermato tutto». Oggi, con il governo portuale ripristinato, Napoli e Salerno possono riprendere il discorso interrotto. «Costituiremo un'Agenzia - aggiunge Spirito - a valle di una discussione interna, insieme all'Organismo di partenariato», l'organo consultivo dell'Adsp formato dagli imprenditori portuali. Bisogna sbrigarsi, la legge stabilisce che non può durare oltre dicembre 2019. Ma che cos'è l'Agenzia del lavoro portuale?

L'agenzia dei camalli Nasce all'indomani della riforma dei porti (settembre scorso) con il decreto legge 243 del 29 dicembre 2016 (convertito in legge 18/2017) e prevede l'istituzione, da parte delle Adsp, di un'agenzia del lavoro portuale negli scali che fanno almeno l'80 per cento del traffico container in trasbordo e che da non meno di cinque anni soffrono il calo della domanda. Quali lavoratori gestisce? I "camalli" (dall'arabo ḥammāl, portatore), termine genovese che indica lo scaricatore di porto, il quale non lavora più con le maniche della t-shirt arrotolate e il tatuaggio sul bicipite ma con pettorine catarifrangente su carrelli da tonnellate di portata e gru ad alta tecnologia. Lavoratori antichi in un contesto moderno caratterizzato da un flusso merci fortemente ridimensionato negli anni, portato da navi sempre più grandi che richiedono picchi di lavoro intensi e compressi, in un contesto in cui il carico e lo scarico va verso l'automazione (Rotterdam, nel distretto di Maasvlakte, sta sperimentando un terminal senza neanche un operaio a terra). L'Agenzia risponde quindi alla necessità di razionalizzare e redistribuire il surplus di lavoratori portuali non dipendenti.

La buona pratica giuliana Dopo quasi un anno di attività, il bilancio di Trieste è roseo: 136 persone impiegate, cioè tutte. 3 mila 300 avviamenti mensili per un totale di 24 giorni lavorativi mensili di media. «Se continuiamo così avremo bisogno di altro personale», secondo D'Agostino, «con il ministero dei Trasporti abbiamo concordato un'Indennità di Mancato Avviamento (ciò che pesa di più sulle casse dello Stato, ndr) non superiore a un quinto, siamo ben al di sotto». «Viaggiamo verso la piena occupazione», afferma Mario Sommariva, segretario generale al porto di Trieste e una delle menti dietro un'Agenzia che nasce soprattutto per eliminare i conflitti d'interesse.

Un'Agenzia senza conflitti di interesse
Perché chi fornisce lavoro temporaneo, secondo la legge (84/94, art. 17), non dovrebbe essere il concessionario/terminalista (art. 18), né tanto meno un'impresa che si occupa di operazioni portuali (art. 16: carico, scarico, trasbordo, deposito e movimento) visto che tenderebbe a favorire i propri impiegati. Ma la realtà è stata sempre disincantata, viziata da un *laissez-faire* da parte dell'authority verso i terminalisti più grossi che, mascherati in altre società, gestivano di fatto gli operai-senza-padrone dei porti. La chiave per il successo dell'Agenzia di Trieste è stata la partecipazione in quota maggioritaria dell'Adsp, tale da garantire l'imparzialità della gestione. A breve, a un anno dall'avviamento, dovrà però cedere la sua quota. Per evitare la fine della neutralità della gestione e il ripristino degli "articoli 16 mascherati da 17", sono stati previsti due contrappesi: un Comitato dei garanti composto da un dipendente dell'Adsp, un lavoratore e un terminalista, e la rappresentanza, in seno all'Agenzia, di tutti i terminalisti di Trieste. «Questi due elementi - spiega D'Agostino - dovrebbero permettere all'istituto di lavorare equamente per tutti, poi è ovvio che il terminalista più grosso ne farà più uso, ciò che conta è che non finisca per esserne lui il gestore. Così cerchiamo di evitare che la crisi di un soggetto condizioni tutti. L'ideale sarebbe che gli stessi soggetti che usufruiscono dell'Agenzia siano anche soci». Una classica cooperativa. «La partecipazione dell'Autorità assicura non solo neutralità ma una possibile visione nazionale», secondo Spirito. «È bene però - conclude - che siano chiare le regole d'ingaggio per tutti. Sarebbe un grave errore usarle come strumento di crisi».
I porti chiedono un'agenzia nazionale Quello che manca è un regolamento. Trieste ha un suo statuto e ogni porto lavora per sé. Lo scalo giuliano chiede un'agenzia di Stato. «Ci siamo inventati una modalità di costituzione - commenta Sommariva - ma in futuro, senza un regolamento nazionale, l'Agenzia rischia di fare capo a una società piuttosto che a un ente pubblico-economico». Imparzialità della gestione e bassa Indennità di mancato avviamento: saranno queste le sfide per qualunque altro scalo, incluso Napoli, che voglia creare un'Agenzia del lavoro portuale. «È complicato - conclude il segretario di Trieste - mettere insieme diritto societario classico con le esigenze di un istituto che non deve fare profitto».

Ricerca e formazione i piani di Trieste

Nove progetti di partnership già avviati e altri cinque in corso di valutazione

TRIESTE - 80 milioni di euro di budget, con un cofinanziamento variabile da progetto a progetto tra il 20 e il 100%, pari a circa 15 milioni di euro. Sono queste le risorse a disposizione dell'AdSP per il settore della progettazione europea.

Ampio il ventaglio dei programmi di finanziamento - dice una nota - a cui l'Authority è riuscita ad attingere: CEF (Connecting Europe Facilities), Horizon 2020, Interreg Med, Interreg Spazio Alpino, Interreg Central Europe e Interreg ADRION.

Sono invece ben 9 i progetti di cui l'Ente è attualmente partner: dalle infrastrutture (NAPA4CORE e Adri-Up) alla mobilità sostenibile per i crocieristi (LOCATIONS), dall'ICT (PORTIS) alla progettazione di misure per la sostenibilità ambientale (SUPAIR, TalkNET), dallo studio per ottimizzare il trasporto ferroviario (AlpInnoCT, ISTEN) a quello per rendere più efficiente la collaborazione tra i diversi stakeholder portuali (Clusters 2.0). Sono attualmente in fase di valutazione anche altri 5 progetti.

Per il presidente Zeno D'Agostino "Rafforzare il settore della ricerca attraverso i finanziamenti comunitari, nazionali e regionali è una priorità. In un porto competitivo serve una strategia che non valorizzi solo lo sviluppo delle infrastrutture, ma anche i settori della conoscenza e dell'innovazione, nonché il dialogo continuo con gli enti di formazione e ricerca del territorio. Oggi si è competitivi solamente se si è in grado di seguire l'evoluzione tecnico organizzativa del mercato. Ecco perché negli ultimi anni abbiamo investito nel campo della ricerca e sviluppo, potenziando il settore interno ad essa dedicato anche attraverso le recenti nuove assunzioni di giovani brillanti ricercatori. I progetti finanziati sono solo il risultato più evidente di questa strategia, che si completa con un lavoro continuo di innovazione e progettualità logistica condiviso con gli operatori del porto e dell'industria del territorio. Questo oggi fa la differenza per uno scalo come il nostro, ed i risultati in termini di aumento della competitività, di traffici, di occupazione e di valore creato ne sono la concreta testimonianza".

Crociere. Mossa del sindaco Brugnaro per liberare il centro storico

Per le grandi navi a Venezia spunta il piano Marghera

Prevista la costruzione di tre ormeggi: due in area Fincantieri e uno a Brentelle

LA REAZIONE
L'opzione convince l'Autorità portuale - Baretta (Mise): l'obiettivo è bloccare i transiti in San Marco ed evitare lo scavo di nuovi canali

Jacopo Giliberto

Con il viavai estivo di navi da crociera in quello che potrebbe essere il principale porto passeggeri del Mediterraneo si riapre il dibattito sulle grandi navi a Venezia. Nuova ipotesi: scacciamo le navi più grandi dal centro storico e allontaniamole a Marghera. Se ne dovrebbe discutere in questi giorni a un tavolo tecnico del ministero delle Infrastrutture e trasporti.

Ingombranti, pachidermiche, nel finesettimana appena passato il porto di Venezia ha visto l'arrivo, l'ormeggio, il cambio dei viaggiatori e la ripartenza di ben dieci navi da crociera che hanno occupato tutti gli accosti disponibili alla stazione marittima.

Per chi ama i confronti di dimensioni, tra gli altri maggiori porti crociere Barcellona ha nove ormeggi e Civitavecchia otto. Venezia è un "home port", il porto di imbarco e sbarco; non una tappa della crociera.

In due giorni dieci navi in evoluzione tra il Molino Stucky, il globo dorato della Dogana e le colonne palladiane di San Giorgio significano decine di migliaia di foto e decine di migliaia di commenti rabbrividiti dei turisti di fronte al fascino ambivalente del gigantismo navale.

Così il sindaco Luigi Brugnaro ha voluto anticipare il piano con cui il Governo e l'Autorità del Porto vogliono togliere quella vista imbarazzante dagli occhi internazionali del turismo: mandiamole a Marghera. Cioè mandiamo le navi da crociera più elefantiache in tutt'altra parte della laguna, nel porto industriale al quale si arriva passando dalla porta di servizio del porto di Malamocco insieme con le petroliere, i container e i mercantili.

Interessato al progetto il presidente del terminal crocieristico Vtp, Sandro Trevisanato: l'ipotesi Marghera è interessante se i tre ormeggi ipotizzati si aggiungono agli altri, dice, ma non se i tre accosti sono sostitutivi al posto dei dieci ormeggi attuali della stazione marittima.

Tutto nasce nella primavera 2012 quando, dopo il naufragio della nave da crociera Costa Concordia da 114mila tonnellate sugli scogli dell'isola del Giglio (Grosseto), gli allora ministri dello Sviluppo economico trasporti e infrastrutture (Corrado Passera) e dell'Ambiente (Corrado Clini) emanarono un decreto anti-inchini che fra l'altro vietava il passaggio delle navi da crociera più grandi nel tragitto classico veneziano davanti a piazza San Marco. Il divieto sarebbe stato attuato dal momento in cui fosse stata trovata la soluzione alternativa.

Si seguirono progetti e idee uno più impattante dell'altro finché la soluzione alternativa arrivò quando fu formalizzato un progetto privato (il cosiddetto De Piccoli-Duferco) per un terminal da costruire al confine fra le acque lagunari e quelle del mare aperto. Quel progetto piaceva agli ambientalisti, ai comitati contro le grandi navi e agli intellettuali di terraferma. E non spiaceva alla valutazione di impatto ambientale del ministero dell'Ambiente. Ma non piaceva al Comune, al provveditore del porto e al ministero delle Infrastrutture.

La nuova soluzione che invece convince l'Autorità del porto guidata dal provveditore Pino Musolino consiste, secondo il sindaco Brugnaro, nella costruzione di due accosti a Marghera dal 2019 in area Fincantieri, seguiti nel 2021 da un terzo ormeggio al canale Brentelle, riservati a quelle navi più colossali oltre le 100mila tonnellate di stazza verso cui si orienta il mercato. Per Brugnaro comunque con calma sarà approfondito il canale tra Venezia e Marghera per consentire in futuro l'attracco anche alla stazione marittima con i suoi dieci posti nave, raggiunta dalla via di servizio invece che dall'ingresso padronale davanti a piazza San Marco dove fino agli anni '90 passava l'intero traffico di 12mila navi l'anno di ogni tipo, comprese le petroliere.

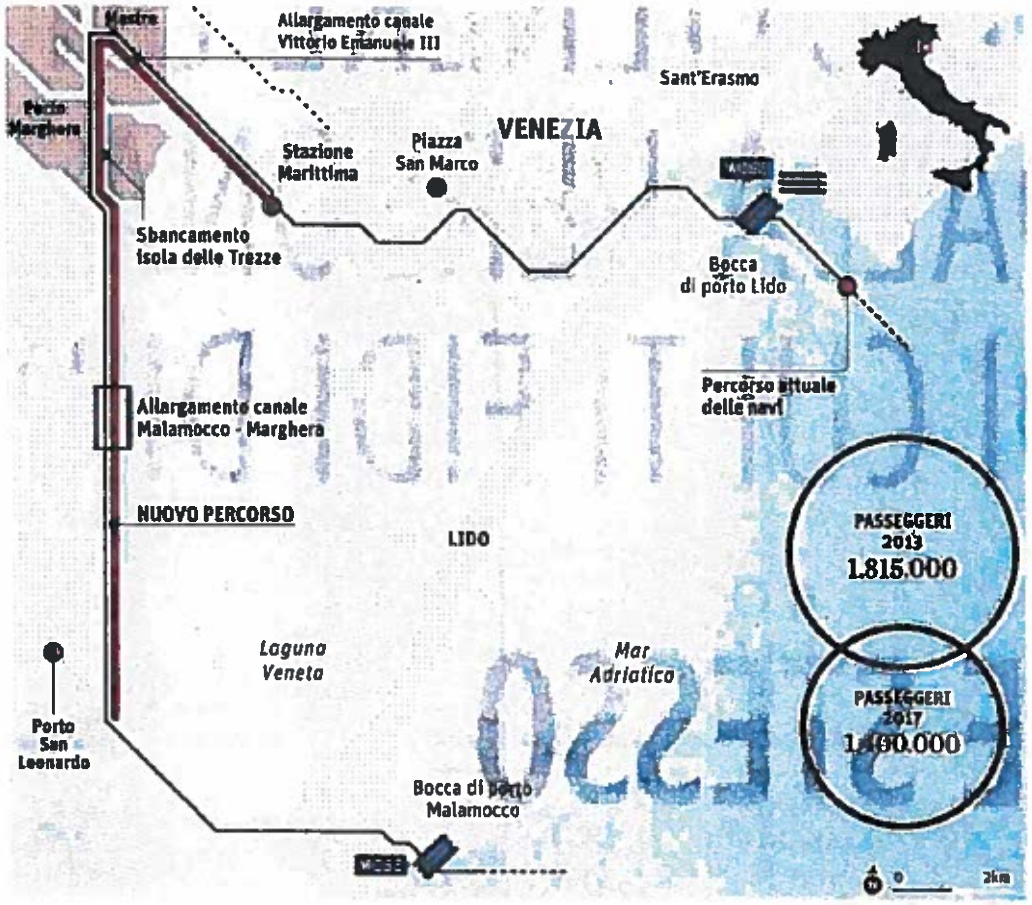
Dice il sottosegretario all'Economia e finanze Pier Paolo Baretta: «La scelta definitiva di attracco a Marghera raccoglie le due principali istanze sostenute dalla gran parte dei veneziani: bloccare il passaggio in bacino San Marco ed evitare lo scavo di nuovi canali».

Sandro Trevisanato, presidente della Spa pubblica Venezia Terminal Passeggeri, è cauto. L'incertezza continua sul futuro sta allontanando compagnie di navigazione dal porto di Venezia, 400mila passeggeri in meno in pochi anni, mentre la taglia media delle navi si ingrandisce. «Le navi ora in allestimento in cui stiamo meno e sono più sicure. Da qui al 2024 sono in costruzione 66 navi da crociera, di cui 49 sopra le 96mila tonnellate e appena 17 con dimensioni inferiori alle 96mila tonnellate», avverte Trevisanato.

A titolo di esempio sono in arrivo da Aida e Costa due unità da 180mila tonnellate e 5mila passeggeri, la Star nel 2020 schiererà una nave da 200mila tonnellate e nel 2021 la sua gemella, nel 2022 la Msc avrà un colosso da 200mila tonnellate. Navi che comunque non avranno problemi di fondale e di soglie d'accesso.

Se il porto di Venezia respingerà le navi grandi, rinuncerà a un business che contribuisce a tenere in vita la città con 4.300 addetti diretti e 400-500 milioni di giro diretto d'affari, senza contare l'indotto del turismo di fascia alta che queste navi portano in una città intasata da 20 milioni di turisti dell'infradito.

Grandi navi a Venezia: percorsi a confronto



LA STORIA INFINITA

I diversi insediamenti

Il porto di Venezia è distribuito con molte collocazioni in un'area lagunare vastissima: petroliere a San Leonardo, crociere alla Marittima, mercantili a Marghera, traghetti a Fusina e così via.

Il porto storico

Fino agli anni 80-90 tutto il traffico veneziano di 12mila navi l'anno dirette alle diverse destinazioni passava attraverso il bacino San Marco e davanti alla piazza. Oggi nel centro della città passano solamente le navi da crociera, circa 500 accosti l'anno, e i panfili. I traffici commerciale, industriale e petrolifero hanno altri percorsi.

Il decreto Clini-Passera

Nella primavera 2012 i ministri dei Trasporti e dell'Ambiente (erano Corrado Passera e Corrado Clini) posero limiti al passaggio delle navi.

La Capitaneria di porto attuò il decreto ponendo un limite al numero di accessi e una stazza massima. L'ordinanza fu bocciata dal Tar.

Vie alternative

Diversi i progetti di vie alternative per raggiungere la stazione marittima, ma l'solo progetto De Piccoli Duferco (un nuovo terminale al confine tra laguna e mare) ha superato il vaglio ambientale.

I comitati "no grandi navi" hanno organizzato proteste e anche un referendum.

LA STORIA INFINITA

I diversi insediamenti Il porto di Venezia è distribuito con molte collocazioni in un' area lagunare vastissima: petroliere a San Leonardo, crociere alla Marittima, mercantili a Marghera, traghetti a Fusina e così via.
Il porto storico Fino agli anni 80-90 tutto il traffico veneziano di 12mila navi l' anno dirette alle diverse destinazioni passava attraverso il bacino San Marco e davanti alla piazza. Oggi nel centro della città passano solamente le navi da crociera, circa 500 accosti l' anno,e i panfili. I traffici commerciale, industriale e petrolifero hanno altri percorsi.
Il decreto Clini-Passera Nella primavera 2012 i ministri dei Trasporti e dell' Ambiente (erano Corrado Passera e Corrado Clini) posero limiti al passaggio delle navi.
La Capitaneria di porto attuò il decreto ponendo un limite al numero di accessi e una stazza massima. L' ordinanza fu bocciata dal Tar.
Vie alternative Diversi i progetti di vie alternative per raggiungere la stazione marittima, ma il solo progetto De Piccoli Duferco (un nuovo terminale al confine tra laguna e mare) ha superato il vaglio ambientale.
I comitati "no grandi navi" hanno organizzato proteste e anche un referendum.

Il caso. Investimento da 120 milioni di euro promosso da società private: l'impianto servirà per il deposito e lo smistamento del gas

In Laguna un maxi-terminal per il Gnl

Raoul de Forcade

Il porto di Venezia si appresta a realizzare, con l'apporto di privati, un terminal per Gnl (gas naturale liquefatto), ideato per rifornire, tra l'altro, le nuove navi da crociera a metano (di Carnival ed Msc), previste in consegna a partire dalla fine del 2018. Un'infrastruttura che completerebbe il piano messo a punto dall'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale per risolvere la questione dell'ingresso delle grandi navi a Venezia (si veda l'articolo sopra).

A spiegare lo sviluppo dei progetti è il presidente dell'Adsp, Pino Musolino. Per quanto attiene al Gnl, quello che il mondo marittimo, e non solo, considera il carburante del futuro, l'Authority sostiene il progetto messo a punto da Deca e San Marco Petroli, società attive nello stoccaggio e nella movimentazione di rinfuse liquide. Le due aziende hanno terminato, in joint venture, la fase dello studio di fattibilità per la costruzione, a Porto Marghera, previo ottenimento delle necessarie autorizzazioni, di un terminal di ricezione e distribuzione di Gnl da 32mila metri cubi di capacità.

Il nuovo terminal, per la cui realizzazione saranno necessari tra i 100 e i 120 milioni di euro, sottolinea Musolino, «è pensato come struttura per il deposito e lo smistamento su piccola scala di Gnl che da qui ripartirà, via mare o via terra, verso i suoi clienti finali per essere impiegato come carburante per autotrazione (da utilizzare nei camion alimentati a metano, *ndr*) come combustibile a servizio delle comunità non collegate alla rete nazionale gas e come bunker per rifornimento navi».

Il terminal sarà localizzato nel canale Sud a porto Marghera presso l'accosto ex Italcementi e potrà accogliere navi gasiere, da cui sarà rifornito, con capacità compresa tra 7.500 e 30mila metri cubi. Sulla banchina è prevista la costruzione di un serbatoio atmosferico da 30mila metri cubi e da altri due serbatoi orizzontali in pressione da mille metri cubi ciascuno.

«La progettazione e le spese per gli iter autorizzativi – prosegue Musolino – sono già stati cofinanziati dall'Ue per circa il 20% del totale tramite il progetto Gainn (al quale aderiscono anche Genova, La Spezia, Livorno, Augusta, Ancona e Ravenna, *ndr*). E non si escludono ulteriori finanziamenti per la realizzazione del terminal, a valere del prossimo bando Cef, e il contributo della Bei. Prevediamo che il terminal possa essere pronto entro il 2020. Inoltre stiamo finalizzando la realizzazione di una bettolina che potrà essere caricata presso il deposito e servirà a rifornire in mare le navi con propulsione a metano liquido. Anche questa dovrebbe essere pronta per il 2020».

Musolino aggiunge che l'Adsp «sostiene questo progetto ritenendo che rappresenti il futuro dell'approvvigionamento delle navi e è lieta del fatto che, grazie a questo progetto innovativo il porto di Venezia possa diventare l'hub adriatico per il rifornimento di Gnl».

I NUMERI

32 mila

La capacità

Il nuovo terminal per la ricezione e la redistribuzione di gas naturale liquefatto sarà da 32mila mnetri cubi e sarà composto da un serbatoio atmosferico da 30mila metri cubi e da due serbatoi orizzontali in pressione da mille metri cubi ciascuno che saranno riforniti da navi con capacità compresa tra 7.500 e 30mila metri cubi

20%

Il finanziamento

La progettazione e le spese per gli iter autorizzativi sono stati già cofinanziati al 20% circa del totale tramite il progetto Gainn dell'Ue

LA PROSPETTIVA

Musolino: «L'Adsp sostiene questo progetto, ritenendo che rappresenti il futuro dell'approvvigionamento delle navi»

The Medi Telegraph

«Depositi Lng, quattro anni per voltare pagina»

Genova - Parla la direttrice di Assogasliquidi. Caroselli: «Sette gli scali favoriti». Liguria in ritardo, ma Signorini promette tempi rapidi.

Genova - «Nei prossimi quattro anni ci saranno almeno sette porti italiani dove verranno costruiti depositi di Lng». Un dato di fatto, secondo **Rita Caroselli** (direttrice di Assogasliquidi), che consentirà al nostro Paese di «incrementare sensibilmente l'utilizzo di gas naturale liquefatto soprattutto come combustibile in ambito navale».

Gli scali italiani dove dovrebbero essere realizzati depositi Lng sono Venezia, Napoli, Cagliari, Porto Torres, Oristano (tre i progetti da valutare), Livorno e Ravenna. «Le navi di nuova generazione - prosegue Caroselli ospite della redazione del *Secolo XIX - avranno la possibilità di essere alimentate con gas naturale, un combustibile eco-sostenibile che rappresenta il futuro del trasporto via mare e probabilmente anche di quello su strada». Ad oggi, nel nostro Paese, risultano operativi sedici impianti di uso industriale e due che alimentano reti canalizzate ad uso civile e terziario, nove stazioni di servizio alimentate da serbatoi di Lng che distribuiscono gas naturale e dieci stazioni di servizio alimentate da serbatoi che distribuiscono solo Lng. «Il vero ritardo - sottolinea la direttrice di Assogasliquidi, associazione che fa parte di Federchimica - è sicuramente nel comparto marittimo. In Italia infatti, al momento non esiste nessun impianto per rifornire una nave di Lng. Per questo motivo è necessario affrettare i tempi, altrimenti non solo i nostri porti rischiano di essere tagliati fuori dai principali traffici crocieristici e commerciali a favore di scali come Barcellona e Marsiglia, ma allo stesso tempo corriamo il pericolo di non adeguarci alle normative europee e internazionali che entreranno in vigore nei prossimi anni».*

Finora non esiste nessun progetto per realizzare uno o più depositi Lng in Liguria, anche se il presidente dei porti di Genova e Savona, **Paolo Emilio Signorini**, ha dichiarato che sta incontrando «i principali operatori, uno è Eni, per costruire un deposito nel porto di Genova che consenta l'approvvigionamento delle navi». L'ex segretario generale della Regione Liguria ha poi aggiunto che «entro sei mesi decideremo dove realizzare il deposito: i due punti più naturali sono Porto Petroli e Calata Oli Minerali ma ci sono altre due ipotesi che stiamo verificando». «Nei prossimi mesi - chiude invece Caroselli - proseguiremo gli incontri presso i ministeri dei Trasporti e dello Sviluppo economico. L'obiettivo è non perdere altro tempo».

LA VISITA DEL MINISTRO DELL'ECONOMIA EMIRATINO

«Genova e Liguria, Dubai è pronta a investire»

Il sultano Al Mansouri visita la città: «Interessati al Blue Print, alla tecnologia e al capitale umano»

L'INTERVISTA

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Blue Print, lit, la partecipazione all'Expo 2020 ma anche alcuni eventi allo studio della Camera di commercio genovese, come il Mirabilia sul patrimonio Unesco e un possibile Salone delle barche da lavoro nel 2019: ieri la delegazione degli Emirati arabi, guidata dal ministro dello Sviluppo economico, il sultano Al Mansouri, ha incontrato i rappresentanti delle principali aziende del territorio, il governatore Giovanni Toti con l'assessore Edoardo Rixi, il presidente della Ccia Paolo Odone e il sindaco Marco Bucci.

Ministro, quali sono gli interessi tra Dubai e Liguria?

«Una premessa: il nostro obiettivo è la diversificazione dal petrolio, che oggi comunque vale solo il 27% del nostro prodotto interno lordo. Dunque abbiamo individuato una serie di strade alternative per la crescita degli Emirati: ricerca (che dovrà essere il 5% del nostro Pil al 2021), formazione, salute, fonti rinnovabili (e questo è un messaggio che come Paese diamo al mondo), tecnologia, aerospazio, logistica. La Liguria è una regione di porti, e l'Italia è un ponte tra il Medio Oriente e l'Europa».

Della Liguria cosa vi interessa di più?

«Tre cose: la prima è l'immobiliare. Genova dovrà affrontare un nuovo masterplan, e questo lo troviamo di grande interesse sotto il profilo degli investimenti e dei sistemi di costruzione che possiamo offrire, riconosciuti tra i migliori al mondo. In secondo luogo la tecnologia, e più in generale l'importazione di conoscenze e capitale umano. Un esempio: stiamo rivedendo il piano della Dubai Maritime City, il nostro polo marittimo, proprio perché ci siamo accorti che era troppo virato sull'immobiliare, mentre abbiamo bisogno di puntare di più sulle capacità».

Leonardo, Ansaldo, Esaote, Malacalza... avete incontrato i big della Liguria, molti già operano a Dubai. Le piccole e medie imprese?

«Arriviamo al terzo punto: le pmi sono il 97% del patrimonio industriale italiano, e qui spesso troviamo quegli elementi di interesse di cui dicevamo prima. Bene, oggi sono iscritte alla Camera di commercio a Dubai 400 imprese italiane: vogliamo aumentare questa collaborazione, anche per proporci nel nostro ruolo di snodo, di hub all'interno della nostra regione».

In che senso?

«Dubai non è solo un punto di arrivo, ma anche di partenza per tutte le imprese che vogliono fare affari nell'area del Golfo, ma anche dei Paesi dell'ex Unione Sovietica e dell'Africa: abbiamo aperto uffici di rappresentanza in diversi Paesi per accompagnare le imprese che operano con noi in un percorso di internazionalizzazione».

In Occidente gli Emirati sono garanzia di stabilità, ma le tensioni sul Qatar preoccupano molto.

«Gli altri Paesi del Golfo si sono già ampiamente espressi. Sono convinto che troveremo presto una buona soluzione».

Non è che in realtà siete qui per comprarvi il Genoa?

«Beh, non è l'obiettivo della visita, ma chissà... ogni business deve essere valutato per le opportunità che può dare».

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

DIVERSIFICAZIONE

Ridurremo ancora la dipendenza economica dal petrolio

BIN SAEED AL MANSURI
ministro dello Sviluppo degli Emirati

PORTO DI GENOVA

Progettazione diga foranea, bando in autunno

GENOVA. «In autunno sarà pronto il bando per la progettazione tecnica dello spostamento della diga foranea del porto di Genova». Così Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema Genova-Savona, a margine dell'incontro presso l'ex Borsa organizzato da Regione e Camera di Commercio con la delegazione degli Emirati. «Diga - ha detto Signorini - ma anche la Gronda e Terzo valico determineranno la crescita di competitività dello scalo».

Porti: terminal Spezia Contship il migliore in Europa

Premiato dalla Asia Cargo News a Singapore

(ANSA) - LA SPEZIA, 03 LUG - Primo posto per il gateway spezzino del gruppo Contship (Lsct) nella categoria miglior terminal container in Europa, conquistato a Singapore al premio Asian Freight, Logistics and Supply Chain Awards, organizzato dalla testata Asia Cargo News dedicato ai migliori porti, terminalisti, compagnie di navigazione e professionisti del settore. A determinare la vittoria una giuria composta da 15 mila lettori della rivista specializzata, che ha premiato l'efficienza nel carico e scarico dei contenitori, la connettività stradale e ferroviaria, gli investimenti. "Nei prossimi anni – annuncia Cecilia Eckelmann-Battistello presidente del gruppo Contship Italia - La Spezia migliorerà ulteriormente la propria capacità di movimentazione, passando da 1,4 a 2,5 milioni di teu, ed aumentando l'utilizzo della ferrovia fino al 50% del movimentato totale. Uno sviluppo pianificato per rispondere alla crescente domanda di operazioni sempre più veloci sulle navi di grandi dimesioni utilizzate oggi dalle alleanze globali lungo le principali rotte di collegamento est-ovest". Nei primi cinque mesi dell'anno il gateway spezzino ha gestito volumi per 423 mila teu, in aumento del 16% rispetto al 2016.

LO SHIPPING A SINGAPORE IL PREMIO DA "ASIA CARGO NEWS" PER IL GATEWAY DEL GRUPPO CONTSHIP

Il primo terminal in Europa è a Spezia

PRIMO posto per il gateway spezzino del gruppo Contship La Spezia Container Terminal (Lsct) nella categoria miglior terminal container in Europa, conquistato a Singapore al premio Asian Freight, Logistics and Supply Chain Awards, organizzato dalla testata Asia Cargo News dedicato ai migliori porti, terminalisti, compagnie di navigazione e professionisti del settore. A determinare la vittoria una giuria composta da 15 mila lettori della rivista specializzata, che ha premiato l'efficienza nel carico e scarico dei contenitori, la connettività stradale e ferroviaria, gli investimenti. «Nei prossimi anni — annuncia Cecilia Eckelmann-Battistello presidente del gruppo Contship Italia — La Spezia migliorerà ulteriormente la propria capacità di movimentazione, passando da 1,4 a 2,5 milioni di teu, ed aumentando l'utilizzo della ferrovia fino al 50% del movimento totale. Uno sviluppo pianificato per rispondere alla crescente domanda di operazioni sempre più veloci sulle navi di grandi dimensioni utilizzate oggi dalle alleanze globali lungo le principali rotte di collegamento est-ovest».

IL TERMINAL
Un'immagine del La Spezia Container Terminal che fa capo al gruppo Contship. L'obiettivo è di crescere nei prossimi anni fino ad arrivare a 2,5 milioni di teu

Noi primi cinque mesi dell'anno il gateway spezzino ha gestito volumi per 423 mila teu, in aumento del 16% rispetto al 2016.

E sempre in tema di shipping si segnalano i numeri conclusivi della Genoa Shipping Week: oltre 4.500 partecipanti provenienti da 46 nazioni e in rappresentanza di 1.350 aziende e 37 eventi per la manifestazione organizzata da Assagenti e ClickUtilityTeam. La settimana ha coinvolto l'intera città con convegni, eventi, visite organizzate ed eventi aperti alla cittadinanza — tra cui le visite a bordo dell'Unità Navale Alpino che ha accolto 750 visitatori — e si è conclusa con la quattordicesima edizione dello Shipbrokers and Shipagents Dinner.

> "Miglioreremo la capacità di movimentazione passando da 1,4 a 2,5 milioni di teu"

«Al termine di ogni edizione ci diciamo che è stata la più bella in assoluto — dice Alberto Banchero, presidente Assagenti — questo significa che ogni anno cresciamo sempre un po' più. Lo Shipbrokers Dinner ha confermato la sua importanza a livello internazionale e le conferenze di Port&ShippingTech, grazie alla collaborazione con il nostro partner ClickUtilityTeam, hanno fatto un salto di livello notevole, con una copertura mediatica che ci rende orgogliosi, non solo come operatori portuali ma soprattutto come genovesi».

Contship vince l'AFLAS per La Spezia

Il terminal gateway del gruppo Contship a La Spezia (La Spezia Container Terminal) ha conquistato il primo posto nella categoria "Best Container Terminal in Europe", al premio AFLAS 2017 (Asian Freight, Logistics and Supply Chain Awards). La premiazione si è tenuta giovedi 29 giugno al Marina Bay Cruise Center di Singapore.

Il riconoscimento premia i principali fornitori di servizi nel settore dei trasporti e della logistica. AFLAS è organizzato dalla testata Asia Cargo News e si è basato sul voto dei lettori piuttosto che su una giuria: più di 15 mila sono stati i voti, tra testata cartacea e sito web. La scelta il terminal di La Spezia si è stata basata su criteri quali l'efficienza del ciclo di carico e scarico dei contenitori, la connettività ferroviaria e stradale, gli investimenti in nuove strutture terminalistiche e la capacità di anticipare bisogni futuri dei clienti, unita all'efficacia dei sistemi IT, alla varietà dei servizi offerti. «Il premio – commenta il gruppo in una nota - è una testimonianza del successo di Contship a La Spezia, come realtà di eccellenza, anche grazie ai numerosi servizi di collegamento disponibili tra l'Asia e l'Europa». «Utilizzando corridoi intermodali alternativi – continua - gli operatori logistici ed i caricatori possono ridurre costi e tempi, aumentando l'efficienza della loro supply chain e ridurre i rischi. La posizione strategica del gateway Contship lo rende un punto di riferimento e uno scalo unico per molteplici mercati di produzione e consumo, mentre i suoi eccellenti collegamenti ferroviari e l'accesso diretto alle principali arterie autostradali italiane rendono possibili trasporti efficienti ed affidabili. I processi di sdoganamento tramite pre-clearing e fast-corridor disponibili presso il terminal contribuiscono alla competitività del sistema La Spezia, come dimostra la dimunuzione continua dei tempi medi di permanenza dei contentiori in porto».

Per Contship, presente all'evento con alcuni partner e clienti, hanno ritirato il premio Daniele Testi, direttore marketing e comunicazione, e Peter Hill, direttore vendite e business development. Cecilia Eckelmann-Battistello, presidente del Gruppo Contship Italia, ha commentato: «Questo prestigioso riconoscimento evidenzia il ruolo del terminal container Contship di La Spezia come importante piattaforma logistica, il cui obiettivo è offrire le migliori soluzioni per i propri clienti. Nei prossimi anni La Spezia migliorerà ulteriormente la propria capacità di movimentazione, passando da 1,4 a 2,5 milioni di teu, ed aumentando ulteriormente l'utilizzo della ferrovia, fino al 50 per cento del movimentato totale. Uno sviluppo pianificato per rispondere alla crescente domanda di operazioni sempre più veloci, sulle navi di grandi dimesioni utilizzate oggi dalle alleanze globali, lungo le principali rotte di collegamento Est-Ovest. Per gli operatori asiatici, Contship continua ad essere un nome rispettato e riconosciuto per il proprio valore, come conferma anche questo premio».

Tra gennaio e maggio di quest'anno il terminal spezzino ha gestito volumi pari a 423 mila TEU, in aumento del 16 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

La Nazione

Spezia, terminal Contship da record E' il miglior porto container d'Europa

Il gateway ligure premiato a Singapore. La società: «Cresceremo ancora»

Anna Pucci
LA SPEZIA

SI TROVA nel porto della Spezia il miglior terminal container di tutta Europa. Lo dicono gli operatori del settore che, con il loro voto, hanno assegnato a La Spezia Container Terminal, gateway del gruppo Contship, il primo posto nella categoria "Best container terminal in Europe" nell'ambito del premio Aflas 2017. Si tratta degli "Asian freight, logistics and supply chain awards" assegnati dalla testata Asia Cargo News, autorevole fonte di informazioni per gli operatori che importano e esportano in Asia. «La scelta – spiega Contship – si è basata su criteri quali l'efficienza del ciclo di carico e scarico dei contenitori, la connettività ferroviaria e stradale, gli investimenti in nuove strutture terminalistiche». Una conferma del ruolo centrale che il porto della Spezia ricopre nella logistica italiana e del vecchio continente. Un ruolo destinato a rafforzarsi grazie agli investimenti in atto da parte della stessa Contship per l'ampliamento delle banchine e dei servizi (circa 200 milioni di euro). Investimenti che, spiega l'amministratore delegato operation & sales, Franco Cupolo, stanno facendo della Spezia un «hub logistico di rilevanza europea». Tra i punti di forza, la posizione strategica del golfo dei poeti, con i collegamenti ferroviari e autostradali che ne fanno una porta naturale verso il nord Italia e il centro Europa, e i processi di sdoganamento tramite pre-clearing e fast-corridor che riducono i tempi di permanenza dei contentiori in porto. Tra gennaio e maggio 2017, il gateway Lsct ha movimentato container per 423 mila teu (+16% sullo stesso periodo dell'anno scorso); nel 2016 al solo terminal spezzino sono stati movimentati 1,2 milioni di teu (il totale dei porti italiani si è attestato sui 10,5 milioni di teu). A fare il punto sulle strategie di Contship per Spezia è Cecilia Eckelmann-Battistello, presidente del gruppo: «Nei prossimi anni, Lsct migliorerà ulteriormente la propria capacità di movimentazione, passando da 1,4 a 2,5 milioni di teu, e aumentando l'utilizzo della ferrovia, fino al 50 per cento del movimentato totale (la media italiana è circa il 10%, ndr). Uno sviluppo pianificato per rispondere alla crescente domanda di operazioni sempre più veloci, su navi di grandi dimensioni utilizzate lungo le principali rotte di collegamento Est-Ovest». La premiazione si è tenuta al Marina Bay Cruise Center di Singapore, alla presenza di oltre 250 operatori mondiali dell'industria marittima e logistica; per Contship, hanno ritirato il premio Daniele Testi, direttore marketing e comunicazione, e Peter Hill, direttore vendite & business development.

IL PRESIDENTE
«Aumenteremo l'utilizzo della ferrovia fino al 50% del movimento totale»

I numeri

Il riconoscimento

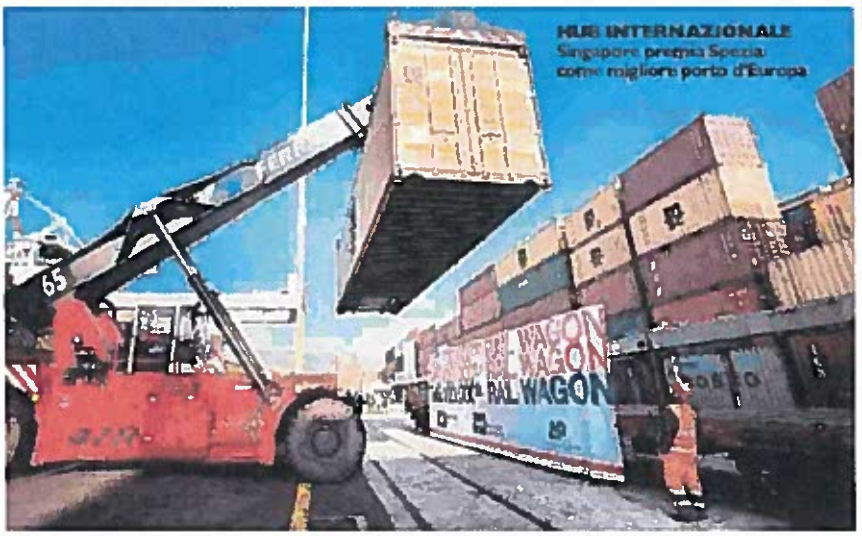
Il gateway del gruppo Contship ha ottenuto il primo posto a Singapore al premio organizzato da Asia Cargo News, dedicato ai migliori porti, terminalisti, compagnie di navigazione

I 'teu' crescono

Cecilia Eckelmann Battistello, presidente di Contship Italia, annuncia che la movimentazione del porto spezzino salirà ancora nei prossimi anni passando da 1,4 a 2,5 milioni di teu

Più 16% in un anno

Nei primi cinque mesi dell'anno il gateway spezzino ha gestito volumi per 423 mila teu, in aumento del 16% rispetto al 2016, confermando un forte trend di crescita



HUB INTERNAZIONALE
Singapore premia Spezia come migliore porto d'Europa

Il premio consegnato al Marina Bay Cruise di Singapore

Il Contship di Spezia premiato come miglior terminal d'Europa

MILANO - Il terminal gateway del Gruppo Contship a La Spezia (Lsct) ha conquistato il primo posto nella categoria "Best Container Terminal in Europe", al premio "Aflas 2017" (Asian Freight, Logistics and Supply Chain Awards). La premiazione si è tenuta nei giorni scorsi al Marina Bay Cruise Center di Singapore. Questo prestigioso riconoscimento premia i principali fornitori di servizi nel settore dei trasporti e della logistica: operatori terminalistici, porti, compagnie di navigazione, compagnie aeree, spedizionieri, 3PL e professionisti del settore. I premi Aflas sono organizzati dalla testata Asia Cargo News, una fonte autorevole di informazioni per gli operatori che importano ed esportano in Asia. I circa 15.000 lettori della testata carta-

(continua in ultima pagina)

Premiazione con Peter Hill (a sinistra) e Daniele Testi (a destra)

Contship Spezia

cea e del sito web hanno partecipato al voto e scelto il vincitore; i risultati riflettono dunque l'opinione di una vasta platea di attuali e potenziali utenti, piuttosto che quella di una giuria ristretta.

La scelta si è stata basata su criteri quali l'efficienza del ciclo di carico e scarico dei contenitori, la connettività ferroviaria e stradale, gli investimenti in nuove strutture terminalistiche e la capacità di anticipare bisogni futuri dei clienti, unita all'efficacia dei sistemi IT, alla varietà dei servizi offerti.

Il premio è una testimonianza del successo di Contship a La Spezia, come realtà di eccellenza, anche grazie ai numerosi servizi di collegamento disponibili tra l'Asia e l'Europa.

Utilizzando corridoi intermodali alternativi, gli operatori logistici ed i caricatori possono ridurre costi e tempi, aumentando l'efficienza della loro supply chain e ridurre i rischi. La posizione strategica del gateway Contship lo rende un punto di riferimento e uno scalo unico per molteplici mercati di produzione e consumo, mentre i suoi eccellenti collegamenti ferroviari e l'accesso diretto alle principali arterie autostradali italiane rendono possibili trasporti efficienti ed affidabili.

I processi di sdoganamento tramite pre-clearing e fast-corridor disponibili presso il terminal contribuiscono alla competitività del sistema La Spezia, come dimostra la diminuzione continua dei tempi medi di permanenza dei contentori in porto.

I premi Aflas rappresentano un riconoscimento importante per i maggiori player dell'industria marittima e logistica. Tra i 250 ospiti che hanno partecipato all'evento di gioved, una moltitudine di grandi nomi del settore che si è riunito per rendere omaggio ai vincitori, per il loro servizio ed il loro contributo nelle diverse categorie premiate.

Per Contship, presente all'evento con alcuni partner e clienti, hanno ritirato il premio Daniele Testi, direttore Marketing e Comunicazione e Peter Hill, direttore Vendite & Business development.

Cecilia Eckelmann-Battistello, presidente del Gruppo Contship Italia, ha commentato: «Questo prestigioso riconoscimento evidenzia il ruolo del terminal container Contship di La Spezia come importante piattaforma logistica, il cui obiettivo è offrire le migliori soluzioni per i propri clienti. Nei prossimi anni. La Spezia migliorerà ulteriormente la propria capacità di movimentazione, passando da 1,4 a 2,5 milioni di teu, ed aumentando ulteriormente l'utilizzo della ferrovia, fino al 50% del movimentato totale.

Uno sviluppo pianificato per rispondere alla crescente domanda di operazioni sempre più veloci, sulle navi di grandi dimesioni utilizzate oggi dalle alleanze globali, lungo le principali rotte di collegamento Est - Ovest. Per gli operatori asiatici, Contship continua ad essere un nome rispettato e riconosciuto per il proprio valore, come conferma anche questo premio».

In questi primi mesi, tra Gennaio e Maggio 2017, il porto gateway del Gruppo Contship a la Spezia ha gestito volumi pari a circa 423.000 teu, un aumento del 16% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

Corriere della Sera

E il colore dell' ottimismo coinvolge anche Euripide

Fra i 130 km di feste, spunta il teatro greco e quello di strada

Il Ciclope di Euripide allestito nell' antico Porto di Classe a Ravenna. Il teatro di ricerca della coreografa Silvia Gribaudi a Santarcangelo di Romagna. Il pianoforte jazz di Danilo Rea alle prime luci rosate dell' alba, sulla spiaggia di Rimini. Sono alcuni fotogrammi della Notte Rosa 2017, pronta al via da venerdì 7 (fino a tutto il weekend). Sì, certo, «quella» Notte Rosa. Il capodanno dell' estate italiana, con spiagge, strade, monumenti addobbati di rosa, i grandi concerti gratuiti, la gente che giubila fino all' alba su tutta la costa, dai Lidi di Comacchio (Fe) fino all' avamposto marchigiano di Pesaro, i fuochi artificiali in contemporanea a mezzanotte su 130 chilometri di riviera. Feste, musica, balli, ci sono sempre. La novità è che la Notte Rosa ha fatto uno scatto in più: ha traboccato e ha occupato altri territori. Altri mondi espressivi. All' apparenza lontanissimi. E così, ecco il Ciclope di Euripide, parodia dell' episodio di Polifemo narrato da Omero nell' Odissea, spettacolo del Ravenna Festival. Andrà in scena il 7 e 8 luglio in uno spazio emozionante (by night, con tutte le lucine) come l' Antico Porto di Classe, 4 km da Ravenna, dove Augusto aveva costruito il più grande porto romano verso Oriente. Oggi è un parco archeologico, 10.000 mq, con un percorso che fa rivivere l' antico aspetto. Altra novità è la collaborazione con Santarcangelo Festival, kermesse di teatri e di linguaggi, a due passi a Rimini. Il 7 luglio c' è R' osa, una performance dissacrante sul ruolo sociale del corpo della donna. Replica la mattina dopo, in un supermercato.

Parafrasando il citatissimo Ligabue (che in quel caso parlava di Rimini), si potrebbe dire: dentro la Notte Rosa edizione 2017 (e siamo alla dodicesima), c' è tutto. Dal teatro greco, ai Ricchi e Poveri. La formula magica «far divertire tutte le tribù», ha funzionato l' anno scorso per oltre due milioni e mezzo di persone. E, certo, non è un caso che lo slogan sia Together . Insieme. Con la desinenza Er, come Emilia Romagna.

Scorrendo il programma dei concerti - come sempre, aperti a tutti - sembra il Festival di Sanremo, tanto lunga è la lista. In cima, c' è l' energia di Piero Pelù e dei Litfiba nel concerto clou del venerdì sera al Parco Fellini a Rimini, davanti al Grand Hotel (illuminato di rosa). E poi Samuele Bersani (Lido delle Nazioni), The Kolors (Bellaria Igea Marina), Paola Turci (Marina di Ravenna). A Cesenatico Francesco Renga, Ermal Meta, Alessio Bernabei, Michele Bravi, Nina Zilli, Lele. A Riccione, con Radio Dee Jay, ci

sono Thegiornalisti, in seconda serata a Rimini il pop britannico di Daddy G dei Massive Attack, poi Flavio Boltro e Danilo Rea (all' alba di sabato a Miramare di Rimini). E ancora Lillo & Greg a Cervia, mentre a Gatteo Mare venerdì atmosfere anni 70 con Joe di Brutto, il giorno dopo i Ricchi e Poveri. A Pesaro ci sono Teresa De Sio in piazza del Popolo e la Rossini Pop Orchestra alla Palla di Pomodoro. Bellaria sarà il regno dei bambini.
Di certo il colpo d' occhio sarà bellissimo, giacché i luoghi simbolo saranno illuminati di rosa, il colore della gentilezza: il settecentesco ponte Trepponti sui canali d' acqua di Comacchio, la Rocca di Gradara, il Ponte di Tiberio a Rimini, il grattacielo di Cesenatico e i Magazzini del Sale di Cervia. Le new entry dell' illuminazione pink sono le piattaforme al largo delle spiagge ravennati: il distretto Settentrionale di Eni illuminerà le piattaforme Angela-Angelina e PCW-T a 2 km dalla costa.
E se dopo aver ordinato una piada a Rimini, ci si ritrova in pugno uno scontrino rosa, non sarà una distorsione ottica, ma uno degli «effetti collaterali» della festa dell' estate. Tutto il programma su www.lanotterosa.it.

di Daniela Camboni

SISTEMA PORTUALE MEGA PROGETTO DI SVILUPPO: SVOLTA A SETTEMBRE. CINESI IN ARRIVO?

Livorno, un asso nella manica

Antonio Fulvi
LIVORNO

DIVENTATO di nome, ma non ancora di fatto, il "sistema" portuale del Tirreno nord occidentale con Piombino, il porto labronico vanta uno degli storici terminal contenitori del Mediterraneo, che negli anni 70 aveva ancora il primato internazionale dei movimenti. Oggi il terminal container per eccellenza a Livorno è il Tdt (Terminal Darsena Toscana), un tempo gestito dalla stessa società che oggi opera con il Lstc (La Spezia Terminal Contenitori) ovvero Contship: ma le strade si sono separate da anni e di recente il Tdt con il GIP (gruppo investimenti portuali) è entrato nell'orbita dei fondi d'investimento internazionali Infravia/Infracapital, con un programma di potenziamento abbinato e parallelo a quello del Sech di Genova. L'anno 2016 si è chiuso bene per il Tdt con incrementi di contenitori intorno al 18-20%: e benissimo con l'altro terminal contenitori e "multipurpose" della Darsena Toscana, il Lorenzini, nella cui compagine sociale è entrato di recente anche uno dei più forti armatori al mondo, MSC di Gianluigi Aponte. Il totale dei contenitori movimentati dai due terminal ha sfiorato gli 800 mila teu, anche se una quota rilevante va ascritta ai trasbordi. Ma il vero asso nella manica del porto container labronico è costituito, ad oggi, dal progetto di una grandiosa piattaforma Europa che avrebbe la potenzialità fino a 2 milioni di teu. Progetto dal costo di circa 800 milioni di euro, con fondali fino a 16/18 metri, raccordi ferroviari cargo ad alta capacità attraverso una bretella Livorno-Collesalvetti-Firenze per agganciarsi alla dorsale su Bologna-Milano e il Brennero, banchine elettrificate e retroporto nell'interporto di Guasticce (con collegamenti ferroviari anche su quello di Prato) grazie a uno "scavalco" già progettato. La piattaforma Europa è in gara e a settembre si avranno le domande ufficiali di interesse. Si sono già fatti vivi i cinesi di China Railway Investiment ma anche il GIP di Infravia/infracapital si è pronunciato. La Regione Toscana da parte sua ha stanziato 250 milioni di contributo. E anche se è probabile che il mega progetto venga ridimensionato- ci punta la pianificazione nazionale per evitare eccessi d'offerta, o over capacity- molto del futuro del sistema Livorno-Piombino si gioca proprio sul concretare questo sogno.

La scheda

Crescita merci

Nuovo record nel settore dei container per il porto di Livorno, che nel 2016 ha registrato una crescita del 2,5% rispetto al 2015, con 800.475 teu

Traffico, dati positivi

Lo scorso anno si è chiuso al porto di Livorno con una movimentazione di 32 milioni e 816 mila tonnellate e segni positivi davanti a tutti gli indicatori di traffico

Crocieristi in aumento

Va molto bene a Livorno anche il traffico delle crociere, con 808mila passeggeri e un nuovo aumento del 15,8% registrato nel 2016 rispetto all'anno precedente

Boom dei traghetti

Sono molto positivi al porto di Livorno anche i dati sul fronte dei traghetti. Nel 2016 sono transitati allo scalo 2 milioni e 476mila passeggeri verso le isole, 500mila in più del 2015

Turisti al terminal

Eliminate a Livorno le riparazioni navali

di Renato Rolli

LIVORNO - Il triste declino della storica attività delle riparazioni navali a Livorno e le vicende, per diversi aspetti turpemente assurde, che hanno determinato la devastazione e la derelizione del sistema dei bacini da carenaggio, in particolare di quello grande in muratura (mt 350 per quasi 60), senza escludere l'attivissimo bacino Cappellini che ha continuato a dare frutti copiosi fino alla sua messa in pensione, potrebbero costituire materia di studio per chi si occupa di indagare sulle ragioni dell'autodistruzione socio economica di un territorio.

Il grande bacino livornese, giova ricordare, fu ultimato nel 1975 con un costo di 45 miliardi di Lire - qualcosa come più di 300 milioni in divisa attuale - e, secondo uno studio scrupolosamente svolto con riferimento al mercato delle riparazioni navali, per le sue caratteristiche tutt'og-

(continua a pagina 2)

Enrico Longhi

Eliminate a Livorno

gi avanzate e per le sue dimensioni straordinarie, rimane una struttura pressoché unica nell'intero bacino del Mediterraneo e del Mar Nero.

Quanto poi all'attività delle riparazioni navali, è un fatto indiscusso che la voce è risultata sempre attiva e che i cantieri di costruzione (Fincantieri prima e Cnfo dopo) hanno sempre fatto assegnamento su tale ramo per fronteggiare i periodi meno favorevoli - talora addirittura neri - o per rifarsi delle costruzioni effettuate in perdita. Il sistema dei bacini, dunque, costituisce un ben di Dio invidiato da molti, che meriterebbe di essere riattivato e che, invece, a Livorno viene lasciato inspiegabilmente andare in malora mentre dovunque impianti del genere sono considerati una risorsa e un importante valore aggiunto per la stessa appetibilità degli scali marittimi che li ospitano.

Per meglio - e una volta per tutte - comprendere cause ed eventuali responsabilità di uno stato di cose che ormai da anni andiamo denunciando, ci è parso utile proporre una descrizione dei fatti - quasi uno sfogo - stilata dall'avvocato livornese Enrico Longhi, un elaborato steso all'indomani di un iter giudiziario la cui conclusione, in verità, se pure deve essere accettata, tuttavia non convince e di amaro in bocca ne lascia davvero moltissimo.

«Nell'estate del 2008 - riferisce l'avvocato Longhi - ricevetti da 16 ditte di riparazioni navali l'incarico di assisterle nella tutela del loro diritto al lavoro ed alla sopravvivenza per le difficoltà sempre maggiori incontrate nel porto di Livorno nell'accedere alle infrastrutture portuali indispensabili per la loro attività navalmeccanica.

Un intero settore della già provata economia cittadina, infatti, era stato messo in crisi per soddisfare progetti industriali di scarsissima credibilità, quale la prosecuzione in forma cooperativa dell'attività del cantiere Orlando e per sostenere speculazioni edilizie di sicuro profitto, ma solo per pochi. La progressiva emarginazione, fino alla eliminazione, delle riparazioni navali da Livorno è ormai conclusa, con qualche lacrima di maniera versata dalle solite prefiche politiche, completamente tenerti e compiacenti, dall'allora ministro Matteoli, all'ex sindaco Cosimi e al suo predecessore, Lamberti (primo fautore, poi pentito, della "Porta a mare"), fino ai presidenti dell'Autorità portuale succedutisi nel tempo. Le riparazioni navali a Livorno sono state uccise, molte ditte sono fallite o hanno dovuto cessare l'attività con la conseguente perdita di centinaia di posti di lavoro e la dispersione di un patrimonio inestimabile di conoscenze tecniche e tradizione. Ebbene, nel 2015, con l'archiviazione del procedimento penale pendente per la mancata manutenzione e per i danneggiamenti al Bacino di carenaggio, la "giustizia" stabilì che un tale assassinio economico e sociale non aveva alcun colpevole, nonostante lo scottante ed esplicito contenuto della relazione del Consulente Tecnico, ingegner Carlo Culla, incaricato dalla stessa Procura, una relazione tecnica che, si badi bene, aveva evidenziato la completa fondatezza della denuncia presentata dai riparatori, ed il comportamento precordinato e - scrive Longhi - doloso di chi aveva la volontà e l'interesse di chiudere definitivamente il bacino di carenaggio. Non migliore sorte, del resto, ebbe la denuncia presentata alla Procura della Corte dei Conti di Firenze, rimasta priva di ogni seguito.

Nel 2003 la Azimut spa (poi Azimut Benetti spa) chiese all'Autorità portuale di Livorno il sub-ingresso nelle concessioni già in essere a favore del Cantiere Navale Fratelli Orlando, in particolare in quelle relative ai due bacini di carenaggio in muratura ed alle banchine di allestimento, questo nel più ampio quadro del subentro nelle attività del Cnfo che si trovava in stato pre-fallimentare.

Nel richiedere tali concessioni Azimut assicurava tra l'altro l'impegno a «realizzare e riorganizzare un'attività finalizzata alla riparazione e alla trasformazione nelle navi, previa sistemazione ed adeguamento tecnico funzionale dell'intera area e delle relative infrastrutture» (Istanza di sub-ingresso 1\7\03). L'impegno venne assunto nero su bianco malgrado l'evidente contrasto con il core-business del massimo costruttore italiano di imbarcazioni da diporto..

Il piano di impresa presentato allora da Azimut-Benetti prevedeva infatti: «3. coordinamento e collaborazione con codesta Spett. le Autorità portuale nell'esecuzione delle nuove opere previste e nella ristrutturazione, adeguamento e manutenzione delle infrastrutture esistenti; 4. realizzare e riorganizzare un'attività finalizzata alla riparazione e alla trasformazione nelle navi ... avvalendosi sia di risorse umane interne già presenti all'interno del "Cnfo" da assumere direttamente, sia di risorse esterne facenti parte dell'indotto già oggi operante nell'area; 5. una volta completato il prolungamento della banchina di allestimento del molo Mediceo esterno (accosto 75) è intenzione dell'Azimut-Benetti spa di procedere alla richiesta della concessione demaniale relativa per proseguire anche in quell'area l'attività esposta ai punti precedenti» (Piano d'Impresa Azimut).

Azimut-Benetti si impegnò, quindi, espressamente a proseguire l'attività di riparazione e trasformazione di navi mercantili, sia in proprio che tramite terzi, e aggiunse tale attività a quella sua propria di costruzione di navi da diporto impegnandosi alla ristrutturazione e manutenzione delle infrastrutture a ciò destinate - dunque dei bacini e delle loro pertinenze - ottenendo le relative concessioni proprio in virtù di quegli impegni espressamente contratti.

Effettivamente negli anni 2003 – 2006 Azimut-Benetti, pur con modalità affatto singolari, continuò ad utilizzare i bacini e le banchine di allestimento che, evidentemente, erano all'epoca efficienti e dotati di tutte le attrezzature di corredo (gru, pompe, linee elettriche ecc.) necessarie al funzionamento. Che in quegli anni (2003 – 2006) i bacini venissero utilizzati e si trovassero in condizioni di efficienza è comprovato, fra l'altro, dall'elenco dei movimenti nave tenuto dalla Capitaneria di porto anche se va notata la singolarità del fatto che Azimut appariva sempre quale committente dei lavori, che però venivano eseguiti totalmente in subappalto, dalle ditte del settore riparazioni navali.

Per le crescenti difficoltà incontrate nell'utilizzazione dei bacini l'Associazione dei riparatori navali, già nel 2003, aveva chiesto una regolamentazione che, finalmente, dopo ben 3 anni, venne emanata dall'Autorità portuale con l'ordinanza, 17\06, Regolamento per l'esercizio dei bacini di carenaggio e delle strutture loro connesse del porto di Livorno.

Tale regolamento, all'art. 2, chiariva che «l'uso delle infrastrutture di servizio marittimo adibite alle riparazioni è riconosciuto al Gestore nella sua qualità di Concessionario e agli Utenti Professionali», mentre l'art. 1 qualificava come tali le ditte operanti nel settore delle riparazioni navali.

Nel frattempo con finanziamento pubblico era stato realizzato un bacino galleggiante qualificato come "pertinenza funzionale del bacino "grande", anch'esso assentito in uso temporaneo e custodia ad Azimut Benetti SpA, in attesa dell'apertura della gara per la sua concessione, oggetto, poi di innumerevoli rinvii e, ad oggi, non avvenuta.

Nonostante il Regolamento, Azimut concedeva sempre più difficilmente ad altri l'uso dei bacini, tanto che l'Associazione dei riparatori di Livorno, per garantire ai propri associati l'utilizzo di almeno alcune delle opere pubbliche indispensabili alle proprie attività, il 30\8\07 sottoscrisse con Azimut Benetti una lettera di intenti in cui venivano concordati alcuni termini generali di utilizzo del bacino galleggiante e della banchina 76 per le attività di riparazione navale.

In realtà, nel tempo occorso per la trattativa sfociata in quell'accordo Azimut si diede allo smantellamento di essenziali pertinenze del bacino grande che non veniva più concesso a terzi, mentre anche l'uso di quello piccolo e di quello galleggiante era concesso in maniera sempre più sporadica e veniva spesso negato senza neppure la giustificazione di preminente utilizzo da parte del concessionario, come risulta dalle risposte negative alle innumerevoli richieste di ingresso a bacino nel 2007 e 2008, opposte da Azimut in totale spregio dell'art. 2 dell'Allegato Tecnico del Regolamento.

La maggior parte di tali richieste con i relativi dinieghi vennero trasmesse all'Autorità portuale che, però, mai ritenne di attivarsi a garanzia dell'utilizzo dei beni pubblici concessi, così come nessuna reazione si ebbe alla denuncia di irregolare gestione della concessione inviata il 21\4\08.

La concedente Autorità portuale non assunse poi provvedimento alcuno riguardo alla mancata predisposizione ed applicazione di Tariffe da parte del concessionario, come previsto dall'art. 7 del Regolamento e questo nonostante la stessa Autorità, in data 14\4\08, avesse affermato che il «mancato adempimento alle disposizioni contenute nel Regolamento i oggetto può essere ricondotto tra le cause di decadenza della concessione previste dall'art. 47 comma 1 lett. a) e f) del Codice della Navigazione». In realtà il concessionario, senza osservare alcuno dei requisiti previsti dall'art. 7 del Regolamento, si limitò a presentare una schematica tariffa per l'ingresso in bacino di imbarcazioni da diporto (sic!!)..

Appare, pertanto, evidente che da parte di Azimut-Benetti mai si è avuto interesse verso l'attività delle riparazioni navali e che si è sempre avuta la manifesta intenzione di adibire a servizio del diporto nautico anche i beni demaniali realizzati con finanziamenti pubblici con specifico vincolo di destinazione alle attività cantieristiche e di riparazioni navali privando così le ditte di riparazione della possibilità di operare e sottraendo al porto di Livorno tale servizio strategico e funzionale alla sicurezza della navigazione.

Ciò è comprovato anche dal fatto che il concessionario Azimut Benetti non ha attuato né i promessi interventi di ristrutturazione né alcuna manutenzione delle strutture pubbliche ottenute in concessione. Neppure la stessa Autorità portuale nonostante lo stanziamento del Mit (decr. 18/05) di 2milioni e 100mila, oltre 5 milioni e 400 mila Euri per l'ultimazione del bacino galleggiante e per la manutenzione straordinaria delle gru del bacino grande, risulta avere mai svolto alcun intervento manutentivo e perfino la barca porta fu abbandonata fino a provocarne l'affondamento. E' inoltre possibile che negli ultimi anni altri finanziamenti siano stati concessi alla Autorità portuale per la manutenzione e ristrutturazione dei bacini, ma è certo che nessun intervento, tranne il completamento del bacino galleggiante è stato effettuato.

Addirittura le gru di corredo al bacino grande, anziché godere almeno dell'ordinario manutenzione, vennero smantellate così come le balaustre di protezione della vasca, ciò in palese violazione di ogni più elementare norma di sicurezza e con grave rischio per le persone, tanto che il fatto, dopo un incidente mortale, provocò anche un sequestro giudiziario su richiesta dell'Asl.

Un tale comportamento è, tra l'altro, in contrasto con l'art. 4 del Regolamento che prevede per il gestore concessionario l'obbligo di elaborare una programmazione delle richieste d'uso e di fornire «servizi ed impianti efficaci ed efficienti, regolarmente sottoposti alle verifiche di legge».

E' così avvenuto che le opere pubbliche destinate alle riparazioni navali siano state dismesse per arbitraria decisione del privato concessionario con l'inaudita acquiescenza dell'Autorità concedente venuta in tutto meno ai suoi precisi doveri di sorveglianza (art. 27 Reg. Nav. Mar.) sull'utilizzo dei beni demaniali assentiti in concessione.

Si è trattato di un comportamento giuridicamente e socialmente inaccettabile - spiega l'uomo di legge - ed assolutamente singolare: si pensi, infatti, cosa accadrebbe se il concessionario di una qualsiasi altra banchina del porto, utilizzata per i traffici commerciali, demolisse le gru e le bitte e vi creasse arbitrariamente un ormeggio per imbarcazioni da diporto! Ebbene, ci si è trovati di fronte a una situazione di questo tipo, nell'inqualificabile silenzio di tutti soggetti coinvolti.

In conclusione Azimut-Benetti si è accaparrata la concessione di rilevanti beni demaniali costruiti con denaro pubblico e destinati, per legge e per loro natura, all'attività delle riparazioni navali, verso impegno (disatteso) con l'Autorità concedente (Ap) a tale utilizzo ed al mantenimento in efficienza di tali beni, salvo, poi, abbandonare progressivamente tale attività, tralasciando ogni manutenzione ed addirittura demolendo pertinenze ed attrezzature, impedendone di fatto l'uso alle aziende del settore, il tutto nell'assoluta mancanza del dovuto controllo da parte dell'Autorità portuale.

Ebbene, a fronte di fatti di siffatta chiarezza ed evidenza e in totale contrasto con le conclusioni tratte dal proprio Consulente tecnico, la Procura non ravvisò alcun tipo di violazione, né del codice penale, né di quello della navigazione decretando pressoché definitivamente la fine di uno dei pochi settori ancora attivi della città e del comprensorio di Livorno.

L'avverbio «definitivamente» - conclude Longhi con amarezza - è giustificato dalle risposte date, in una recente manifestazione del Propeller Club dal neo presidente dell'AdSp Livorno-Piombino, proprio ad una mia precisa provocazione su quali fossero le sue sensazioni, anche nella sua veste di ingegnere specializzato in opere marittime, di fronte alle imponenti opere ormai in rovina.

La risposta, in sintesi, fu che «non c'è più niente da fare».

PIOMBINO RIFONDAZIONE E SINISTRA ITALIANA INTERVENGONO SULLA CRISI AFERPI

«Ok le garanzie salariali, ma ora serve altro»

-PIOMBINO-

«ACCOGLIAMO positivamente le garanzie salariali ottenute dai 2000 lavoratori di Aferpi e Aferpi Logistics, ma non possiamo permetterci di allentare l'attenzione». Così Rifondazione Comunista e Sinistra Italiana di Piombino commentano l'intesa raggiunta al ministero per il prolungamento degli ammortizzatori sociali alle Acciaierie. Inoltre, rilevano i due partiti, «non possiamo non rilevare l'anomalia di una firma giunta in tutto fretta, in extremis e mediante contatti intercorsi sul filo del tempo tra dirigenti del Pd, presi alla sprovvista dal decreto del 23 giugno che è stato firmato all'insaputa di molti di loro; a conferma del fatto che il governo ignora non solo i lavoratori e i loro rappresentanti ma anche i "suoi" governatori del territorio. Vorremmo che questa solerzia nel risolvere le problematiche degli ammortizzatori sociali, da parte del Pd si dimostrasse anche nei confronti dei lavoratori dell'indotto, per i quali pare non ci sia alcun decreto speciale all'orizzonte, ma solo uno sterile tavolo».

«LA GARANZIA salariale raggiunta – rilevano i componenti di Rc e Si – è un "salvagente" momentaneo che si sgonfierà se non riprende la produzione industriale in tutte le sue articolazioni. Si sono già persi due anni e le responsabilità non sono solo di un imprenditore inadempiente, ma anche di un Governo che non ha preteso il rispetto degli accordi. Ancora non abbiamo il testo dei documenti firmati e siccome abbiamo capito che non possiamo più fidarci delle promesse, chiediamo che sia reso pubblico. La ripresa della produzione siderurgica, che tutti aspettiamo, non potrà da sola ripristinare i livelli occupazionali pre-crisi. Per questo sono prioritarie le bonifiche».

In migliaia per Porto Aperto a Napoli

di **Paolo Bosso**

«Per essere la prima volta, il risultato è confortante». Così Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia saluta Porto Aperto, la prima edizione di un evento che domenica scorsa ha portato migliaia di cittadini campani a visitare lo scalo capoluogo.

Numeri incoraggianti, quelli di un porto che si risveglia, con un'authority operativa da dicembre dopo oltre quattro anni di commissariamento. Mentre *Luigi Rizzo*, fregata missilistica della Marina, era aperta alle visite per tutta la giornata del 2 luglio, la mattina in 1,500 - con tre corse - si sono imbarcati sul traghetto *Rosa D'Abundo* per scoprire le banchine commerciali. Nel pomeriggio in circa 150 hanno seguito il convegno del pomeriggio, alla stazione marittima, su "Le porte d'accesso alla città: porto, aeroporto, stazione ferroviaria". In serata circa mille persone, sul piazzale Razzi del molo Angioino, hanno assistito al concerto di chiusura del coro del Teatro San Carlo sulle note di Verdi, Bizet e Puccini, con le banchina delle navi da crociera a fare da loggione: un po' scomoda, con la balaustra che copriva la visuale, ma l'atmosfera restava suggestiva e unica. Per finire, sulle note di The Lion Sleeps Tonight e del Valzer dei Fiori, le potenti imbarcazioni dei rimorchiatori hanno dato spettacolo con getti di idranti e rollii acrobatici.

«Si avverte questo bisogno di far conoscere ai cittadini le attività di questa fabbrica», spiega Spirito. Per il prossimo anno la seconda edizione è assicurata, ma sarà a maggio, «per coinvolgere anche le scuole e portare più giovani nel porto», spiega il presidente dell'Adsp. E chissà, magari come giornata nazionale: «Stiamo dialogando con gli altri presidenti dei porti», risponde Spirito.

Finite le celebrazioni, si torna al lavoro. Più che progetti, piani e annunci, per il porto partenopeo la sfida è l'esecutività. Gli obiettivi prefissati dall'Adsp entro l'anno sono tre: avviare i benedetti lavori di dragaggio, sistemare l'asfalto delle strade interne e lanciare la gara per la nuova stazione marittima del Beverello. Ma i soldi ci sono? «Incontrerò il ministro Delrio il 17 luglio (a un convegno dell'associazione Alis a Napoli, ndr) ma i finanziamenti non sono un problema, se hai progetti credibili». La questione preminente, quindi, non è tanto avere le risorse, che ormai le mette a disposizione l'Europa senza limitazioni particolari. La sfida è saperli metterli a terra. Spenderli.

In seguito all'accorpamento delle autorità portuali pugliesi

"Autorità portuale", cambio organizzazione e orari uffici a Manfredonia

Il già commissario dell'Autorità portuale di Manfredonia, Gaetano Falcone, e il vice commissario aggiunto, Guido Capursi, non avrebbero più percepito le relative indennità dal 10 aprile 2017

"Ugo Patroni Griffi il primo presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale" (PH mapoll)

Manfredonia. MODIFICHE per gli orari degli uffici di Manfredonia dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale (comprendente i porti di Bari, Brindisi, Barletta, Manfredonia e Monopoli). I giorni indicati sono: martedì e giovedì, mattina: 10.30 – 14.00, pomeriggio 14.30-16.30.

IL MINISTRO DEL RIO E LA BOSCHI (PH ANSA ARCHIVIO)

Come risaputo, lo scorso 10 aprile 2017, il ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio ha firmato il **decreto di nomina** per la presidenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico meridionale affidata a **Ugo Patroni Griffi**.

Lo scorso 14 aprile, come riportato in una nota stampa del Comune sipontino, "in vista del passaggio di consegne" tra il già commissario dell'Autorità portuale di Manfredonia, **Gaetano Falcone**", e il neo presidente dell'AP, il sindaco Riccardi aveva incontrato **Patroni Griffi** "per fare il punto sulla

condizione attuale della portualità della città sipontina".

A sua volta, il neo presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale aveva invitato il sindaco di Manfredonia "ad adoperarsi in tempi rapidi per la nomina del componente del Comitato portuale".

Il presidente di Confindustria Gianni Rotice (st)

Circa 2 mesi dopo (14.04.2017 – 26.06.2017), con un decreto a propria firma, il sindaco di Manfredonia **ha designato (e non nominato)**, Gianni Rotice, attuale presidente di Confindustria Foggia, quale "rappresentante del Comune di Manfredonia nel Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale – Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli". Ai sensi di legge "il componente designato deve essere in possesso dei seguenti requisiti: essere cittadino dei Paesi membri dell'Unione Europea; avere comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale".

Ora, come si legge nel citato **decreto sindacale**, "(..) **l'ing. Giovanni Rotice, è in possesso di tutti i requisiti previsti dalla citata norma**: è cittadino italiano; è in possesso del Diploma di Laurea in Ingegneria Civile – Sezione Edile – conseguito presso il Politecnico di Bari; è in possesso dell'attestato di formazione post laurea "Certified Cost Engineer Esperto In Ingegneria Economica", brevetto rilasciato da A.I.C.E. (Associazione Italiana di Ingegneria Economica) accreditata al I.C.E.C. (International Cost Engineering Council); è Presidente di Confindustria Foggia e componente del "Tavolo Informale" Infrastrutture di Confindustria Nazionale; è componente del Consiglio di Amministrazione dell'Università di Foggia; è alla guida del "Gruppo Gianni Rotice", impegnato nella realizzazione d'infrastrutture e opere pubbliche, e nei settori del turismo e dei servizi (pulizia, cantieristica, ecc.) con la Società Diomede srl; è Presidente del Consiglio di Amministrazione della società Gespo S.r.l. che ha realizzato e gestito il nuovo porto turistico di Manfredonia; fino al 2013 è stato Presidente Onorario del Consiglio di Amministrazione della società MDL Marina del Gargano S.r.l. (Gestione del nuovo porto turistico di Manfredonia); ha effettuato ricerche e pubblicazioni anche nel settore della logistica e dei trasporti pugliese, partecipando all'attività di progetto anno 2000-2001 del Politecnico di Bari – Dipartimento di Ingegneria Meccanica e Gestionale", il sindaco ha provveduto a designarlo per il ruolo indicato in premessa".

FIORE – RITUCCI

La designazione è stata contestata dai consiglieri del Movimento 5 Stelle di Manfredonia, Gianni Fiore e Massimiliano Ritucci, per i quali "la recente designazione del sindaco Riccardi presenta alcune criticità, dovute a conflitti d'interesse", per i quali gli stessi consiglieri hanno "presentato un circostanziato esposto all'A.N.A.C.- derivanti da: – eventuali bandi per l'affidamento di lavori negli ambiti portuali; – la richiesta dell'abbattimento del canone del porto turistico del quale l'ing. Rotice (la persona designata da Riccardi) è tra i maggiori azionisti; – l'impresa "Gianni Rotice srl" è aggiudicataria di un appalto di 11 milioni di euro (da parte dell'Autorità Portuale di Manfredonia) per lavori sui moli del porto commerciale; – la richiesta di inglobare il porto turistico nella circoscrizione dell'Authority". "E, da ultimo, ma non meno importante, l'esperienza dell'ing. Rotice è esclusivamente espressa nel campo delle costruzioni edili e risulta assente nel campo della gestione e dello sviluppo marittimo", secondo i consiglieri del M5S Manfredonia.

Così si sono espressi invece sulla "designazione" di Rotice, in una nota stampa, i sigg. "Salvatore Prencipe (Presidente dell'Impresa Portuale "Felice Muscatiello" e Consigliere del Direttivo nazionale di ANCIP Italia – Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali), Pietro D'Anzeris (Presidente della Coop. Portuale "Orsini), Pio De Girolamo (Titolare dell'Agenzia Marittima "De Girolamo"), Michele Zino (Consorzio Autotrasportatori "Irium"), Luigi Tommasone (Consorzio Trasporti "Sipontum") ed i F.lli Brigida ("Ecolmare Gargano")".

Relativamente alle modifiche degli orari degli uffici di Manfredonia dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale si farebbe riferimento ad una **nuova organizzazione interna**, in seguito al passaggio indicato. Da raccolta dati, i contratti in essere di tutti i dipendenti (tanto quelli in organico attraverso agenzia interinale che con contratto professionale) sono cessati il 30 giugno 2017. Si fa riferimento a 2 amministrativi, 1 ingegnere (interinali) e 1 ragionere (contratto professionale).

Il già Commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Manfredonia avv.Gaetano Falcone (statoquotidiano2@13)

Data la struttura consolidata degli uffici di Bari, Brindisi, Barletta e Monopoli, possibile che si possa andare verso un rifacimento della pianta organica della già Autorità Portuale di Manfredonia, che dovrà comunque essere approvata dal Ministero, con possibile indizione di concorsi pubblici.

Tabella 1 - Compensi agli organi

Esercizio	2013	2014	2015
Commissario e Comm.aggiunto	249.706	246.199	245.736
Collegio dei Revisori	36.159	35.011	40.609
Oneri previdenziali e assist. vari	19.932	15.917	55.197
TOTALI	345.797	327.157	341.542

Fonte: rendiconto gestionale.

"Compensi agli organi" – Fonte: rendiconto gestionale

Il già commissario dell'Autorità portuale di Manfredonia, **Gaetano Falcone**, e il vice commissario aggiunto, **Guido Capursi**, non avrebbero più percepito le relative **indennità** dal 10 aprile 2017, dalla firma del decreto di nomina per la presidenza dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico meridionale affidata a **Ugo Patroni Griffi**.

Quotidiano di Puglia

IL TURISMO

Brindisi è la rivelazione del 2017 Entra nella "top ten" dei viaggiatori superando Mykonos e Amsterdam

Lo dice uno studio sulle prenotazioni del tour operator online Edreams

Superando località come Trapani, Mykonos e perfino Amsterdam, Brindisi passa dal 14esimo al decimo posto della classifica "Summer Trends 2017" di Edreams, celebre agenzia di viaggi online, entrando ufficialmente nella top -ten delle mete estive 2017. In compagnia, tra l' altro, di diverse località europee rinomate.

Ogni anno, infatti, Edreams analizza le prenotazioni effettuate dagli italiani in partenza tramite il sito www.edreams.it e l' app, tiene traccia dei loro spostamenti e stila classifica delle mete preferite per l' estate.

E nel 2017, Brindisi si ritrova al decimo posto, avendo guadagnato quattro posizioni.

Prima del capoluogo messapico, che deve la sua popolarità verosimilmente anche alla presenza dell' aeroporto del Salento oltre che alle navi da crociera, si piazzano Catania, in cima alla classifica, seguita da Palermo, Ibiza, Cagliari, Londra, Barcellona, Olbia, Lampedusa, Lamezia Terme e, per l' appunto, Brindisi.

Il capoluogo messapico è, per Edreams, la rivelazione dell' anno. Non solo Gallipoli, dunque, o Santa Maria di Leu ca e Torre dell' Orso, ormai le aree più note della penisola salentina. Ora, tra le più conosciute e frequentate località balneari pugliesi spiccano anche le brindisine Torre Santa Sabina, Lido Morelli e Torre Guaceto, le cui calette - apprezzatissime anche dai turisti stranieri - sono ad oggi oasi protette dal Wwf.

Da non tralasciare è anche la componente prezzo: con una spesa media sulla prenotazione pari a circa 128 euro, Brindisi risulta essere una tra le destinazioni più economiche del Paese insieme ad altre città del territorio italiano.

Nella classifica 2017, infatti, solo Catania e Barcellona riescono a fare di meglio con 126 euro.

Nel 2017, in effetti, secondo la ricerca "Summer Trends", si è verificato, infatti, un sensibile calo dei prezzi. La spesa sostenuta in media dai viaggiatori che hanno prenotato dal sito o tramite l' app le

proprie vacanze estive si aggira intorno ai 215 euro, con un calo del 2 per cento rispetto al 2016. Inoltre, secondo i dati emersi dall' indagine, una grossa fetta della popolazione (il 30 per cento) viaggerà per un periodo compreso tra gli 8 e i 14 giorni, mentre una minoranza (solo il 2 per cento) si godrà tra i 22 e i 28 giorni di ferie.
E se gli italiani continuano a preferire le località del Mezzogiorno per trascorrere le proprie vacanze estive, gli altri cittadini europei sembrano non pensarla allo stesso mo do. Francesi, tedeschi e spagnoli, infatti, prediligono le metropoli e le città d' arte come Roma, Venezia e Milano - che evidentemente molti italiani già conoscono e hanno visitato più volte - e fanno registrare un aumento delle visite rispettivamente di un +8 per cento, +11 per cento e +33 per cento rispetto a quanto riportato nell' indagine del 2016.
Registrano un notevole miglioramento anche diverse città europee che, tra giugno e settembre 2017, saranno mete predilette da migliaia di italiani che hanno deciso di passa re le proprie vacanze all' estero. I dati più significativi si registrano ad Atene con un +83 per cento rispetto allo scorso anno, Santorini con un +56 e Palma de Mallorca +40 per cento. È boom di prenotazioni anche a Londra che, probabilmente grazie all' abbassamento del valore della sterlina, registra un +37 per cento rispetto al 2016.
In realtà, tuttavia, la Puglia, ed in particolare il Salento e Brindisi, sono meta sempre più spesso di turisti stranieri che apprezzano non solo le bellezze del paesaggio e del mare ma anche il buon cibo, la storia e l' arte.
Nella stessa classifica, insieme a Brindisi, ci sono anche diverse mete europee particolarmente note come Londra e Barcellona, oltre ad Ibiza.
In un anno, Brindisi è passata dal 14esimo al decimo posto nella classifica delle mete turistiche più gettonata, superando Trapani, Mykonos e perfino Amsterdam.
Non solo Brindisi è diventata una delle mete più gettonate ma è anche una delle meno care. Con una media di 128 euro, solo Palermo e Barcellona fanno meglio (126).

FRANCESCO RIBEZZO PICCININ

Turismo: è boom di prenotazioni in Puglia.

Brindisi nella top 10 delle mete estive 2017

MILANO - In Puglia cresce il turismo rispetto al 2016 e la regione si aggiudica una posizione tra le destinazioni estive del 2017 più desiderate dagli italiani che, con un +39% di prenotazioni per i mesi tra giugno e settembre rispetto allo scorso anno, testimoniano la propria attrazione verso le città del Sud Italia. Sono ben 7 su 10, infatti, le località del Meridione che sono presenti nell'analisi e tra queste figura anche Brindisi.

PUBBLICITÀ

È quanto rivela la ricerca "Summer Trends 2017" di eDreams – l'agenzia di viaggi online leader in Europa – che, analizzando le prenotazioni effettuate dai vacanzieri italiani ed europei tramite il sito www.edreams.it e l'APP, ne traccia gli spostamenti andando a definire la top 10 delle mete da loro preferite per l'estate 2017.

Brindisi è la rivelazione dell'anno: guadagnando 4 posizioni rispetto al 2016, si aggiudica il 10° posto all'interno della classifica delle destinazioni estive di tendenza per il 2017. Conosciuta sin dagli albori come Porta d'Oriente grazie alla presenza del porto e dell'aeroporto di Brindisi-Casale,si conferma ancora oggi un importante collegamento turistico verso Paesi oltre mare e località marittime nelle vicinanze.

Non solo Gallipoli, Santa Maria di Leuca e Torre dell'Orso: tra le più conosciute e frequentate spiccano anche Torre Santa Sabina, Lido Morelli e Torre Guaceto, le cui calette sono ad oggi oasi protette dal WWF.

Da non tralasciare è poi la componente prezzo: con una spesa media sulla prenotazione pari a circa 128€,Brindisi risulta essere una tra le destinazioni più economiche del Paese insieme ad altre città del territorio italiano.

Nel 2017 si è verificato, infatti, un sensibile calo dei prezzi: secondo la ricerca "Summer Trends 2017" la spesa sostenuta in media dai viaggiatori che hanno prenotato dal sito www.edreams.it o tramite l'APP le proprie vacanze estive si aggira intorno ai 215 euro, registrando così un -2% rispetto al 2016.

Inoltre, secondo i dati emersi dall'indagine, una grossa fetta della popolazione (30%) viaggerà per un periodo compreso tra gli 8 e i 14 giorni, mentre una minoranza (2%) si godrà trai 22 e i 28 giorni di ferie.

Agenzia dei portuali, bando a Taranto

Taranto - L'Authority del Mar Ionio cerca un amministratore con «comprovata esperienza». L'incarico terminerà nel 2019. Candidature entro il 14 luglio.

Taranto - **E' stato pubblicato sull'Albo pretorio del sito istituzionale dell'Adsp del Mar Ionio, l'avviso pubblico integrale per la selezione di una figura professionale idonea a ricoprire l'incarico di amministratore unico dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto.** Nell'Agenzia «...confluiscono i lavoratori (ex Tct) in esubero delle imprese che operano ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n.84, autorizzate alla movimentazione dei container che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme degli ammortizzatori sociali...» ex art. 4, comma 1, L. 18/2017. L'avviso pubblico, in sintesi, prevede: il conferimento dell'incarico è da inquadrarsi esclusivamente nell'ambito del lavoro autonomo e senza alcun vincolo di subordinazione con l'Adsp del Mar Ionio; la durata dell'incarico è fino al 31.12.2019; le candidature, corredate dalla documentazione prevista dall'avviso pubblico, dovranno pervenire entro le ore 13 del 14/07/2017. **Sono richiesti i seguenti requisiti:** cittadinanza italiana o di uno degli Stati membri dell'Unione europea, età non inferiore ad anni 18, godimento dei diritti civili e politici, i cittadini degli Stati membri dell'Ue devono godere dei diritti civili e politici anche negli Stati di appartenenza o di provenienza, assenza di condanne penali o di procedimenti penali in corso che impediscano, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia, la costituzione del rapporto di impiego con la pubblica amministrazione, non essere stati destituiti o dispensati dall'impiego presso una pubblica amministrazione per persistente insufficiente rendimento, non essere stati destinatari di provvedimenti di licenziamento ovvero di recesso per giusta causa da parte di una pubblica amministrazione, idoneità psico-fisica a svolgere l'incarico, non trovarsi in una delle cause di incapacità previste dalla legge, **comprovata esperienza professionale di durata non inferiore ad anni cinque,** maturata dal 2005 alla data di scadenza del termine di presentazione delle istanze di candidatura, alternativamente in qualità di dirigente, quadro/funzionario in un'agenzia per la somministrazione del lavoro.

Porto di Taranto: avviso pubblico per l'individuazione dell'AU dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto

(FERPRESS) – Taranto, 4 LUG – E' stato pubblicato sull'Albo Pretorio del sito istituzionale dell'AdSP del Mar Ionio – al link http://albopretorio.port.taranto.it – l'Avviso Pubblico integrale per la selezione di una figura professionale idonea a ricoprire l'incarico di Amministratore Unico dell'Agenzia per la Somministrazione del Lavoro in porto e per la Riqualificazione Professionale per la cui costituzione è stato avviato il procedimento con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'espressione della prevista "intesa" ai sensi della normativa citata in oggetto.

Nell'Agenzia "…confluiscono i lavoratori [(ex TCT SpA)] in esubero delle imprese che operano ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n.84, autorizzate alla movimentazione dei container che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme degli ammortizzatori sociali…" ex art. 4, comma 1, L. 18/2017.
L'Avviso Pubblico in breve sintesi, prevede:1. il conferimento dell'incarico è da inquadrarsi esclusivamente nell'ambito del lavoro autonomo e senza alcun vincolo di subordinazione con l'AdSP del Mar Ionio
2. la durata dell'incarico è fino al 31.12.2019

3. le candidature, corredate dalla documentazione prevista dall'Avviso Pubblico, dovranno pervenire entro le ore 13.00 del 14/07/2017

4. i seguenti requisiti minimi obbligatori:

– cittadinanza italiana o di uno degli Stati membri dell'Unione Europea;

– età non inferiore ad anni 18;

– godimento dei diritti civili e politici; i cittadini degli Stati membri dell'UE devono godere dei diritti civili e politici anche negli Stati di appartenenza o di provenienza;

– assenza di condanne penali o di procedimenti penali in corso che impediscano, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia, la costituzione del rapporto di impiego con la Pubblica Amministrazione;

– non essere stati destituiti o dispensati dall'impiego presso una Pubblica Amministrazione per persistente insufficiente rendimento; – non essere stati destinatari di provvedimenti di licenziamento ovvero di recesso per giusta causa da parte di una Pubblica Amministrazione;

– idoneità psico-fisica a svolgere l'incarico;

– non trovarsi in una delle cause di incapacità previste dalla Legge;

– comprovata esperienza professionale di durata non inferiore ad anni cinque, maturata dal 2005 alla data di scadenza del termine di presentazione delle istanze di candidatura, alternativamente in qualità di Dirigente, Quadro/Funzionario in un'Agenzia di somministrazione di cui ai D. Lgs. 10/09/2003, n. 276 e 15/06/2015, n.81 nella specifica attività di incontro domanda offerta e avviamento al lavoro.

Taranto, a via la ricerca dell'amministratore dell'Agenzia per il lavoro in porto

Nell'Agenzia confluiscono i lavoratori [(ex TCT SpA)] in esubero delle imprese che operano ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n.84, autorizzate alla movimentazione dei container che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme degli ammortizzatori sociali" ex art. 4, comma 1, L. 18/2017.

Sull'Albo pretorio del sito istituzionale dell'AdSP del Mar Ionio - al link http://albopretorio.port.taranto.it - appare l'avviso pubblico integrale per la selezione di una figura professionale idonea a ricoprire l'incarico di amministratore unico dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la Riqualificazione Professionale per la cui costituzione è stato avviato il procedimento con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'espressione della prevista "intesa" ai sensi della normativa citata in oggetto.

1. il conferimento dell'incarico è da inquadrarsi esclusivamente nell'ambito del lavoro autonomo e senza alcun vincolo di subordinazione con l'AdSP del Mar Ionio

L'avviso pubblico in breve sintesi, prevede:

2. la durata dell'incarico è fino al 31.12.2019

3. le candidature, corredate dalla documentazione prevista dall'avviso pubblico, dovranno pervenire entro le ore

- cittadinanza italiana o di uno degli Stati membri dell'Unione Europea;

4. i seguenti requisiti minimi obbligatori:

- età non inferiore ad anni 18;

- godimento dei diritti civili e politici; i cittadini degli Stati membri dell'UE devono godere dei diritti civili e politici anche negli Stati di appartenenza o di provenienza;

- assenza di condanne penali o di procedimenti penali in corso che impediscano, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia, la costituzione del rapporto di im

- non essere stati destinatari di provvedimenti di licenziamento ovvero di recesso per giusta causa da parte di una Pubblica Amministrazione;

- idoneità psico-fisica a svolgere l'incarico;

- non trovarsi in una delle cause di incapacità previste dalla Legge;

- **comprovata esperienza professionale di durata non inferiore ad anni cinque**, maturata dal 2005 alla data di scadenza del termine di presentazione delle istanze di candidatura, alternativamente in qualità di dirigente, quadro/funzionario in un'Agenzia di somministrazione di cui ai D. Lgs. 10/09/2003, n. 276 e 15/06/2015, n.81 nella specifica attività di incontro domanda offerta e avviamento al lavoro.

politica

Ecopass, La Sicilia ai siciliani: "L' Authority è un estraneo a casa nostra"

Quando la pezza è peggiore del buco. Il Commissario Straordinario dell' Autorità Portuale, Antonino De Simone, con un recente comunicato, ha inteso "giustificare" la partecipazione al ricorso presentato da alcune associazioni di categoria in merito alla istituzione di un " Ecopass" da parte del Comune di Messina, sacrosanta forma di ristoro alla servitù di passaggio dei tir all' interno della città, con il quale si è potuto porre mano al rifacimento di molte strade cittadine. L 'accoglimento del ricorso ha, di fatto, privato Messina di una somma compresa tra uno e due milioni di euro annui .Il comunicato dell' Autorità Portuale, si legge, « appare opportuno al fine di evitare possibili fraintendimenti in merito ». Scorrendo il testo si apprende, quindi, che l' A.P. è stata costretta ad appoggiare il ricorso perché aveva una vecchia questione irrisolta, risalente agli anni '90, relativa alla competenza di alcune aree demaniali: « non è rimasto che cercare negli archivi degli uffici giudiziari qualsiasi contenzioso già instaurato da altri soggetti su materia analoga, al fine di potervisi legittimamente inserire ». Non abbiamo parole. Come si potrebbe chiamare questo: vendetta? Ripicca? Ritorsione? Cosa c' entra la competenza delle aree demaniali, di cui l' A.P. rivendica la proprietà, ignorando o calpestando lo Statuto Siciliano che le assegna inequivocabilmente alla Regione, con l' Ecopass? Lo stesso DeSimone ci toglie ogni dubbio: poiché l' Ecopass potrebbe incoraggiare l' utilizzo di porti alternativi a quelli siti all' interno della città, l' A.P. potrebbe averne un danno economico. Perfetto, la maschera è stata tolta. Per guadagnare qualche euro in più l' A.P. non si è fatta scrupolo di riportare i tir in città. Questo è il pegno che cominciamo a pagare per avere, stoltamente, sottratto le aree portuali, ovvero la fonte storica della ricchezza di Messina, all' Ente Porto, e averle regalate all' Autorità Portuale. E ancora non si è avuto l' accorpamento con Gioia Tauro, tanto auspicato da autorevoli rappresentanti politici nostrani! La nostra Associazione è stata l' unica voce fuori dal coro negli anni passati. Quante volte abbiamo ammonito di quello che sarebbe accaduto con il trasferimento del nostro bene più prezioso all' A.P., e siamo stati ignorati, se non derisi. Oggi ci sentiamo meno soli, ma se non faremo blocco compatto contro l' ennesimo scippo ai danni di Messina il danno sarà inevitabile, definitivo e catastrofico. Ci siamo portati un estraneo a casa nostra.La Sicilia ai siciliani.

O Augusta

Si è insediata l' Autorità portuale

OOO Si è insediato ieri pomeriggio, nella sede dell' Autorità di sistema del mare di Sicilia orientale del porto commerciale di Augusta, il neo Comitato di gestione presieduto da Andrea Annunziata che giuda l' Autorità di sistema portuale che accorpa i porti Augusta e Catania. Lo compongono Gaetano La Ferla, nominato dalla Regione, Domenico Capuano e Giuseppe Galizia, indicati rispettivamente dai sindaci di Augusta e Catania e Nunzio Martello, alla guida della direzione marittima di Catania, (*CESA*)

Porti: da mercoledì Monti presidente dell'autorità della Sicilia Occidentale

Ex presidente Assopporti, è occasione stimolante

(ANSA) - PALERMO, 3 LUG - Si insedierà ufficialmente mercoledì prossimo Pasqualino Monti, nuovo presidente dell'Autorità portuale di sistema della Sicilia occidentale. Monti ha guidato prima da presidente e poi da commissario il porto di Civitavecchia dal 2011 al 2017. Dal 2013 al 2017 è stato presidente di Assoporti, l'associazione nazionale che rappresenta tutti i grandi porti italiani. "Quella di governare il sistema dei porti della Sicilia occidentale - afferma Pasqualino Monti - è un'impresa stimolante: non appena insediato mi dedicherò a comprendere lo stato dell'arte, analizzare potenzialità e confrontarle con la situazione dei mercati nell'obiettivo di mettere a punto quanto prima un piano per Palermo, Porto Empedocle, Termini Imerese e Trapani".

Si insedierà ufficialmente mercoledì prossimo il nuovo Presidente dell'Autorità portuale di sistema della Sicilia occidentale,Pasqualino Monti

Palermo, 3 luglio 2017 - Nato a Ischia nel 1974, laureato in Scienze Statistiche ed Economiche presso l'Università La Sapienza di Roma, con un *Master in Banking and Finance presso la Fondazione CUOA (Centro Universitario di Organizzazione Aziendale), ha guidato prima da presidente quindi da commissario il porto di Civitavecchia dal 2011 al 2017.*

Dal 2013 al 2017 Presidente di Assoporti, l'associazione nazionale che rappresenta tutti i grandi porti italiani, membro della Commissione Nazionale per il Piano della Logistica e dei Porti, è stato insignito dell'International Business Award dalla Niaf, National Italian American Foundation a Washington.
"Quella di governare il sistema dei porti della Sicilia occidentale – afferma Pasqualino Monti – è un'impresa stimolante: non appena insediato mi dedicherò a comprendere lo stato dell'arte, analizzare potenzialità e confrontarle con la situazione dei mercati nell'obiettivo di mettere a punto quanto prima un piano per Palermo, Porto Empedocle, Termini Imerese e Trapani".

Porti, Monti alla guida della Sicilia occidentale

A dieci mesi dall'entrata in vigore della nuova *governance* portuale, si sta per completare la squadra dei presidenti delle Autorità di sistema portuale. Ne mancano tre: Francesco Russo a Gioia Tauro, Massimo Deiana in Sardegna e Pasqualino Monti a Palermo. Su Russo e Deiana **c'è stata l'intesa** tra le regioni di competenza e il ministero dei Trasporti, preambolo per la nomina che arriverà a breve. Per Monti c'è l'insediamento: l'ex presidente del porto di Civitavecchia sarà da mercoledì a capo dell'Autorità portuale di sistema della Sicilia occidentale.

Nato a Ischia nel 1974, laureato in Scienze Statistiche ed Economiche presso l'Università La Sapienza di Roma, con un master in *banking and finance* presso la Fondazione Cuoa (Centro Universitario di Organizzazione Aziendale), ha guidato prima da presidente poi da commissario lo scalo di Roma dal 2011 al 2017. Dal 2013 al 2017 è stato presidente di Assoporti in tandem con Luigi Merlo. È membro della commissione nazionale per il "Piano della Logistica e dei Porti" del governo. «Quella di governare il sistema dei porti della Sicilia occidentale – commenta – è un'impresa stimolante: non appena insediato mi dedicherò a comprendere lo stato dell'arte, analizzare potenzialità e confrontarle con la situazione dei mercati nell'obiettivo di mettere a punto quanto prima un piano per Palermo, Porto Empedocle, Termini Imerese e Trapani».

I presidenti delle Autorità di sistema portuale (in ordine di nomina)
Adriatico centrale Rodolfo Giampieri (ottobre 2016)
Adriatico orientale Zeno D'Agostino (novembre 2016)
Adriatico Ionio Sergio Prete (novembre 2016)
Liguria occidentale Paolo Signorini (novembre 2016)
Tirreno centro-settentrionale Francesco Di Majo (novembre 2016)
Tirreno centrale Pietro Spirito (dicembre 2016)
Adriatico centro-settentrionale Daniele Rossi (febbraio 2017)
Adriatico settentrionale Pino Musolino (marzo 2017)
Sicilia orientale Andrea Annunziata (marzo 2017)
Tirreno settentrionale Stefano Corsini (marzo 2017)
Adriatico meridionale Patroni Griffi (aprile 2017)
Liguria orientale Francesco Di Sarcina (maggio 2017)
Sicilia occidentale Pasqualino Monti (luglio 2017) **Mancano**Tirreno meridionale e Sardegna

Porti: Monti si insedia a presidenza Autorità Sicilia Occidentale

Si insedierà ufficialmente mercoledi prossimo il nuovo presidente dell' Autorità portuale di sistema della Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. Nato a Ischia nel 1974, laureato in Scienze Statistiche ed Economiche presso l' Università La Sapienza di Roma, con un Master in Banking and Finance presso la Fondazione Cuoa (Centro Universitario di Organizzazione Aziendale), ha guidato prima da presidente quindi da commissario il porto di Civitavecchia dal 2011 al 2017. Dal 2013 al 2017 presidente di Assoporti, l' associazione nazionale che rappresenta tutti i grandi porti italiani, membro della Commissione Nazionale per il Piano della Logistica e dei Porti, è stato insignito dell' International Business Award dalla Niaf, National Italian American Foundation a Washington. "Quella di governare il sistema dei porti della Sicilia occidentale - afferma Monti - è un' impresa stimolante: non appena insediato mi dedicherò a comprendere lo stato dell' arte, analizzare potenzialità e confrontarle con la situazione dei mercati nell' obiettivo di mettere a punto quanto prima un piano per Palermo, Porto Empedocle, Termini Imerese e Trapani".

Trasporti: P.Monti si insedia a guida Autorita' portuale Sicilia ovest

MILANO (MF-DJ)--Si insediera' ufficialmente mercoledi' prossimo il nuovo Presidente dell' Autorita' portuale di sistema della Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. Dal 2011 al 2017, ricorda una nota, il manager aveva guidato prima da presidente e poi da commissario il porto di Civitavecchia. Dal 2013 al 2017 ha inoltre ricoperto la carica di Presidente di Assoporti, l' associazione nazionale che rappresenta tutti i grandi porti italiani. Monti e' stato anche membro della Commissione Nazionale per il Piano della Logistica e dei Porti e a Washington era stato insignito dalla Niaf (National Italian American Foundation) dell' International Business Award. "Quella di governare il sistema dei porti della Sicilia occidentale", ha dichiarato Monti, "e' un' impresa stimolante: non appena insediato mi dedichero' a comprendere lo stato dell' arte, analizzare potenzialita' e confrontarle con la situazione dei mercati nell' obiettivo di mettere a punto quanto prima un piano per Palermo, Porto Empedocle, Termini Imerese e Trapani". com/ofb (fine) MF-DJ NEWS.

Pasqualino Monti si insedia a capo dell' AutoritÃ Portuale Sicilia Occidentale

Si insedierÃ ufficialmente mercoledÃ il nuovo Presidente dell' AutoritÃ portuale di sistema della Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. Nato a Ischia nel 1974, laureato in Scienze Statistiche ed Economiche presso l' UniversitÃ La Sapienza di Roma, con un Master in Banking and Finance presso la Fondazione CUOA (Centro Universitario di Organizzazione Aziendale), ha guidato prima da presidente quindi da commissario il porto di Civitavecchia dal 2011 al 2017. Dal 2013 al 2017 Presidente di Assoporti, l' associazione nazionale che rappresenta tutti i grandi porti italiani, membro della Commissione Nazionale per il Piano della Logistica e dei Porti, Ã¨ stato insignito dell' International Business Award dalla Niaf, National Italian American Foundation a Washington. "Quella di governare il sistema dei porti della Sicilia occidentale - afferma Pasqualino Monti - Ã¨ un' impresa stimolante: non appena insediato mi dedicherÃ² a comprendere lo stato dell' arte, analizzare potenzialitÃ e confrontarle con la situazione dei mercati nell' obiettivo di mettere a punto quanto prima un piano per Palermo, Porto Empedocle, Termini Imerese e Trapani".

ildenaro.it

Porti: Monti si insedia a presidenza Autorità Sicilia Occidentale

Roma, 3 lug. (AdnKronos) - Si insedierà ufficialmente mercoledì prossimo il nuovo presidente dell' Autorità portuale di sistema della Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. Nato a Ischia nel 1974, laureato in Scienze Statistiche ed Economiche presso l' Università La Sapienza di Roma, con [] Roma, 3 lug. (AdnKronos) - Si insedierà ufficialmente mercoledì prossimo il nuovo presidente dell' Autorità portuale di sistema della Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. Nato a Ischia nel 1974, laureato in Scienze Statistiche ed Economiche presso l' Università La Sapienza di Roma, con un Master in Banking and Finance presso la Fondazione Cuoa (Centro Universitario di Organizzazione Aziendale), ha guidato prima da presidente quindi da commissario il porto di Civitavecchia dal 2011 al 2017. Dal 2013 al 2017 presidente di Assoporti, l' associazione nazionale che rappresenta tutti i grandi porti italiani, membro della Commissione Nazionale per il Piano della Logistica e dei Porti, è stato insignito dell' International Business Award dalla Niaf, National Italian American Foundation a Washington. "Quella di governare il sistema dei porti della Sicilia occidentale - afferma Monti - è un' impresa stimolante: non appena insediato mi dedicherò a comprendere lo stato dell' arte, analizzare potenzialità e confrontarle con la situazione dei mercati nell' obiettivo di mettere a punto quanto prima un piano per Palermo, Porto Empedocle, Termini Imerese e Trapani".

Porti: Monti si insedia a presidenza Autorità Sicilia Occidentale

Roma, 3 lug. (AdnKronos) - Si insedierà ufficialmente mercoledì prossimo il nuovo presidente dell' Autorità portuale di sistema della Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. Nato a Ischia nel 1974, laureato in Scienze Statistiche ed Economiche presso l' Università La Sapienza di Roma, con un Master in Banking and Finance presso la Fondazione Cuoa (Centro Universitario di Organizzazione Aziendale), ha guidato prima da presidente quindi da commissario il porto di Civitavecchia dal 2011 al 2017. Dal 2013 al 2017 presidente di Assoporti, l' associazione nazionale che rappresenta tutti i grandi porti italiani, membro della Commissione Nazionale per il Piano della Logistica e dei Porti, è stato insignito dell' International Business Award dalla Niaf, National Italian American Foundation a Washington. "Quella di governare il sistema dei porti della Sicilia occidentale - afferma Monti - è un' impresa stimolante: non appena insediato mi dedicherò a comprendere lo stato dell' arte, analizzare potenzialità e confrontarle con la situazione dei mercati nell' obiettivo di mettere a punto quanto prima un piano per Palermo, Porto Empedocle, Termini Imerese e Trapani".

Autorità portuale Sicilia occidentale, mercoledì l' insediamento di Monti

Si insedierà ufficialmente mercoledì prossimo Pasqualino Monti , nuovo presidente dell' Autorità portuale di sistema della Sicilia occidentale di cui fa parte anche il porto di Trapani. Nato a Ischia nel 1974, laureato in Scienze Statistiche ed Economiche all' Università "La Sapienza" di Roma, con un master in Banking and Finance presso la Fondazione CUOA (Centro Universitario di Organizzazione Aziendale), Monti ha guidato prima da presidente e poi da commissario il porto di Civitavecchia dal 2011 al 2017. Dal 2013 al 2017 è stato presidente di Assoporti, l' associazione nazionale che rappresenta tutti i grandi porti italiani, componente della Commissione nazionale per il Piano della Logistica e dei Porti, è stato insignito dell' International Business Award dalla Niaf, la National Italian American Foundation a Washington. "Quella di governare il sistema dei porti della Sicilia occidentale - afferma Pasqualino Monti - è un' impresa stimolante: non appena insediato mi dedicherò a comprendere lo stato dell' arte, analizzare potenzialità e confrontarle con la situazione dei mercati nell' obiettivo di mettere a punto quanto prima un piano per Palermo, Porto Empedocle, Termini Imerese e Trapani". La proposta di nomina di Pasqualino Monti quale presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, avanzata dal ministro Delrio, aveva ricevuto parere favorevole dalla Commissione trasporti del Senato, di cui è componente la senatrice trapanese Pamela Orrù, lo scorso 20 giugno. In quell' occasione l' esponente del PD aveva sottolineato che "nel sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, il porto di Trapani sarà rappresentato da un componente designato dal sindaco in seno al Comitato di gestione che avrà un ruolo importante sulle decisioni strategiche".

Politica

Assoporti : Monti si insedia alla presidenza dell' Autorità della Sicilia occidentale

Si insedierà ufficialmente mercoledì prossimo il nuovo Presidente dell' Autorità portuale di sistema della Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. Nato a Ischia nel 1974, laureato in Scienze Statistiche ed Economiche presso l' Università La Sapienza di Roma, con un Master in Banking and Finance presso la Fondazione CUOA (Centro Universitario di Organizzazione Aziendale), ha guidato prima da presidente quindi da commissario il porto di Civitavecchia dal 2011 al 2017. Dal 2013 al 2017 Presidente di Assoporti, l' associazione nazionale che rappresenta tutti i grandi porti italiani, membro della Commissione Nazionale per il Piano della Logistica e dei Porti, è stato insignito dell' International Business Award dalla Niaf, National Italian American Foundation a Washington. "Quella di governare il sistema dei porti della Sicilia occidentale - afferma Pasqualino Monti - è un' impresa stimolante: non appena insediato mi dedicherò a comprendere lo stato dell' arte, analizzare potenzialità e confrontarle con la situazione dei mercati nell' obiettivo di mettere a punto quanto prima un piano per Palermo, Porto Empedocle, Termini Imerese e Trapani".

Direttore

La Vos Prudence resta ancora al Porto di Palermo, intoppi burocratici per la nave che soccorre i migranti

La nave Vos Prudence di è rimasta bloccata al porto di Palermo. Doveva salpare per continuare a prestare soccorso a migranti in difficoltà nel Mediterraneo, ma nel corso di controlli la Capitaneria di Porto non ha trovato in regola i documenti del Direttore di Macchina che doveva sostituire un collega sbarcato per motivi familiari. "I documenti del marittimo non erano in regola - spiegano dalla sala operativa della Guardia Costiera - e così la nave non è potuta salpare". Domani la società dovrebbe trovare un sostituito e la nave potrà salpare e riprendere le operazioni di soccorso.

Corriere della Sera

Le occasioni della settimana

A Palermo il «career day» delle crociere: 50 posti

Technical Hunters 31 ricerche aperte La società di head hunting Technical Hunters ha aperte 31 selezioni: una riguarda un sales account human resources per la stessa società mentre le altre riguardano risk manager laureati in economia o ingegneria gestionale con master specifico e business controller dalla formazione economica, ottima conoscenza di Sap e un buon inglese. Le posizioni sono su Milano, Roma e Padova e i compensi si collocano tra i 60 e gli 80 mila euro lordi annui.

Openjobmetis 1.300 ricerche estive e non solo Openjobmetis cerca 1.300 persone su tutto il territorio per contratti a tempo determinato prevalentemente durante il periodo estivo anche se alcune considerano periodi più lunghi.

Candidature aperte fino al 30 luglio per partecipare alla nuova edizione di Carriere@ICD, career day italiano dedicato al settore croceristico. Quest' anno le selezioni si terranno a Palermo, venerdì 6 ottobre. I posti disponibili sono 50 e sono riservati a giovani iscritti a università e master o che non abbiano compiuto i 27 anni. I colloqui saranno one to one, i curricula vanno inviati al sito di Italian Cruise Day. Le aziende che hanno già confermato la partecipazione sono Navigare Travel, Royal Caribbean, Ant Bellettieri & Co., Cagliari Cruise Port e Catania Cruise Terminal, Costa Crociere, MDT Servizi Turistici, MSC Crociere, CIMA Viaggi, Naviservice. Carriere@ICD si inserisce all interno di Spazio Giovani di Risposte Turismo: tra le varie iniziative un premio di 1.000 all' autore della migliore tesi di laurea e il premio Assoporti, 500.

Anna Maria Catano

Porti FVG: Santoro, ok bramme via chiatta da Monfalcone a Nogaro

(FERPRESS) – Trieste, 3 LUG – Si è tenuto oggi un incontro presso la sede della Regione di Udine in merito al tema del trasporto delle bramme che dal Porto di Monfalcone arrivano poi ai laminatoi di San Giorgio di Nogaro. Convocati dall'assessore a Infrastrutture e Territorio, Mariagrazia Santoro, al tavolo si sono trovati i Comuni di Monfalcone, Staranzano, San Canzian d'Isonzo, Fiumicello, Villa Vicentina, Terzo d'Aquileia, Cervignano del Friuli, Torviscosa, Porpetto e San Giorgio di Nogaro. Oltre ai rappresentanti istituzionali, erano presenti all'incontro i laminatoi della zona industriale dell'Aussa-Corno, Rfi, Fvg Strade e l'impresa Tradax che esegue il servizio via chiatta di trasporto delle bramme tra i due porti.
"Grazie a questi anni di lavoro – ha annunciato Santoro – siamo stati in grado di mantenere la promessa di potenziamento delle infrastrutture logistiche dei due porti e della ferrovia. Nel frattempo, è da poco partito il servizio via chiatte, sostenuto economicamente dalla Regione, che va ora sviluppato appieno nelle sue potenzialità per dare risposte immediate".

"Nel concreto – ha proseguito l'assessore – con circa un milione di euro e l'ok dell'Unione Europea abbiamo potuto attivare il servizio di trasporto via chiatta dal porto di Monfalcone a porto Nogaro che, nella prima coppia di viaggi sperimentali ha visto il trasporto di 8.300 tonnellate che equivalgono a circa 250-300 camion in meno sulle strade. Questo servizio, già pronto ed operativo, è quello su cui invitiamo anche i laminatoi a puntare di più in quanto la soluzione immediata al problema presente".

"Parallelamente, grazie a lavori svolti direttamente dalla Regione, a Porto Nogaro – ha spiegato Santoro – si passerà ad una banchina di 800 metri completamente funzionale (rendendo operative le bitte da 1 a 7 che al momento hanno poco fondale), verrà ampliato il corridoio recentemente portato a 7,50 metri con fondali da 25 a 35 metri lungo tutto l'asse e il recupero del segnalamento luminoso in tutto il canale per ampliare, un'ora la mattina e un'ora la sera, l'operatività del porto e delle manovre. I lavori complementari dovrebbero terminare entro 120 giorni."

Per quanto riguarda la ferrovia, ha quindi evidenziato l'assessore regionale, con gli interventi già realizzati e quelli in affidamento con i patti territoriali della Bassa Friulana, si sta portando da categoria C3 (20 tonnellate per asse) alla categoria D4 (22,5 tonnellate ad asse) la dorsale principale, oggetto anche di raddoppio per un'ulteriore tratto con i lavori che partiranno a brevissimo.

Dopo gli interventi sull'armamento ferroviario già realizzati, si sta ora procedendo con le verifiche di Rfi sulle proprie tratte e quelle del consorzio industriale relativamente alle opere d'arte.

Si stanno concludendo anche le procedure per l'affidamento dei lavori che consentiranno di collegare alla rete ferroviaria ulteriori laminatoi presenti nell'area industriale (lottizzazione Fearul).

Saranno avviati i cantieri, affinché tutti i potenziali beneficiari del servizio ferroviario abbiamo un raccordo.

Sul trasporto ferroviario, infine, con la legge Omnibus in approvazione in Consiglio regionale è prevista una norma che, parallelamente a quanto fatto per il servizio via chiatta, prevede l'avvio con l'Ue di un regime di aiuto anche per il trasporto via ferrovia.

All'interno della legge di assestamento si valuterà inoltre l'inserimento di un provvedimento che consenta di avviare da subito, in termini di urgenza, il trasporto via ferrovia delle bramme, stante la situazione di insostenibilità del loro trasporto su gomma, nei livelli attuali, testimoniata da tutti gli amministratori presenti.

"Più livelli e opzioni percorribili – ha quindi concluso Santoro – per dare concretamente le risposte che il territorio richiede. Ora, nelle more del completamento di alcune lavorazioni puntuali, la palla passa anche ai laminatoi e agli operatori logistici verso cui va la sensibilizzazione per l'utilizzo anche delle vie alterative alla gomma per i propri trasporti".

MONOPOLI L'ASSOCIAZIONE INTERVIENE NEL DIBATTITO SULLA FUTURA DESTINAZIONE DEGLI SPAZI DOVE UN TEMPO SORGEVANO ALCUNE AZIENDE

Il futuro del porto divide la città

Gli «Utenti» dello scalo»: non dev'essere cittadella dello svago ma area al servizio del commercio

EUSTACHIO CAZZORLA

● MONOPOLI. Ieri la discussione in Consiglio comunale dell'atto d'indirizzo sullo sviluppo del sistema urbano per l'ambito attuativo (detto P1) del Pug. L'assessore all'Urbanistica Stefano Lacatena sottolinea: «Il nostro impegno è per la massima condivisione per un atto d'indirizzo che dia una linea guida al sindaco per ottenere il miglior risultato possibile su quell'area». In contemporanea, però, l'Associazione utenti portuali Monopoli (Upm) ha fatto sentire la sua voce con una nota in cui dà una scossa al dibattito sulla questione delle aree ora della Solemare e un tempo della ex Cementeria e degli oleifici Marasciulo.

La nota del direttivo Upm è indirizzata al sindaco Emilio Romani, all'assessore Giuseppe Campanelli, alla Capitaneria e all'Autorità portuale. A parte la riqualificazione delle aree private, «non di nostra competenza», dall'Upm sottolineano l'importanza di «scelte condivise». Apprezzano il progetto della «rambla» di Oriol Capdevila e associati, con un «ma»: «Il taglio del progetto è prettamente turistico, di svago e di tempo libero. Poco confacente, a nostro avviso, alle realtà imprenditoriali che oggi usufruiscono professionalmente dell'infrastruttura portuale e che vorrebbero, in base alle previsioni del Pug, ampliare gli spazi a loro disposizione».

MONOPOLI Una veduta dell'area portuale oggetto di riqualificazione

Ancora: «L'anfiteatro, nel punto in cui è stato previsto, non crediamo sia assolutamente compatibile con un contesto portuale produttivo e peschereccio».

L'Upm chiede in sostanza di garantire la «tutela delle attuali attività operative che oggi gravitano nel contesto portuale, quali, per esempio, accorgimenti per l'attenuazione dell'interferenza visiva tra il futuro nuovo quartiere e il porto industriale con le sue inevitabili prerogative, quali rumore, viabilità di mezzi pesanti, movimento di grosse macchine operatrici, funzionamento di impianti».

Poi una richiesta: «Ci aspettiamo, secondo le rassicurazioni avute in occasione della discussione e conseguente avallo dato al Pot (Piano operativo triennale) di giugno del 2015, di essere coinvolti come interlocutori nella riorganizzazione delle funzioni dei sottoambiti P2 (porto turistico), P3 (logistica e commercio) e P4 (cantieristica pesante), ovvero nella stesura del nuovo Piano regolatore portuale».

La Sicilia

Economia. Il consigliere comunale Franco Zappalà: «Completare il porto per avere più opportunità di sviluppo»

«Servizi e infrastrutture. Altrimenti addio turisti e investitori»

«Intendiamo sollevare quelle tematiche che non trovano spesso spazio in consiglio comunale e nei luoghi in cui si esercita l' amministrazione pubblica». Queste le parole con cui il consigliere comunale Franco Zappalà inquadra il nuovo gruppo consiliare, di cui è capogruppo Salvo Sorbello, e del quale fa parte Cetty Vinci. Un gruppo all' opposizione che ha già fatto sentire la propria voce ieri mattina in occasione della seduta del consiglio comunale sulla gestione del servizio idrico.

«I rapporti fra cittadini e il servizio idrico sono importanti e non vanno mortificati - afferma Zappalà - gli utenti dell' acqua meritano il rispetto massimo per la somministrazione di un bene di prima necessità che, a nostro giudizio ha bisogno di un' adeguata attenzione. Ha ragione il capogruppo Sorbello quando mette in evidenza le disfunzioni che le cartelle possono provocare nella comunità siracusana».

La disamina di Zappalà si dipana sull' economia in generale della nostra città. «Se il turismo è la nostra migliore risorsa, nulla si fa per attingervi - dice - infatti, l' infrastruttura più importante per promuovere il turismo vero è il porto grande. Però anche quest' anno siamo riusciti nell' impresa di fare dirottare le navi da crociera al porto di Catania e questo influenza le scelte turistiche ed economiche della città. Siracusa è una città di mare e non può farsi sfuggire queste occasioni. Bisogna recuperare tratte marittime importanti come la Siracusa-Malta o come la Siracusa-Napoli al momento demandate rispettivamente a Pozzallo e a Catania. Mentre i lavori di riqualificazione delle banchine del porto tardano ad essere completati, siamo costretti a registrare che il porto turistico è un catafalco. Credo che bisogna rivitalizzare le attività legate al porto che in questo momento sembrano le più redditizie».

Per migliorare l' economia della città, Zappalà sostiene che bisogna cambiare le regole del gioco.

«Finalmente - dice - Confindustria ha compreso che i grandi imprenditori non investono nel nostro territorio.

Mi fa piacere che un organismo rappresentativo delle forze datoriali dica ciò. Ma bisogna adesso interrogarsi oper capire perché Siracusa e la sua provincia abbiano perso l' appeal. Abbiamo perso negli ultimi 10 anni i pezzi più importanti come Banca d' Italia, rischiamo di perdere autorità portuale e Camera di commercio. Un imprenditore che voglia investire a Siracusa chiede innanzitutto servizi e quando mancano o non sappiamo rafforzarli, perché mai debbano fare questo passo? Peraltro, stiamo parlando di una presenza turistica che, malgrado in tanti affermino che è in crescita, gli operatori economici sostengono tutto il contrario»Il consiglio comunale a breve è chiamato ad affrontare il modo del bilancio di previsione. «La coperta è corta - ammonisce Zappalà - il bilancio che rischia di venirne fuori e quanto meno ridicolo. Sono dell' avviso che le risorse bisogna trovarle altrove. Speriamo che con la manovra finanziaria in itinere si salvino gli stipendi dei dipendenti».

Giornale di Sicilia

O Capo d' Orlando

Goletta Verde approda n el nuovo porto

OOO Il prossimo 14 luglio Goletta Verde raggiungerà il nuovo porto di Capo d' Orlando. A distanza di due anni dall' ultimo viaggio, durante il quale approdò nel porto di Sant' Agata Militello, l' imbarcazione di Legambiente torna nei Ne brodi. Dal 1986, la nave percorre le coste italiane prelevando ed analizzando circa 500 campioni d' acqua sui quali esegue le analisi previste dalla legge per valutarne il livello di inquinamento. Oltre a diffondere i risultati delle analisi eseguite lungo la costa, la presenza di Goletta Verde nel territorio paladino costituirà l' occasione per fare il punto sulla situazione degli impianti di depurazione nei comuni dell' hinterland e sulla fruibilità delle spiagge, queste ultime soggette ad importanti fenomeni di erosione ed a pesanti occupazioni che ne limitano di fatto l' uso pubblico.
(*FALA*)

La Repubblica

"Atene in mano alla Cina" ora Merkel lancia l' allarme

La Cancelliera preoccupata "per la dipendenza della Grecia da Pechino" Berlino e Parigi in pressing per lo scudo contro le scalate dei big orientali

MILANO. L' asse privilegiato tra Grecia e Cina - cementato dagli aiuti e dagli investimenti di Pechino ad Atene nell' era dell' austerity - finisce nel mirino dell' Europa. E a lanciare l' allarme, a testimonianza della preoccupazione con cui Bruxelles guarda alle mosse di Xi Jinping sotto il Partenone, è Angela Merkel in persona. «Sono preoccupata della dipendenza di Atene dalla Cina - ha detto in un' intervista a un settimanale tedesco -. La Ue deve lavorare per proteggere le proprie aree di influenza e soprattutto deve parlare a Pechino come un blocco unico». Il premier ellenico Alexis Tsipras - è il timore della Cancelliera - rischia di essere una voce fuori dal coro perché «la forza economica del Paese asiatico può mettere sotto pressione i partner più fragili dell' Unione».

La frittata, nel caso della Grecia, è già stata fatta. Negli ultimi sette anni l' Europa ha obbligato Atene a varare una serie di manovre fiscali lacrime e sangue che hanno bruciato il 27% del Pil nazionale, costringendo il governo a lanciare un aggressivo piano di privatizzazioni di cui - a dire il vero - hanno beneficiato anche i tedeschi, mettendo le mani su aeroporti regionali e porto di Salonicco. Il "soft power" cinese ha fiutato l' opportunità. E ha aperto una breccia sul fronte meridionale europeo, facendo della capitale ellenica il baricentro mediterraneo del progetto multimiliardario per la nuova via della seta.

I soldi - come capita sempre - hanno cementato l' alleanza. Cosco, il primo operatore marittimo cinese, ha comprato il 51% del Pireo, che sotto la sua guida ha moltiplicato per quattro il traffico merci. Pechino ha rastrellato titoli di Stato ellenici negli anni più duri della crisi e le sue banche hanno aperto 4,1 miliardi di linee di credito agli armatori del Partenone. State Grid, il gigante pubblico dell' elettricità orientale, ha rilevato il 24% della rete elettrica ellenica mentre la Ppc, l' Enel locale, ha affidato alla China Machinery la costruzione di una nuova centrale a carbone nel nord del Paese. Un matrimonio d' interesse destinato a durare, visto che Tsipras e Xi Jinping hanno appena firmato un accordo di sviluppo per i prossimi tre anni che prevede «miliardi di investimenti in telecomunicazioni, infrastrutture ed energia».

Le buone relazioni, oltretutto, pagano. La prova? Il veto con cui Atene ha bloccato all' Onu nei giorni

scorsi la mozione della Ue che chiedeva alla Cina il rispetto dei diritti umani.
Mossa applaudita dagli alleati di Pechino («apprezziamo chi non strumentalizza temi delicati come questi», ha detto il ministero degli Esteri) e che ha fatto scattare l' allarme a Bruxelles, dove Merkel e il presidente francese Emmanuel Macron stanno preparando uno scudo per proteggere le aziende strategiche del Vecchio continente dagli appetiti dei colossi - spesso pubblici - di Pechino.
Il rischio è che le barricate vengano alzate quando ormai è troppo tardi. La Grecia non è stata negli ultimi anni l' unica beneficiaria di aiuti e investimenti dalla Cina: Xi Jinping ha dato una mano anche a Ungheria, Polonia e Slovacchia, che non a caso sono state determinanti a bloccare i durissimi comunicati preparati da Bruxelles dopo la condanna di Pechino in una disputa territoriale con le Filippine al Tribunale dell' Aja.
Il sogno della nuova via della seta, del resto, è unire con un' unica infrastruttura il Pireo con l' Europa centrale per inondare il Vecchio continente di merci cinesi. E molti tasselli di questo disegno, con buona pace di Berlino e Parigi, sono già andati a posto.
©RIPRODUZIONE RISERVATA Tsipras ha bloccato la mozione Onu che chiedeva a Xi Jinping i rispetto dei diritti umani Il Pireo, il porto di Atene, è ora controllato dalla società cinese Cosco.

ETTORE LIVINI

Rimorchiatore a guida remota a Copenaghen

Nelle acque del porto danese si è svolto con successo il primo test voluto da Rolls Royce Group e Svitzer: un rimorchiatore ha svolto manovre senza l'ausilio di un equipaggio, il comandante lo ha guidato dalla sala di controllo in banchina.
L'industria della navigazione commerciale prosegue nel suo sviluppo tecnologico e indiscusso protagonista è Rolls Royce Group. La Casa britannica, infatti, lavora da tempo alla possibile rivoluzione del mondo dello shipping e vuole – entro i prossimi dieci anni – realizzare navi senza pilota ed equipaggio, portacontainer e petroliere pilotate da terra.
Grazie alla collaborazione tra il costruttore inglese e la società Svitzer, operatore globale di rimorchiatori, il porto di Copenaghen è stato il luogo scelto per la prima dimostrazione di quelle che potremmo definire le navi drone. Il rimorchiatore di ventotto metri Svitzer Hermod ha fatto manovra nel bacino portuale della capitale danese, effettuando una rotazione di 360 gradi per arrivare all'attracco e ormeggiare. Il natante era privo di equipaggio e il comandante ha coordinato la navigazione da remoto, operando da una sala controllo posizionata sulla banchina.
La cooperazione tra le due aziende continuerà anche in futuro e Rolls Royce metterà a disposizione tutte le conoscenze acquisite in anni di ricerca e sviluppo nel campo della digitalizzazione dei giganti del mare. L'obiettivo dichiarato è di rendere le navi completamente autonome e di farle navigare attraverso computer e sensori, sotto l'attento controllo di stazioni a terra. Queste saranno infrastrutture moderne che con l'ausilio di satelliti consentiranno agli operatori di controllare rotta, velocità e posizionamento del vascello, il tutto, forse, in tempi più ristretti rispetto alle previsioni, come dichiarato da Mikael Makinen, presidente della divisione Marine di Rolls Royce: "È un momento storico. Da un paio di anni stiamo dicendo che le prime navi a controllo remoto sarebbero entrate in servizio entro la fine del decennio, ma grazie alla combinazione tra le competenze operative di Svitzer e la nostra esperienza ingegneristica, questa visione potrebbe diventare realtà quanto prima".

Davide Debernardi

Maersk naviga verso la normalità

Il 3 luglio 2017, la compagnia marittima danese annuncia di avere ripristinato le principali attività informatiche dopo il cyberattacco Petya della settimana scorsa. Nel bollettino di aggiornamento di oggi, Maersk annuncia che le principali applicazioni dei suoi sistemi informatici sono state riattivate e che il sito è tornato online. Ora, la società sta lavorando per rendere più sicuri i sistemi, evitando così un nuovo attacco informatico. È un lavoro molto impegnativo, perché i sistemi IT di Maersk girano 1500 programmi che servono 49mila clienti. La società ringrazia tutti i clienti della loro pazienza durante questo periodo di difficoltà e assicura che entro la fine di questa settimana tutte le funzioni saranno pienamente riattivate.

Corriere Marittimo

Il nord ovest italiano nel mirino di Rotterdam

Intervista a Rino Canavese vice presidente di CIM SpA Interporto di Novara

GENOVA - "*Guardi io almeno una volta alla settimana ricevo un operatore da Rotterdam con delle proposte*". Parla **Rino Canavese**, vice presidente dell'Interporto di Novara, ma anche membro del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema dei porti di Genova e Savona, incontrato a Genova alla settimana dello shipping a margine della Conferenza Porth&ShippingTech.

Circolò nel settembre scorso la notizia che esponenti del porto di Rotterdam avevano riunito in un albergo a Milano i principali operatori del Hinterland milanese avanzando proposte e per aprire la strada ad accordi. Oggi questo non fa più notizia, ma è un dato di fatto. I porti del Nord Europa scendono via treno attraverso le Alpi e sottraggono ai porti italiani grandi quantitativi di merci. E' la concorrenza diretta alla nostra portualità e soprattutto nei confronti dei porti che si trovano nelle direttrici dei traffici della Svizzera e della Germania, quindi dei porti liguri.

Sulla questione dei porti liguri quindi le principali argomentazioni sono queste?

"*Elemento fondamentale* ***per i porti liguri è come allargare la propria presenza nell'area del Nord Ovest. Tutti i grossi Inland terminal non hanno traffici da questi porti,*** *eccetto Melzo dove Contship, con la Spezia è un terminal del sistema interessato. Eppure Novara fa 19 coppie di treni al giorno, Busto Arsizio ne fa 25-26, Smistamento ne fa 15, Melzo 15. Abbiamo molto traffico di treni che viene dai porti del Nord Europa, a Novara riceviamo ogni giorno 4 treni da Rotterdam, 1 treno da Le Havre e Busto Arsizio ne fa molti di più di noi. Quindi i porti liguri devono cercare di allargare il proprio mercato alla Svizzera e alla Germania per arginare questa presenza sul nostro mercato, non è un sogno, si può fare.*

Il lavoro fatto dal Mit va in questa direzione con la politica fatta sui corridoi, sulle priorità degli investimenti, nella stessa direzione procede anche il lavoro delle tre regioni del Nord Ovest. Mi auguro che le difficoltà della politica e del Governo non rallenti questo processo. ***Non abbiamo una finestra di tempo molto ampia, se noi non diamo dei segnali nei prossimi 12/18 mesi, la pressione dei porti del nord ci farà perdere un'ulteriore fetta di mercato****. Siamo in un momento decisivo io mi auguro che non si perda questa occasione.* **L'Interporto di Novara ha delle proposte da questi porti per cui sarà necessario fare degli investimenti da qui a un anno**".

Lucia Nappi

Commissione europea: in programma domani a Bruxelles il workshop "PASSENGER RAIL SECURITY"

(FERPRESS) – Roma, 3 LUG – Si terrà a Bruxelles il prossimo 4 luglio il workshop "PASSENGER RAIL SECURITY", organizzato dal DG MOVE della Commissione europea.

Lo sviluppo di una rete ferroviaria transeuropea è un importante risultato dell'Unione europea. In tal senso, è stato intrapreso un notevole lavoro per armonizzare i sistemi ferroviari in tutti gli stati membri.
Oggi la UE si pone l'obiettivo di rendere omogenea anche la legislazione in materia di sicurezza, invitando gli operatori ferroviari a mettere in atto le misure necessarie per armonizzare il tema della sicurezza nel trasporto ferroviario e a determinare "azioni" comuni per migliorare la sicurezza dei passeggeri.
Il recente aumento degli attacchi terroristici nei confronti del trasporto ferroviario con una dimensione transfrontaliera ha sottolineato la necessità di un approccio comune.

Nel corso del workshop, gli stakeholder affronteranno i seguenti elementi:
– comprensione e definizione del problema;
– sussidiarietà e dimensione UE del problema;
– Possibili azioni di sicurezza mitiganti e probabili impatti.

Appunatamento alle ore 10 presso l'Albert Borschette Conference Centre.

Giallo al largo di Rodi: Guardia costiera spara a nave turca

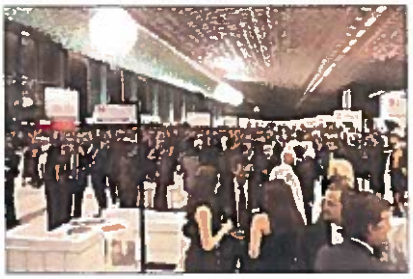
Atene - La Guardia costiera greca avrebbe sparato alcuni colpi verso una nave cargo battente bandiera turca al largo dell'isola di Rodi, nel mar Egeo meridionale.

Atene - La Guardia costiera greca avrebbe sparato alcuni colpi verso una nave cargo battente bandiera turca al largo dell'isola di Rodi, nel mar Egeo meridionale. Lo riporta la Cnn turca, citando la testimonianza del capitano della nave M/V ACT, Haluk Sami Kalkavan, secondo cui **l'episodio sarebbe avvenuto dopo il suo rifiuto di attraccare nel porto di Rodi mentre il mercantile si trovava in acque internazionali**. Secondo lo stesso capitano, sulla nave ci sarebbero 16 fori dei proiettili, sparati mentre rientrava nelle acque territoriali turche. Il cargo, diretto nel golfo di Izmit, si trova ora nella zona di Marmaris. **La Guardia costiera di Ankara indaga sull'accaduto**, in contatto con le autorità competenti.

Sicurezza e tecnologia al Genoa Shipping Week 2017

Oltre 4,500 persone provenienti da 46 nazioni e in rappresentanza di 1,350 aziende hanno partecipato ai 37 eventi a calendario della III edizione della Genoa Shipping Week, la manifestazione organizzata da Assagenti e ClickUtilityTeam. La settimana ha coinvolto la città con convegni ed eventi aperti - tra cui le visite a bordo della nave militare Alpino che ha accolto 750 visitatori – e si è conclusa con la 14^ edizione dello Shipbrokers and Shipagents Dinner. «Al termine di ogni edizione ci diciamo che è stata la più bella in assoluto – dice Alberto Banchero, presidente Assagenti – questo significa che ogni anno cresciamo sempre un po' di più. Lo shipbrokers dinner ha confermato la sua importanza a livello internazionale e le conferenze di Port&ShippingTech, grazie alla collaborazione con il nostro partner ClickUtilityTeam, hanno fatto un salto di livello notevole, con una copertura mediatica che ci rende orgogliosi, non solo come operatori portuali ma soprattutto come genovesi». Cresce infatti PORT&SHIPPINGTECH, main conference della manifestazione, che in questa IX edizione ha messo a confronto 150 relatori e 1500 professionisti nell'approfondire i tradizionali temi del Green Shipping Summit e Smart Port&Logistics e le tematiche Safety, Technology trend e Infrastructure & Finance, oltre a ospitare convegni in collaborazione con Corpo delle Capitanerie di Porto – Guarda Costiera, Arpal, Spediporto e altre realtà del cluster marittimo. Ambiente, monitoraggio e competitività le parole chiave di GREEN SHIPPING SUMMIT. I relatori intervenuti hanno evidenziato l'importanza di puntare su fonti energetiche pulite. Tutto il comparto concorde che il passaggio al gas naturale liquefatto migliorerebbe le prospettive future. La sicurezza, dei lavoratori e della navigazione e quella dei cittadini dagli attacchi criminali e terroristici, ha caratterizzato la sessione SAFETY e della Med Security Summit. Novità di questa edizione, un convegno interamente dedicato allo Shipping 4.0 - TECHNOLOGY TREND DEL SETTORE MARITTIMO – analizzando cloud, IoT e in generale le tecnologie disruptive. Investimenti alle infrastrutture, anche con interventi privati, regole ben definite, digitalizzazione e buone pratiche gli argomenti di cui si è parlato a SMART PORT & LOGISTIC, la sessione dedicata al potenziamento dei corridoi logistici. Una particolare attenzione è stata dedicata all'intermodalità, ai corridoi economici con la Svizzera, alle infrastrutture della "macroregione" Liguria-Piemonte-Lombardia e ai protocolli d'intesa con la Campania. «Già nelle scorse edizioni - sottolinea Carlo Silva, Presidente di ClickutilityTeam – il forum ha affrontato le tematiche fondamentali del settore, confermando la propria vocazione e leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali di settore. In questa edizione abbiamo fatto il punto sulle varie aree di sviluppo del sistema logistico-portuale, analizzando le problematiche e, soprattutto, individuando soluzioni per lo sviluppo dell'economia del mare». «Anche questa edizione della Genoa Shipping Week ha toccato temi di vitale importanza per il cluster marittimo-logistico Italiano – aggiunge Umberto Masucci, presidente The International Propeller Clubs - e ha sancito in maniera decisa la partnership fra i sistemi regionali liguri e campano come centrali per il Paese. Questo e altri argomenti saranno oggetto di analisi e approfondimento anche durante la Naples Shipping Week, manifestazione gemella, che si terrà dal 24 al 29 settembre del 2018».

Genoa Shipping Week: Civitavecchia sale in cattedra in tema di ambiente



CIVITAVECCHIA - La III edizione dello "Genoa Shipping Week", la settimana dedicata all'economia e alla cultura del mare, tenutasi a Genova dal 26 giugno al I luglio, ha visto la partecipazione di alcuni presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, tra cui l'avv. di Majo, Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che è intervenuto a due forum sull'ambiente: uno sui "fumi" delle navi e l'altro, il Green Shipping Summit 2017, sullo sviluppo dei green ports e i processi di riqualificazione del waterfront.

"Sono stati due appuntamenti importanti e ricchi di spunti – ha dichiarato il Presidente di Majo – in cui è emersa l'importanza di una stretta cooperazione tra le Adsp, le Capitanerie di Porto e l'Arpa nel fronteggiare adeguatamente ed efficacemente il tema delle emissioni in atmosfera collegate al trasporto marittimo".

"Le Adsp - ha spiegato il Presidente di Majo alla conferenza sui fumi - sono oggi tenute ad adottare un documento di pianificazione energetica ed ambientale che impone di effettuare una serie di interventi in un arco temporale ben definito volti a migliorare l'ambiente e l'efficienza energetica, adempiendo, così, anche agli obblighi europei ed internazionali in materia ambientale".

Durante il Green Shipping Summit, dove il Presidente di Majo ha aperto i lavori, insieme all'ammiraglio Pettorino, sono state menzionate tutte le attività che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha messo in campo per la tutela e la salvaguardia ambientale, come il recente accordo volontario per ridurre il tenore di zolfo del combustibile delle navi anche in navigazione che è stato accompagnato da incentivi per la riduzione delle tariffe portuali . Sulla stessa linea l'Adsp sta promuovendo l'uso del Gnl, a partire dalla prima operazione di alimentazione (fuelling) in Italia della nave da crociera Aida Perla.

"Tutte queste iniziative - conclude di Majo - contribuiranno a migliorare la qualità dell'aria nell'ambito portuale e, quindi, anche degli ambienti cittadini circostanti. In tal modo si riuscirà a conciliare lo sviluppo dei traffici marittimi con il diritto dei cittadini di vivere in un ambiente salubre e i porti ritorneranno ad essere dei luoghi gradevoli frequentati dai cittadini e dai turisti".

Il Presidente di Majo ha, inoltre, ricordato quanto sia fondamentale puntare sulla valorizzazione del waterfront destinando le aree più vicine alla città e più ricche di patrimonio storico-culturale a finalità turistiche e socio-culturali ed è per questo che il porto di Civitavecchia sta valorizzando il patrimonio archeologico presente nell'antica darsena romana con una mostra dedicata all'imperatore Traiano a 1900 anni dalla morte.

LOGISTICA, SOSTENIBILITA' e SICUREZZA: protagoniste indiscusse della III edizione della Genoa Shipping Week

Genova, 3 luglio 2017 – Oltre **4.500** ospiti provenienti da **46** nazioni e in rappresentanza di **1.350** aziende hanno partecipato ai **37** eventi a calendario della **III edizione** della**Genoa Shipping Week**, la manifestazione organizzata da **Assagenti** e **ClickUtilityTeam**. La settimana ha coinvolto l'intera città con convegni, eventi, visite organizzate ed eventi aperti alla cittadinanza – tra cui le visite a bordo dell'**Unità NavaleAlpino** che ha accolto **750 visitatori** – esi è conclusa con la **14^** edizione dello **Shipbrokers and Shipagents Dinner**.

«Al termine di ogni edizione ci diciamo che è stata la più bella in assoluto – dice **Alberto Banchero**, presidente **Assagenti** – questo significa che ogni anno cresciamo sempre un po' più di quello prima. Lo Shipbrokers Dinner ha confermato la sua importanza a livello internazionale e le conferenze di Port&ShippingTech, grazie alla collaborazione con il nostro partner ClickUtilityTeam, hanno fatto un salto di livello notevole, con una copertura mediatica che ci rende orgogliosi, non solo come operatori portuali ma soprattutto come genovesi».

Cresce infatti**PORT&SHIPPINGTECH**, *main conference della manifestazione che in questa significativa* ***IX edizione*** *ha messo a confronto* ***150*** *relatori e* ***1500*** *professionisti nell'approfondire i tradizionali temi del* ***Green Shipping Summit e Smart Port&Logistics*** *e le tematiche* ***Safety, Technology trend e Infrastructure & Finance,*** *oltre a ospitare convegni in collaborazione con* ***Corpo delle Capitanerie di Porto – Guarda Costiera, Arpal, Spediporto*** *e altre realtà del cluster marittimo.*

Ambiente, monitoraggio e competitività le parole chiave di **GREEN SHIPPING SUMMIT.** I relatori intervenuti hanno evidenziato l'importanza di puntare **su fonti energetiche pulite** per ottenere mobilità e sviluppo sostenibile grazie all'utilizzo di soluzioni tecnologiche per monitorare il consumo di energia e le emissioni in particolar modo. Tutto il comparto concorde che il passaggio al GNL migliorerebbe le prospettive future. La **sicurezza**, dei lavoratori e della navigazione e quella dei cittadini dagli attacchi criminali e terroristici, è stata protagonista indiscussa della sessione **SAFETY** e della **Med Security Summit**, la Conferenza Internazionale sulla sicurezza portuale e marittima. Novità di questa edizione, un convegno interamente dedicato allo **Shipping 4.0 -TECHNOLOGY TREND DEL SETTORE MARITTIMO** – e allenavi digitali e interconnesse, in cui si è analizzata l'evoluzionenei sistemi di comunicazione del comparto e sottolineata l'importanza della tecnologia per il settore navale. *Cloud, IoT e in generale le tecnologie disruptive sono fondamentali per migliorare la capacità predittiva e rendere l'armamento efficiente ed ecosostenibile. Particolare attenzione è stata dedicata alla Cyber security del settore marittimo. Investimenti alle infrastrutture, anche con interventi privati, regole ben definite, digitalizzazione e buone pratiche gli argomenti di cui si è parlato a* ***SMART PORT & LOGISTIC****, la sessione dedicata al potenziamento dei corridoi logistici. Una particolare attenzione è stata dedicata all'intermodalità, ai corridoi economici con la Svizzera, alle infrastrutture della "macroregione" Liguria-Piemonte-Lombardia e ai protocolli d'intesa con la Campania.*

«Già nelle scorse edizioni – **sottolinea Carlo Silva, Presidente di ClickutilityTeam** – il forum ha affrontato le tematiche fondamentali del settore, confermando la propria vocazione e leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali di settore. In questa edizione abbiamo fatto il punto sulle varie aree di sviluppo del sistema logistico-portuale, analizzando le problematiche e, soprattutto, individuando soluzioni per lo sviluppo dell'economia del mare».

«Anche questa edizione della Genoa Shipping Week ha toccato temi di vitale importanza per il cluster marittimo-logistico Italiano – aggiunge **Umberto Masucci**, presidente The International Propeller Clubs – e ha sancito in maniera decisa la partnership fra i sistemi regionali liguri e campano come centrali per il Paese. Questo e altri argomenti saranno oggetto di analisi e approfondimento anche durante la **Naples Shipping Week**, manifestazione gemella, che si terrà dal **24 al 29 settembre del 2018**».

AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale al Genoa Shipping Week. I risultati

(FERPRESS) – Civitavecchia, 3 LUG – La III edizione dello "Genoa Shipping Week", la settimana dedicata all'economia e alla cultura del mare, tenutasi a Genova dal 26 giugno al 1 luglio, ha visto la partecipazione di alcuni presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, tra cui l'avv. di Majo, Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che è intervenuto a due forum sull'ambiente: uno sui "fumi" delle navi e l'altro, il Green Shipping Summit 2017, sullo sviluppo dei green ports e i processi di riqualificazione del waterfront.

"Sono stati due appuntamenti importanti e ricchi di spunti – ha dichiarato il Presidente di Majo – in cui è emersa l'importanza di una stretta cooperazione tra le AdSP, le Capitanerie di Porto e l'ARPA nel fronteggiare adeguatamente ed efficacemente il tema delle emissioni in atmosfera collegate al trasporto marittimo".

"Le AdSP – ha spiegato il Presidente di Majo alla conferenza sui fumi- sono oggi tenute ad adottare un documento di pianificazione energetica ed ambientale che impone di effettuare una serie di interventi in un arco temporale ben definito volti a migliorare l'ambiente e l'efficienza energetica, adempiendo, così, anche agli obblighi europei ed internazionali in materia ambientale".

Durante il Green Shipping Summit, dove il Presidente di Majo ha aperto i lavori, insieme all'ammiraglio Pettorino, sono state menzionate tutte le attività che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha messo in campo per la tutela e la salvaguardia ambientale, come il recente accordo volontario per ridurre il tenore di zolfo del combustibile delle navi anche in navigazione che è stato accompagnato da incentivi per la riduzione delle tariffe portuali . Sulla stessa linea l'AdSP sta promuovendo l'uso del GNL, a partire dalla prima operazione di alimentazione (fuelling) in Italia della nave da crociera Aida Perla.

"Tutte queste iniziative – conclude di Majo – contribuiranno a migliorare la qualità dell'aria nell'ambito portuale e, quindi, anche degli ambienti cittadini circostanti. In tal modo si riuscirà a conciliare lo sviluppo dei traffici marittimi con il diritto dei cittadini di vivere in un ambiente salubre e i porti ritorneranno ad essere dei luoghi gradevoli frequentati dai cittadini e dai turisti".

Il Presidente di Majo ha, inoltre, ricordato quanto sia fondamentale puntare sulla valorizzazione del waterfront destinando le aree più vicine alla città e più ricche di patrimonio storico-culturale a finalità turistiche e socio-culturali ed è per questo che il porto di Civitavecchia sta valorizzando il patrimonio archeologico presente nell'antica darsena romana con una mostra dedicata all'imperatore Traiano a 1900 anni dalla morte.