

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
7 Marzo 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

"...I porti italiani sbarcano a Fort Lauderdale..." (Informazioni Marittime, Messaggero Marittimo)

Dai Porti:

Livorno:

"...Il nodo logistico complesso toscano..." (La Gazzetta Marittima)

"...Forte della bocca, porto mediceo parte il recupero dei sotterranei..."
(La Gazzetta Marittima)

"...Ferro ed acqua in città..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...Avviata procedura gara per assegnare chalet sul lungomare..."
(Ferpress)

"...Responsabilità d'impresa...convegno con l'Adsp..." (Informazioni Marittime)

Brindisi:

"...Il futuro per i combustibili sarà LNG..." (Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...Cosa vuole fare Medcenter?..." (Informazioni Marittime)

"...Mct trasmetta documenti investimenti..." (Ansa)

"...Basta parole, Contship Investa..." (The Medi Telegraph)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
7 marzo 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Altre notizie di porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

I porti italiani sbarcano a Fort Lauderdale



Lunedì ha aperto i battenti una delle più importanti fiere internazionali dedicata alle crociere, Seatrade Cruise Global. A Fort Lauderdale, in Florida, la 34esima edizione di un evento da oltre 10 mila visitatori, 700 espositori e 110 paesi. L'Italia è presente nel padiglione "CruiseItaly" che vede la partecipazione di tutti gli scali crocieristici italiani con una fitta agenda di incontri e eventi.

Tra questi, il forum turistico organizzato dall'ENIT USA (Agenzia Italiana per il Turismo) insieme ad Assoporti a cui hanno partecipato, su invito, tour operator americani assistendo a video e presentazioni delle destinazioni del Belpaese, chiacchierando con i rappresentanti dei porti. I lavori del forum sono stati aperti da Pino Musolino, presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) dell'Adriatico settentrionale (Venezia) e chiusi da Massimo Deiana, presidente dell'Adsp della Sardegna. «Le previsioni per il 2018 sono positive», ha commentato il presidente di Assoporti Zeno D'agostino, riferendosi alle recenti stime di Risposte Turismo e Cemar. «I nostri scali - continua - sono ricercati perché abbiamo un valore territoriale unico al mondo, e, come ho già avuto modo di dire, incrementando il legame porto-città siamo imbattibili».

Stamattina la Console generale di Miami, Gloria Bellelli, ha visitato il padiglione. Seguiranno eventi organizzati da Porto Livorno 2000 nel corso della stessa giornata e giovedì dall'Adsp dell'Adriatico Meridionale.

Padiglione Cruiseltaly al Seatrade Cruise

FORT LAUDERDALE – Seatrade Cruise Global 2018, la più importante fiera al mondo nel settore delle crociere, si è aperta ufficialmente lunedì 5 Marzo. Giunto alla sua 34esima edizione, l'evento ospita 700 espositori provenienti da 110 Paesi diversi e sono previsti circa 11.000 visitatori. Una rassegna mondiale di tutti coloro che operano nel settore, e un ottimo momento per riunirsi e discutere delle prossime strategie con tutti i player.

L'ormai consolidato padiglione italiano Cruiseltaly, vede la partecipazione di tutti gli scali crocieristici italiani con una fitta agenda di incontri e eventi.

Già lunedì, all'avvio dei lavori congressuali della manifestazione, l'Italia dei Cruise Ports si è presentata in un forum turistico organizzato dall'Enit Usa (Agenzia Italiana per il Turismo) con Assoporti. Al forum hanno partecipato Tour operator americani su invito, e hanno avuto modo di vedere video e presentazioni delle destinazioni più belle del nostro Paese. Così i partecipanti hanno potuto vedere le bellezze delle nostre città e poter interloquire con i rappresentanti dei porti presenti per richiedere delucidazioni. I lavori del Forum sono stati aperti da Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale (Venezia) e chiusi da Massimo Deiana, presidente Autorità di Sistema portuale del Mar di Sardegna.

«Le previsioni per il 2018 sono positive», ha commentato il presidente di Assoporti Zeno D'Agostino, «i nostri scali sono ricercati perché abbiamo un valore territoriale unico al mondo, e, come ho già avuto modo di dire, incrementando il legame porto-città siamo imbattibili».

Nella mattinata di ieri poi, il Console generale di Miami Gloria Bellelli, ha visitato il padiglione Cruiseltaly incontrando i rappresentanti dei porti italiani.

Il nodo logistico complesso toscano

FIRENZE - Nella scala territo-

riale di riferimento della AdSP del Tirreno Settentrionale, presieduto da Stefano Corsini e di cui fa parte nel comitato di gestione anche Giovanni Battista ("Vanni") Bonadio in rappresentanza della Regione Toscana, il Piano Operativo Triennale recentemente approvato ha il suo fulcro nel "nodo logistico complesso del Mar Tirreno Settentrionale". Un nodo da intendersi quale sistema unitario, composto di elementi logistici e produttivi, di dotazioni industriali, impiantistiche e ambientali, di reti energetiche, telematiche e di

servizi che costituiscono un insieme coerente di infrastrutture e poli di attività, localizzati nella fascia costiera dell'Alto Tirreno. Sul tema abbiamo intervistato Vanni Bonadio, nell'ottica particolare del "nodo" logistico allargato.

Un sistema più allargato del sistema portuale in senso stretto...

"Questo sistema unitario risponde infatti al concetto di "nodo" come definito dalle Linee Guida Europee sulle TEN-T (Reg. UE 1315/2013), in quanto si tratta di infrastrutture di più modalità di trasporto (marittima, ferroviaria, stradale, vie d'acqua interne e aeroportuale), combinate funzionalmente e connesse tramite corridoi logistici ai grandi centri di produzione e di consumo (area metropolitana Toscana Centrale, Italia Settentrionale, Europa Centro-Orientale, Corridoio "Core" Scandinavo-Mediterraneo). Secondo le linee Guida TEN-T, si tratta dunque di un nodo "logistico", perché realizza l'integrazione modale, anche per la presenza di un interporto e di piattaforme logistiche distributive, e offre una varietà di servizi ulteriori rispetto al semplice trasporto ed instradamento di merci e di persone.

C'è dunque anche una connotazione d'interesse diretto nella programmazione regionale.

"Gli interventi in corso e programmati vanno considerati proprio come "opere d'interesse unitario regionale", in quanto funzionali al posizionamento strategico della Regione Toscana.

In questa prospettiva va inteso il potenziamento dei collegamenti ferroviari (merci e passeggeri) Collesalveti-Pisa e sull'asse Pisa-Firenze già allo studio di fattibilità da parte di R.F.I.. Sono interventi ferroviari di "piccola scala" in grado di ottimizzare le funzioni portuali e industriali di Livorno e di Piombino, di potenziare le funzioni logistiche intermodali dell'Interporto Vespucci, rendendolo di fatto un retroporto, di innalzare i livelli di sicurezza del nodo ferroviario urbano di Pisa che registra una forte commistione merci-passeggeri, liberando al contempo importanti risorse di infrastrutture/tracce da destinare alla mobilità passeggeri (pendolari e turistici), magari anche attraverso la velocizzazione semaforica".

Stugge a volte il significato di "nodo logistico complesso" se ci si focalizza solo sui porti.

"L'approccio "unitario" consente di passare dalla previsione di funzioni portuali a livello di

singolo nodo (Livorno, Piombino) alla programmazione di funzioni logistiche a livello di nodo complesso, integrando asset territoriali con elevato potenziale di crescita. È il caso, ad esempio, della Darsena Pisana che ha una funzione tipicamente portuale su via d'acqua, collegata al Porto di Livorno dal Canale dei Navicelli ed all'Arno dall'incile, con funzioni logistiche, industriali e distributive legate a settori ad alto potenziale di crescita quali il GNL, la nautica e l'e-commerce, con specializzazione speciale di "City Logistic" per un'area di oltre 200 mila abitanti: Con la prossima apertura, infatti, del collegamento tra il Canale dei Navicelli e il Fiume Arno (Incile), interrato fino ad oggi a causa dei bombardamenti durante la seconda Guerra Mondiale, si realizzerà un triangolo d'acqua interamente navigabile. Per non parlare dell'aeroporto la cui funzione assume rilevante importanza all'interno del "nodo logistico" così come sopra descritto, non solo per il trasporto persone, ma anche per il trasporto merci. Il Centro Cargo vede sempre di più aumentare il proprio traffico e l'intervento cui si sta lavorando potrà essere di grande utilità non solo per la Toscana, ma forse per tutto il Centro Italia".

Le relazioni tra sistema portuale e sistema aeroportuale di Pisa non sono ancora al meglio...

"Una sempre più stretta collaborazione tra Porti di Livorno e Piombino ed aeroporto Galilei potrà e dovrà favorire anche l'aumento del flusso turistico con "crociere di testa", aumentando così il traffico sia portuale che aeroportuale. Il People Mover con i suoi parcheggi scambiatori idonei ad ospitare i bus provenienti dagli scali portuali, sono infrastrutture già pronte, da valorizzare al meglio. Le prospettive sono tutte per un grande sviluppo prossimo futuro".

Forte della bocca, porto mediceo parte il recupero dei sotterranei

LIVORNO – Un manufatto di rara bellezza incastonato nel Porto Mediceo: costruito fra 1609 ed il 1621 a difesa del porto sul Molo Cosimo, e disposto su due livelli (le gallerie che ospitavano i fucilieri, e uno superiore, la piattaforma, per i cannoni), il Forte della Bocca versa da tempo per il piano a quota banchina in uno stato di abbandono.

Ora l'Autorità di Sistema sta lavorando per riportare agli originari splendori questo capolavoro di ingegneria militare: sono infatti da poco partiti i lavori per la messa in sicurezza del complesso fortificato, con l'obiettivo di fare un rilievo della struttura che possa permettere la stesura di un progetto di risistemazione delle gallerie sotterranee.

Riempitesi delle macerie degli edifici e delle superfetazioni novecentesche abbattute durante i bombardamenti della seconda Guerra Mondiale, le gallerie ospitano cavità, cunicoli, archi, volte, logge, pozzi, che si snodano lungo un camminamento sotterraneo di circa cinquecento metri di sviluppo lineare. L'obiettivo è quello di renderle pienamente accessibili al pubblico. Il tempo che i tecnici dell'Authority si sono dati per questa prima fase di messa in sicurezza è di due mesi circa.

Ferro ed acqua in città

LIVORNO – Le vie di trasporto sul ferro e sull'acqua: in tempi nei quali avanzano, finalmente in chiave concreta, gli impegni per una logistica "green" anche nel nostro paese, la recente tavola rotonda che si è svolta a Livorno sul connettere l'Italia con la cura del ferro e dell'acqua ha portato proposte concrete che non sembrano più utopia.

Ne hanno parlato, in un quadro regionale toscano, la senatrice Silvia Velo, l'amministratore della Spa Navicelli di Pisa Giovandomenico Caridi, il presidente della Porto 2000 Luciano Guerrieri, il sindaco di Collesalveti Lorenzo Bacci, il presidente dell'Autorità portuale di sistema Stefano Corsini, l'architetto Michele Parenti e il deputato Pd Andrea Romano: moderatore Mario Antonio Gambacciani dell'associazione per gli studi della mobilità in Toscana (AMT).

Come sempre, si è detto molto su tutto lo scibile, anche perché il dibattito si è svolto alla vigilia della consultazione elettorale e c'è stata dunque una importante componente politica. Significativo ad esempio l'impegno di Luciano Guerrieri per la Porto 2000 e le crociere anche nei confronti dell'aeroporto Galilei, di cui si lamenta oggi lo scarso collegamento con il porto delle crociere. Ma uno degli aspetti più affascinanti della serata è stata la presentazione del progetto dell'architetto Parenti sul ripristino della stazione ferroviaria di San Marco (nel rendering in 1° pagina) con tanto di terminal fluviale, grande parcheggio di scambio e tramvia di servizio. Un progetto che è stato illustrato nel dettaglio e che è la dimostrazione almeno ideale di come possano convivere strutture del passato alle nuove importanti idee della logistica "green" anche all'interno di aree urbane oggi compromesse.

ADSP Mar Tirreno Centrale: avviata procedura di gara per assegnare chalet sul lungomare di Castellammare di Stabia

(FERPRESS) – Napoli, 6 MAR – E' stata avviata stamane la procedura di gara per l'assegnazione degli chalet sul lungomare di Castellammare di Stabia. Due sono le offerte pervenute (il termine per la presentazione è stato il 5 marzo) all'AdSP del Mar Tirreno Centrale per la riqualificazione dell'area compresa tra il porto e la città.

La Commissione interna dell'Autorità di Sistema portuale si è riunita questa mattina per esaminare la documentazione amministrativa delle due offerte presentate.

Si è trattato di un esame formale della documentazione, e per una delle due offerte è stata rilevata la necessità di integrare i documenti.

E' stato deciso di assegnare dieci giorni di tempo per il "soccorso istruttorio". Una volta verificata la completezza della offerta, si procederà a nominare la Commissione "giudicatrice", cui spetterà il compito di decidere l'assegnazione della gara.

"Pensiamo che entro due mesi concluderemo l'iter – ha precisato il Presidente Pietro Spirito -. Non siamo soddisfatti per il basso numero delle domande pervenute. Ci aspettavamo un maggior interesse da parte del mercato. Potremo al massimo assegnare due degli otto chalet previsti. Il territorio perde una opportunità di profonda riqualificazione. Si tratta comunque di un inizio. Per indire una nuova gara, evidentemente sempre alle stesse condizioni, effettueremo una valutazione congiunta con l'Amministrazione di Castellammare di Stabia".

Informazioni Marittime

Responsabilità d'impresa, convegno con l'Adsp di Napoli

Responsabilità sociale e sostenibilità. Il rating di legalità per la qualificazione delle imprese nel sistema dei trasporti. È il nome del primo appuntamento promosso nell'ambito dell'intesa tra l'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno Centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) e l'associazione Spazio alla Responsabilità. Si terrà alla stazione marittima di Napoli il 20 marzo alle 15.

Obiettivo, diffondere la responsabilità sociale come modello di sviluppo sostenibile per le imprese e per il territorio. Al centro dei lavori, il "rating di legalità", **[l'elenco dell'Antitrust](#)** per le aziende con un fatturato superiore ai 2 milioni di euro. La manifestazione metterà a confronto gli stakeholder, promuovendo i vantaggi collegati alla sua più ampia diffusione anche nel comparto portuale e nel sistema dei trasporti in senso più ampio.

Introduzione **Pietro Spirito**, presidente Adsp Tirreno Centrale **Raffaella Papa**, presidente Spazio alla Responsabilità - CSRMed Forum

Scenari e buone prassi **Daniele Leone**, direttore regionale Inail Campania **Mario Mustilli**, consigliere del presidente della Regione Campania, esperto in materia economico-finanziaria **Lucio D'Alessandro**, presidente consorzio Promos Ricerche - Sportello RSI della Camera di Commercio di Napoli **Mauro Sciarelli**, docente di Economia e gestione delle imprese, dipartimento di Economia, Management, Istituzioni - Università Federico II **Salvio Capasso**, responsabile economia delle imprese SRM e coordinatore di Rassegna Economica **Umberto De Gregorio**, presidente EAV srl **Armando Brunini**, ad Gesac

Tavola Rotonda con gli stakeholder di: Regione Campania, Città Metropolitana di Napoli, Comune di Salerno, Comune di Castellammare di Stabia, Capitaneria di Porto di Napoli, Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Il futuro per i combustibili sarà LNG

BRINDISI – Il Gas Naturale Liquefatto, sia per le direttive IMO e sia per quelle europee, è stato definito il combustibile per il futuro della propulsione navale, e quindi può essere considerato per i vari porti, dislocati nelle aree marittime mediterranee, opportunità e occasione di sviluppo.

L'Unione europea, per combattere la presenza di gas serra in atmosfera, dovuta al trasporto marittimo, si è impegnata a raggiungere obiettivi – i c.d. “20-20-20” – mettendo in essere azioni importanti per il 2020: riduzione del 20% dei gas serra rispetto al 1990; il 20% dell'energia primaria prodotta da fonti rinnovabili ed incremento dell'efficienza energetica del 20%. Sicuramente l'Italia, come gli altri Stati membri, non può tirarsi indietro, poiché tale piano strategico servirà a garantire la piena sostenibilità dello sviluppo tecnologico, e limiterà le variazioni climatiche del nostro pianeta.

Per questo, gli orizzonti di utilizzo del Gas Naturale Liquefatto saranno sempre più ampi; la sua diffusione sarà importante grazie anche alle nuove tecniche di estrazione e soprattutto la sua gestione in sicurezza ambientale sempre più avanzata. Giacimenti di shale gas hanno aumentato le riserve disponibili; gli Usa saranno coperti per i prossimi 100 anni, e grazie alle loro tecnologie di trasformazione dello shale gas in LNG si porranno come primi esportatori di LNG, insieme all'Australia.

Questo comporterà un aumento della “vita operativa” del Gas Naturale Liquefatto rispetto agli altri combustibili tradizionali, destinati sempre più a consumi bassi; mentre la grande disponibilità sul mercato di LNG porterà ad abbassare i costi del trasporto concorrendo a investimenti in infrastrutture portuali per l'approvvigionamento e la distribuzione di detto gas liquido. Questo combustibile ha delle particolari caratteristiche di efficienza energetica, paragonabili ai combustibili tradizionali, risultando adatto alla propulsione marittima, oltre a quella terrestre.

Inoltre, la gestione del LNG, caratterizzata da bassissime temperature (- 160°C), diventa semplice e sicura e quindi adatto anche ad attività di bunkeraggio durante le normali operazioni portuali e senza vari conflitti ambientali con altre attività. Nel piano strategico europeo di riduzione dei gas serra generati dal trasporto marittimo, la stessa UE sta sostenendo e finanziando i progetti di sviluppo di alcuni porti dell'Adriatico e del Tirreno per la realizzazione di nuove infrastrutture portuali in grado di accogliere e potenziare l'uso dell'LNG. Una nave, alimentata a LNG, ha il vantaggio di produrre circa il 90% di emissioni di ossido di azoto e quasi il 100% di ossido di zolfo in meno rispetto ai combustibili. Ora, senza modificare le rotte di una nave, dentro un liner di flusso merceologico e/o passeggeri o ro-ro/pax da/per il Mediterraneo, costretta a rifornirsi di LNG in porti dedicati ed esclusivi, ogni Autorità di Sistema Portuale dovrebbe garantire tale servizio.

Sostanzialmente, con le dovute dimensioni e in relazione agli indici di performance portuale, un'AdSP dovrebbe individuare un porto nel suo ambito marittimo al fine di garantire una logistica di approvvigionamento di LNG, servita da una logistica distributiva, per la mobilità di vettori delle due modalità di trasporto (terrestre e marittimo) e senza dimenticare la flotta di pescherecci e le piattaforme offshore.

Aveva visto giusto, il Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Meridionale, Prof Ugo Patroni Griffi, nel proporre la candidatura del porto di Brindisi a stazione della logistica distributiva del combustibile LNG per vettori marini e terrestri, nella declinazione moderna della gestione dei flussi merceologici dentro una zona economica speciale. Ci si augura che il progetto di tale infrastruttura portuale, a servizio di navi propulse a LNG, strategica per il futuro, e viste le peculiarità trasportistiche di questo porto, possa trovare risoluzione operativa.

Abele Carruezzo

Informazioni Marittime

Gioia Tauro, l'autorità portuale: "Cosa vuole fare Medcenter?"

L'Autorità portuale di Gioia Tauro (quello calabro è l'unico sistema portuale non ancora riformato) ha sollecitato la società concessionaria Medcenter Container Terminal (MCT) alla trasmissione completa della documentazione per valutare la capacità della società del gruppo Contship Italia di far fronte agli «indifferibili - e più volte annunciati - investimenti per il rilancio del terminal». Annunci «ad oggi - scrive l'ente portuale in una nota - mai documentati o altrimenti corroborati da piani di impresa concreti, finalmente coerenti con gli ingentissimi interventi infrastrutturali di questa Autorità portuale».

Ancora in alto mare l'operatività occupazionale dello scalo. A fine gennaio i sindacati lamentavano la mancata realizzazione dell'Accordo quadro di aprile dell'anno scorso, dove si prevedono investimenti su ferrovie, bacini di carenaggio e una Zona economica speciale, quest'ultima con un quadro normativo completato di recente. A fine febbraio MCT ha inviato allo Stato, fa sapere l'autorità, «una mera comunicazione recante dichiarazioni di intenti su non meglio declinati investimenti», senza offrire «riscontro a quanto richiesto dall'Ente in prosieguo di tempo per lo svolgimento della attività di verifica di competenza». Insomma, l'Autorità portuale di Gioia Tauro chiede a MCT cifre nero su bianco su occupazione e produzione, «un dettagliato cronoprogramma degli investimenti da effettuare in coerenza con le previsioni contabili societarie, corroborato da atti e documenti attestanti in modo incontrovertibile gli impegni assunti dal management societario in tale direzione».

L'autorità conclude bacchettando MCT anche sulla crisi complessiva del trasbordo. Il settore ha già «registrato un'importante ripresa, grazie a politiche aziendali di investimento per rendere ancor più attrattivi i propri terminal e i servizi, con scelte orientate alla ricerca ed al consolidamento di relazioni commerciali con gli armatori che operano a livello mondiale». «Per questo - conclude - l'Autorità portuale ha chiaramente necessità indefettibile di avere una visione prospettica delle scelte aziendali e degli investimenti, ivi comprese le riconosciute risorse finanziarie funzionali all'uopo, che non possono ridursi a mere lettere di intenti quale è apparsa quella con cui la Società avrebbe fornito le "informazioni richieste", e che soprattutto non sono più in alcun modo differibili a garanzia di un effettivo rilancio del terminal gestito, in un'ottica di reale perseguimento dell'interesse pubblico ad esso sotteso».

Porti: Autorità Gioia T., Mct trasmetta documenti investimenti

"Allo stato pervenuta solo una mera enunciazione di intenti"

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 6 MAR - "L'Autorità portuale di Gioia Tauro ha sollecitato la società concessionaria Medcenter Contanair Terminal alla trasmissione completa della documentazione richiesta per poter compiutamente dar corso alla attività di verifica avviata dall'Ente per una valutazione prognostica della capacità societaria di far fronte agli indifferibili, e più volte annunciati, investimenti per il rilancio del terminal, ad oggi mai documentati o altrimenti corroborati da piani di impresa concreti, finalmente coerenti con gli ingentissimi interventi infrastrutturali di questa Autorità Portuale". E' quanto si afferma in un comunicato dell'Autorità portuale di Gioia Tauro.

"Allo stato, la società, che pur ha fatto pervenire una mera comunicazione recante dichiarazioni di intenti su non meglio declinati investimenti, non ha inteso offrire rigoroso riscontro a quanto richiesto dall'Ente per lo svolgimento della attività di verifica di competenza. A tal riguardo l'Ente, a fronte della citata comunicazione dai contenuti non esaustivi che avrebbe dovuto essere predisposta con maggiore rigore e serietà attesa la drammaticità della reale situazione che sta vivendo lo scalo gioiese con assunzione delle conseguenti delicate responsabilità, ha ritenuto non altrimenti soddisfacente il riscontro fornito". L'Autorità parla di "mera enunciazione da parte della Società concessionaria della volontà di effettuare investimenti, senza la imprescindibile allegazione di quanto richiesto, posto che qualsivoglia valutazione potrà essere compiuta solo al ricevimento completo della documentazione richiesta con particolare riferimento al puntuale e provato stato degli investimenti effettuati unitamente alla produzione di un dettagliato cronoprogramma". "Al di là del ripetitivo richiamo alla crisi del transhipment che, in quanto tale, non ha investito soltanto la società Mct, ma gran parte dei terminal che operano nel settore" è detto ancora nel comunicato l'Autorità portuale ha chiaramente necessità indefettibile di avere una visione prospettica delle scelte aziendali e degli investimenti, ivi comprese le riconsesse risorse finanziarie funzionali, che non possono ridursi a mere lettere di intenti". (ANSA).

Gioia Tauro: «Basta parole, Contship investe»

Gioia Tauro - Il commissario dell'Autorità portuale striglia Mct. Il messaggio in sintesi è: «Vi abbiamo chiesto quando e quanto volete investire, e abbiamo ricevuto solo una lettera d'intenti. Anche alla luce degli investimenti pubblici sul porto, ora bisogna capire se volete e potete investire su Gioia Tauro.

Gioia Tauro - «L'Autorità portuale ha sollecitato la società concessionaria Medcenter Container Terminal alla trasmissione completa della documentazione richiesta per dare corso all'attività di verifica avviata dall'ente per una valutazione della capacità societaria di far fronte agli indifferibili - e più volte annunciati - investimenti per il rilancio del terminal, a oggi mai documentati o altrimenti corroborati da piani di impresa concreti, coerenti con gli ingentissimi interventi infrastrutturali di questa Autorità portuale». Così il commissario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, in riferimento agli investimenti di Contship sul terminal.

«Allo stato - prosegue il commissario in una nota - la società, che pur ha fatto pervenire lo scorso 22 febbraio una mera comunicazione di intenti su non meglio declinati investimenti, non ha inteso offrire rigoroso riscontro a quanto richiesto dall'ente». L'Authority aveva chiesto delle integrazioni entro la scorsa settimana, che però non hanno soddisfatto l'ente circa i contenuti, «attesa la drammaticità della situazione che sta vivendo lo scalo gioiese».

L'Autorità portuale chiede a Contship non dichiarazioni di intenti ma«documentazione completa con particolare riferimento al puntuale e provato stato degli investimenti effettuati unitamente alla produzione di un dettagliato cronoprogramma degli investimenti da effettuare in coerenza con le previsioni contabili societarie, corroborato da atti e documenti attestanti in modo incontrovertibile gli impegni assunti dal management societario in tale direzione».

-segue

«Dopo tutti gli sforzi compiuti dalla parte pubblica - aggiunge Agostinelli - per garantire nel tempo livelli di assoluta idoneità del porto di Gioia Tauro atti a rendere performanti e competitive le prestazioni di tutti gli operatori, implementandone la qualità e assicurandone sempre più elevati standard di sicurezza, l'ente non può ritenere esaustivo, per le valutazioni di competenza, un riscontro parziale quale è quello fornito dalla società Medcenter Contanair Terminal».

«Al di là del ripetitivo richiamo alla crisi del transhipment - rincara la dose il commissario -che, in quanto tale, non ha investito soltanto la società Mct, ma gran parte dei terminal che operano nel settore in questione che hanno evidentemente registrato una importante ripresa, grazie a politiche aziendali di investimento per rendere ancor più attrattivi i propri terminal e i servizi offerti con scelte orientate alla ricerca e al consolidamento di relazioni commerciali con gli armatori che operano a livello mondiale, l'Autorità portuale ha chiaramente necessità indefettibile di avere una visione prospettica delle scelte aziendali e degli investimenti, comprese le riconnesse risorse finanziarie funzionali, che non possono ridursi a mere lettere di intenti quale è apparsa quella con cui la società avrebbe fornito le "informazioni richieste", e che soprattutto non sono più in alcun modo differibili a garanzia di un effettivo rilancio del terminal gestito, in un'ottica di reale perseguimento dell'interesse pubblico ad esso sotteso».