



Primo Piano:

- **Cluster Marittimo-portuale unito nei confronti dell'UE**
(Messaggero Marittimo, Il secolo XIX, Informazioni Marittime, Ferpress)

Dai Porti:

Genova:

"...Delegazione cinese visita Vado Ligure..." (Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...Investimenti Regione Piombino-Livorno..."

(Ansa, Il Telegrafo, Il Sole 24 Ore)

"...incontro Propeller su economia circolare..." (Messaggero Marittimo)

"...Divieto di accesso alle dighe del porto..."

(Messaggero Marittimo, Il Telegrafo, L'Informatore Navale)

Civitavecchia:

"...Crisi al porto..." (Civonline)

Salerno:

"...Propeller club ports of Salerno..." (Seareporter)

Brindisi:

"...Salone Nautico..." (Nuovo Quotidiano di Puglia, Brindisi Oggi)

Palermo:

"...Salvo il cantiere della Liberty..." (Giornale di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Cluster marittimo-portuale unito nei confronti della Ue

Sottoscritta dichiarazione per scongiurare presunta procedura d'infrazione

ROMA – A seguito della notizia ricevuta riguardante la procedura attivata dalla Commissione europea in materia d'imposizione fiscale sui canoni, le Associazioni del cluster marittimo-portuale, di seguito indicate, dichiarano: "Le Associazioni del cluster marittimo-portuale denunciano i contenuti della lettera ricevuta dal Governo Italiano con la quale si richiede la modifica del Testo Unico delle Imposte Dirette nella parte che esonera gli enti pubblici dal pagamento delle imposte.

Far apparire le Autorità di Sistema portuale come imprese impegnate in attività economiche è giuridicamente sbagliato rispetto alla normativa vigente e alle scelte chiaramente contenute e ancor recentemente ribadite nella legislazione nazionale. Si rischia quindi soltanto di alimentare inaccettabili tentativi di modificare il modello pubblicistico dei porti italiani.

Considerare l'attività di riscossione delle Autorità di Sistema portuale alla pari delle attività d'impresa di diritto privato ha come conseguenza diretta quella di creare incertezze nel dato normativo vigente in danno degli operatori, mettendo quindi in pericolo i positivi risultati derivanti dalla recente riforma della portualità fortemente voluta e sostenuta dal Ministro Delrio.

Le associazioni del cluster marittimo-portuale firmatarie della presente nota congiunta sono unite e compatte nel respingere al mittente le richieste che giungono da Bruxelles e mettono a disposizione del Governo tutte le proprie competenze a tutela del bene pubblico.

La dichiarazione è stata firmata da Assoport, Assologistica, Assiterminal, AssArmatori, Assocostieri, Ancip, Assogasliquidi, Antep, Angopi, Confetra, Confitarma, Federagenti, Federazione del Mare, Fise-Unport, Fedepiloti, Fedspedi, Unione Piloti.

IL CLUSTER MARITTIMO SI COMPATTA CONTRO LA MINACCIA EUROPEA

Porti tassati, la rivolta delle imprese

Lettera di 17 associazioni all'Ue. La Liguria pronta ad accelerare sul fronte autonomia

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. In campo contro l'Europa scendono anche gli operatori.

Diciassette associazioni hanno così firmato un manifesto di "ribellione" contro la decisione della Commissione di far pagare le tasse ai porti italiani. Per una volta il cluster marittimo si è compattato, di fronte alla possibilità che quella decisione di Bruxelles possa mettere a rischio la portualità italiana: «Considerare l'attività di riscossione delle Autorità di Sistema Portuale alla pari delle attività d'impresa di diritto privato ha come conseguenza diretta quella di creare incertezze nel dato normativo vigente in danno degli operatori». Per le associazioni, che difendono la riforma dei porti varata da Graziano Delrio («si mettono in pericolo i positivi risultati») l'attacco della Commissione colpisce tutto il modello italiano: «Far apparire le Autorità di sistema portuale come imprese impegnate in attività economiche è giuridicamente

sbagliato rispetto alla normativa vigente e alle scelte chiaramente contenute e ancor recentemente ribadite nella legislazione nazionale. Si rischia quindi soltanto di alimentare inaccettabili tentativi di modificare il modello pubblicistico dei porti italiani».

Per questo le associazioni degli operatori (Assoporti, Assologistica, Assiterminal, Assarmatori, Assocostieri, Ancip, Assogasliquidi, Antep, Angopi, Confetra, Confitarma, Federagenti, Federazione Del Mare, Fise-Uniport, Fedepiloti, Fedespedi, Unione Piloti) chiedono di agire: «Siamo uniti e compatti nel respingere al mittente le richieste che giungono da Bruxelles e mettono a disposizione del governo tutte le proprie competenze a tutela del bene pubblico». Lo scontro con l'Europa è soprattutto politico e la reazione degli operatori lo sottolinea: in discussione c'è il modello pubblicistico dei porti italiani. L'Europa ritiene infatti che siano imprese: paghino le tasse - ci chiede Bruxelles - e non

facciano concorrenza sleale. In un quadro pessimistico sull'esito della battaglia contro Bruxelles (belgi e olandesi sono stati già *impallinati*, Parigi ritiene di fare la stessa fine), c'è un movimento crescente che pensa che alla fine venga cavalcata la situazione. La Liguria, ad esempio, ha chiesto maggiore autonomia, a partire proprio dalle banchine: con un dialogo diretto tra la prima regione portuale d'Italia e l'Europa «forse si potrebbe arrivare ad un rafforzamento delle richieste» spiega una fonte. In ballo c'è la promozione dei traffici portuali, a cui i presidenti non vorrebbero rinunciare. È la parte finita sotto la lente della Ue e per questo una trasformazione in Spa potrebbe accontentare sia Bruxelles che i presidenti dei porti che trainano i volumi delle merci nel Paese, Genova in testa. Così qualche piano operativo, con una linea strategica autonoma, potrebbe essere prodotto a breve. In attesa di un interlocutore governativo a Roma.

www.themeditelegraph.it

© BY NC ND ALC. N. C. I. T. T. R. I. S. E. R. V. A. T. I.



La nave da crociera Msc Meraviglia fotografata nel porto di Genova

Informazioni Marittime

Tasse ai porti, il cluster marittimo italiano contro Bruxelles



17 associazioni del cluster marittimo, praticamente il cluster marittimo, hanno diramato un comunicato in cui ribadiscono quello che nell'ultima settimana hanno fatto singolarmente: la procedura 'fiscale' - che rischia di diventare d'infrazione - avviata da Bruxelles per le Autorità di sistema portuale italiane è «giuridicamente sbagliata», spinge a privatizzare i porti, crea «incertezze nella norma [...] mettendo in pericolo i positivi risultati della riforma del ministro Delrio».

- La terra di mezzo delle autorità portuali italiane
- E se la strategia di Bruxelles sia di privatizzare i porti?

La dichiarazione congiunta:

Le Associazioni del cluster marittimo-portuale denunciano i contenuti della lettera ricevuta dal Governo Italiano con la quale si richiede la modifica del Testo Unico delle Imposte Dirette nella parte che esonera gli enti pubblici dal pagamento delle imposte.

Far apparire le Autorità di Sistema Portuale come imprese impegnate in attività economiche è giuridicamente sbagliato rispetto alla normativa vigente e alle scelte chiaramente contenute e ancor recentemente ribadite nella legislazione nazionale. Si rischia quindi soltanto di alimentare inaccettabili tentativi di modificare il modello pubblicistico dei porti italiani.

Considerare l'attività di riscossione delle Autorità di Sistema Portuale alla pari delle attività d'impresa di diritto privato ha come conseguenza diretta quella di creare incertezze nel dato normativo vigente in danno degli operatori, mettendo quindi in pericolo i positivi risultati derivanti dalla recente riforma della portualità fortemente voluta e sostenuta dal Ministro Delrio.

Le associazioni del cluster marittimo-portuale firmatarie della presente nota congiunta sono unite e compatte nel respingere al mittente le richieste che giungono da Bruxelles e mettono a disposizione del Governo tutte le proprie competenze a tutela del bene pubblico.

ASSOPORTI, ASSOLOGISTICA, ASSITERMINAL, ASSARMATORI, ASSOCOSTIERI, ANCIP, ASSOGASLIQUIDI, ANTEP, ANGOPI, CONFETRA, CONFITARMA, FEDERAGENTI, FEDERAZIONE DEL MARE, FISE-UNIPOINT, FEDEPILOTI, FEDESPEDI, UNIONE PILOTI

Associazioni cluster marittimo-portuale: sottoscritta dichiarazione congiunta per scongiurare effetti di presunta procedura d'infrazione

(FERPRESS) – Roma, 23 APR – A seguito della notizia ricevuta riguardante la procedura attivata dalla Commissione Europea in materia d'imposizione fiscale sui canoni, le Associazioni del cluster marittimo-portuale, di seguito indicate, dichiarano:

Le Associazioni del cluster marittimo-portuale denunciano i contenuti della lettera ricevuta dal Governo Italiano con la quale si richiede la modifica del Testo Unico delle Imposte Dirette nella parte che esonera gli enti pubblici dal pagamento delle imposte.

Far apparire le Autorità di Sistema Portuale come imprese impegnate in attività economiche è giuridicamente sbagliato rispetto alla normativa vigente e alle scelte chiaramente contenute e ancor recentemente ribadite nella legislazione nazionale. Si rischia quindi soltanto di alimentare inaccettabili tentativi di modificare il modello pubblicistico dei porti italiani.

Considerare l'attività di riscossione delle Autorità di Sistema Portuale alla pari delle attività d'impresa di diritto privato ha come conseguenza diretta quella di creare incertezze nel dato normativo vigente in danno degli operatori, mettendo quindi in pericolo i positivi risultati derivanti dalla recente riforma della portualità fortemente voluta e sostenuta dal Ministro Delrio.

Le associazioni del cluster marittimo-portuale firmatarie della presente nota congiunta sono unite e compatte nel respingere al mittente le richieste che giungono da Bruxelles e mettono a disposizione del Governo tutte le proprie competenze a tutela del bene pubblico.

ASSOPORTI, ASSOLOGISTICA, ASSITERMINAL, ASSARMATORI, ASSOCOSTIERI, ANCIP, ASSOGASLIQUIDI, ANTEP, ANGOPI, CONFETRA, CONFITARMA, FEDERAGENTI, FEDERAZIONE DEL MARE, FISE-UNIPORT, FEDEPILOTI, FEDESPEDI, UNIONE PILOTI

Delegazione cinese visita il porto di Vado Ligure

Interesse per dotazioni piattaforma di APM Terminals

SAVONA – La possibilità di accogliere navi di qualsiasi dimensione e capacità, comprese le grandi portacontainer di ultima generazione, e l'enorme disponibilità di magazzini coperti nelle vicinanze, sono le principali caratteristiche che hanno spinto la Cina a investire nel nuovo terminal container di Vado Ligure, controllato da APM Terminals con il 50,1% e partecipato dal gruppo Cosco con il 40% e dal porto cinese di Qingdao col 10%.

Zhang Gang, vicepresidente e segretario generale del 'China Council for the Promotion of International Trade' in Italia, ha visitato la struttura solo due giorni dopo la visita privata del presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, avvenuta mercoledì scorso.

Accompagnato da Paolo Cornetto, managing director di APM Terminals Vado Ligure, Zhang ha visitato il Reefer Terminal di Vado (controllato da APM Terminals) e ha poi verificato lo stato di avanzamento dei lavori della piattaforma container, dove è in corso lo sbarco delle gru di piazzale fornite dal produttore cinese ZPMC, rappresentato per l'occasione da Elio Crovetto, amministratore delegato di ZPMC Italia.

Da APM Terminals fanno sapere che Zhang è rimasto favorevolmente impressionato dalla totale assenza di limitazioni di pescaggio e di banchina del futuro terminal, che aprirà i battenti il prossimo anno e potrà accogliere navi portacontainer di qualsiasi dimensione, a anche dal fatto che i magazzini coperti del Reefer Terminal, uniti a quelli del vicino Interporto VIO (al momento controllato dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale e partecipato dal gruppo Gavio), costituiscano un polo logistico integrato unico in Italia per estensione delle superfici coperte, oltreché dotato di ampi spazi per lo stoccaggio di merce a temperatura controllata.

Porti: Rossi, investimenti Regione Piombino-Livorno caso unico

Governatore, scelte strategiche che faranno bene Toscana



(ANSA) - FIRENZE, 23 APR - "I trecento milioni su Piombino ed i trecento milioni che stiamo mettendo su Livorno è una decisione che ha preso la Regione, caso unico in tutto il panorama nazionale". Lo ha detto Enrico Rossi, presidente della Regione Toscana, a proposito degli investimenti per l'adeguamento infrastrutturale delle due realtà portuali.

"Sono stati dati soldi - ha spiegato - a Savona per esempio, come è noto, per fare gli escavi, Genova non ne parliamo, il quarto valico non se ne parla, Ravenna pure: tutti soldi venuti dallo Stato. Qui dallo Stato sono venuti soprattutto soldi dalla Regione. Abbiamo fatto delle scelte strategiche, e io penso che queste scelte strategiche alla fine faranno bene alla Toscana come già accade".

Secondo Rossi, che oggi ha siglato un accordo con Rfi per la realizzazione dei collegamenti ferroviari del porto di Livorno con il corridoio Ten-T scandinavo mediterraneo, in questo modo "possiamo giocare una partita competitiva sui porti di Livorno e Piombino davvero straordinaria. Nessuno ha il retroporto che possiamo vantare noi, se lo attrezziamo. Noi mettiamo 17 milioni, Fs e il ministero mettono gli altri 5".

Ferrovie. Il sistema logistico del Centro-Nord aggancia l' Europa

Bologna-Prato, da ottobre i lavori di potenziamento

milano Trasporto merci su ferro, logistica integrata e intermodalità: sono le parole chiave di una serie di opere destinate a rivoluzionare, nel medio periodo, il sistema dei trasporti del Centro-Nord e a generare ripercussioni positive sulla logistica dell' intero Paese. Stiamo parlando dei lavori per il potenziamento infrastrutturale e tecnologico della storica linea ferroviaria Bologna-Prato e dello sviluppo dei collegamenti ferroviari del porto di Livorno.

Due interventi che fanno parte dello stesso disegno: agganciare i porti dell' alto Tirreno alla rete dei corridoi di trasporto europei (rete europea Ten-T) e incentivare lo sviluppo del trasporto merci su rotaia. Ma procediamo con ordine.

Bologna-Prato Partiranno a ottobre i lavori sulla linea Bologna-Prato, cuore del Corridoio europeo Scandinavia-Mediterraneo, per adeguarne le caratteristiche agli standard previsti dalla rete europea per il traffico merci.

Oltre a riqualificare e potenziare l' intera infrastruttura per il servizio passeggeri. Si tratta di opere indispensabili a garantire il collegamento dei porti dell' area logistica

costiera toscana e del sistema logistico e portuale emiliano-romagnolo con il Centro e il Nord dell' Europa, ma complessivamente tutto il traffico ferroviario ne beneficerà, in termini di maggiore regolarità del servizio e potenzialità della linea.

Rete ferroviaria italiana (Rfi, gruppo FS Italiane), Regione Emilia Romagna e Regione Toscana hanno già siglato un protocollo d' intesa che definisce articolazione degli interventi, programma dei lavori e attività di monitoraggio per tutta la durata dei cantieri. Il documento è il risultato di un processo di condivisione avviato lo scorso anno, con lo scopo di consentire la realizzazione di questi importanti lavori limitando il più possibile i disagi, inevitabili, per i viaggiatori.

Per consentire il passaggio dei treni adibiti al trasporto di semirimorchi e dell' autostrada viaggiante, Rfi amplierà la "sagoma" della linea secondo i requisiti per l' interoperabilità.

Gli interventi riguarderanno sia l' infrastruttura - binari, linea di contatto, gallerie - sia gli impianti tecnologici. Contestualmente saranno eseguiti lavori di miglioramento dell' accessibilità nelle stazioni. L' attività più complessa sarà quella di allargamento della sezione utile di circa 20 chilometri di gallerie (su un totale di 40 chilometri), che richiederà la fresatura delle volte, l' abbassamento del piano del ferro e l' adeguamento della linea di alimentazione elettrica necessaria per la marcia dei treni. Saranno eseguiti anche lavori di miglioramento dell' accessibilità nelle stazioni di Pianoro, Monzuno, Grizzana, San

- segue

Benedetto Val di Sambro Vernio e Vaiano. Il cantiere, il cui avvio è previsto a ottobre 2018, avrà una durata di tre anni e mezzo.

Per garantire la continuità del servizio sulla linea, ancorché in misura ridotta, l'attività è stata divisa in tre fasi della durata di circa un anno ciascuna.

Rfi, Regione Emilia Romagna, Regione Toscana e imprese ferroviarie stanno predisponendo il nuovo orario ferroviario che sarà in vigore sulla linea durante i lavori. Il servizio ferroviario sarà **integrato** da autobus.

Porto di Livorno ieri è stato compiuto un altro passo decisivo per fare del **porto** di Livorno uno dei più importanti scali ferroviari merci della Penisola. Entro fine 2018 partiranno i lavori per costruire uno scavalco ferroviario che collegherà direttamente il **porto** labronico all'interporto Amerigo Vespucci. Inoltre sarà avviata la progettazione di una nuova linea ferroviaria che dall'interporto si colleghi direttamente alla Pisa-Firenze e quindi al Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. L'accordo è stato firmato nel pomeriggio, a Firenze, dal presidente della Regione Toscana Enrico Rossi e dall'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), Maurizio Gentile. L'accordo di ieri segue l'inaugurazione del 19 dicembre 2016, quando fu attivata la stazione ferroviaria in banchina, un'opera che permette il passaggio delle merci dai container direttamente sulla rete ferroviaria.

L'allacciamento tra il **porto**, l'interporto Vespucci e la rete nazionale avverrà tramite la realizzazione di uno scavalco ferroviario della linea Tirrenica, per un costo complessivo di 23,8 milioni di euro a carico di Regione Toscana, Rfi e ministero delle Infrastrutture. La conclusione dei lavori è programmata per il 2021. Nell'accordo rientra anche un progetto di fattibilità tecnico-economica del collegamento tra l'interporto, la linea Collesalveti-Vada e la linea Pisa-Firenze tramite bypass di Pisa e l'istituzione di un tavolo tecnico per valutare gli interventi progettuali necessari a collegare in modo più funzionale alla rete nazionale anche il **porto** di Piombino.

Marco Morino

ECONOMIA PATTO PER GLI SCALI DELLA PROVINCIA DA 200 MILIONI

Svolta nel trasporto ferroviario «La Toscana collegata all'Europa»

«QUANDO i nuovi collegamenti ferroviari saranno completati potremo giocare una partita davvero competitiva sui porti di Livorno e Piombino. Nessuno avrà un retro-porto altrettanto attrezzato». Così il presidente della Regione, Enrico Rossi, ha commentato ieri la firma di un accordo da 200 milioni di euro fra la Regione e Rete ferroviaria italiana per potenziare la mobilità su rotaia. Fra le opere in programma, il cosiddetto 'scavalco' ferroviario per collegare il porto di Livorno all'interporto. Oggetto dell'accordo è poi un ulteriore collegamento tra l'interporto stesso e le linee ferroviarie Collesalveti-Vada e Firenze-Pisa tramite il bypass di Pisa. Anche il porto di Piombino vedrà la revisione dei collegamenti con Livorno ed entrambi gli scali marittimi saranno meglio collegati ai grandi corridoi europei della Trans European Network-Transport. Il costo dello scavalco è di 23,8 milioni di euro: 17 verranno versati dalla Regione a favore di Rfi che realizzerà l'opera e che ne metterà altri 4,3, mentre il Ministero dei trasporti contribuirà con 2,5 milioni. Nel prossimo ottobre inizieranno le opere propedeutiche, che saranno ultimate nel 2019. L'inizio dei cantieri è fissato per giugno 2019 e la fine nel 2021. In programma anche l'adeguamento delle gallerie dell'Appennino tosco emiliano lungo la linea Prato-Bologna, per rendere possibile il passaggio di carri merci più larghi e capienti. «Questa firma ci consentirà di arriva-



ACCORDO
Sopra la stretta di mano in Regione tra il presidente Enrico Rossi e i rappresentanti di Rfi e Autorità Portuale; a sinistra l'assessore Ceccarelli

re, entro il 2030, a trasportare il 30% delle merci su ferrovia e di arrivare al 50% entro il 2050 - ha detto l'assessore regionale alle infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli - valorizzando dell'attività portuale sia a Livorno che a Piombino. L'altro effetto positivo è l'im-

pegno di Rfi a progettare il collegamento tra la Vada Collesalveti e la Firenze-Pisa attraverso un bypass ferroviario che eviterà ai convogli di dover entrare dentro il nodo pisano con un grande snellimento per la circolazione delle merci».

Lisa Ciardi

Livorno: incontro Propeller su economia circolare

Relazione dell'onorevole Simona Bonafè

LIVORNO – Si può coniugare un approccio verde con una serie di risparmi per le aziende, che riciclando tagliano i costi sulle materie prime e guadagnano così in competitività? Sì, grazie alle quattro direttive europee approvate mercoledì scorso dalla Plenaria del Parlamento europeo.

A parlare di questi importanti atti al Propeller Club Port of Leghorn, all'indomani del voto, c'era proprio la relatrice del provvedimento a Strasburgo, l'on. Simona Bonafè.

L'incontro, moderato dalla presidente del club Maria Gloria Giani Pollastrini, è stato organizzato con il supporto della Banca di Credito Cooperativo di Castagneto Carducci (che ha ospitato l'incontro) e di Confcommercio Provincia di Livorno.

Il dibattito si è aperto con la proiezione in anteprima del video di One Ocean Foundation, progetto per la salvaguardia del mare dall'inquinamento da micro-plastiche.

L'on. Simona Bonafè, commentando un pacchetto legislativo costato tre anni di delicate trattative e che ha la capacità di portare 140mila nuovi posti di lavoro e una crescita del Pil tra l'1 e il 7% all'anno, ha ricordato che "siamo di fronte a un nuovo modello economico, non soltanto a un sistema alternativo per la gestione dei rifiuti. Il fatto che il World Economic Forum lo abbia inserito tra le iniziative di sistema ne è la dimostrazione". "Le risorse sono scarse e quindi metteranno in crisi il sistema economico e produttivo così come è concepito adesso. Ieri sono state approvate quattro direttive sui rifiuti, ma l'obiettivo è costruire negli anni una vera e propria economia circolare. Prima ci collochiamo su questo modello e prima saremo competitivi nel gestirlo. La Cina ci sta investendo molto, gli Stati Uniti molto meno con una scelta antistorica della quale pagheranno il prezzo. Con l'economia circolare abbassiamo anche i costi di approvvigionamento delle materie prime, aiutando così le imprese. Si tratta di un percorso che necessita di forti investimenti in ricerca e rimodulazione dei processi produttivi, ma una volta a regime sarà il miglior accordo tra ambiente ed economia".

Alla relazione dell'onorevole, in una sala al gran completo, sono seguiti gli interventi di Alberto Ricci (Confindustria), di Ruggero Morelli (Blogger di tecnologia robotica), di Michele Urbano (Legambiente Lucca), il quale ha anticipato alcuni temi del prossimo evento Propeller del 28 Maggio su energia ambiente e portualità.

Le conclusioni dell'incontro sono state affidate al presidente AdSp Stefano Corsini che con l'occasione ha invitato Bonafè ad attivarsi sulla questione della fiscalità dei porti, sollevata dalla DG Competition EU nei confronti delle Autorità di Sistema portuali italiane in materia di tassazione delle concessioni.

Divieto di accesso alle dighe del porto di Livorno

Ordinanza Authority: non devono essere un'alternativa agli stabilimenti balneari

LIVORNO – Stop. Da questa estate non sarà più possibile abbronzarsi sulle dighe foranee del porto di Livorno o usare una delle banchine della diga Curvilinea come punto di ormeggio per la propria imbarcazione. A stabilirlo, in una ordinanza pubblicata il 13 Aprile scorso sull'albo on line (http://albo.portialtotirreno.it/portialtotirreno/albo/albo_dettagli.php?id=25), l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale.

A tutela dell'incolumità pubblica, è stato infatti disposto il divieto di accesso alla diga Curvilinea e a quelle della Vegliaia e della Meloria. Non solo, l'interdizione è stata estesa anche alle scogliere esterne e ai terrapieni circostanti le stesse dighe. Spetterà agli uffici competenti dell'Authority provvedere all'installazione di una idonea segnaletica che richiami i divieti di accesso. Laddove il fatto non costituisca reato, i trasgressori saranno perseguiti ai sensi dell'articolo 1174 del Codice della Navigazione.

"Le dighe foranee non possono essere una alternativa agli stabilimenti balneari, alle spiagge e alle scogliere pubbliche – ha detto il segretario generale dell'Authority, Massimo Provinciali – l'ordinanza n. 11 è una misura di buon senso che va a tutela della sicurezza pubblica".

La notizia potrebbe far scaturire qualche... malumore. Ci limitiamo a proporla così come ci è stata inviata anche perchè non è dato conoscere una statistica che attesti in numero e l'entità di sciagure o disgrazie dovute alle così dette "ribotte" alla Vegliaia o al "Molo novo", il nomignolo con cui i livornesi sono ancora soliti chiamare la diga Curvilinea, eretta a protezione del porto per volere di Leopoldo II di Lorena.

Deve trattarsi, comunque, di una messe cospicua di incidenti, se l'amministrazione portuale di Livorno è stata spinta ad emanare un divieto perentorio di ormeggio alle antiche opere foranee del porto livornese.

L'opera, decretata nel 1852, fu costruita a partire dall'anno successivo ed ultimata nel 1859 sotto la direzione dell'ingegner Vittorio Poirèl. Risalgono al 1857 le due piccole torri ottagonali dotate di fanali. Oggi dei due segnali per la navigazione funziona soltanto quello che guarda a Sud, quello lato Nord fu sostituito da un palo metallico dipinto a strisce rosse e verdi.

La diga della Vegliaia risale, invece alla fine del XIX secolo mentre l'attuale torre della Meloria, che ricorda la famosissima battaglia del 1284, fu innalzata agli inizi del secolo XIII da Cosimo II de' Medici sul sito del faro più antico eretto dai Pisani e distrutto dai Genovesi nel 1286, e successivamente ricostruita nel 1598 per volere del granduca Ferdinando I de' Medici e distrutta in seguito dalla forza del mare. La torre attuale, nel 1857, fu affiancata da un faro metallico, che i livornesi chiamarono "la gabbia" alta una ventina di metri.

LA CITTA' E IL MARE LA DECISIONE DELL'AUTORITA' PORTUALE

Stop bagni alle dighe foranee Divieto di attracco alle barche

■ A pagina 7

IL NOSTRO MARE



LA NUOVA SEGNALETICA

SPETERÀ AGLI UFFICI PROVVEDERE INSTALLARE UNA IDONEA SEGNALETICA CHE RICHIAMI I DIVIETI E GARANTISCA LA SICUREZZA DEGLI OPERATORI ADDETTI ALLA MANUTENZIONE

Stop alla tintarella sulle dighe «Ormeggiare la barca non è sicuro»

L'Authority: «Urge il restauro, interdetti terrapieni e scogliere esterne»

UN RITO collettivo che si va a infrangere sulle scogliere della Vegliaia. Tradizione consolidata vuole, infatti, che ogni anno – non appena inizia la bella stagione – il livornese faccia baracca, burattini e ghiaccina per recarsi dritto dritto in mare aperto a bordo di gommoni e gabbianelle a caccia di una tintarella speciale e in nome del relax. Ma, da questa estate, non sarà più possibile abbronzarsi sulle dighe foranee del porto o usare una delle banchine della Diga Curvilinea come punto di ormeggio per la propria imbarcazione. A stabilirlo, suscitando sorpresa e clamore, è un'ordinanza pubblicata lo scorso 13 aprile sull'albo online dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

«Le dighe foranee non possono essere un'alternativa agli stabilimenti balneari, alle spiagge e alle scogliere pubbliche – ha detto il segretario generale dell'Authority Massimo Provinciali – Portolanza è una misura di buon senso a tutela della sicurezza pubblica». Ed è proprio per tutelare al meglio l'incolumità pubblica, che infatti è stato disposto il divieto di accesso alla diga Curvilinea e a quelle della Vegliaia e della Meloria. Brividi: la tradizionale gita in



L'ORDINANZA DELL'AUTORITA' PORTUALE La misura introdotta lo scorso 13 aprile servirà a garantire la sicurezza pubblica e consentirà l'accesso alle strutture ai soli mezzi nautici autorizzati

barca, insomma, per alcuni non sarà più la stessa. Ma l'ordinanza spiega nel dettaglio i motivi di una simile scelta precisando che esiste una «situazione di pericolo per i cittadini, sia in relazione alle caratteristiche costruttive e funzionali delle strutture sia allo stato di precaria conservazione delle stesse – si legge – Cosa che richiede la programmazione e la realizzazione di importanti lavori di

consolidamento, di restauro conservativo e di rifiorimento delle scogliere esterne».

L'INTERDIZIONE è stata estesa anche ai terrapieni circostanti le stesse dighe. Un divieto di ormeggio alle banchine della Diga Curvilinea per «qualunque imbarcazione privata ad eccezione dei mezzi nautici degli addetti ai lavori, espressamente autorizzati

L'Authority portuale Spetterà agli uffici, inoltre, provvedere all'installazione di un'adeguata segnaletica che richiami i divieti di accesso. Laddove il fatto costituisca reato, i trasgressori saranno perseguiti ai sensi del Codice della navigazione che – nel caso – prevede multe anche salate. Ma questo divieto, di certo, non passerà inosservato e... indolore.

I.C.C.

L'Informatore Navale

LIVORNO, divieto di accesso alle dighe del porto.
L'Authority: "Non siano un'alternativa agli stabilimenti balneari"



Livorno, 23 aprile 2018 – Da questa estate non sarà più possibile abbronzarsi sulle dighe foranee del porto o usare una delle banchine della Diga Curvilinea come punto di ormeggio per la propria imbarcazione. A stabilirlo, in una ordinanza pubblicata il 13 aprile scorso sull'albo on line (http://albo.portialettirreno.it/portialettirreno/albo/albo_dettagli.php?id=25), l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. A tutela dell'incolumità pubblica, è stato infatti disposto il divieto di accesso alla Diga Curvilinea e a quelle della Vegliaia e della Meloria. Non solo, l'interdizione è stata estesa anche alle scogliere esterne e ai terrapieni circostanti le stesse dighe. Spetterà agli uffici competenti dell'Authority provvedere all'installazione di una idonea segnaletica che richiami i divieti di accesso. Laddove il fatto costituisca reato, i trasgressori saranno perseguiti ai sensi dell'articolo 1174 del Codice della Navigazione. "Le dighe foranee non possono essere una alternativa agli stabilimenti balneari, alle spiagge e alle scogliere pubbliche – ha detto il segretario generale dell'Authority, Massimo Provinciali – l'ordinanza n.11 è una misura di buon senso che va a tutela della sicurezza pubblica".

GIP: "TDT e Sech non in competizione, ma 2 visioni dello stesso problema"

di Lucia Nappi

LIVORNO - *"I clienti e le compagnie stanno cambiando, i terminal portuali rischiano di perdere i punti di riferimento, pertanto è necessario interpretare quello che la clientela pensa. Avere 2 terminal su cui poter ragionare è meglio rispetto a prima, adesso abbiamo due visioni dello stesso problema".*

A dirlo è **Massimiliano Cozzani**, marketing director di **GIP spa** (Gruppo investimenti portuali) durante la conferenza stampa a due voci alla quale è intervenuto anche il direttore generale di TDT (Terminal Darsena Toscana) **Marco Mignogna**, in occasione del convegno europeo **Med Portssvolto** a Livorno.

I terminal di cui sta parlando **Cozzani** sono quello livornese TDT e il genovese Sech. L'incontro serve a puntare i riflettori su TDT, fare il punto della situazione su investimenti fatti, quelli in previsione e obiettivi futuri in relazione alla strategia societaria. Di fatto è la prima volta che GIP apre per parlare di sé dal cambio societario, avvenuto nel febbraio 2017, con l'ingresso dei fondi anglo-francesi, Infracapital e Infravia.

GIP

Nel 2010 il gruppo Gip era entrato in TDT (in partecipazione al 50%) la società era costituita dagli imprenditori genovesi Schenone, Magillo, Cerruti, *capitanata da Luigi Negri*. Poi nel 2012 GIP acquisisce le quote di maggioranza del terminal livornese, ma fino a quel momento la società era ancora una scatola finanziaria senza struttura organizzativa, spiega Cozzani – *"Poi dal 2017 con l'ingresso dei due fondi di investimento, l'idea è stata di dare a GIP anche un volto organizzativo, la direzione commerciale e quella finanziaria di TDT sono state trasferite da Livorno a Genova per controllare anche Sech"*.

L'operazione è quella ormai nota e che ha visto i genovesi uscire dalla società lasciando il posto ai due fondi, Giulio Schenone rimane tuttavia amministratore delegato con il 2% delle quote azionarie.

I cambiamenti

Da qui i cambiamenti che hanno creato un prodotto diverso, dal prima al dopo l'ingresso dei fondi: *"Servizi condivisi che prima mancavano,"* - dice Cozzani - *"con personale confluito da Sech e da TDT, condivisione delle informazioni di entrambi i terminal dal punto di vista tecnico, della sicurezza, dell'ambiente ma anche nell'operatività, nei programmi, nella gestione acquisti. Processi e metodi Anche prima innovazione di processo e di prodotto è stata una delle nostre chiavi recenti"*.

Poi la **sicurezza e l'etica** avanti a tutto e sottolineata come priorità ancora prima dei profitti. Questa la linea della proprietà.

OBIETTIVI:

Marco Mignogna spiega che gli obiettivi di TDT sono di difendere i traffici attuali cercando farli crescere, lavorare a stretto contatto con i clienti, sviluppare la parte intermodale. Lavorare sul mercato italiano, quello conteso anche con la concorrenza del Mar Tirreno, quindi il mercato del Nord est e della Lombardia: *"si può aggredire solo con una buona connessione intermodale. Con La Spezia insistiamo su lo stesso mercato. La concorrenza è con questo porto."*

- segue

Tra Livorno e Genova quindi nessuna competizione, ma due porti complementari per lavorare in sinergia, *“Ogni terminal da una mano all'altro, riguardo alle problematiche su cui prima era più debole.”*

Gli investimenti finanziari

L'ultimo investimento importante è stato in sinergia con l'altro terminal livornese Lorenzini e l'Autorità di Sistema, per l'approfondimento del canale del Marzocco (il canale di accesso al porto).

Lavori avvenuti nei mesi scorsi, decisi con tempestività per permettere alle navi da 9mila TEU di MSC di fare accesso in porto, pena l'abbandono della linea di traffico con il **Sud America dell'armatore Aponte**. Intervento finanziato principalmente da GIP e **Terminal Lorenzini** e in parte minore dell'Authority.

“Il beneficio derivato” - spiega Mignogna - *“è stato che le navi arrivano e partono con maggiore carico. Non abbiamo avuto nuove linee o compagnie tuttavia questo ci permette anche di fare promozione tra gli armatori con i servizi Medio Oriente-Mediterraneo”.*

E' questo il principale traffico del Terminal che ha la potenzialità di per quanto riguarda invece quello con il Far East naturalmente la banchina labronica non può ambirvi *“perché le dimensioni delle navi sono superiori a 14 mila TEU, quindi troppo grandi al di fuori del nostre possibilità.”*

Investimenti futuri

Per navi di queste dimensioni Livorno dovrà aspettare la realizzazione del progetto della **maxiPiattaforma Europa** nei confronti della quale, già nei mesi scorsi, il gruppo aveva dichiarato il proprio interesse, ribadito anche durante l'incontro dal direttore del marketing che sottolinea: *“Riguardo alla **Darsena Europa** verrà fuori un bel prodotto noi parteciperemo perché ci crediamo”.*

Innovazioni

Con le innovazioni di processo la società si dice pronta a gestire la sparizione completa della carta dall'operatività del lavoro, quindi le certificazioni vissuta come quotidianità. Ma anche la programmazione, per il 2019, dell'acquisto di 2 nuove gru RTG elettriche, predisposte per la guida in remoto senza operatore, che andranno ad aggiungersi alle altre 2 attuali, per consegne molto più veloci e migliorare la gestione del container sul piazzale. Mantenere e migliorare gli standard di efficienza è un obiettivo importante - conclude Massimiliano Cozzani- *“ Il periodo in cui il container entra e esce dal terminal oggi è molto veloce ed è a livello dei porti Nord Europei: meno di 20 minuti tra ingresso e uscita del container sull'import e 30 minuti per l'export”.*

Crisi al porto, Uiltrasporti: "Occorre intervenire"



CIVITAVECCHIA - Il caso Port Mobility sembra essere oggi lo specchio di una crisi che sta investendo molti settore portuali. È quanto evidenzia anche la Uiltrasporti che, esprimendo piena solidarietà ai lavoratori della società, invita la dirigenza a «riconsiderare la sua posizione e pagare immediatamente gli stipendi» e all'Autorità portuale «a provvedere, evitando di creare caos e confusione all'interno dello scalo a scapito degli utenti e delle altre imprese operanti», auspicando a breve un incontro tra le parti. «Siamo vicini ai lavoratori - ha spiegato il segretario Gennaro Gallo - a sostegno del loro sacrosanto diritto a ricevere lo stipendio per il lavoro svolto nei tempi previsti contrattualmente ed a non essere strumentalizzati da nessuno fino al punto di dovere effettuare azioni di proteste e di sciopero che sicuramente li danneggiano economicamente, per vicende che non li riguardano, come quella della mancata emissione del CIG da parte della Autorità di Sistema Portuale alla Società Port Mobility, in quanto questione questa che riguarda soprattutto i rapporti tra le società. Che la situazione nel porto stia divenendo di giorno in giorno più complessa sotto l'aspetto del lavoro, con aziende in crisi e lavoratori preoccupati è ormai un dato incontrovertibile. Oggi più che mai, se non si interviene con azioni decise e mirate, esiste il rischio reale di una involuzione irreversibile con perdite di parti importanti del lavoro portuale. Eppure sotto questo aspetto il presidente Di Maio sembra non condividere, è abulico, assente, infastidito verso chi questa realtà gli rappresenta. Da tempo, insieme a Cgil e Cisl, chiediamo che sulle questioni del lavoro venga attivato un tavolo di confronto allargato a tutte le parti interessate, purtroppo ad oggi senza ottenerlo».

E sulla vicenda Port Mobility è intervenuto anche il circolo locale di Fratelli d'Italia, rinnovando l'appello alle istituzioni "affinché intervengano con la dovuta sollecitudine - hanno spiegato - per risolvere questa ennesima vertenza occupazionale, con la speranza che presto a Molo Vespucci possa esserci un opportuno rinnovamento dei vertici, per invertire la rotta e promuovere finalmente una nuova stagione di sviluppo e di creazione di nuova occupazione stabile, della quale Civitavecchia ha un disperato bisogno. Si tratta della ennesima dimostrazione di incapacità gestionale e di preoccupante superficialità e sciattezza da parte di Molo Vespucci: non è certamente un caso che nelle ultime settimane anche autorevoli esponenti di centrosinistra abbiano preso nettamente le distanze dal presidente Di Majo, che pure è stato nominato dal ministro Pd Delrio e rappresenta senza ombra di dubbio una figura vicina al Partito Democratico, come testimoniato dal suo protagonismo nella scorsa campagna elettorale. E non è neanche casuale che le gravi negligenze del presidente Di Majo siano state oggetto, proprio in questi giorni, di una interrogazione parlamentare dell'onorevole Quagliariello, che ha stigmatizzato, come noi stessi avevamo fatto tempo addietro, l'assurda inerzia di Molo Vespucci nella vicenda Total Erg, dove la mancata approvazione ed applicazione di nuove tariffe per i prodotti petroliferi rischiano, in caso di esito sfavorevole del contenzioso - hanno concluso - di portare la nostra Autorità di Sistema Portuale in una situazione di default, con ricadute drammatiche per la stessa economia del nostro già martoriato territorio".

Porto, Mari (FI): "Si metta fine all'esperienza di Majo"

Duro attacco del vice coordinatore locale azzurro al numero uno di Molo Vespucci dopo l'ennesima vertenza nello scalo cittadino accusando il presidente di "incapacità gestionale"



CIVITAVECCHIA - "Si metta fine all'esperienza di Majo". Lo dichiara il vice coordinatore locale di Forza Italia Emanuela Mari che si scaglia contro il numero uno dell'AdSP del Mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo.

L'azzurra punta il dito contro la gestione del presidente dopo la dichiarazione dello stato d'agitazione dei lavoratori Port Mobility, verso cui esprime solidarietà, che ha portato alla luce una serie di lungaggini da parte dell'ente che hanno messo in difficoltà l'azienda, al punto che i sindacati (Ugl mare e porti, Fit - Cisl e Filt Cgil) hanno accusato l'AdSP di "inerzia".

"L'aria - prosegue Mari - sta diventando sempre più irrespirabile a causa delle numerose vertenze che giorno dopo giorno stanno esplodendo, mettendo in risalto l'assenza di una guida autorevole a Molo Vespucci. Si registra infatti l'apertura di una ulteriore grave vertenza all'interno del nostro scalo portuale con la conseguenza che a rimetterci saranno sempre i lavoratori civitavecchiesi. Dopo Royal Bus e i gruisti di Gtc è la volta addirittura della Port Mobility che, quasi certamente, pagherà in ritardo gli stipendi a causa di inspiegabili ed ingiustificabili inadempienze dell'AdSP. Si tratta - tuona Mari - dell'ennesima dimostrazione di incapacità gestionale da parte di chi oggi guida Molo Vespucci e mi auguro davvero che, con la nascita del nuovo governo di centrodestra (ma a questo punto di qualunque colore politico sia), si ponga fine - conclude dura - a questa drammatica esperienza che sta trascinando nel baratro tutta la città per invertire rotta".

Propeller club port of Salerno – Corso di formazione economico-giuridico sul demanio marittimo



Salerno, 23 aprile – Il Propeller Club Port of Salerno, in partnership con Lega Navale Italiana Sezione di Salerno e Salerno Stazione Marittima spa, organizza la quinta edizione del suo corso di formazione professionale continua. L'iniziativa, accreditata dall'Ordine degli Avvocati, sarà incentrata sugli aspetti economico-giuridici del demanio marittimo.

PROGRAMMA DELLE GIORNATE

INTRODUZIONE ALLA MATERIA

Venerdì 27 aprile 2018 – Lega Navale Sezione di Salerno ore 15.30

SALUTI Amerigo MONTERA – Presidente Ordine Avvocati Salerno Alfonso MIGNONE – Presidente Propeller Club Port of Salerno INTERVENTI Bruno SCANNAPIECO- Studio Legale Porzio & Associati Roberto MAFFIA – Studio Legale Maffia & Mignone MODERA Guglielmo GRIECO- Studio Legale De Nigris & Partners

DEMANIO MARITTIMO PORTUALE STATALE E REGIONALE

Venerdì 11 maggio 2018 – Stazione Marittima di Salerno ore 15,30

INTERVENTI Aniello CUOMO – Studio Legale Lauro & Associati Antonio BUFALARI – Legal Counsel Marinedi Group – CEO Marina di Capo d'Anzio MODERA Orazio De NIGRIS – Studio Legale De Nigris & Partners

DEMANIO MARITTIMO TURISTICO – RICREATIVO

Venerdì 25 maggio 2018 – Lega Navale Sezione di Salerno ore 15.30

INTERVENTI Morena LUCHETTI – LM Lex Studio Legale Vincenzo Marco GIUA – Studio CGM MODERA Carmela RAGONE – Studio Legale Ragone

La partecipazione ad ogni singola sessione attribuirà 3 CF. Segreteria organizzativa : propeller-salerno@gmail.com

Contatti: gianni.grande@gmail.com

Mostre, musei e il Salone nautico: un "ponte" carico di manifestazioni

● Non ci si potrà certamente annoiare in questo lungo ponte a cavallo tra il 25 aprile e il primo maggio nel brindisino. Sono diversi gli eventi che animeranno i giorni di festa e che, presumibilmente, dovrebbero iniziare a restituire la tendenza di presenza in termini turistici. È senza dubbio la mostra con le opere del grande Picasso che sta attirando particolare attenzione (*servizio in Cultura*).

A Brindisi torna invece lo Snim, il Salone Nautico di Puglia dopo ben due anni di assenza. Il porticciolo turistico sarà la tradizionale location che ospiterà l'evento dal 25 aprile al primo maggio. In esposizione oltre 180 barche delle aree vela, motori fuoribordo e gommoni, powerboat e motoryacht. Tutte le novità del settore insieme a momenti di formazione tecnica, a laboratori e alle inimitabili degustazioni. Gli organizzatori hanno previsto anche dibattiti, seminari, lezioni di ecologia e biologia marina, esposizioni dedicate ai diversi sport direttamente riconducibili al mare.



I richiami

Previste visite guidate nei siti archeologici e nelle aree dei monumenti

La nave da crociera "Mistica" ormeggiata nel porto interno

Il capoluogo adriatico continua anche con la programmazione culturale, ideata dall'associazione Le Colonne, denominata "Aprile... nella città di Brindisi". Nella giornata di domenica 29 aprile alle ore 17.00 si terrà una visita guidata al Monumento Nazionale al Marinaio d'Italia e al "Vil-

laggio Pescatori", in zona Casale. A seguire si potrà visitare uno dei più importanti Planetari d'Italia.

Il Planetario "Valerio" è l'unico in muratura nella Regione Puglia, con una cupola del diametro di 8 metri, con circa 50 posti a sedere.

Lunedì 30 aprile torna nel

porto di Brindisi la Msc Musica proveniente da Venezia e diretta a Katakolon. I passeggeri avranno la possibilità di visitare la città o effettuare le escursioni programmate dalle 13.30 alle 19.30. Prevista anche per questa volta l'apertura straordinaria dei negozi in centro.

Un'occasione per i croceristi che volessero acquistare in terra adriatica ma anche per i brindisini e i cittadini delle realtà limitrofe che volessero approfittare del ponte per fare shopping e godere dell'arrivo delle belle giornate. Anche per questo lunedì croceristico l'associazione "Le Colonne" ha previsto visite guidate alla scoperta dei siti storici più importanti della città: la Palazzina Belvedere, le Colonne Romane, Piazza Duomo, il Matri, la Cattedrale, Palazzo Granafei Nervegna, l'area archeologica di San Pietro degli Schiavoni, il Tempio di San Giovanni al Sepolcro, la Chiesa degli Angeli, la Chiesa di San Benedetto, l'ex Convento delle Scuole Pie, Santa Maria del Casale e il Monumento al Marinaio.

R.Den.

Costa Morena deposito tubazioni Tap, Rossi: “Patroni Griffi non proroghi la concessione”

23 aprile 2018 Redazione3 Politica 0



BRINDISI – “Improprio l’uso di Costa Morena come deposito per le tubazioni Tap, si lavori per sviluppare traffici e occupazione nel Porto” è quanto afferma Riccardo Rossi, candidato sindaco a Brindisi per Brindisi Bene Comune, Partito democratico e Liberi e Uguali. Il candidato del centrosinistra chiede al presidente Patroni Griffi “di non prorogare oltre ottobre la concessione per quest’uso del piazzale, invitando la Peyrani ad individuare altri luoghi da utilizzare come deposito, pensiamo ad esempio ai tanti luoghi presenti nella zona industriale”.

Riccardo Rossi

“Abbiamo appreso che la Peyrani – dichiara Rossi – ha chiesto all’Autorità di Sistema Portuale una proroga per la concessione demaniale di parte del Piazzale di Costa Morena, attualmente utilizzato come deposito per le tubazioni del gasdotto TAP. Una concessione che scade ad ottobre e che quindi si richiede di prorogare. Al di là delle valutazioni, che per noi restano negative sul gasdotto Tap, opera che non contribuisce allo sviluppo del territorio anzi rischia di impoverirlo, crediamo che il piazzale e le banchine di Costa Morena siano importanti per lo sviluppo del porto e per la creazione di occupazione a Brindisi, e che quindi l’uso come deposito di tubazioni sia assolutamente improprio”.

Allo stesso tempo Rossi chiede al presidente Patroni Griffi di attivarsi per individuare operatori interessati ad utilizzare banchine e piazzali di Costa Morena per sviluppare traffici produttivi per l’economia locale e per la creazione di occupazione, anche in vista dell’Istituzione della ZES, la Zona Economica Speciale.

BrindisiOggi

SALVO IL CANTIERE DELLA LIBERTY

protocollo tra il contrammiraglio Salvatore Gravante, direttore marittimo della Sicilia Occidentale e comandante del Porto di Palermo, Franco Maltese, comandante della Capitaneria di porto di Trapani, Mimmo Turano, assessore regionale alle Attività produttive, Pasqualino Monti, presidente dell' Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, il Consorzio Asi di Trapani, rappresentato da Piero Re, e Anna Iracani, presidente del CdA della Liberty Lines.

L' intesa è stata raggiunta nonostante il contenzioso giudiziario, con i vari Enti che hanno trovato una soluzione condivisa. Così, il Consorzio Asi di Trapani concederà in concessione, sin da subito, le aree su cui è installato il cantiere navale della Liberty Lines, in attesa che si accerti definitivamente la titolarità delle stesse aree.

«La cantieristica navale a Trapani è un' importante risorsa economica - sono state le parole dell' assessore regionale Mimmo Turano. Noi abbiamo fatto solo il nostro dovere, velocemente, perché era necessario garantire a un' azienda come la Liberty Lines e ai lavoratori, una prospettiva. Ringrazio il presidente Monti e l' ammiraglio Gravante per l' impegno che stanno mettendo nell'

ammodernamento e nella riqualificazione di tutto il porto: il nuovo terminal rappresenta un segnale forte in questo senso». Perché con l' occasione è stato presentato anche il nuovo terminal che sorgerà nella banchina del porto. Una struttura ricettiva che migliorerà le condizioni di attesa dei passeggeri in imbarco e sbarco al porto di Trapani. Il progetto è ormai pronto, ma i lavori, ha spiegato il presidente Pasqualino Monti, verranno avviati ad ottobre, al termine della stagione turistica, per non impedire l' accesso ad una parte del porto trapanese ai passeggeri. Mentre, a breve, nel porto di Trapani potrebbero tornare le navi da crociera. Monti, infatti, sta prospettando la possibilità quantomeno di far tappa a Trapani alle grandi compagnie crocieristiche a che.

«Oggi il buon senso - ha spiegato il contrammiraglio Salvatore Gravante in merito al protocollo d' intesa legato al cantiere navale -, la buona volontà e la capacità di discutere tra amministrazioni hanno avuto il meglio sulla farraginosità delle norme e dei provvedimenti giudiziari». «Quello che abbiamo concordato rappresenta un piccolo miracolo in termini di tempo e un bene per tutta la città che punta molto sul suo porto - sono state, invece, le parole del presidente Pasqualino Monti -. Abbiamo scongiurato le ripercussioni occupazionali che l' eventuale smantellamento del cantiere, per indisponibilità delle aree, avrebbe prodotto sul territorio, tenuto conto che il cantiere dà lavoro a circa 90 addetti.

Oltre alle conseguenze sull' operatività della flotta sociale della Liberty Lines e, a cascata, sui servizi pubblici di linea, nel caso in cui Liberty si fosse trovata costretta a smantellare il proprio cantiere, nel quale vengono effettuate le manutenzioni e le riparazioni delle unità navali che espletano il servizio».

Informazioni Marittime

Alternanza scuola-lavoro, a Napoli terminato il progetto della Capitaneria



Si è concluso a Napoli il progetto di alternanza scuola-lavoro che ha consentito di "aprire le porte" della Capitaneria di Porto ad alcuni studenti dell'Istituto Nautico "Duca degli Abruzzi" di Bagnoli, quale modalità didattica-formativa che il ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca ha voluto al fine di orientare e sostenere un ingresso consapevole dei giovani nel mondo del lavoro.

La collaborazione, che scaturisce da una specifica convenzione stipulata dalla Direzione Marittima della Campania con il predetto Istituto Scolastico, si è basata su un modello di apprendimento che ha cercato di avvicinare in maniera pratica i futuri marittimi al mondo dello shipping. Il progetto in questione, durato quattro settimane, ha consentito infatti agli studenti di un'intera classe del terzo anno dell'Istituto Tecnico Nautico di trascorrere 30 ore a diretto contatto con il personale della Capitaneria di Porto di Napoli, nel corso di tutte le attività amministrative ed operative diurnamente svolte.

I ragazzi hanno ascoltato le esperienze professionali dei loro tutors, seguito lezioni teoriche anche attraverso la visione di filmati istituzionali e partecipato come giovani marinai appena arruolati ad alcune attività tecnico-amministrative presso le Sezioni Tecnica, Sicurezza della Navigazione, Operativa e Patenti nautiche.

Sono state effettuate anche numerose visite in ambito portuale, al fine di conoscere la realtà partenopea e seguire da vicino il ciclo delle operazioni portuali, ed a bordo delle unità mercantili approdate nel porto di Napoli, per verificare il rispetto delle norme sulla sicurezza della navigazione. Gli studenti hanno inoltre seguito varie attività operative dalla nuovissima sala operativa, dove vengono gestite tutte le fasi di ricerca e soccorso in mare, ed hanno avuto modo di imbarcare a bordo delle motovedette del Corpo per un'uscita in mare.

Al via la fase congressuale, riflettori sulle politiche di sviluppo

Martedì 24 aprile, Assemblea generale Cgil Messina

Il segretario generale della Cgil di Messina Mastroeni annuncia l'apertura della fase congressuale con l'Assemblea generale in programma domani martedì 24 aprile a Palazzo dei Leoni. Al centro dei lavori le problematiche occupazionali e le politiche di sviluppo, la Cgil apre una vertenza sulle Zes 23 aprile 18' - Con la riunione dell'Assemblea Generale della Cgil di Messina in programma domani martedì 24 aprile dalle 9,30 nel Salone degli Specchi di Palazzo dei Leoni inizia la fase congressuale che vedrà impegnata l'organizzazione sindacale nei prossimi mesi. "Un momento importante per la Cgil - evidenzia il segretario generale della Cgil di Messina, Giovanni Mastroeni - con al centro i temi del lavoro e dello sviluppo che per il nostro territorio sono fondamentali". I lavori di domani saranno aperti dalla relazione del segretario generale Mastroeni, interverrà il segretario generale della Cgil Sicilia Michele Pagliaro e saranno conclusi dalla segretaria nazionale della Cgil Gianna Fracassi che si occupa delle politiche di sviluppo del Mezzogiorno e nell'ultimo anno ha sviluppato un'iniziativa di studio all'interno della struttura Cgil con il Laboratorio Sud con la centro le politiche della portualità e la realizzazione delle Zone economiche speciali previste dal Decreto Sud. Nella riunione dell'organismo della Cgil allargato alle rappresentanze di tutti i luoghi di lavoro saranno approfondite tutte le problematiche occupazionali, previdenziali e sociali con i riflettori sulla realtà messinese e le questioni nodali di crescita socio economica. Investimenti pubblici, politiche industriali, infrastrutture, messa in sicurezza sono alla base della proposta della Cgil per lo sviluppo del Sud. "Accanto a questa forte iniziativa per sostenere la crescita nei territori del Mezzogiorno - evidenzia Mastroeni - ci sono le nostre forti rivendicazioni per il territorio messinese che in questo particolare momento partono dalla necessità di definire scelte strategiche per il rilancio produttivo come quella sulla Zona economica speciale di Messina". La Cgil ha tenuto oggi un Esecutivo regionale con al centro la tematica Zes evidenziando come è necessario superare la pericolosa fase attualmente esistente da parte del Governo regionale. "E' grave - sottolinea Mastroeni - come in presenza di decisioni già assunte con una fase operativa delle Zes regionali della Calabria, Puglia e Campania che il Governo siciliano sia ancora in una situazione di stallo. Infatti - osserva il segretario della Cgil - lo scorso 28 marzo la Giunta di Governo regionale con un enorme ritardo ha istituito la cabina di regia che ha il compito di elaborare la proposta di istituzione delle

- segue

Zes siciliane. Il rischio è quello che passerà ancora un altro anno nel mentre nelle Regioni vicine a noi le stesse Zes sono già in una fase operativa". Si evidenzia anche come di fronte all' importante intesa fra le due Autorità di Sistema Sicilia orientale, Sicilia occidentale e l' Autorità portuale Messina-Milazzo siglata qualche settimana fa l' unico aspetto evidenziato dal presidente del Governo siciliano è stato il non coinvolgimento della Regione. La Cgil Sicilia nell' Esecutivo odierno ha deciso di aprire con il Governo regionale una vertenza sulle Zes siciliane con al centro la Zes di Messina-Milazzo. La Cgil sottolinea come le rilevazioni dell' Istat sul mercato del lavoro dicono che a Messina la disoccupazione aumenta ancora, del +3,2%, e il segretario generale Mastroeni ribadisce la forte denuncia che vede il territorio messinese sprofondare sul piano economico e sociale nel contesto regionale. La Cgil ha rivendicato con forza interventi per una prima ripresa con le opere dei Patti per lo sviluppo. "Zes e apertura dei cantieri devono essere la base immediata per lo sviluppo - sottolinea Mastroeni - a cui devono seguire le azioni per la portualità, i trasporti, la difesa delle importanti realtà dell' industria, per lo sviluppo delle filiere delle eccellenze dell' agricoltura dei Nebrodi e per la destagionalizzazione del turismo".

Protocollo salva-occupazione a Trapani

In concessione le aree su cui è installato il cantiere navale Liberty Lines

TRAPANI – L'assessore regionale alle Attività produttive, Mimmo Turano, il direttore marittimo della Sicilia Occidentale e comandante del porto di Palermo, contrammiraglio Salvatore Gravante, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, hanno annunciato il protocollo d'intesa per la risoluzione del problema relativo al mantenimento, nell'area attuale del porto di Trapani, del cantiere navale della Liberty Lines, nodo cruciale per le attività cantieristiche della città e del porto e, soprattutto, per l'occupazione.

Presenti all'incontro il comandante della Capitaneria di porto di Trapani, C. V. (C. P.) Franco Maltese, il commissario ad acta e legale rappresentante del Consorzio Asi di Trapani in liquidazione, Piero Re, il presidente del CdA di Liberty Lines, Anna Iracani, e il consigliere d'Amministrazione, Donato Di Bona.

Il nodo, che coinvolge il Consorzio Asi di Trapani, oggi in liquidazione, e il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Capitaneria di porto di Trapani, subentrati alla soppressa (nel 2009) Autorità portuale di Trapani, riguarda la demanialità delle aree su cui insiste il cantiere di Liberty Lines, che una sentenza di primo grado ha riconosciuto di proprietà dell'Asi.

In attesa del giudizio definitivo, e in prossimità della scadenza della concessione, si è sottoscritto un protocollo tra il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti-Capitaneria di porto di Trapani, l'Assessorato regionale alle Attività produttive, l'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, il Consorzio Asi di Trapani in liquidazione, la Liberty Lines. Nonostante l'annoso contenzioso giudiziario, gli enti coinvolti hanno trovato una soluzione condivisa, primo passo concreto verso la risoluzione. In base al protocollo, il Consorzio Asi Trapani in liquidazione dà in concessione, le aree su cui è installato il cantiere navale di Liberty Lines, in attesa che si accerti definitivamente la titolarità delle stesse aree. Sintetizza bene il contrammiraglio Gravante: "Oggi il buon senso, la buona volontà e la capacità di discutere tra amministrazioni hanno avuto la meglio sulla farraginosità delle norme e dei provvedimenti giudiziari".

"Quello che abbiamo concordato rappresenta un piccolo miracolo in termini di tempo e un bene per tutta la città che punta molto sul suo porto", ha commentato il presidente Monti. "Abbiamo scongiurato le ripercussioni occupazionali che l'eventuale smantellamento del cantiere, per indisponibilità delle aree, avrebbe prodotto sul territorio, tenuto conto che il cantiere dà lavoro a circa 90 addetti. Oltre alle conseguenze sull'operatività della flotta sociale della Liberty Lines e, a cascata, sui servizi pubblici di linea, nel caso in cui Liberty si fosse trovata costretta a smantellare il proprio cantiere, nel quale vengono effettuate le manutenzioni e le riparazioni delle unità navali che espletano il servizio".

L'assessore Turano: "La cantieristica navale a Trapani è un'importante risorsa economica. Noi abbiamo fatto solo il nostro dovere, velocemente, perché era necessario garantire a un'azienda come la Liberty Lines e ai lavoratori una prospettiva. Ringrazio il presidente Monti e l'ammiraglio Gravante per l'impegno che stanno mettendo nell'ammodernamento e nella riqualificazione di tutto il porto: il nuovo terminal rappresenta un segnale forte in questo senso".

Un altro concreto contributo alla rinascita del porto di Trapani lo ha dato il rendering della nuova struttura ricettiva che migliorerà le condizioni di attesa dei passeggeri in imbarco e sbarco nel porto, i cui lavori inizieranno il prossimo autunno, al termine della stagione turistica 2018.

Porti: a Trapani intesa per il mantenimento di Liberty lines

Pronto il rendering della nuova struttura ricettiva



(ANSA) - PALERMO, 23 APR - Alla Guardia costiera di Trapani l'assessore regionale alle Attività produttive, Mimmo Turano, il direttore marittimo della Sicilia Occidentale e comandante del porto di Palermo, contrammiraglio Salvatore Gravante, e il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, hanno firmato protocollo d'intesa per la risoluzione del problema relativo al mantenimento, nell'area attuale del porto di Trapani, del cantiere navale della Liberty Lines, nodo cruciale per le attività cantieristiche della città e del porto e, soprattutto, per l'occupazione. E' stata, inoltre, l'occasione per mostrare il rendering della nuova struttura ricettiva che migliorerà le condizioni di attesa dei passeggeri in imbarco e sbarco nel porto di Trapani, i cui lavori inizieranno il prossimo autunno, al termine della stagione turistica 2018. Il nodo, che coinvolge il Consorzio Asi di Trapani, oggi in liquidazione, e il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti-Capitaneria di porto di Trapani, subentrati alla soppressa (nel 2009) Autorità portuale di Trapani, riguarda la demanialità delle aree su cui insiste il cantiere di Liberty Lines, che una sentenza di primo grado ha riconosciuto di proprietà dell'Asi. In attesa del giudizio definitivo, e in prossimità della scadenza della concessione, si è sottoscritto un protocollo tra il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti-Capitaneria di porto di Trapani, l'assessorato regionale alle Attività produttive, l'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, il Consorzio Asi di Trapani in liquidazione, la Liberty Lines. Nonostante l'annoso contenzioso giudiziario, gli enti coinvolti hanno trovato una soluzione condivisa, primo passo concreto verso la risoluzione. In base al protocollo, il Consorzio Asi Trapani in liquidazione dà in concessione, da oggi, le aree su cui è installato il cantiere navale di Liberty Lines, in attesa che si accerti definitivamente la titolarità delle stesse aree. "Quello che abbiamo concordato rappresenta un piccolo miracolo in termini di tempo e un bene per tutta la città che punta molto sul suo porto", ha commentato il presidente Monti. "Abbiamo scongiurato - ha concluso - le ripercussioni occupazionali che l'eventuale smantellamento del cantiere, per indisponibilità delle aree, avrebbe prodotto sul territorio, tenuto conto che il cantiere dà lavoro a circa 90 addetti. Oltre alle conseguenze sull'operatività della flotta sociale della Liberty Lines e, a cascata, sui servizi pubblici di linea, nel caso in cui Liberty si fosse trovata costretta a smantellare il proprio cantiere, nel quale vengono effettuate le manutenzioni e le riparazioni delle unità navali che espletano il servizio".

ADSP Sicilia Occidentale: presentato il protocollo salva-occupazione

(FERPRESS) – Trapani, 23 APR – L'assessore regionale alle Attività produttive della Sicilia, Mimmo Turano, il direttore marittimo della Sicilia Occidentale e comandante del Porto di Palermo, contrammiraglio Salvatore Gravante, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, hanno annunciato stamane il protocollo d'intesa per la risoluzione del problema relativo al mantenimento, nell'area attuale del porto di Trapani, del cantiere navale della Liberty Lines, nodo cruciale per le attività cantieristiche della città e del porto e, soprattutto, per l'occupazione.

Presenti all'incontro con la stampa il comandante della Capitaneria di porto di Trapani, C.V.(C.P.) Franco Maltese, il commissario ad acta e legale rappresentante del Consorzio Asi di Trapani in liquidazione, Piero Re, il presidente del CdA di Liberty Lines, Anna Iracani, e il consigliere d'Amministrazione, Donato Di Bona.

Il nodo, che coinvolge il Consorzio Asi di Trapani, oggi in liquidazione, e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Capitaneria di porto di Trapani, subentrati alla soppressa (nel 2009) Autorità portuale di Trapani, riguarda la demanialità delle aree su cui insiste il cantiere di Liberty Lines, che una sentenza di primo grado ha riconosciuto di proprietà dell'Asi.

In attesa del giudizio definitivo, e in prossimità della scadenza della concessione, si è sottoscritto un protocollo tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti-Capitaneria di porto di Trapani, l'Assessorato regionale alle Attività produttive, l'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, il Consorzio Asi di Trapani in liquidazione, la Liberty Lines.

Nonostante l'annoso contenzioso giudiziario, gli enti coinvolti hanno trovato una soluzione condivisa, primo passo concreto verso la risoluzione. In base al protocollo, il Consorzio Asi Trapani in liquidazione dà in concessione, da oggi, le aree su cui è installato il cantiere navale di Liberty Lines, in attesa che si accerti definitivamente la titolarità delle stesse aree. Sintetizza bene il contrammiraglio Gravante: "Oggi il buon senso, la buona volontà e la capacità di discutere tra amministrazioni hanno avuto la meglio sulla farraginosità delle norme e dei provvedimenti giudiziari".

"Quello che abbiamo concordato rappresenta un piccolo miracolo in termini di tempo e un bene per tutta la città che punta molto sul suo porto", ha commentato il presidente Monti. "Abbiamo scongiurato le ripercussioni occupazionali che l'eventuale smantellamento del cantiere, per indisponibilità delle aree, avrebbe prodotto sul territorio, tenuto conto che il cantiere dà lavoro a circa 90 addetti. Oltre alle conseguenze sull'operatività della flotta sociale della Liberty Lines e, a cascata, sui servizi pubblici di linea, nel caso in cui Liberty si fosse trovata costretta a smantellare il proprio cantiere, nel quale vengono effettuate le manutenzioni e le riparazioni delle unità navali che espletano il servizio".

L'assessore Turano: "La cantieristica navale a Trapani è un'importante risorsa economica. Noi abbiamo fatto solo il nostro dovere, velocemente, perché era necessario garantire a un'azienda come la Liberty Lines e ai lavoratori una prospettiva. Ringrazio il presidente Monti e l'ammiraglio Gravante per l'impegno che stanno mettendo nell'ammodernamento e nella riqualificazione di tutto il porto: il nuovo terminal rappresenta un segnale forte in questo senso".

Un altro concreto contributo alla rinascita del porto di Trapani lo ha dato il rendering della nuova struttura ricettiva che migliorerà le condizioni di attesa dei passeggeri in imbarco e sbarco nel porto di Trapani, i cui lavori inizieranno il prossimo autunno, al termine della stagione turistica 2018.

Il nuovo terminal passeggeri di Trapani – progettato dagli architetti Antonello Giglio, Anna Igea Garretto e dall'ingegnere Enrico Petralia – si connota come una piazza coperta, ospita zone di attesa climatizzate, un info point e un bar caffetteria. Oltre a queste funzioni si prevede di allocare un'unica biglietteria che supporterà tutte le compagnie che lavorano per il trasporto passeggeri da Trapani verso le isole. Il progetto immagina questa nuova piazza coperta come un diaframma trasparente tra la città e il mare, le ampie superfici vetrate garantiranno la massima continuità percettiva e paesaggistica. Una palma, caratterizzerà una piccola corte, un omaggio alla tradizione mediterranea. Si prevede altresì una nuova pavimentazione in pietra locale. Questo primo intervento intende agire sia come area di interfaccia porto-città in una logica di innalzamento della qualità ambientale, sia di integrazione tra l'infrastruttura portuale e la trama urbana.

Informazioni Marittime

Rotterdam, una app per combattere la congestione del porto



Per combattere l'ormai permanente congestionamento di terminal e banchine, l'Autorità portuale di Rotterdam ha lanciato "**Pronto**", la nuova app che mette in rete tutte le informazioni della filiera logistico portuale dello scalo e permetterà agli operatori di ridurre i tempi "sino al 20% in meno rispetto ad oggi".

Grazie all'applicazione, [spiega l'Authority olandese](#), oltre 30 mila navi che ogni anno approdano nel principale porto europeo potranno ridurre i ritardi sensibilmente. I terminalisti, gli agenti marittimi e tutti gli operatori del porto, potranno consultare la piattaforma per avere un quadro in tempo reale della situazione, sia per l'arrivo delle navi che per la movimentazione e il trasporto dei contenitori.