



Primo piano:

- **Asoporti, Ispra e Remtech insieme per parlare di Smart Ports.**

Dai Porti:

Trieste:

"...Porto ed emissioni delle navi:nessuna preoccupazione per Trieste"..."
(Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Il Porto Petroli di Genova, certifica la performance ambientale..." (Ansa)

Ravenna:

"...Gnl, deposito di Ravenna pronto nel 2021..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Ministro, rumors sul nome Nogarini prepara il riscatto..." (Il Telegrafo)

Piombino:

"...I numeri di Jindal. Si parte con 705 occupati..." (Il Sole 24 Ore)

Napoli:

"...Pronti a dar supporto allo svolgimento delle prossime Universiadi di Napoli 2019..." (Ferpress)

Salerno:

"...Appalti e servizi, violate le regole..." (Il Mattino)

Messina:

"...I sindacati confermano lo sciopero di 72 ore..." (Palermo Today, Tempo Stretto, Gazzetta del Sud, The Medi Telegraph)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Assoporti, Ispra e Remtech insieme per parlare di Smart Ports

Durante la conferenza tenutasi a Roma i tecnici si sono potuti confrontare su diversi temi

ROMA – Si è svolta presso Palazzo Montecitorio la Conferenza nazionale “Smart Ports: sedimenti, sostenibilità, attività portuali, opere, logistica”, un evento organizzato da Assoporti insieme a Ispra e Remtech giunto quest’anno alla sua quarta edizione e preparatorio a RemTech Expo 2018.

Il progetto Smart Ports, prevede azioni mirate con l’obiettivo di diffondere la conoscenza e la cultura della tutela dell’ambiente e della gestione dei rischi che caratterizzano il territorio, con particolare riferimento al sistema costiero e portuale, ma anche favorire il confronto tra ministeri, organi di controllo, istituzioni e imprese coinvolte su temi di comune interesse.

L’autorevole tavolo dei relatori ha discusso la sostenibilità ambientale dei porti, la gestione dei sedimenti di dragaggio, l’ecodragaggio, l’applicazione della nuova normativa in ambito ambientale relativa ai Piani Regolatori Portuali, il traffico navale e lo sviluppo dell’ingegneria e dell’innovazione tecnologica.

“Che la ricerca applicata sia di supporto all’implementazione delle politiche territoriali è qualcosa su cui lavoriamo quotidianamente”, ha dichiarato il Presidente dell’Ispra Stefano Laporta, a margine della giornata.

Dal canto suo, il Presidente di Assoporti, Zeno D’Agostino ha commentato: “Assoporti si è fatta parte dirigente del processo di informazione e sensibilizzazione in materia di sostenibilità ambientale con numerose iniziative. Alla conferenza, a rappresentare la nostra associazione c’erano Stefano Corsini, Presidente dell’AdSP del Mar Tirreno Settentrionale e Francesco Messineo, Segretario Generale dell’AdSP del Mar Tirreno Centrale, i quali hanno illustrato nuove strategie sugli Smart Ports che sono state apprezzate dalla platea di qualificati tecnici presenti”.

Porto ed emissioni delle navi: nessuna preoccupazione per Trieste

In caso di aumento del traffico il “cold ironing” potrebbe essere la soluzione preventiva

TRIESTE – Non ci sono, allo stato attuale, motivi di preoccupazione per le emissioni in atmosfera da parte delle navi che ogni anno scalano il porto di Trieste, ma gli Enti preposti stanno già studiando il “cold ironing” come soluzione nel caso in cui gli aumenti di traffico dovessero portare ad un significativo aumento delle emissioni.

È questo quanto emerso ieri sera dalla conviviale organizzata dal Propeller Club di Trieste con la partecipazione di esperti del settore, chiamati ad esprimersi sulla situazione dell'inquinamento atmosferico locale ipoteticamente dovuta al traffico navale, ma soprattutto sull'elettrificazione delle banchine come possibile soluzione al problema.

Il professor Giorgio Sulligoi, del Dipartimento di ingegneria dell'Università di Trieste, ha introdotto l'argomento spiegando come l'ateneo triestino si stia da tempo occupando delle ipotesi di elettrificazione delle banchine, addirittura con un gruppo di lavoro che ha coinvolto accademici dei vari Dipartimenti. Sulligoi ha confermato che esiste già un'ipotesi d'intervento, a fronte di un impatto che le navi in banchina possono avere sull'atmosfera circostante, citando anche il problema del rumore tra le criticità che si potrebbero essere chiamati a risolvere.

All'ingegner Massimo Carratù, direttore Energia elettrica di AcegasApsAmga (società del Gruppo Hera che gestisce la fornitura sul territorio), è toccato invece attrarre l'attenzione sulla realizzazione di progetti definiti fattibili, ma non semplici da realizzare. Studiando un ipotetico case history per la fornitura di elettricità ad un terminal crociere nel porto vecchio di Trieste (dove esiste, in effetti, l'ipotesi che MSC possa dare vita ad un hub a servizio delle rotte in Adriatico), Carratù ha fatto un'ipotesi di costo (attorno ai 2 milioni di euro), accennando alle difficoltà di gestire grossi flussi di energia.

Ma qual è la situazione rispetto all'inquinamento atmosferico provocato dalle navi che ormeggiano nel porto di Trieste? Sia Carratù che Sulligoi hanno citato nelle loro relazioni uno studio dell'Arpa Fvg (Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente) che attribuisce alle navi una percentuale di circa il 20% dell'inquinamento complessivo dell'area urbana di Trieste.

Ma la situazione è un po' più articolata, come spiegato da Pierluigi Barbieri, professore di Chimica ambientale all'Università di Trieste e membro del Comitato scientifico di Arpa Fvg.

“Nella zona di Trieste gli inquinanti relativi alle emissioni navali sono vicini al limite inferiore di misura (al di sotto del quale la presenza è troppo bassa per essere rilevata, ndr) per le stazioni di rilevamento. Quindi, al momento, nessuna preoccupazione. Non è un dato misurato, è un dato stimato – ha spiegato il professor Barbieri – quello riportato dall'Arpa. Una stima che ha portato a valutare tra il 20% e il 30% l'apporto di inquinamento riferito alle attività del porto”.

Poiché si auspica un incremento dell'attività, ha concluso Barbieri, è ragionevole definire alcuni scenari, con particolare attenzione a nuovi insediamenti residenziali in prossimità di attività industriali intense, ritenendo comunque il “cold ironing” come un'opzione importante.

A chiudere gli interventi l'ingegner Silvio Casini di Fincantieri sistemi integrati e Alessandro De Pol, presidente dell'Associazione agenti marittimi del Friuli Venezia Giulia. Il primo ha fatto il punto sulle normative IMO per la riduzione delle emissioni navali e sulla necessità, per le navi da crociera, di impianti specifici per potere utilizzare energia elettrica di banchina. Alessandro De Pol ha invece citato alcuni flop dei progetti di “cold ironing” già disponibili ma non utilizzati, auspicando come soluzione – di una situazione che al momento non appare critica – un Piano nazionale teso ad evitare singoli progetti e i rischi di “... spreco di denaro”.

-segue

Con la soluzione del “cold ironing” – ha commentato in chiusura Fabrizio Zerbini, presidente del Propeller Trieste – si tratta comunque di produrre altra energia. Attenzione, quindi, a non spostare solamente il problema. Va certamente tenuto conto della vivibilità e della salubrità dei cittadini, ma vanno favoriti anche i traffici portuali che creano importanti ricadute economiche ed occupazionali sul territorio e ritengo che il “cold ironing” sia da approfondire come ipotesi e da valutare congiuntamente ad ipotesi alternative di alimentazione per le navi”.

Il Porto Petroli di Genova certifica le performance ambientali

Presentato il Rapporto di Sostenibilità del terminal genovese

(ANSA) - GENOVA, 23 MAG - "Un percorso di confronto con gli stakeholder e un momento di trasparenza che abbiamo fortemente voluto". Così Maurizio Maugeri, presidente di Porto Petroli, la società controllata dall'Eni (40,5%) e da vari operatori locali che gestisce (recentemente ha ottenuto un rinnovo decennale della concessione) le banchine del porto di Genova dedicate a petrolio e derivati, definisce la presentazione del 'Rapporto di Sostenibilità 2014-2015-2016'.

L'obiettivo è quello di delineare l'impatto economico e ambientale di Porto Petroli, analizzando gli aspetti che maggiormente interessano azienda e stakeholder, "a partire dalla sicurezza e dalle emissioni in atmosfera". Sul primo punto, ricorda Maugeri "siamo classificati dalla legge come 'stabilimento a rischio incidente rilevante', motivo per cui rispettiamo prescrizioni stringenti in tema di manutenzione, prevenzione e piani di intervento in caso di incidenti". Per quanto riguarda invece le emissioni, come spiega Anna Maria Cardinale del Dipartimento di Chimica Industriale dell'Università di Genova, "limitatamente a quelle con impatto locale le nostre stime evidenziando come le emissioni dirette delle attività del terminal siano molto basse e in costante calo. Più elevate, ancorché ampiamente sotto i limiti di legge, sono le emissioni generate dalle navi in transito e dai rimorchiatori che le assistono". A illustrare invece l'impatto economico di Porto Petroli, che impiega 60 addetti più 100 unità dell'indotto, è Claudio Ferrari del Dipartimento di Economia dell'Università di Genova: "Oggi dal terminal passa il 10% di tutto il greggio importato in Italia e il 5% (pari a poco meno di 400 unità) delle oltre 6 mila navi operate annualmente nel porto di Genova. L'impatto sale però fino al 20% in termini di volumi di merce movimentata, e fino al 33-34% in termini di tasse versate all'Autorità di Sistema Portuale". (ANSA).

Il piano. Un miliardo per tornare a colare acciaio - Subito investimenti per 19 milioni

Piombino, i numeri di Jindal Si parte con 705 occupati

Oggi a Roma la presentazione: confermata l'azione in due fasi

MILANO Per prima cosa la fase uno con il riavvio, nella seconda metà del 2018, dei tre treni di laminazione per i prodotti lunghi, con un organico previsto di circa 700 unità. Contemporaneamente la messa a terra dello studio di fattibilità per la ripartenza dell'area a caldo e a seguire del piano di smantellamento e demolizioni dell'area, che dovrebbe durare per tutto il 2019.

Infine dal 2020, l'avvio della fase due, suddivisa in tre successivi step, con lo scopo di creare una vera acciaieria integrata per la produzione di laminati piani e successive lavorazioni a freddo (nonché di semilavorati per i tre treni dei lunghi) che dovrebbero creare lavoro per altre 800 persone.

Jindal south west conferma per Piombino un'azione a due fasi. Il piano industriale - si tratta della versione più recente, quella circolata in queste settimane prima della presentazione ufficiale ai sindacati e alle istituzioni, che avverrà oggi a Roma - dettaglia ogni passaggio con numeri e previsioni da qui al 2025.

L'investimento previsto dal gruppo indiano guidato da Sajjan Jindal è nell'immediato di

circa 19 milioni di euro per il riavvio dei tre laminatoi attualmente fermi, mentre per il rilancio dell'area a caldo l'impegno di spesa è comprensibilmente più consistente, con una previsione che può anche superare il miliardo di euro (la forbice va da 850 milioni a 1,050 miliardi di euro).

Nel dettaglio, Jsw prevede di investire nella fase start up della seconda parte dell'anno 2,7 milioni per fare ripartire il treno barre, 1,2 per il laminatoio a vergella e 1,4 milioni per il treno rotaie; altri 13,5 milioni sono messi a budget per il biennio successivo, a sostegno degli impianti.

Per quanto riguarda invece l'area a caldo, l'acciaieria potrebbe essere installata nella zona vicina ai laminatoi barre e vergella, nell'area nord dello stabilimento. Jindal punterebbe a installare uno o due forni elettrici (può essere alimentato fino al cento per cento con preridotto» spiegano i tecnici di Jindal nel piano) e avviare la produzione di coils entro il 2022; è prevista anche l'installazione di un laminatoio per le lavorazioni a freddo e non si esclude l'eventuale messa a terra di un terzo forno, a servire la produzione interna di blumi e billette (che nei prossimi mesi e per tutta la durata del piano dovrebbero essere forniti dall'India).

-segue

A conti finiti l'obiettivo fissato su carta è produrre al 2020 circa 385mila tonnellate di laminati a freddo; con l'avvio dell'area a caldo ci si propone, dal 2023, di produrre 1,8 milioni di coils, fino ad arrivare a un massimo di 2,4 milioni nel 2025 (a quel punto l'acciaieria potrebbe essere in grado di generare anche 600mila tonnellate di billette e blumi).

Sul piano occupazionale il gruppo prevede un'occupazione per 435 persone entro il 2018 con l'avvio dei primi investimenti sui laminatoi, ai quali aggiungere altre 200 unità nel 2019, fino ad arrivare a 705 unità nel 2020.

Strategico, nel piano di Jindal, il ruolo del porto di Piombino.

Secondo le previsioni le materie prime importate saranno pari a circa 800mila tonnellate nella fase uno (in pratica si tratta solo delle billette e blumi per i tre treni di laminazione), per salire a 6 milioni di tonnellate (compreso il preridotto) nella fase due; per quanto riguarda i prodotti finiti, Jindal prevede che dal porto di Piombino usciranno circa 600mila tonnellate all'anno nella prima fase, fino ad arrivare a 3 milioni di tonnellate nella seconda fase del piano.

A supporto del business plan sono previsti anche 30 milioni da parte della Regione Toscana con i fondi del Por-Fesr 2014-2020; almeno altri 15 milioni di euro dovrebbero arrivare da Invitalia attraverso un prestito.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Matteo Meneghello

Gnl, il deposito di Ravenna pronto nel 2021

Pir: «Investimento tutto privato. A Genova invece aspettiamo una risposta che non arriva»

GENOVA. «Il progetto per il deposito costiero di gas naturale liquefatto (gnl) del porto di Ravenna è entrato nella fase operativa», dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Adriatico cen Rossi. Il deposito, che entrerà in funzione al principio del 2021, sarà il primo in Italia e nel Mediterraneo per la distribuzione da terra di gas naturale liquefatto alle navi dotate di motore adatto a questo combustibile. «Ciò - afferma Rossi - porterà allo scalo un forte vantaggio competitivo in grado di attirare navi. Per questo abbiamo sostenuto questo investimento in concomitanza con il progetto hub per l'approfondimento dei fondali e la realizzazione di nuove banchine e di una piattaforma logistica». Il deposito costiero verrà realizzato da Pir (Petroliera italo rumena della famiglia Ottolenghi) su un'area di 23 mila metri quadrati dotata di banchina, per un investimento completamente privato di 80 milioni di euro. L'impianto sarà dotato di due serbatoi, ognuno dei quali avrà una capacità di 10 mila metri cubi. Potrà distribuire circa un milione di metri cubi di gnl ogni anno, di cui 340 mila per il rifornimento delle navi tramite bettoline. Nel progetto è coinvolta anche la società francese Edison, che rifornirà il deposito con una nave gasiera acquisita appositamente. Pir investirà altri 10 milioni per consolidare la banchina.

«Sarà - dice Alessandro Gentile, vicedirettore del gruppo Pir - la prima struttura in Italia e nel Mediterraneo del tipo previsto dall'articolo 10 del decreto legislativo 257/2016, destinata unicamente all'approvvigionamento». Pir è già attiva a Ravenna con un deposito di prodotti chimici che sorge vicino all'area destinata a quello per il gas liquefatto.

La società è presente anche a Genova con il deposito della Superba a Multedo, che però dovrà essere delocalizzato. Il progetto è fermo in attesa di una risposta dalla pubblica amministrazione e la società è impaziente. La richiesta di spostarlo nel porto storico, al posto della centrale Enel, non è stata ancora approvata dall'Autorità di sistema portuale.

In particolare hanno espresso contrarietà Comune di Genova e Regione Liguria e adesso Pir attende una proposta alternativa. Pir si è detta disponibile per realizzare a Genova anche un deposito per l'approvvigionamento di gnl come quello in costruzione a Ravenna.

-segue

Per quanto riguarda la delocalizzazione «il sindaco Marco Bucci - ricorda Gentile - ha detto che scioglierà la riserva entro la fine di quest'anno. A differenza di quelli di altri terminalisti genovesi, il nostro sarà un investimento completamente privato per 50 milioni di euro, senza chiedere nulla all'Authority. C'è una bella differenza. Perché ci fanno aspettare così tanto la risposta? I nostri sono investimenti infrastrutturali, che restano, mentre ad esempio le gru per container possono essere smontate e portate via, come ha fatto Evergreen passando da Taranto al Pireo».

ALBERTO GHIARA

LE SFIDE DEL PORTO

IL MARINA NEL MEDICEO

I LAVORI PER LA REALIZZAZIONE DEL 'MARINA' NEL MEDICEO DOVREBBERO GIÀ INIZIARE ALLA FINE DELL'ESTATE CON LA DISLOCAZIONE DELLE IMBARCAZIONI IN VARIE AREE PORTUALI

Ministro, rumors sul nome Nogarini prepara il 'riscatto'

Spunta la grillina Castelli per infrastrutture e trasporti

L'APPUNTAMENTO operativo di domani in porto è la conferenza dei servizi, già annunciata su queste colonne, per la nuova disciplina dei varchi doganali. Ma tutti gli occhi sono puntati su Roma dove si attende di ora in ora che il presidente Mattarella sblocchi il nuovo governo; e che il nuovo governo formalizzi, in particolare, la nomina del nuovo ministro delle Infrastrutture e Trasporti. Sul nome che fino a ieri sera circolava, la piemontese Laura Castelli (5stelle) si appuntano le speranze del movimento, ma in particolare del sindaco Filippo Nogarini; mentre c'è chi teme che essendosi caratterizzata dalla sua avversione alla Tav e ad altre grandi opere, la Castelli possa focalizzare la sua attenzione più sulle problematiche terrestri che non su quelle marittime e portuali. Perché Nogarini fa il tifo per la Castelli? Perché – dicono gli ambienti a lui vicini – è ormai in ballo in modo ufficiale l'opposizione dei 5stelle al decreto con cui l'ormai ex ministro Graziano Delrio aveva estromesso i sindaci dai comitati di ge-

ATTESA

Deve essere sbloccata la formalizzazione della gara per la Porto 2000

stione delle Autorità di sistema portuale: ed è più che presumibile che il ministro dei 5stelle risolvesse immediatamente il problema con un contro-decreto, senza dover aspettare il risultato del ricorso che l'Ancip, ovvero l'associazione nazionale dei comuni portuali, ha presentato alla Corte di Cassazione.

NOGARINI ci tiene particolarmente a rientrare nel comitato di gestione – dal quale è stato buttato fuori con il decreto Delrio – sia per una questione di prestigio, sia perché i temi che vanno maturando prossimamente coinvolgono in diretta proprio la programmazione del waterfront cittadino. Si starebbe risolvendo la lunga, lunghissima attesa di formalizzazione della gara per la gestione della

'Porto 2000': che comporterà un investimento di cento milioni in buona parte sul waterfront cittadino che sbocca sul porto, con rivoluzione degli accessi stradali, ferroviari e pedonali. Difficile pensare che si possa andare avanti su questo mega-progetto in una situazione di scontro tra autorità comunale e **autorità portuale**.

ALTRO TEMA caldo è quello del 'marina' del Mediceo. Anche in questo caso, la lunga attesa sta per concludersi e palazzo Rosciano ha già indicato le soluzioni – concordate e in alcuni punti 'guidate' dal comandante del porto – per dislocare la nautica che staziona negli spazi d'acqua interessati. Buona parte delle imbarcazioni andrà all'interno della Darsena Nuova, con appositi pontili galleggianti; altre barche, probabilmente le più grandi, saranno spostate progressivamente tra il molo Elba e il molo Capitaneria mano a mano che procederanno i lavori per il 'marina'. Che dovrebbero iniziare, secondo le ultime indiscrezioni, già a fine estate.

A.F.

ADSP Tirreno Centrale: pronti a dar supporto allo svolgimento delle prossime Universiadi di Napoli 2019

(FERPRESS) – Napoli, 23 MAG – L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale conferma che è a disposizione di tutte le istituzioni per assicurare il supporto, nelle forme che saranno eventualmente richieste, allo svolgimento delle prossime Universiadi, che si terranno a Napoli nella prima metà di luglio del 2019.

“L'evento sportivo, di rilievo internazionale, costituisce certamente un momento di rilancio per la città e per la Regione: per questo deve essere affrontato in spirito unitario e di cooperazione da parte di tutti. Il sistema portuale della Campania è pienamente disponibile a lavorare al fianco delle istituzioni, per assicurare la migliore riuscita di un appuntamento che può costituire occasione importante di attenzione del mondo verso i nostri territori. Non cerchiamo visibilità, ma ci limitiamo a riaffermare la nostra disponibilità, da sempre dichiarata, ad essere parte di una squadra che lavora per raggiungere risultati positivi”, ha dichiarato Pietro Spirito, Presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.

Il Mattino

Il Consiglio dell' Anac esamina la gestione negli anni fino al 2014 Il provvedimento Autorità portuale, scure di Cantone «Appalti e servizi, violate le regole»

L' Autorità Portuale di Salerno ha violato il codice degli appalti per quanto riguarda l'affidamento e l' esecuzione di opere e lavori pubblici, servizi e forniture. È quanto ha decretato dal Consiglio dell' Autorità Nazionale Anticorruzione nell' ambito di un procedimento di vigilanza avviato alla fine del 2014 dopo una segnalazione anonima giunta all' attenzione del presidente Raffaele Cantone. Al termine dell' istruttoria, sono state rilevate una serie di violazioni segnalate in una delibera al commissario straordinario Francesco Messineo e all' ex presidente dell' Autorità portuale, **Andrea Annunziata**, per «la valutazione del futuro operato della medesima» si legge nel provvedimento a firma del presidente Cantone. In particolare è stata registrata una «non corretta effettuazione della stima del valore globale di lavori e dei servizi da affidare» e un «improprio utilizzo delle procedure sancite nel codice degli appalti in conseguenza della non corretta applicazione ed interpretazione dei principi indicati».

La denuncia. La segnalazione anonima è giunta all' Autorità Nazionale Anticorruzione nell' ottobre del 2014 e riguardava presunte anomalie negli affidamenti ripetuti di progettazione o esecuzione di lavori, a seguito

di gare ad evidenza pubblica o a incarichi fiduciari, in favore di un ristretto numero di soggetti in rapporti di conoscenza o vicinanza tra loro. Come la Società Italiana Studi e Progetti di Ingegneria s.r.l. di Roma, l' ICAD Costruzioni Generali, la RCM Costruzioni, CEM. A dicembre dello stesso anno l' Autorità Portuale di Salerno è stata invitata a dare spiegazioni sulla correttezza delle procedure per l' affidamento di lavori e dei servizi di architettura ed ingegneria. In particolare, è stata richiesta una relazione relativa ai contratti affidati dal 2010 al 2014 con l' indicazione dell' importo dei lavori, della procedura di affidamento, dei soggetti aggiudicatari, del ribasso di aggiudicazione oltre che ogni altro elemento a giustificazione degli affidamenti ripetuti a favore dei medesimi soggetti. Relazione consegnata a fine dicembre. È partito allora l' intero procedimento di accertamento.

I bandi. Nel periodo che va dal 2010 al 2014 la stazione appaltante, ovvero l' Autorità portuale, ha bandito 24 procedure aperte, 11 procedure negoziate, 4 procedure ristrette, operando altresì 160

-segue

affidamenti diretti a vario titolo, il tutto per un importo complessivo di 261.302.099 euro (con affidamenti che vanno da un minimo di 2.000 euro ad un massimo di 116.925.587,05) con un discreto livello di rotazione tra gli operatori economici assegnatari.

Diversi anche gli affidamenti alla Società Italiana Studi e Progetti di Ingegneria, il cui amministratore unico è Marco Di Stefano, e a società a lui vicine. In particolare alla società di Ingegneria sono stati affidati otto incarichi per un valore complessivo di quasi cinque milioni di euro; sei alla Igem (72.478 euro); quattro alla RCM (35.158.154,00 euro); cinque alla CEM (834.699 euro); due alla ICAD in Ati con Savarese Costruzioni e Pizzuti Prefabbricati (6.230.963 euro). In particolare l'attenzione dell'Anticorruzione si è soffermata anche sui lavori urgenti affidati alla RCM Costruzioni di risagomatura dei fondati in alcune zone e l'affidamento diretto alla stessa per l'esecuzione delle prove di infissione finalizzate all'individuazione del substrato roccioso a supporto del progetto di consolidamento della Ligea II stralcio e del molo 3 Gennaio. Incarichi che Annunziata ha così giustificato: «...data l'urgenza, l'Ente ha provveduto ad affidare alla RCM Costruzioni Srl, già operante all'interno del Porto commerciale con disponibilità immediata di mezzi, attrezzature e personale idonei....» ottenendo così «un'economia sui costi di mobilitazione e smobilitazione del moto pontone necessario alla realizzazione dei lavori».

La replica. In fase istruttoria alle contestazioni mosse dall'Anticorruzione, l'ex presidente Annunziata - si legge nella delibera - a parziale giustificazione degli affidamenti diretti ha sostenuto che «l'Autorità Portuale di Salerno gestisce, come accade per tutte le altre Port Authority, una complessa attività che necessariamente deve contemperare le esigenze programmatiche di medio-lungo periodo per l'adeguamento delle infrastrutture con le esigenze quotidiane degli operatori e degli armatori, in un contesto caratterizzato da importanti dinamiche evolutive ed un intenso traffico di merci e persone.

Tale condizione risulta ulteriormente esasperata allorché, come è accaduto nel porto di Salerno dal 2010 al 2014, le aree operative si sono drasticamente ridotte per effetto di importanti interventi infrastrutturali programmati e via via eseguiti. In tale contesto l'esigenza di dover offrire risposte istantanee a criticità che si manifestano di volta in volta e che sfuggono alla programmazione ordinaria dell'Ente (ammaloramento locale di pavimentazioni, guasti impiantistici, cedimenti locali che prospettano un rischio di crollo delle banchine, accumulo di sedimenti che impediscono l'accosto in sicurezza delle navi ed altro) ha posto l'Autorità Portuale nella condizione di dover offrire la migliore risposta possibile nel minor tempo consentito nel rispetto del quadro normativo di riferimento e del regolamento di amministrazione e contabilità approvato dall'Ente; tanto anche al fine di garantire la sicurezza delle operazioni portuali e garantire la stabilità dei traffici commerciali».

In relazione, poi, alla non corretta effettuazione della stima del valore globale dei lavori o servizi da affidare, Annunziata ha ribadito che «l'affidamento diretto per opere e servizi di importi inferiori a 40.000 e mediante procedure concorrenziali di confronto di almeno 5 operatori per importi tra 40.000 e 200.000 riguardano situazioni ordinarie e che il codice degli appalti disciplina la possibilità di instaurare una procedura negoziata senza gara in casi di necessità ed urgenza, previa procedura comparativa informale con tre operatori».

Le contestazioni. «Alla luce di quanto esposto, si rileva che l'analisi dei dati e delle informazioni acquisite hanno consentito di rilevare un uso piuttosto frequente dell'affidamento diretto, soprattutto per gli incarichi di servizi attinenti all'architettura e ingegneria (progettazione, sicurezza, collaudo) di importo inferiore a 40.000 euro. Tuttavia, a fronte di numerosi affidamenti diretti prevalentemente di lavori e servizi di ingegneria (140 totali) si deve dare atto della sussistenza di una discreta rotazione degli operatori affidatari, anche se in taluni casi si sono registrati, come sopra riportato, affidamenti ripetuti ai medesimi soggetti». Una premessa che, per il presidente dell'Anticorruzione Cantone, non è sufficiente a «rimuovere» le contestazioni fatte. E questo, si legge sempre nella delibera, per la mancata corretta applicazione dei principi generali del codice degli Appalti, soprattutto per la carenza rilevata in sede di attività programmatica e comunque di pianificazione degli interventi da eseguire, quale corollario per una corretta azione amministrativa, che avrebbe potuto evitare il ricorrere dell'esigenza di

-segue

procedere ripetutamente ad affidamenti in via d'urgenza.

Così, mentre dalle controdeduzioni emerge che l'Autorità Portuale di Salerno lavora sovente in emergenza affidando direttamente gli incarichi alle società presenti in loco, l'Anticorruzione non ritiene che possa assumere rilevanza quanto riferito dalla stessa Autorità Portuale in ordine alla mancata applicazione di un obbligo di programmazione puntuale in quanto trattasi di settore escluso. E non solo. Per l'Anac ci sono altre norme violate anche relativamente alla parcellizzazione degli interventi effettuati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Petronilla Carillo

L' Anticorruzione sulla gestione dell' ente fino al 2014

Appalti Autorità portuale Cantone accusa: irregolari

Istruttoria sugli affidamenti «Procedure non rispettate favorite le stesse imprese»

L' Autorità Portuale di Salerno ha violato il codice degli appalti per quanto riguarda l'affidamento e l' esecuzione di opere e lavori pubblici, servizi e forniture. È quanto ha decretato dal Consiglio dell' Autorità Nazionale Anticorruzione nell' ambito di un procedimento di vigilanza avviato alla fine del 2014 dopo una segnalazione anonima giunta all' attenzione del presidente Raffaele Cantone. Al termine dell' istruttoria, sono state rilevate una serie di violazioni segnalate in una delibera al commissario straordinario Francesco Messineo e all' ex presidente dell' Autorità portuale, **Andrea Annunziata**, per «la valutazione del futuro operato della medesima».

A pag. 28.

Petronilla Carillo

Portuali, i sindacati confermano lo sciopero di 72 ore

I lavoratori addetti alle operazioni all'interno degli scali hanno confermato lo sciopero di tre giorni dal 26 al 28 maggio. Lo fanno sapere i sindacati di categoria, Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti

I lavoratori portuali addetti alle operazioni all'interno degli scali hanno confermato lo sciopero di 72 ore dal 26 al 28 maggio. Lo fanno sapere i sindacati di categoria, Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti. La nota dei sindacati segue quella della Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali che aveva espresso parere negativo sulla protesta che partirà sabato 26 nell'ambito della vertenza sull'autoproduzione nei porti siciliani. La commissione ha criticato la durata dello stop di 72 ore e la "mancata previsione di servizi minimi da garantire". I sindacati precisano "che la sola categoria coinvolta dallo sciopero è esclusivamente quella dei lavoratori portuali dipendenti delle imprese del settore che sono addetti ai servizi di rizzaggio e derizzaggio in porto. Per questi ultimi - prosegue la nota - le modalità di proclamazione dello sciopero e di svolgimento sono disciplinati dall'articolo 49 del Contratto collettivo nazionale, e l'astensione del 26 maggio, rispetta perfettamente le regole, ciò che solleva la Commissione ci appare strumentale. Sono escluse tutte le altre categorie, i servizi marittimi, i servizi nautici, il pilotaggio, il rimorchio, il battellaggio e l'ormeggio".

"Dunque i servizi minimi essenziali saranno garantiti, anche perché l'articolo 49 che regola lo sciopero di questa categoria, prevede solo l'obbligo di assistenza ai passeggeri che sarà garantita" ribadiscono i tre sindacati. Lo sciopero è stato indetto per manifestare contro la decisione della Caronte & Tourist di svolgere in autoproduzione le operazioni portuali nel porto di Milazzo. "Ribadiamo che l'autoproduzione è un'attività tipica portuale e deve essere concessa all'interno di regole ben precise che invece, allo stato attuale, risultano essere disattese anche laddove finora sono state autorizzate dalle autorità portuali, o esercitate con lo strumento del silenzio assenso, perché si è operato e si opera senza rispettare le norme con atteggiamenti che non vengono sanzionati in molti casi, solo per l'assenza delle istituzioni preposte al controllo, mettendo seriamente a repentaglio la sicurezza della navigazione e dei lavoratori" concludono i tre sindacati, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti.

Sciopero portuali. La Commissione di garanzia: "Viola le regole"

Filt Cgil, Filt Cisl e Uil Trasporti hanno proclamato due scioperi regionali di tre giorni dei lavoratori portuali: il primo dal 26 al 28 maggio, il secondo dal 30 maggio al 1. giugno. Il commissario delegato della commissione di garanzia sullo sciopero ha scritto ai sindacati, al Ministero dei Trasporti, a Caronte e Tourist, alle Autorità Portuali siciliane e alle Prefetture siciliane, "indicando in via d'urgenza le seguenti violazioni: violazione della regola della durata massima. violazione della regola della rarefazione soggettiva (cosiddetto sciopero a pacchetto, tra l'effettuazione di uno sciopero e la proclamazione del successivo, da parte dello stesso soggetto sindacale, deve intercorrere un intervallo di almeno 1 giorno); mancata previsione dei servizi minimi da garantire". Il commissario ha quindi invitato i sindacati "a riformulare la proclamazione in conformità alla legge ed alle discipline di settore, dandone immediata comunicazione anche alla Commissione che, in seguito alla eventuale apertura del procedimento di valutazione, accerterà ogni altra violazione che dovesse emergere".

Doveva scattare sabato

Commissione stoppa sciopero dei portuali

MESSINA «Lo sciopero regionale dei portuali in programma da questo sabato con due blocchi di 72 ore ciascuno è stato bocciato dalla Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, perché previsto a solo un giorno di distanza l'uno dall'altro, non prevede i servizi minimi garantiti ed è troppo lungo». Lo scrive in una nota il commissario delegato per l'attuazione dello sciopero nei servizi pubblici essenziali Alessandro Bellavista, che ha comunicato in via d'urgenza ai sindacati la violazione di tre regole.

Bellavista ha invitato quindi Fil Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti a «riformulare la proclamazione in conformità alla legge ed alle discipline di settore».

Le tre sigle sindacali avevano indetto un primo stop a tutte le operazioni portuali negli scali porti siciliani, dalla mezzanotte di sabato 26 alla mezzanotte del 28 maggio, e in caso di mancata risposta, un bis sempre di 72 ore dal 30 maggio al primo giugno. Lo sciopero riguardava i lavoratori portuali addetti alle navi riconducibili alla compagnia Caronte & Tourist. Al centro della protesta, infatti, c'è la decisione della compagnia di navigazione di espletare in autoproduzione le operazioni di rizzaggio e derizzaggio al porto di Milazzo. Si tratta di alcune operazioni di carico a bordo delle navi che spetterebbero ai lavoratori portuali.

Una compagnia può però svolgerle con i propri marittimi, su autorizzazione dell'Autorità portuale, a patto che rispetti alcuni obblighi.

Secondo il commissario Bellavista, «le modalità della protesta commettono una «violazione della regola della durata massima e della rarefazione oggettiva (il cosiddetto sciopero a pacchetto).

Il provvedimento rileva anche una «mancata previsione dei servizi minimi da garantire» viste le regole vigenti per gli scioperi nel settore marittimo.

Sicilia, confermato sciopero dei portuali

Roma - Stop al lavoro sulle banchine siciliane a partire da sabato.

Roma - Confermano lo sciopero di 72 ore dei lavoratori portuali addetti alle operazioni all'interno degli scali, dal 26 al 28 maggio, i sindacati di categoria, Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti. La nota dei sindacati segue quella della Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali che aveva espresso parere negativo sulla protesta che partirà sabato 26 nell'ambito della vertenza sull'autoproduzione nei porti siciliani.

La commissione ha criticato la durata dello stop di 72 ore e la «mancata previsione di servizi minimi da garantire». **I sindacati precisano «che la sola categoria coinvolta dallo sciopero è esclusivamente quella dei lavoratori portuali dipendenti delle imprese del settore che sono addetti ai servizi di rizzaggio e derizzaggio in porto.** Per questi ultimi - prosegue la nota - le modalità di proclamazione dello sciopero e di svolgimento sono disciplinati dall'articolo 49 del Contratto collettivo nazionale, e l'astensione del 26 maggio, rispetta perfettamente le regole, ciò che solleva la Commissione ci appare strumentale.