Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
20 Giugno 2018

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

"...Porti italiani si presentano sul mercato sudcoreano..." (Ansa, Ferpress)

"...Solidarietà a Pasqualino..." (The medi Telegraph)

Dai Porti:

Venezia:

"...Via libera a navi fino a 335 metri..." (Ansa; The Medi Telegraph)

"...Il porto di Venezia caso studio in Canada..." (Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Becce AD di Slam..." (Gazzetta Marittima)

"...Import—export, per la Liguria è boom..." (The Medi Telegraph)

"...Allarme impresa, i dazi spaventano anche la Liguria..." (Repubblica)

"...Via libera ad aggiornamento su Vado..." (The Medi Telegraph, Ansa, Repubblica)

"...Conti Culmv, terminalisti prudenti..." (Il Secolo XIX)

"...Riapra il presidio in porto..." (Il Secolo XIX)

"...Navi immigrati vanno accolte nei porti..." (The Medi Telegraph)

Piombino:

"...I sindacati chiedono la convocazione..." (Il Telegrafo)

La Spezia:

"...Potenziamento del servizio e nuovo scalo in Portogallo..." (Gazzetta Marittima)

"...Regione, MIT, Agenzia del Demanio, Comune firmano protocollo d'intesa..." (Ferpress)

"...Comitato gestione approva fattibilità di project financing..." (Ferpress)

"...Riassetto del fronte a mare..." (Messaggero Marittimo)

"...Soddisfazione per nomina di Rixi..." (Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Giù le tariffe per un porto più competitivo..." (Il Tirreno)

"...Rimorchiatori giù le tariffe..." (Il Telegrafo, Ansa, The Medi Telegraph, Gazzetta Marittima)

"...Con N.E.Mo. Nascerà un hub energetico..." (Gazzetta Marittima)

"...Porto 2000 il coraggio e don Abbondio..." (Gazzetta Marittima)

"...Sul mercato dei porti le chances di Livorno..." (Messaggero Marittimo)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 20 giugno 2018

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

"...Simposio LEM sul monitoraggio delle coste..." (Gazzetta Marittima)

Ancona:

"...Giampieri, la sicurezza non si baratta con niente..." (Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...I portuali di Civitavecchia sono autorizzati ex art. 17..." (Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...L'Assemblea Angopi sui porti e il demanio..." (Gazzetta Marittima)

Salerno:

"...Sea Sun Salerno 2018..." (Messaggero Marittimo)

Gioia Tauro:

"...AP Gioia Tauro: massima attenzione al Sistema integrato di sicurezza sussidiaria nei propri porti..." (Ferpress)

Palermo:

"...Minacce mafiose al Presidente AdSP Sicilia Orientale..." (Trasporto Europa, The Medi Telegraph)

Ansa

Porti italiani si presentano al mercato sudcoreano

Delegazione di Assoporti al Roadshow 'InvestInItaly' a Seoul

Il sistema portuale italiano rappresenta una grande opportunità per sviluppare ulteriormente i traffici da e per i mercati asiatici. E' questo l'obiettivo della presenza di una delegazione di Assoporti alla manifestazione "InvestInItaly", promossa dal Ministero degli Affari Esteri, dal Ministero dello Sviluppo Economico, dall'Ambasciata Italiana e dall'ufficio Ita a Seoul, che ha dedicato una sessione speciale alla portualità italiana e al suo potenziale di sviluppo. Il Commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Messina, Antonino De Simone, ha illustrato tutte le opportunità presenti nei porti e retroporti italiani, mentre Federica Montaresi, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, ha descritto i progetti speciali sul trasporto intermodale all'interno di WiderMos che sono in fase di realizzazione. "Abbiamo una bella squadra" - ha commentato il presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino - "e a Seoul è stato presentato il sistema portuale italiano nel suo complesso con tutto ciò che offre. Il riscontro è stato molto positivo e l'Associazione sarà presente anche in altri eventi simili grazie anche alla collaborazione con gli uffici Ita di Roma". (ANSA).

Assoporti: «Solidarietà a Pasqualino Monti»

Roma - L'associazione dei porti italiani, da cui Palermo è recentemente uscita, «si stringe attorno al collega» dopo l'invio della busta con proiettile al presidente dello scalo siciliano.

Roma - «Assoporti si stringe attorno al collega Pasqualino Monti al quale è stata recapitata una busta con proiettile», ha dichiarato il Presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino «ribadendo con forza che le azioni intimidatorie non otterranno lo scopo prefissato. **Continueremo a testa alta ad operare nella piena legalità e trasparenza» ha proseguito D'Agostino, sottolineando che la busta è arrivata all'indomani della sottoscrizione del protocollo di legalità con la Prefettura di Palermo.**

Assoporti: presentato il sistema portuale italiano e i progetti di sviluppo al presente al Roadshow Invest InItaly in Corea del Sud

(FERPRESS) – Roma, 19 GIU – Nei giorni scorsi i porti italiani si sono presentati al mercato Coreano all'interno della manifestazione "InvestInItaly" promossa dal Ministero degli Affari Esteri, dal Ministero dello Sviluppo Economico, dall'Ambasciata Italiana e dall'ufficio ITA a Seoul.

Nel corso del Roadshow è stata dedicata una sessione alla portualità italiana e al suo potenziale di sviluppo.

Ad intervenire per conto di Assoporti, il Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Messina, Antonino De Simone che ha illustrato con una presentazione ricca di dati e informazioni, tutte le opportunità presenti nei porti e retroporti.

A seguire, Federica Montaresi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha descritto i progetti speciali all'interno di WiderMos che sono in fase di realizzazione.

"Abbiamo una bella squadra, " ha commentato il Presidente di Assoporti, Zeno D'Agostino, " e a Seoul è stato presentato il sistema portuale italiano nel suo complesso con tutto ciò che offre.

Il riscontro da parte dei presenti è stato molto positivo e interessato. L'Associazione sarà presente anche in altri eventi simili grazie anche alla collaborazione con gli uffici ITA di Roma."

Porti: Venezia, via libera a navi fino a 335 metri

Ordinanza potenzia lo scalo come gateway per rotte oceaniche

VENEZIA, 19 GIU - Il porto commerciale di Venezia estende l'accessibilità nautica, e grazie ad una nuova ordinanza emanata dalla Capitaneria, potenzia la sua attrattività internazionale come gateway italiano per le rotte oceaniche.

L'ordinanza 36/2018 da' infatti efficacia immediata ai recenti lavori di adeguamento del bacino di evoluzione lungo il canale Malamocco-Marghera, svolti recentemente dall'Autorità di Sistema Portuale, e consentirà l'accesso di navi con pescaggio fino a 11,5 metri e lunghezza massima di 335 metri, al posto del limite di 300 metri precedentemente in vigore. Entro la fine di luglio si concluderanno anche gli escavi a ridosso della sponda ovest del canale industriale ovest. "A partire dal mio insediamento - ha dichiarato Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale - è stata avviata un'analisi accurata delle esigenze infrastrutturali del Porto di Venezia per individuare le criticità da risolvere e, di conseguenza, procedere con gli interventi più urgenti. L'escavo del Bacino di Evoluzione n.3 è uno di questi. Con questo intervento è stato possibile aumentare sensibilmente la competitività dello scalo". (ANSA).

The Medi Telegraph

Venezia, via libera a navi da 335 metri

Venezia - Completati i lavori di adeguamento del bacino di evoluzione lungo il canale Malamocco-Marghera.

Venezia - Il porto commerciale di Venezia estende l'accessibilità nautica, e grazie ad una nuova ordinanza emanata dalla Capitaneria, potenzia la sua attrattività internazionale come gateway italiano per le rotte oceaniche. L'ordinanza 36/2018 dà infatti efficacia immediata ai recenti lavori di adeguamento del bacino di evoluzione lungo il canale Malamocco-Marghera, svolti recentemente dall'Autorità di Sistema Portuale, e consentirà l'accesso di navi con pescaggio fino a 11,5 metri e lunghezza massima di 335 metri, al posto del limite di 300 metri precedentemente in vigore. Entro la fine di luglio si concluderanno anche gli escavi a ridosso della sponda ovest del canale industriale ovest. «**A partire dal mio insediamento - ha dichiarato Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale - è stata avviata un'analisi accurata delle esigenze infrastrutturali del Porto di Venezia per individuare le criticità da risolvere e, di conseguenza, procedere con gli interventi più urgenti.** L'escavo del Bacino di Evoluzione n.3 è uno di questi. Con questo intervento è stato possibile aumentare sensibilmente la competitività dello scalo».

Il porto di Venezia caso studio in Canada

QUEBEC CITY – Il porto di Venezia è stato scelto come caso studio italiano alla conferenza mondiale "Next generation" promossa da AIVP, Associazione Internazionale delle Città Portuali, nei giorni da lunedì a giovedì scorso a Quebec City, Canada.

Per celebrare i suoi 30 anni di ricerche e approfondimenti sul tema della relazione tra anima portuale e cittadina delle città marinare, il network mondiale pone al centro della conferenza 2018 "i porti di nuova generazione", ossia quelli che saranno capaci di superare le sfide poste da innovazione tecnologica, economia circolare e decarbonizzazione, mobilità e logistica sostenibile, waterfront portuali "misti" – dove si vive e si lavora, ma anche si mantiene una vocazione portuale compatibile con le attività quotidiane dei residenti – e infine le nuove professioni.

La vision e le strategie del porto di Venezia sono state portate dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, relatore alla tavola rotonda incentrata sulle risposte alle attese dei cittadini sul futuro delle loro città portuali.

"L'attenzione non può più essere centrata solo su come comporre le esigenze della portualità e cittadine, piuttosto vanno individuati valori e prospettive comuni su cui lavorare per costruire i "porti cittadini" di nuova generazione – ha dichiarato Pino Musolino -. Un futuro prospero che passa per la costruzione di innovazione, capitale umano, patrimonio culturale e relazioni internazionali: tutti elementi che consentono lo sviluppo delle città marinare da sempre, laddove la relazione col mare non sia rinnegata ma vista e sentita come essenza stessa della propria natura di città e per questo imprescindibile."

Insieme a Venezia solo altri 3 casi studio selezionati: Quebec, Bahia Blanca (Argentina) e Douala (Camerun).

La conferenza ha visto la partecipazione di 60 relatori internazionali, 450 delegati da 50 Paesi impegnati in laboratori, visite tecniche e dibattiti. Il vertice fa il punto ogni due anni sui fattori che condizionano lo sviluppo armonico di portualità e contesto urbano, segnando il passo per urbanisti, scienziati ambientali, pianificatori e trasportisti.

Becce AD di Slam

GENOVA – Dalla direzione di un grande terminal portuale alla moda, sia pure per il mare. Slam, il brand genovese di abbigliamento per la vela, ha svelato al novantaquattresimo Pitti Uomo numerose novità, sia istituzionali sia legate al prodotto: l'insediamento ufficiale del nuovo amministratore delegato Luca Becce, una collezione speciale dedicata al 40° anniversario che il brand celebrerà nel 2019, e tante aperture di spazi retail.

FashionNetwork.com ne ha parlato con lo stesso Luca Becce, savonese, 59 anni, giunto alla direzione di Slam dopo aver già collaborato con il gruppo Finsea, la holding genovese al 100% proprietaria di Slam dal 2016, per portare avanti gli obiettivi di riorganizzazione aziendale a livello di marketing, comunicazione, prodotto e retail. All'amico Becce gli auguri di buon lavoro del nostro giornale.

The Medi Telegraph

Import-export, per la Liguria è un boom

Genova - «La politica daziaria sulla Cina è una cosa tutt'altro che slegata dalle questioni europee: perché l'acciaio cinese dovrà trovare altri sbocchi, riversando questa capacità produttiva sul Vecchio Continente». Così avverte Riccardo Braggio, presidente dell'Associazione ligure per il commercio estero (Alce)

Genova - «La politica daziaria sulla Cina è una cosa tutt'altro che slegata dalle questioni europee: perché l'acciaio cinese dovrà trovare altri sbocchi, riversando questa capacità produttiva sul Vecchio Continente». In occasione dell'assemblea annuale Riccardo Braggio, presidente dell'Associazione ligure per il commercio estero (Alce), mette in guardia sui fenomeni di cambiamento che stanno attraversando l'economia globale, che rapidamente si possono trasferire, se non adeguatamente gestiti, sull'economia locale.

Nel corso dell'assemblea sono state illustrate le varie piattaforme inter-associative (con Cna, Confindustria, l'università di Genova) per favorire l'internazionalizzazione delle imprese, in un mercato in cui la Liguria ancora contribuisce in maniera marginale sia in import (2,2% del totale italiano, 8,9 miliardi di euro) che in export (1,8% del totale, 7,9 miliardi di euro). Nel 2017 le esportazioni dalla Liguria e le importazioni verso la nostra regione sono aumentate notevolmente (+8%; +15%) con una tendenza superiore anche a quello medio nazionale (+7%; +9%). L'aumento delle esportazioni dalla Liguria è stato in linea con quello registrato nel Nord Ovest dell'Italia.

In particolare, escludendo le cosiddette componenti volatili (commesse navali e prodotti petroliferi raffinati), l'aumento delle esportazioni, tra il 2016 e il 2017, ha raggiunto il 15%.

A livello geografico, il 43% delle importazioni e il 47% delle esportazioni liguri ha come partner un Paese europeo. Le restanti importazioni provengono per il 27% da Paesi asiatici, per il 16% dall'Africa e per il 13% dall'America. Le esportazioni extra-europee sono invece indirizzate verso Asia (22%), America (17%) e Africa (11%). Inoltre la Liguria importa prodotti prevalentemente da Spagna, Stati Uniti, Azerbaigian, Germania, Francia, Nigeria, Regno Unito, Cina, Giappone, Paesi Bassi. I primi tre partner commerciali per esportazioni sono invece Stati Uniti, Francia e Germania. La politica statunitense di Donald Trump, con l'introduzione di restrizioni al commercio con gli Usa, rischiano di penalizzare fortemente i commerci liguri. In generale, infatti, nel 2017 gli Stati Uniti sono stati il primo partner commerciale della Liguria in termini di export. Anche depurando i dati dalla cantieristica navale, gli Stati Uniti restano il terzo partner per esportazioni, preceduti da Francia e Germania. Nel 2017 la Liguria ha esportato merci verso gli Stati Uniti per 879 milioni di euro mentre le importazioni ammontavano a 771 milioni. Tra il 2016 e il 2017 le esportazioni verso gli Usa sono cresciute in modo significativo, anche grazie a un aumento nell'export connesso al settore navale.

Escludendo navi e imbarcazioni, in generale, l'export ligure verso gli Stati Uniti si compone prevalentemente di prodotti chimici (15%), macchinari e apparecchiature (13%), e prodotti alimentari (7%).

A livello di trend, in aggiunta al settore navale, in forte aumento le esportazioni di articoli in gomma (passato da 2,5 a 32,3 milioni di dollari) e i prodotti connessi al metallo e gli autoveicoli/rimorchi. In aumento anche l'export di macchinari e di oli e grassi vegetali e animali.

Repubblica

Allarme imprese, i dazi spaventano anche la Liguria

MASSIMO MINELLA

I dazi, le barriere che si alzano osteggiando il libero scambio commerciale, finiranno per mettere in difficoltà anche la Liguria. E non potrebbe essere diversamente, non solo perché i mercati sono ormai globali e nessuno può sentirsi escluso dai contraccolpi internazionali della politica e dell'economia, ma anche perché proprio sull'export fa leva per la sua ripresa la piccola Liguria, regione che ha nei traffici via mare e nella "blue economy" i suoi punti di forza.

L'allarme arriva dalla sede più idonea per un tema tanto delicato, l'assemblea dell'Alce, l'associazione ligure del commercio estero che tiene la sua assemblea nel foyer del teatro Carlo Felice. La relazione del presidente Riccardo Braggio fotografa una situazione complessa, in cui la Liguria mostra la sua capacità di ripresa, ma individua altrettanto chiaramente i rischi che i dazi americani verso i prodotti dell'Unione Europea finiranno per provocare.

Lo scenario in cui si muove l'Alce ligure registra un 2017 in crescita, con l'Italia sempre nella top ten mondiale per export (nobo posto) e import (decimo). Percentualmente la Liguria incide per circa il 2 per cento del valore nazionale, dato che offre ancora ampi margini di crescita, nonostante il trend positivo dell'export (più 8%) e dell'import (più 15) con Stati Uniti, Francia e Germania come i primi tre partner commerciali. Ma è proprio con gli Usa che potrebbero adesso sorgere dei problemi. La politica del presidente Donald Trump, con l'introduzione di restrizioni al commercio con gli Usa, rischia infatti di penalizzare fortemente i commerci liguri. La Liguria ha infatti esportato merci verso gli Stati Uniti per 879 milioni di euro mentre le importazioni ammontavano a 771 milioni. Navi e imbarcazioni sono le prime voci dell'export, ma anche i prodotti chimici (15%), i macchinari e le apparecchiature (13%), e i prodotti alimentari (7%) incidono in modo sempre più evidente. Ma in forte aumento sono anche le esportazioni di articoli in gomma (passato da 2,5 a 32,3 milioni di euro) e i prodotti connessi al metallo e gli autoveicoli e rimorchi. In aumento, infine c'è anche l'export di macchinari e di oli e grassi vegetali e animali. Un mondo articolato di prodotti, e di produttori, che adesso guarda con comprensibile preoccupazione alle mosse del presidente Trump che ha imposto pesantissime barriere all'importazione di acciaio e di alluminio dell'Unione Europea e minaccia di allargare il fronte protezionista innescando una guerra commerciale che si estenderebbe rapidamente e a tutto il mondo del business.

«Soprattutto negli ultimi anni le esportazioni liguri si sono indirizzate in particolare sugli Usa – spiega il presidente dell'Alce Riccardo Braggio – Basti pensare che nel 2017 sono cresciute del 147% e sfiorano oggi il miliardo di euro, una cifra enorme per l'economia ligure e il saldo commerciale è positivo per cento milioni. Quindi la Liguria potrebbe avere pesanti ripercussioni da una guerra commerciale con gli Usa, ci auguriamo che non succeda».

Non è un caso che Braggio abbia scelto di chiamare l'annuale assemblea dell'associazione "L'Età dell'incertezza". Titolo quanto mai azzeccato, purtroppo, alla luce degli sconvolgimenti internazionali, ma anche delle sue ricadute sui territori. In un'intervista a *Repubblica*, nei giorni scorsi Augusto Cosulich, ad della Fratelli Cosulich, aveva lanciato l'allarme sulle conseguenze di dazi e sanzioni per il commercio

«La situazione va monitorata e capita – prosegue Braggio – Trump le cose le dice male ma non ha tutti i torti: se guardiamo ai grossi blocchi, l'Europa è l'area al mondo più protezionistica con dazi medi del 5,3% mentre gli Usa finora li avevano del 3,5%. Quindi mi auguro che da questa guerra dei dazi, una volta terminata, nasca un nuovo modo di fare business, eliminando quasi totalmente dazi e aiuti di Stato».

The medi Telegraph

Porti, via libera ad aggiornamento accordo di programma su Vado

Genova - Sono stati confermati gli investimenti dell'Autorità di sistema Portuale: la messa in sicurezza idraulica del Torrente Segno e la realizzazione della nuova viabilità retro portuale.

Genova - Il Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale, che raggruppa i porti di Genova e Savona, ha approvato l'aggiornamento dell' Accordo di Programma sottoscritto nel 2008 tra Regione Liguria, Provincia di Savona, Comune di Vado Ligure e l'ex Autorità Portuale di Savona, relativo alle opere connesse alla realizzazione della Piattaforma Multipurpose, e il rinnovo della concessione del cantiere di riparazione San Giorgio nel Porto In quest'ultimo caso, San Giorgio del Porto, che opera nell' area delle riparazioni navali del porto di Genova, ha ottenuto altri 25 anni di concessione (nell'istanza la società ne aveva chiesti 30), portando la scadenza a dicembre 2042, per le attività di riparazione, trasformazione, demolizione navale e altre operazioni collegate ad esse. **Per quanto riguarda invece l'Accordo di Programma relativo alle opere accessorie al nuovo terminal container di Vado Ligure, che sarà gestito da Apm Terminals in partnership col gruppo cinese Cosco, sono stati confermati gli investimenti a carico dell'Autorità di Sistema Portuale, tra cui la messa in sicurezza idraulica del Torrente Segno, la realizzazione della nuova viabilità retro portuale nonchè la sistemazione delle aree nel comparto di Porto Vado comprensiva degli interventi sulla strada di scorrimento veloce intercomunale per ulteriori 36 milioni di investimento.** Interventi che si aggiungeranno a quelli già realizzati, come il sovrappasso sull'Aurelia, l'acquisizione degli immobili dell' area Gheia, la prima fase della piastra ferroviaria già realizzata d'intesa con la partecipata Vio (Vado Intermodal Operation).

Ansa

Porti: Vado, via libera a aggiornamento Accordo Programma

Comitato gestione rinnova concessione a San Giorgio del Porto

GENOVA, 19 GIU - Il Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale, che raggruppa i porti di Genova e Savona, ha approvato l'aggiornamento dell' Accordo di Programma sottoscritto nel 2008 tra Regione Liguria, Provincia di Savona, Comune di Vado Ligure e l'ex Autorità Portuale di Savona, relativo alle opere connesse alla realizzazione della Piattaforma Multipurpose, e il rinnovo della concessione del cantiere di riparazione San Giorgio nel Porto In quest'ultimo caso, San Giorgio del Porto, che opera nell' area delle riparazioni navali del porto di Genova, ha ottenuto altri 25 anni di concessione (nell'istanza la società ne aveva chiesti 30), portando la scadenza a dicembre 2042, per le attività di riparazione, trasformazione, demolizione navale e altre operazioni collegate ad esse.

Per quanto riguarda invece l'Accordo di Programma relativo alle opere accessorie al nuovo terminal container di Vado Ligure, che sarà gestito da Apm Terminals in partnership col gruppo cinese Cosco, sono stati confermati gli investimenti a carico dell'Autorità di Sistema Portuale, tra cui la messa in sicurezza idraulica del Torrente Segno, la realizzazione della nuova viabilità retro portuale nonché la sistemazione delle aree nel comparto di Porto Vado comprensiva degli interventi sulla strada di scorrimento veloce intercomunale per ulteriori 36 milioni di investimento.

Interventi che si aggiungeranno a quelli già realizzati, come il sovrappasso sull'Aurelia, l'acquisizione degli immobili dell' area Gheia, la prima fase della piastra ferroviaria già realizzata d'intesa con la partecipata Vio (Vado Intermodal Operation)

Repubblica

Piattaforma di Vado, altri 36 milioni di investimenti pubblici

Il comitato di gestione allunga anche la concessione ai cantieri S. Giorgio al 2042 Toti oggi a Roma: "Rilancio la mia sfida per l'autonomia"

Via libera all'aggiornamento dell'accordo di programma sulla piattaforma di Vado Ligure. Il disco verde è arrivato dal comitato di gestione dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale, che raggruppa i porti di Genova e Savona, a un documento che nel 2008 era stato sottoscritto tra Regione Liguria, Provincia di Savona, Comune di Vado Ligure e l'ex Autorità Portuale di Savona, relativo alle opere connesse alla realizzazione della Piattaforma Multipurpose. Nella stessa seduta del board, si è anche proceduto a rinnovare la concessione del cantiere di riparazione e allestimento San Giorgio nel Porto. In quest'ultimo caso, San Giorgio del Porto, che opera nell'area delle riparazioni navali del porto di Genova, ha ottenuto altri 25 anni di concessione (nell'istanza la società ne aveva chiesti 30), portando la scadenza a dicembre 2042, per le attività di riparazione, trasformazione, demolizione navale e altre operazioni collegate ad esse.

Per quanto riguarda invece l'Accordo di Programma relativo alle opere accessorie al nuovo terminal container di Vado Ligure, che sarà gestito da Apm Terminals in partnership con la compagnia fi stato cinese Cosco, sono stati confermati gli investimenti a carico dell'Autorità di Sistema Portuale, tra cui la messa in sicurezza idraulica del Torrente Segno, la realizzazione della nuova viabilità retro portuale nonché la sistemazione delle aree nel comparto di Porto Vado comprensiva degli interventi sulla strada di scorrimento veloce intercomunale per ulteriori 36 milioni di euro di investimento.

Interventi, spiega una nota dell'autorità di sistema, che si aggiungeranno a quelli già realizzati, come il sovrappasso sull'Aurelia, l'acquisizione degli immobili dell'area Gheia, la prima fase della piastra ferroviaria già realizzata d'intesa con la partecipata Vio (Vado Intermodal Operation).

E sempre in tema portuale, si segnala una nuova presa di posizione del governatore della Liguria Giovanni Toti sul tema dell'autonomia.

«Credo che le regioni debbano riconquistarsi un ruolo di centralità e è quello che faremo – ha spiegato Toti a margine dell'assemblea dell'Alce, l'associazione del commercio estero – Domani (oggi per chi legge n.d.r.) incontrerò il ministro per gli Affari regionali Erica Stefani con cui riprenderemo quel percorso sull'autonomia che abbiamo lasciato bel instradato con il precedente governo». Per Toti lo snodo dell'autonomia diventa fondamentale per un territorio come quello ligure. «Riteniamo – ha sottolineato ancora Toti – che le peculiarità del territorio debbano essere valorizzate all'interno di un sistema nazione e poi ancor più di un sistema Europa».

— (n.b.)

PORTO DI GENOVA, AI CAMALLI MANCA PIÙ DI UN MILIONE DI EURO

Conti Culmv, terminalisti prudenti

Intesa sul risanamento quasi raggiunta. Restano le distanze sulla gestione

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Ci sono ancora un paio di punti che non convincono i terminalisti genovesi.

Il piano della Culmv è in dirittura d'arrivo ed entro il 20 luglio la strategia della Compagnia elaborata insieme ai due consulenti assunti per l'occasione, sarà approvata dall'Autorità portuale. Gli scogli però rimangono: sul piatto c'è sempre - e soprattutto - la vertenza economica. Agli operatori portuali è stato chiesto di mettere un extra di 1,1 milioni di euro per chiudere il bilancio dei camalli. Le resistenze ci sono ancora, ma il fronte che sembrava compatto nelle passate riunioni in Confindustria, si è invece sfaldato. In fondo la cifra è ridotta rispetto agli anni passati e a quello che si pensava all'inizio, così l'ostacolo non sembra più insormontabile e un accordo si dovrebbe trovare. Nel piano della Compagnia ci sono poi altri due punti giudicati deboli dai terminalisti. Quello che preoccupa maggiormente è l'efficientamento manageriale. Temono, gli operatori, che senza una guida il risanamento della Culmv rimanga sulla carta. E se c'è «apprezzamento per l'introduzione di un direttore amministrativo», dice una fonte, la nuova richiesta è l'introduzione di un uomo operativo che guidi i camalli. Perché sul tavolo rimangono questioni relative ai turni ed altre molto specifiche, che lasciano i terminalisti perplessi. Anche sulla tariffa, ulteriore punto di frizione, il lavoro dei consulenti non ha convinti in pieno. Così le parti, camalli, operatori e Autorità portuale, si vedranno ancora. Il nuovo incontro è previsto per la settimana prossima, ma bisogna fare in fretta per chiudere la partita dei camalli che si trascina da tempo. Dieci giorni fa ai terminalisti erano state presentate le linee guida e ora Paolo Signorini, numero uno dei porti di Genova e Savona, sarà chiamato ad un altro, forse l'ultimo, tavolo prima dell'approvazione del piano. Tra qualche giorno la discussione entrerà nel merito e nei dettagli del documento elaborato dalla Culmv. «Mi pare ci sia un approccio costruttivo da parte di tutti - spiega Signorini al termine dell'incontro di ieri - Il piano secondo me è un lavoro serio ed allo stesso tempo sono serie le osservazioni che hanno portato i terminalisti. D'altro canto qualche suggerimento è lecito aspettarselo, soprattutto su una partita così importante». L'ottimismo di Signorini è dettato anche dalla sponda che l'Authority può trovare in Regione: della vicenda dei camalli si è occupato anche il governatore Giovanni Toti. Era stato lui a mediare tra terminalisti e Culmv quando si era trattato di chiudere la partita del bilancio dell'anno scorso. Anche quest'anno è facile prevedere che lo schema sarà ripetuto. Palazzo San Giorgio è convinto di essere alle battute finali.

www.themeditelegraph.it

LA REGIONE SCRIVE ALL'AUTHORITY: IL PUNTO MEDICO SERVE

«Riapra il presidio in porto»

Alle Riparazioni navali 600 interventi l'anno, poi lo stop

NEI CANTIERI delle Riparazioni navali lavorano 80 aziende e quasi 2.000 persone. Sino allo scorso settembre esisteva un punto medico di primo intervento, con un'ambulanza e un infermiere, fisso all'interno dell'area, gestito dalla Croce bianca. Ma da settembre la convenzione con l'Autorità portuale e le aziende è scaduta senza essere rinnovata. I lavoratori protestano, il settore è facilmente esposto a piccoli e grandi infortuni. E ieri la protesta è arrivata anche in consiglio regionale, con un'interrogazione di Gianni Pastorino (Rete a sinistra).

La vicepresidente Sonia Viale, rispondendo all'interrogazione, si è impegnata a chiedere all'Autorità portuale del Mar Ligure occidentale di «ripristinare quanto prima il presidio medico presso le riparazioni navali di Genova chiuso il 31 agosto 2017 a causa della mancanza di una copertura finanziaria». L'appalto valeva 148mila euro l'anno e gli interventi gestiti dal punto di primo intervento, dal semplice graffio alle stabilizzazioni di pazienti, erano una media di 600 l'anno. «Ho sentito l'assessore Viale - conferma nel pomeriggio il presidente Signorini - e le ho assicurato che esamineremo la questione al più presto». Nel frattempo, sono già nove i mesi senza ambulatorio.

Operai in cantiere in porto

«Avere un presidio medico in loco è cruciale - sostiene Antonio Caminito della Fiom cgil - non solo perché i cantieri sono luoghi pericolosi, ma anche perché l'area è complicata e quando entrano le ambulanze girano per minuti preziosi prima di trovare l'azienda giusta». Per Pastorino «Le istituzioni si indignano ad ogni incidente sul lavoro, poi non ci muoviamo se un presidio come questo viene smantellato».

E. ROS.

The Medi Telegraph

Armatori europei: «Navi immigrati vanno accolte nei porti»

Genova - Il segretario dell'Ecsa: «Le navi mercantili non sono equipaggiate per ospitare a bordo molte persone per molti giorni».

Genova -« Comprendiamo che nel Mediterraneo ci siano Paesi, come Italia, Spagna e Malta, sotto forte pressione per l'alto numero di migranti accolti, ma troviamo inaccettabile che le navi che trasportano migranti siano allontanate dai porti. Anche le navi mercantili devono soccorrere migranti in difficoltà. **Ai sensi delle Convenzioni internazionali, il Capitano di una nave ha l'obbligo di soccorrere in mare i migranti in difficoltà e naturalmente questo impegno sarà sempre onorato.** Ma le navi mercantili non sono equipaggiate per ospitare a bordo molte persone per molti giorni». Lo afferma Martin Dorsman, Segretario generale dell'Ecsa (l'Associazione Europea degli Armatori)

«Vogliamo partecipare al tavolo» I sindacati chiedono la convocazione

Piombino, stretta finale per l'accordo di Programma e Jindal

NUOVO appello dei sindacati: «Presenti come parte attiva domani al tavolo per l'accordo di programma». Un mese fa Fim, Fiom e Uilm avevano chiesto di poter partecipare in maniera propositiva alla stesura del nuovo accordo di programma. Ma non è accaduto niente. E dopo lo slittamento della firma, avvenuto lunedì, i sindacati metalmeccanici hanno preso nuovamente posizione. «Il passaggio definitivo della Ex Lucchini da Cevital al gruppo indiano Jindal aveva tre sospensive: la prima consisteva nel raggiungimento di un accordo sindacale, poi è risultato sufficiente un «verbale di incontro»,

IL PASSAGGIO

Da ex Lucchini a Jindal attraverso tre elementi: lavoratori, Adp e sorveglianza

la seconda negli aggiustamenti all'interno dell'Accordo di programma e la terza nel parere positivo da parte del Comitato di sorveglianza – incalzano Fim, Fiom e Uilm - il sindacato nell'ultimo incontro al ministero ha fatto la propria parte sul primo di questi punti, firmando il verbale di incontro dove vengono riportate tutte le garanzie richieste, con l'obiettivo di rilanciare lo stabilimento piombinese nel più breve tempo possibile (vista anche l'urgenza dell'uscita a breve del bando triennale delle rotaie delle Ferrovie dello Stato, di vitale importanza per il nostro stabilimento).

IN SEDE ministeriale abbiamo appreso positivamente l'apertura, da parte del presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, riguardo la presenza del sindacato alla firma dell'Accordo di programma «revisionato». Purtroppo all'importante incontro di ieri (lunedì) tra Ministero, Istituzioni e Regione Toscana non siamo stati coinvolti ed oggi registriamo il fatto che persistono ancora problematiche che faranno allungare i tempi». Fim, Fiom e Uilm hanno chiesto di essere presenti come parte attiva in quei tavoli, «poiché a fronte della discussione in cui si parla oltre che di aspetti ambientali, anche di efficientamento energetico, di integrazioni che riguardano supporti pubblici per gli investimenti e concessioni portuali ultra decennali, riteniamo che dentro questo perimetro debbano essere inserite anche tutte le «tutele necessarie al mantenimento e allo sviluppo di tutta l'occupazione attuale«, intesa come lavoratori sia diretti che dell'indotto. Queste nostre richieste e tali garanzie, chiediamo che vengano inserite con chiarezza nel nuovo Accordo di programma». Dal momento che domani sembra possa essere la giornata definitiva per quanto riguarda l'Accordo di programma, il sindacato chiede di essere presente prima che questa fase determinante arrivi alla conclusione della trattativa. Fim, Fiom e Uilm ribadiscono anche la necessità di un incontro politico urgente con il ministro Luigi Di Maio.

ATTESA I lavoratori delle Acciaierie ormai aspettano con il fiato sospeso la conclusione di un lungo percorso

Focus

Gli ultimi giorni I più importanti

In questi giorni sembra possa finalmente arrivare a conclusione un lungo e difficile percorso per rimettere in moto le Acciaierie. Gli ultimi passaggi sono i più importanti. Serve attenzione

Potenziamento del servizio e nuovo scalo in Portogallo

LA SPEZIA – Tarros, la società spezzina attiva nel trasporto multimodale di containers nel Mediterraneo, ha potenziato e aggiornato recentemente il suo sevizio "GPS – Great Pendulum Service", che dal 2009 collega direttamente alcuni dei più importanti porti del Mediterraneo Orientale con la parte più occidentale dell'area mediterranea via i porti italiani di La Spezia, Salerno e Genova.

Il servizio GPS, che negli anni ha visto un'evoluzione graduale – sottolinea la compagnia – ed è stato migliorato costantemente per cogliere le opportunità offerte dal mercato, nella sua nuova configurazione si basa su partenze settimanali di cinque moderne navi portacontainers anziché solo quattro come in precedenza; la portata media nominale delle navi è di 1650 teus, equivalenti a circa 1100 teus del peso di 14 tonn ciascuna.

L'entrata in linea della quinta nave, oltre all'aumento della frequenza di servizio e della capacità di stiva, ha anche permesso di includere nella rotazione del GPS un nuovo porto nell'importante zona industriale del Portogallo settentrionale, e cioè Leixoes, lo scalo della città di Oporto, affiancandolo al porto di Setubal, nell'area di Lisbona.

In questo modo la Tarros, oltre ai collegamenti tra l'Est e l'Ovest del Mediterraneo, mette a disposizione del traffico merci italo portoghese un eccellente servizio "Short Sea" containerizzato, molto efficiente e certamente più rispettoso dell'ambiente rispetto ai servizi via strada ed anche a quelli via strada più nave traghetto.

Nella parte orientale della rotazione, con partenze da Genova, La Spezia e Salerno, sono scalati il porto greco del Pireo, i porti turchi di Istanbul, Gebze e Mersin, il porto siriano di Lattakia, Beirut in Libano ed infine il porto egiziano di Alessandria, dal quale le navi rientrano poi su Salerno, La Spezia e Genova; da qui ripartono per il settore occidentale puntando direttamente su Casablanca in Marocco, poi per il nuovo scalo di Leixoes e infine per Setubal in Portogallo, prima di terminare questa lunga e complessa rotazione degna di una vera crociera rientrando a Genova, La Spezia, Salerno per riprendere il ciclo orientale.

Considerato che il servizio è affidabile e veloce, in alcuni scali i containers sono trasbordati verso altri porti non collegati direttamente: così da Istanbul vengono servite diverse località del Mar Nero mentre a La Spezia, nel Terminal del Golfo (operato direttamente dal Gruppo Tarros), il carico può essere trasbordato verso la Libia, l'Algeria, la Tunisia e Malta.

In tutti gli scali la Tarros è in grado di offrire servizi locali efficienti e personalizzati mediante una rete di Agenti controllati direttamente dal Gruppo e nei porti sono disponibili per i caricatori tutti i tipi di containers standard e speciali, come Palletswide, Open Top, Open Top High Cube, Flats, Reefers etc. I "best sellers" di questa vasta gamma sono i Palletswide, che possono competere con la capacità dei trailers, e gli ultimi entrati in servizio, i 40' Superhigh Cube, che danno la possibilità di stivare carichi di maggior altezza rispetto ai normali High Cube.

Waterfront della Spezia: Comune, Regione, AP, Agenzia del Demanio e MIT firmano protocollo d'intesa

(FERPRESS) – La Spezia, 20 GIU – Il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, Il Sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini la Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Carla Roncallo, il Direttore generale dell'Agenzia del Demanio Roberto Reggi e Mauro Coletta, Dirigente generale Ministero Infrastrutture e Trasporti hanno sottoscritto presso la terrazza del Castello San Giorgio il protocollo d'intesa per la realizzazione del nuovo waterfront della Spezia. È stata così posta la prima pietra del progetto di cambiamento che ridisegnerà completamente l'assetto urbano del fronte mare.

Tutti gli Enti firmatari, per le rispettive competenze, hanno concordato sull'avvio di un procedimento a conclusione del quale una rilevante porzione di aree, fino ad oggi territorialmente in capo all' Autorità di Sistema Portuale, in quanto aree del demanio marittimo, sarà trasferita al Comune della Spezia.

Il provvedimento di riassetto del Waterfront rappresenta un'occasione unica per delineare la strategia complessiva volta alla riconquista del rapporto fra La Spezia e il mare. Un legame destinato a rafforzarsi sempre più, grazie al quale la città si appresta a ritagliarsi un nuovo ruolo attraverso la revisione strategica della sua vocazione originaria: da sede portuale a metropoli d'acqua, in grado di attrarre attività diverse tali da valorizzare e rafforzare l'economia locale.

"Diamo il calcio d'inizio a un opera che cambierà il volto di questa città e la avvierà in quel percorso di sviluppo che con il sindaco Peracchini abbiamo promesso ali elettori e a cui stiamo dando corpo – commenta il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti -. Oggi si mette la prima pietra, la prima firma, sul waterfront della città: un progetto che trasformerà la Spezia in un hub crocieristico di primaria importanza nel Mediterraneo, che permetterà la realizzazione di tutta una serie di servizi per la cittadinanza e per i turisti, di creare posti di lavoro per la città. Oltre a questo – aggiunge Toti – farà della Spezia il terzo home port della nostra Regione, dopo Genova per MSC e Savona per Costa: qui ci saranno entrambe le compagnie, con anche Royal Caribbean. È un momento, epocale, storico. Riguardo i tempi, si può pensare che nel corso di questo mandato si vedranno i primi risulti di questa grande opera".

"Una giornata importante, un risultato frutto della grandissima collaborazione tra tutti gli enti interessati – aggiunge l'assessore alle Infrastrutture Giacomo Giampedrone-. C'è ancora molto da fare, molto da costruire, ma credo che, con l'accordo di programma e con l'avvio di un percorso basato sulla condivisione degli intenti, si sia vissuta oggi una giornata storica per la città e per il suo sviluppo futuro. Non solo per questa generazione, ma anche per quelle che verranno".

L'importanza dell'accordo è testimoniata dalla consistenza del trasferimento delle aree per le quali si avvia il percorso, coincidenti con gran parte di Calata Paita. Questo importante passaggio consentirà al Comune della Spezia di disporre, si auspica con largo anticipo rispetto alle procedure ordinarie, grazie al consenso di tutti i firmatari dell'accordo, di aree di pregio su cui poter programmare il proprio futuro, offrire nuove opportunità ed attrarre investitori di prestigio mondiale.

La Spezia: Comitato gestione approva fattibilità di project financing realizzazione strutture e gestione servizio crociere

(FERPRESS) – Roma, 19 GIU – L'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure Orientale ha comunicato che il Comitato di Gestione di ieri pomeriggio (18/6/18), ha dato il proprio assenso alla dichiarazione di fattibilità della proposta di project financing, avanzata da Royal Caribbean e MSC esattamente un anno fa, il 19 giugno 2017, per la gestione del servizio crociere e la realizzazione delle strutture necessarie per svolgere lo stesso servizio.

La stessa proposta, è stata in seguito oggetto di alcune modifiche ed integrazioni, richieste ai proponenti per tenere conto delle diverse esigenze, manifestate sia dalla stessa AdSP, sia dal Comune di La Spezia, che aveva chiesto di inquadrare le opere crocieristiche in una più ampia visione di water front della città, estesa quindi a tutta l'area della Calata Paita.

Il Comitato ha inoltre deliberato favorevolmente circa l'inserimento delle opere previste nella proposte nel Piano Triennale, così come previsto dalle norme vigenti in materia di project financing; il passaggio è infatti necessario prima dell'esperimento della gara di appalto, che verrà bandita probabilmente prima della pausa estiva, nell'intento di concludere le procedure in tempo per affidare il servizio al nuovo soggetto aggiudicatario, alla scadenza della gestione attuale, prevista entro fine anno.

L'AdSP, informa inoltre che la compagine iniziale dei proponenti, Royal Caribbean e MSC, è stata allargata anche alla Costa Crociere, che ha aderito per intero al progetto.

La notizia – ha fatto notare la stessa AdSP- non può che essere accolta con grande favore, essendo una chiara testimonianza della volontà, da parte dei tre soggetti leader a livello mondiale nel settore crocieristico, di puntare sul nostro porto, situato in una posizione strategica per molte escursioni, ma anche considerato un porto ottimale per ciò che riguarda le condizioni meteo marine, vista la sua posizione all'interno di una profonda insenatura, protetto da una diga foranea e quindi molto riparato.

"Si tratta in sintesi di un grande risultato, che vede il porto di Spezia come il primo a sperimentare questa complessa procedura prevista dal nuovo Codice Appalti" ha dichiarato la Presidente Carla Roncallo.

"È stato un lavoro complesso, che ha impegnato quasi tutte le strutture interne dell'Ente, che voglio ringraziare per il lavoro svolto, che ora cercheremo di capitalizzare proseguendo con l'iter previsto dalla norma, per arrivare alla pubblicazione del bando e all'aggiudicazione della gara entro l'anno in corso".

La Spezia: riassetto del fronte a mare

Protocollo d'intesa con cui si trasferiscono alcune aree al comune

LA SPEZIA – Il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini, il presidente della regione Liguria Giovanni Toti, la presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale Carla Roncallo, il direttore generale dell'Agenzia del demanio Roberto Reggi e Mauro Coletta, dirigente generale ministero Infrastrutture e Trasporti, hanno sottoscritto alla terrazza del Castello San Giorgio il protocollo d'intesa per la restituzione alla città del suo fronte a mare.

Nel luogo simbolo di visione panoramica della Spezia e del suo mare è stata così posta la prima pietra del progetto di cambiamento che ridisegnerà completamente l'assetto urbano di costa.

Tutti gli enti firmatari, per le rispettive competenze, hanno concordato sull'avvio di un procedimento, a conclusione del quale una rilevante porzione di aree, fino ad oggi territorialmente in capo all'Autorità di Sistema portuale, in quanto aree del demanio marittimo, sia trasferita al comune della Spezia.

Il provvedimento di riassetto del waterfront si inquadra nelle linee programmatiche dell'amministrazione Peracchini, e rappresenta un'occasione unica per delineare la strategia complessiva volta alla riconquista del rapporto fra La Spezia e il mare. Un legame destinato a rafforzarsi sempre più, grazie al quale la città si appresta a ritagliarsi un nuovo ruolo attraverso la revisione strategica della sua vocazione originaria: da sede portuale a metropoli d'acqua, in grado di attrarre attività diverse tali da valorizzare e rafforzare l'economia locale.

L'importanza dell'accordo è testimoniata dalla consistenza del trasferimento delle aree per le quali si avvia il percorso coincidenti con gran parte della calata Paita. Questo importantissimo passaggio consentirà al comune della Spezia di disporre, si auspica con largo anticipo rispetto alle procedure ordinarie, grazie al consenso di tutti i firmatari dell'accordo, di aree di pregio su cui poter programmare il proprio futuro, offrire nuove opportunità ed attrarre investitori di prestigio mondiale.

A La Spezia soddisfazione per nomina di Rixi

LA SPEZIA – La Port Community La Spezia esprime una grande soddisfazione e i migliori auguri di "buon vento" al neo sottosegretario ai trasporti Edoardo Rixi. "Non si tratta solo – esprimono i vertici della community, auspicando che al neo sottosegretario venga effettivamente attribuita la delega ai porti – di rimarcare l'importanza di un ligure in una posizione così strategicamente determinante ma anche di sottolineare come sia stata riconosciuta la necessità di disporre in quella posizione di una professionalità incontestabile sia in materia di trasporti sia in quella specifica dell'economia del mare".

ECONOMIA DEL MARE » LA NOVITÀ

Giù le tariffe per un porto più competitivo

Da ieri in vigore i nuovi prezzi di accosto si calcolano diminuzioni anche del 50%

Corrado Neri (Pentafoto)

La Capitaneria taglia i costi accessori una nave container da 300 metri, potrà ottenere **risparmi fino al 44%**

di Nicolò Cecioni

LIVORNO

Il porto di Livorno sarà più competitivo e potrà accogliere un maggior numero di navi. Grazie al decreto numero 129 del 2018 che è entrato in vigore alla mezzanotte di ieri, infatti, le imbarcazioni potranno avere una tariffa di approdo ridotta anche del 50 per cento. Il porto inaugura così i nuovi costi del servizio di rimorchio per il prossimo biennio, che può essere considerato una vera svolta per lo scalo labronico.

A darne notizia ieri è stato il comandante della capitaneria in persona, **Giuseppe Tarzia**, ha illustrato le modalità con le quali si è riusciti a formare la nuova tariffa del servizio, rendendola più conveniente, a beneficio della competitività del porto. «Il decreto sulle tariffe – ha spiegato con soddisfazione il numero uno della capitaneria – è stato emanato in seguito a una revisione dei conti che dev'essere fatta per legge ogni due anni. Il rapporto tra i costi sostenuti e il fatturato, nel biennio di riferimento, ha registrato un avanzo. Perciò si è creato un "tesoretto" che è stato messo a disposizione della revisione biennale delle tariffe. Secondo il nuovo decreto, siamo chiamati a intervenire in positivo o in negativo sulla tariffa. Essendoci un avanzo, andiamo incontro a una riduzione dei costi, che vanno abbassati del 19,93 per cento».

Le opzioni erano due: da una parte intervenire sulla tariffa di base, diminuendola, dall'altra eliminare i costi accessori. E il porto di Livorno ha agito in quest'ultimo modo. «Sarebbe stato più semplice abbassare la tariffa di base, ma noi abbiamo preferito puntare sull'eliminazione dei costi accessori». Sono stati eliminati, quindi, i costi per il "passaggio del cavo", quelli relativi all'uso del rimorchiatore fuori le dighe del porto in ingresso ed uscita, e si è rideterminato, riducendolo ed uniformandolo per tutti i servizi tecnico nautici, l'orario notturno. «A Livorno – ha continuato Tarzia – il passaggio del cavo è obbligatorio, ma d'ora in avanti non verrà più fatto pagare. E questo per le navi comporta un risparmio del 10 per cento sulla tariffa di base. È stato eliminato anche il costo relativo all'uso del rimorchiatore fuori le dighe del porto in ingresso e in uscita, per un risparmio complessivo del 30 per cento. Infine è stato rideterminato, riducendolo ed uniformandolo per tutti i servizi tecnico nautici, l'orario notturno. Fino ad oggi l'orario notturno era più lungo e andava in base alla stagione. Grazie alla riduzione dalle 20 alle 6, un'imbarcazione può avere un risparmio importante».

Questa scelta compiuta dalla Capitaneria ha trovato anche la collaborazione del gruppo Neri, la società concessionaria del servizio, che ha generato una ricaduta virtuosa sulle tariffe di accosto, riducendole fino al 50 per cento. «Facendo alcuni esempi dell'impatto positivo sulle navi del nuovo decreto tariffario - ha proseguito Tarzia - possiamo dire che una porta container di 300 metri, di 94 mila tonnellate di stazza, avrà un risparmio in termini di costi anche fino al 44 per cento, mentre il risparmio per una nave traghetto di 172 metri, di 34 mila tonnellate, si attesterà intorno al 40».

Stesso discorso per le petroliere che fino ad oggi tra passaggio cavo, maggiorazione fuori diga e manovre in fascia oraria notturna, pagavano più di 40 mila euro, d'ora in poi ne risparmieranno oltre 17mila. «Intervenendo solo su alcuni costi accessori – ha concluso il comandante del porto – abbiamo abbassato il costo, mantenendo il servizio di altissimo livello. Anzi, migliorandolo. Adesso ci aspettiamo una risposta positiva sul mercato e una maggior attrazione delle compagnie nei confronti di Livorno. Spero, infine, che, in attesa della realizzazione della Darsena Europa, presto si provveda alla realizzazione del "microtunnel", allargando il canale del Marzocco fino a 120 metri e permettendo così a navi più grosse di far scalo nel nostro porto».

Rimorchiatori, giù le tariffe Svolta storica per il servizio Lo scalo è più competitivo

Riduzioni dal 19,9% al 42% per alcune navi

DALLA MEZZANOTTE le tariffe dei rimorchiatori nel nostro porto sono state drasticamente ridotte: del 19,9% nella media, ma con punte del 42% per alcune tipologie di navi e con l'ulteriore vantaggio che è stata quasi completamente abolita quella selva di 'addizionali' che oltre ad aumentare le tariffe rendevano ardua, complessa e a volte contestata la gestione del sistema. Ultimo vantaggio, che progressivamente accrescerà la competitività del porto, l'orario notturno che partiva dalle 17 è stato ridotto e scatta dalle 20 alle 6 di mattina. Il tutto, sembra un miracolo, con il pieno e unanime consenso di tutte le categorie del lavoro portuale, a partire dall'impresa dei rimorchiatori Neri. Per illustrare quella che tutti hanno definito una svolta storica del porto verso una maggiore competitività, l'ammiraglio Giuseppe Tarzia, comandante della Capitaneria e della direzione marittima della Toscana, ha diretto un incontro corale con tanto di gazebo allestito nel piazzale del comando, presenti un po' tutti gli operatori, i rappresentanti dei lavoratori e delle varie categorie. La svolta è storica: per la prima volta le tariffe di un servizio essenziale come il rimorchio, che incide sui costi delle navi in maniera non marginale, subisce un calo tanto netto. Per l'impresa del rimorchio, ha spiegato Corrado Neri, si tratta di una razionalizzazione dovuta anche all'entrata in servizio di mezzi più nuovi, quindi più efficienti e con minori costi di gestione e di manutenzione. Tarzia a sua volta ha ricordato che la normativa consente di ritoccare le tariffe quando il servizio nella gestione dell'ultimo biennio si dimostra remunerativo oltre alcuni parametri, mentre in caso contrario le tariffe possono essere aumentate. Per l'ormeggio e per l'impresa Neri è una bella medaglia all'efficienza: e altrettanto lo è per la Capitaneria, che ha svolto il suo compito di vigilanza in chiave propositiv. Prossime tappe, annunciate dall'ammiraglio Tarzia: la nuova illuminazione nel canale industriale, e la sospirata conclusione del microtunnel al Marzocco.

TARZIA è stato chiaro: il porto, già oggi in grado di far entrare fullcontainers fino a 334 metri per 48, deve avere prima possibile in canale del Marzocco a 120 metri di larghezza, altrimenti saremo tagliati fuori fino alla nascita della Darsena Europa. Tutti d'accordo: con i ringraziamenti di Asamar (Bonistalli) terminalisti (Lorenzini) portuali (Raugei) assessore comunale (Martini) Regione (Bonadio) porto 2000 (Guerrieri): e con il presidente dell'Autorità che auspica un maggior coordinamento con le altre componenti del cluster portuale.

A.F.

IMPRESA NERI
Sono entrati in funzione mezzi nuovi e più efficienti con minori costi di gestione

Con N.E.Mo. nascerà un hub energetico

GUASTICCE – Far diventare l'Interporto Vespucci un polo di eccellenza per la green economy. Questo l'obiettivo del neo costituito Consorzio N.E.Mo. (Nuova Energia Mobile), alla cui creazione hanno partecipato Sharengo, Green Energy Storage e Materials Mates Italia. L'intesa sottoscritta dalle tre realtà potrebbe presto consentire al polo di Guasticce di avere un centro di eccellenza per la ricerca applicata con riferimento specifico all'integrazione tra il settore energia e quello legato alla mobilità elettrica e sostenibile. Per la quale l'Interporto è avviato a diventare riferimento in particolare dell'import dalla Cina di grandi numeri di auto non solo da Car Sharing.

Come? Secondo una nota dell'Autorità portuale di sistema, catalogando, misurando, selezionando e assemblando in accumuli funzionanti le celle ancora utilizzabili dei vecchi powerback della macchina elettrica. Potrebbe essere questo il futuro core business dell'Interporto: «Non tutti sanno che le batterie dismesse delle auto elettriche possono fornire energia per almeno altri cinque o dieci anni – afferma Emiliano Nicolai, amministratore delegato di CS group, società che presto entrerà a far parte di N.E.Mo. – si tratta di energia green che potremmo riutilizzare per alimentare, ad esempio, le case sui cui tetti siano stati installati dei pannelli solari».

Sfruttando la sede dell'Amerigo Vespucci e aprendo al suo interno dei laboratori all'avanguardia, N.E.Mo. potrebbe insomma recuperare le batterie non più utilizzabili dei veicoli elettrici e destinarli ad usi domestici in situazione eccezionali di picco di domanda. Quello della seconda vita delle batterie è un tema importante al centro della cosiddetta economia circolare che guarda ai processi di condivisione e riuso di prodotti e oggetti.

Porti: Livorno, tariffe più basse per il rimorchio

Tarzia, è svolta, ora scalo è ancora più competitivo

(ANSA) - LIVORNO, 19 GIU - Il porto di Livorno sarà ancora più competitivo, a partire dalla mezzanotte di oggi, grazie alle nuove tariffe del servizio di rimorchio per il prossimo biennio e, spiega l'ammiraglio Giuseppe Tarzia, comandante del porto livornese, si tratta di "una vera svolta per lo scalo labronico: il provvedimento è scaturito da una complessa istruttoria condotta dalla Capitaneria di porto e che ha coinvolto le associazioni più rappresentative delle categorie produttive". "Sono stati eliminati - sottolinea Tarzia - i costi per il passaggio del cavo, quelli relativi all'uso del rimorchiatore fuori le ostruzioni del porto in ingresso e uscita, si è rideterminato, riducendolo e uniformandolo per tutti i servizi tecnico nautici, l'orario notturno. Una scelta che ha trovato anche la collaborazione della stessa società concessionaria del servizio, l'azienda Neri, e che ha generato una ricaduta virtuosa sulle tariffe di accosto, riducendole fino al 40-50%.

Ora una portacontainer di 300 metri, di 94 mila tonnellate di stazza, avrà un risparmio in termini di costi anche fino al 44%, mentre il risparmio per una nave traghetto di 172 metri, di 34 mila tonnellate, si attesterà intorno al 40%". Tarzia ha annunciato anche "l'ultimazione dell'impianto di illuminazione del canale del Marzocco che, dopo un'adeguata sperimentazione, entro fine giugno, potrà permettere l'ingresso delle grandi navi portacontainer anche in orari notturni".

"Auspico - ha concluso - che si provveda alla realizzazione del 'micro-tunnel' che porterà a un ampliamento della larghezza navigabile del canale del Marzocco fino a 120 metri, ovvero il massimo possibile, in attesa dei grandi interventi previsti con la realizzazione della Darsena Europa".(ANSA).

The Medi Telegraph

Livorno, ridotte le tariffe per il rimorchio

Livorno - L'ammiraglio Tarzia: «Risparmi anche del 50%».

Livorno - Il porto di Livorno dalla mezzanotte di oggi offrirà nuove tariffe del servizio di rimorchio che resteranno in vigore per il prossimo biennio e, spiega l'ammiraglio Giuseppe Tarzia, comandante del porto livornese, si tratta di «una vera svolta per lo scalo labronico: il provvedimento è scaturito da una complessa istruttoria condotta dalla Capitaneria di porto e che ha coinvolto le associazioni più rappresentative delle categorie produttive».

«Sono stati eliminati - sottolinea Tarzia - i costi per il passaggio del cavo, quelli relativi all'uso del rimorchiatore fuori le ostruzioni del porto in ingresso e uscita, si è rideterminato, riducendolo e uniformandolo per tutti i servizi tecnico nautici, l'orario notturno. Una scelta che ha trovato anche la collaborazione della stessa società concessionaria del servizio, l'azienda Neri, e che ha generato una ricaduta virtuosa sulle tariffe di accosto, riducendole fino al 40-50%. Ora una portacontainer di 300 metri, di 94 mila tonnellate di stazza, avrà un risparmio in termini di costi anche fino al 44%, mentre il risparmio per una nave traghetto di 172 metri, di 34 mila tonnellate, si attesterà intorno al 40%». Tarzia ha annunciato anche «l'ultimazione dell'impianto di illuminazione del canale del Marzocco che, dopo un'adeguata sperimentazione, entro fine giugno, **potrà permettere l'ingresso delle grandi navi portacontainer anche in orari notturni**». «Auspico - ha concluso - che si provveda alla realizzazione del "micro-tunnel" che porterà a un ampliamento della larghezza navigabile del canale del Marzocco fino a 120 metri, ovvero il massimo possibile, in attesa dei grandi interventi previsti con la realizzazione della Darsena Europa».

Gazzetta Marittima

Tariffe del rimorchio a Livorno nuova ordinanza e costi ridotti

LIVORNO – Cambiano le tariffe del rimorchio nel porto labronico. Anzi, sono già cambiate a decorrere da oggi, mercoledì 20 giugno. Come ha illustrato ieri in una affollata conferenza il comandante del porto, contrammiraglio (Cp) Giuseppe Tarzia, in occasione della revisione biennale del tariffario previsto per i concessionari, sono state concordate alcune modifiche allo stesso in pieno accordo con il concessionario, la società Fratelli Neri Spa. Nella sostanza, dice l'ordinanza della Capitaneria, "preso atto che la documentazione presentata risulta conforme alle disposizioni ministeriali e che lo sviluppo della formula tariffaria ha indicato che la variazione tariffaria per il prossimo biennio si concretizza in una diminuzione delle attuali tariffe del 19,93%" si decreta la nuova articolazione con tariffe differenziate tra cinque settori, l'ultimo dei quali è la Darsena Petroli.

Come ha illustrato l'ammiraglio Tarzia – giustamente soddisfatto del taglio tariffario complessivo che rende il porto più competitivo grazie anche alla disponibilità della Neri Spa – per le nuova tariffe sono state consultate le principali associazioni di categoria: Assorimorchiatori, Federagenti con l'Asamar livornese, Fedarlinea, Confitarma. Alcuni suggerimenti, come la richiesta di Confitarma relativa all'eliminazione della fornitura del cavo da parte del rimorchiatore, sono stati accolti con una apposita disciplina. Uno degli elementi più importanti, anche sulla base di quanto era stato più volte rilevato dall'utenza, è lo "spostamento" dell'orario degli straordinari notturni: fino a ieri lo straordinario partiva dalle 17, francamente un pò troppo presto. Nell'art. 2 dell'ordinanza si specifica che lo straordinario notturno è quello compreso tra le 20 e le 6, con una maggiorazione del 100% solo nei giorni festivi a norma di legge.

L'analisi dell'ordinanza, molto articolata, sembra rispondere a un necessario equilibrio tra le contrapposte richieste dell'utenza e la necessità di mantenere un servizio di rimorchio efficiente e sempre pronto, come del resto è nella tradizione del porto di Livorno. Dall'incontro di ieri in Capitaneria sono emersi giudizi in toto positivi per la riduzione tariffaria e per l'aumentata competitività del porto.

Gazzetta Marittima

Porto 2000 il coraggio e don Abbondio

LIVORNO – Ormai è quasi un mantra: la lunga attesa per la formalizzazione della gara per la Porto 2000 sta per finire. È passato più d'un anno dall'aggiudicazione provvisoria, in questo periodo c'è stato un pudico silenzio dei soci titolari della Spa delle crociere, un silenzio poco compreso da parte dei vincitori (l'ATI tra le società dei gruppi Msc e Onorato) e una ridda di indiscrezioni, ipotesi, malignità. La voce più corrente era che l'ANAC di Raffaele Cantone avesse trovato qualche problemino in una delle società vincitrici: problemino e non problema, tanto da richiedere un supplemento di informativa. In un anno e più – sempre secondo le indiscrezioni – è stato tutto un chiedere pareri legali, pareri ministeriali, pareri illuminati, forse anche al Padreterno. Qualcuno si è domandato se non sarebbe stato il caso di assumersi la responsabilità di decidere, Cetera Tolle: del resto si tratta di avviare un programma che vale per l'economia del porto e della città 100 milioni di euro, non bruscolini. E procrastinarne l'avvio è servito solo o comunque a favorire i porti concorrenti.

Può anche darsi che il nostro sia un giudizio ingeneroso, o superficiale: del resto non siamo dentro alle segrete cose. Ma lo stesso Cantone qualche giorno fa ha ammesso che il "codice degli appalti" ha creato e sta creando ritardi, proponendo una "messa a punto" delle norme ANAC. Per il resto, non si può che ricorrere al Manzoni, quando faceva dire al suo don Abbondio "il coraggio non s'inventa per chi non ce l'ha".

Antonio Fulvi

Sul mercato dei porti le chances di Livorno

LIVORNO – Il noto maritime consultant Angelo Roma ci ha elaborato la seguente interessante analisi sul trasporto marittimo e le aspirazioni livornesi.

Il 90 per cento di tutto ciò che consumiamo proviene da oltreoceano, questo rende il trasporto marittimo, la vera spina dorsale, a livello mondiale, dell'economia di oggi. Considerato che ogni giorno solcano gli oceani, più sessantamila navi, in questo momento ci sono più di venti milioni di container in viaggio.

Sin dal 2008 il mercato globale delle spedizioni a mezzo container ha registrato un notevole divario tra crescita della domanda e l'offerta esistente. Il 75% del traffico container del Mediterraneo è gestito collettivamente attraverso una trentina di porti (con un volume minimo di 500 k TEU).

In questi scali portuali ci sono ottantuno terminal in funzione o programmati per essere costruiti, e solo il 37% può oggi – o potrebbe accogliere in futuro – una nave con un pescaggio di 16 metri. Ma il pescaggio non è l'unico punto di sfida/vincolo in questione: per far entrare le maxi-navi non bastano i fondali profondi, ma servono banchine e ormeggi dotati di una lunghezza adeguata, oltre che gru con uno sbraccio sufficiente.

Si prevede che per i prossimi cinque anni la domanda continuerà a crescere a tassi di crescita a doppia cifra, non dissimili da quelli che abbiamo cominciato ad osservare sin dal lontano 2010. Gli Armatori continueranno a spingere per le economie di scala attraverso navi upsize (sempre più grandi): si prevede infatti che nel prossimo futuro le tre alleanze 2M (MSC, MAERSK LINE, HMM), Ocean (CMA CGM, EVERGREEN, COSCO OOCL) e THE (HAPAG-LLOYD, UASC, MOL, K LINE, NYK, YANG MING) dovrebbero continuare ad operare con navi di dimensioni non superiori a 23/24.000 TEU.

Da notare che almeno una decina di nuove costruzioni da 22.000 TEU, sono progettate con motori che possono utilizzare il GNL. Questo combustibile offre rilevanti vantaggi ambientali rispetto all'olio combustibile pesante, tra cui il 25% in meno di emissioni di CO^2, il 99% in meno di particelle fini ed emissioni di zolfo e l'85% in meno di emissioni di ossidi d'azoto. Il design di queste richiede però, uno spazio aggiuntivo per l'immagazzinamento del combustibile LNG, a danno della capacità complessiva della nave stessa.

L'effetto a cascata imposto dal gigantismo navale prosegue dunque inesorabile, e le navi che oggi affollano la tratta di portata compresa nella fascia 13.500 – 16.000 TEU saranno a breve troppo piccole per la tratta Asia–Europa, venendo dirottate sulle linee che collegano Asia e Mediterraneo. I porti del Mediterraneo dovranno presto o tardi cominciare a fare i conti con questa nuova realtà. La sfida sarà quella di fornire un'infrastruttura terminale sufficiente per soddisfare le esigenze delle linee attraverso il Mediterraneo.

Ecco perché la Darsena Europa appare oggi un intervento infrastrutturale irrinunciabile. Il progetto di espansione a mare del porto di Livorno, così come ridisegnato dall'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale (nel rispetto dei paletti inseriti nel Piano Regolatore Portuale, è riuscita ad accorciare i tempi e gli oneri di esecuzione dell'opera), può traguardare nuove prospettive di sviluppo per uno scalo che non ha mai rinunciato alla propria entità multipurpose. La nuova articolazione delle fasi di realizzazione dell'opera, unitamente alla individuazione di modalità alternative di gestione dei sedimenti marini, rappresentano alcuni tra gli elementi novativi che hanno contribuito a ridefinire lo scenario economico di riferimento.

Nella progettazione trovano spazio azioni importanti come la demolizione della diga della Meloria e la conseguente realizzazione della nuova diga a piega curvilinea prevista in sua sostituzione. Sono annunciati inoltre i lavori di esecuzione della diga foranea Nord e le nuove opere a protezione dal moto ondoso della banchina operativa del futuro terminal contenitori. Perfezionano il quadro, la progettazione del canale di accesso alla nuova area portuale, quella del relativo bacino di evoluzione, e le attività di dragaggio necessarie a mettere in comunicazione le esistenti aree portuali con il nuovo bacino.

Il grafico "artigianale" allegato conferma che potremo accogliere navi fino a 14/18.000 TEU. Basterebbe.

Angelo Roma

Simposio LEM sul monitoraggio delle coste

LIVORNO – Da ieri la città è ancora una volta sede del Simposio Internazionale "Il Monitoraggio Costiero Mediterraneo – Problematiche e tecniche di misura".

L'importante iniziativa, giunta alla settima edizione, è in corso fino a domani giovedì nella sala convegni del Palazzo dei Portuali (Fondazione L.E.M. in piazza del Pamiglione 1-2).

L'evento è organizzato dalla Fondazione L.E.M. (Livorno Euro Mediterranea) e dall'Istituto di Biometeorologia (Ibimet) del CNR, in collaborazione con il Comune di Livorno, la Fondazione per il Clima e la Sostenibilità, la Compagnia dei Portuali di Livorno.

Anche per questa edizione il Simposio può fregiarsi di importanti patrocini, tra i quali quello dell'Accademia Nazionale dei Lincei, quello dell'Accademia dei Georgofili, dell'Università degli Studi di Firenze, della Regione Toscana, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Alle giornate parteciperanno, come sempre, illustri studiosi che avranno l'opportunità di esporre nuove proposte e promuovere azioni a favore della tutela dell'ambiente marino e costiero, presentando il meglio delle ricerche svolte negli ultimi anni su questi temi, in una prospettiva interdisciplinare rivolta non solo ai temi della natura e dell'ambiente, ma anche ai fenomeni di antropizzazione che interessano il Mediterraneo.

Il simposio, articolato in cinque sessioni, è stato aperto ieri dal saluto del sindaco Filippo Nogarin e dell'assessore comunale Paola Baldari.

-segue

A sottolineare lo stretto legame che si è instaurato tra il Simposio e Livorno, alla fine dei lavori della seconda e terza giornata sono previste due visite alle architetture urbane legate alle acque, guidate dal professor Claudio Saragosa del dipartimento di Architettura dell'università di Firenze, dal titolo "La Città e l'acqua di mare" e "La Città e l'acqua di terra".

Nelle sale del LEM sono allestiti interessanti pannelli per illustrare ricerche e proposte.

Giampieri, la sicurezza non si baratta con niente

ANCONA – Si è svolta la prima delle due giornate programmate di formazione dedicate alla "Sperimentazione di un modello territoriale di intervento integrato in materia di salute e sicurezza sul lavoro", rivolto alle imprese che lavorano in area portuale, con lo scopo di creare un piano di prevenzione condiviso. Un'iniziativa organizzata dal Dipartimento Prevenzione Area Vasta 2 Asur Marche, Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Inail DiMeila Roma, Inail Direzione regionale Marche, con la collaborazione del Comando provinciale dei Vigili del fuoco, nella Sala Marconi dell'Autorità di sistema portuale ad Ancona.

Il lavoro portuale, con le tante mansioni presenti nelle diverse attività – dice una nota dell'Autorità di sistema – si sta trasformando in una realtà molto complessa, con tante attività diverse presenti, allo stesso tempo, nello stesso luogo, che sottopone i lavoratori a quello che viene chiamato rischio interferenziale. Secondo i dati Inail 2010-2015, i profili professionali più interessati dagli infortuni, dai più lievi ai casi più gravi, sono quelli di carattere manuale.

"La sicurezza non si baratta con niente – ha detto il presidente dell'Autorità di sistema dell'Adriatico centrale Rodolfo Giampieri -, il miglior piano di sviluppo, in generale e per il porto in particolare, è quello che mette al centro la sicurezza sul lavoro prevedendo anche un forte impegno nella prevenzione e nella formazione. La presenza di imprenditori e maestranze al seminario dimostra che l'interesse verso questo argomento è altissimo e che il fenomeno non viene sottovalutato da nessuna delle parti".

L'iniziativa fa parte del programma nazionale di ricerca Inail sulla "Gestione integrata della salute e sicurezza negli ambienti di lavoro—Settore portuale" e ha lo scopo di trasferire metodologie, strumenti, risorse e servizi finalizzati al miglioramento delle performance in sicurezza e lavoro e all'organizzazione aziendale attraverso una serie di relazioni, di esercitazioni applicative, casi studio e procedure condivise sul rischio interferenziale.

I portuali di Civitavecchia sono autorizzati ex art. 17

Francesco Maria di Majo, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ed Enrico Luciani, presidente Compagnia Portuale di Civitavecchia.
CIVITAVECCHIA – Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Francesco Maria di Majo e il presidente della Compagnia Portuale di Civitavecchia Enrico Luciani hanno firmato nella sede dell'Ente l'autorizzazione ex art. 17 comma 2 della legge 84/94, in esito ai risultati della gara europea bandita dall'AdSP nei mesi scorsi, che riguarda la somministrazione di manodopera alle operazioni portuali.

"Sono soddisfatto che il porto di Civitavecchia – spiega l'avvocato di Majo – sia il primo in Italia, dopo l'istituzione delle nuove Autorità di Sistema Portuale, a sottoscrive l'autorizzazione ex art.17 con la Compagnia Portuale che permetterà di proseguire e dare continuità all'esecuzione della fornitura di manodopera alle operazioni portuali che si effettuano nel nostro porto".

Rispetto al passato, l'elemento di novità dell'autorizzazione riguarda gli obblighi per la Compagnia Portuale di Civitavecchia in merito all'alta qualità dei servizi da rendere alle imprese portuali, unitamente ad un'articolata disciplina in materia di prevenzione e di sicurezza del luogo di lavoro con nuove e più stringenti norme regolamentari. A tal proposito merita di essere citata la realizzazione di uno specifico link sul sito della Compagnia Portuale di Civitavecchia a cui le imprese portuali potranno accedere per raccogliere i dati operativi e di idoneità al lavoro di ogni singolo lavoratore.

L'autorizzazione durerà 5 anni e sarà rinnovabile per altri due.

"La firma di oggi, per noi della Compagnia Portuale Civitavecchia – ha dichiarato Enrico Luciani -, non è solo un atto formale ma racchiude significati ben più profondi. Rappresenta il continuo della nostra storia. Nei nostri 121 anni di vita abbiamo lottato, abbiamo resistito al Fascismo e a due Guerre Mondiali, e soprattutto non ci siamo mai piegati ai vari tentativi di affossarci. Grazie al nostro modello vincente di organizzazione e alla sapienza nell'autogestire il lavoro, abbiamo superato tutti questi periodi e siamo pronti ad affrontare le criticità di un mercato in continuo mutamento. Il nostro, non è solo "un lavoro". Il nostro "pool" è l'elemento fondamentale dell' equilibrio economico-sociale del Porto, che ha evitato, ed evita, la precarizzazione incontrollata del lavoro da parte delle Imprese portuali e terminaliste. Con la firma di oggi, primo art.17 nella nuova "era" delle Autorità di Sistema Portuale, il nostro cammino continua nella consapevolezza delle sfide future ma anche della nostra forza."

Gazzetta Marittima

L'Assemblea Angopi sui porti e il demanio

NAPOLI – Il tradizionale appuntamento che l'Angopi, l'associazione nazionale ormeggiatori e barcaioli italiani, organizza sui temi portuali, si è tenuto a Castel dell'Ovo. Tema del confronto il controllo pubblico e la snellezza operativa come obiettivi di sistema.

Nella sua relazione il presidente di Angopi, Cesare Guidi, ha sottolineato che "quanto mai attuale appare la disciplina codicistica degli 'usi pubblici' del mare, meritoriamente tenuto in considerazione dal legislatore, che con la legge di riforma portuale (legge 84/94) ha, fra l'altro, attribuito alle Autorità Portuali compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazione portuali, prevedendo un regime concessorio per l'affidamento delle aree demaniali necessarie allo svolgimento delle medesime operazioni portuali". Questo impianto normativo ha spiegato il presidente di Angopi "appare oggi più che mai funzionale alla tutela dell'interesse nazionale, soprattutto in un momento caratterizzato dalla prospettiva di ingenti investimenti derivanti da un ormai avviato progetto di costituzione di un nuovo aggregato geografico euro asiatico".

Il convegno ha visto la presenza, tra gli altri del senatore del M5S Gregorio De Falco, di Mario Mattioli, presidente di Confitarma, del segretario generale di Assoporti, Francesco Mariani, dell'ammiraglio Giovanni Pettorino, capo delle Capitanerie di Porto. Nel suo intervento il senatore del M5S De Falco, ha ribadito l'importanza che sia confermata la natura di Ente pubblico delle Autorità di Sistema Portuale. Il parlamentare ha insistito nel suo intervento sul principio della separazione tra regolazione e attività di impresa nei porti italiani. Peraltro, ha spiegato, anche l'evoluzione del sistema portuale – da semplice luogo di rifugio a snodo logistico della catena dei trasporti, passando per luogo di deposito delle merci e di trasformazione di materie prime – spinge nella direzione di "un controllo pubblico per vigilare sul fatto che le peculiarità del porto siano adeguatamente tenute in considerazione". I compiti di promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici portuali e interportuali per il senatore del M5S dovrebbero essere meglio specificati, "attribuendo alle medesime Autorità un ruolo di garante dell'omogeneità della disciplina del lavoro fra l'ambito portuale e i sistemi logistici".

Anche Mario Mattioli, presidente di Confitarma, ha detto che la sua associazione "è assolutamente d'accordo con Angopi che sia ribadita la gestione pubblicistica dei porti. E' questa una garanzia per tutto l'armamento e per lo sviluppo complessivo della portualità. I nostri porti però – ha aggiunto – devono essere sempre più competitivi e andare con decisione verso una semplificazione amministrativa".

Peraltro, un significativo esempio di come il controllo pubblico si possa conciliare con l'attività imprenditoriale è stato portato dal presidente della SAPIR, Riccardo Sabadini, che ha ripercorso la storia del terminal di Ravenna, felice testimonianza di convivenza fra pubblico e privato.

"Senza sicurezza non può esservi sviluppo duraturo": questo il messaggio che l'ammiraglio Giovanni Pettorino, a capo delle Capitanerie di Porto ha lanciato dal palco del convegno. Pettorino ha concluso con un passaggio sull'emergenza migranti. "Il nostro Paese negli ultimi 4 anni ha coordinato oltre 4000 soccorsi portando al salvataggio di 600mila persone. Se questi temi non prendiamo lezioni da nessuno".

Sea Sun Salerno 2018: "Fare sistema per continuare a crescere"

SALERNO – L'evento Sea Sun Salerno 2018 costituisce ormai una tradizione ultradecennale, e per la prima volta da quando il porto di Salerno è entrato a far parte dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale. Rappresenta l'occasione per confermare e consolidare il rapporto tra porto e città.

La XVI edizione del Sea Sun Salerno si svolgerà sabato 30 Giugno all'Arena del Mare al sottopiazza della Concordia. La serata inaugurale inizierà con un dibattito al quale parteciperanno il Sindaco Vincenzo Napoli, il Presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca e il Presidente dell'AdSp del mar Tirreno centrale Pietro Spirito. Al termine del dibattito si terrà l'attesa esibizione di Serena Autieri in concerto (ingresso libero e gratuito).

Per tutta l'estate 2018, dal 30 giugno al 2 settembre, si alterneranno all'Arena del Mare di Salerno eventi, spettacoli, incontri. In programma tra gli altri gli spettacoli di Nino D'Angelo, Massimo Ranieri, Riki e la XXX edizione del Premio Charlot.

"Il dibattito inaugurale sarà una occasione dedicata – dichiara il Presidente Spirito – all'analisi dei cambiamenti in corso nello scalo, soprattutto delle nuove relazioni che dovranno caratterizzare il rapporto tra l'Ente di Governo del territorio portuale, gli operatori portuali e le Istituzioni. Noi abbiamo iniziato – dal primo atto di costituzione dell'AdSp – ad improntare il rapporto secondo uno spirito di collaborazione e di confronto periodico, per ragionare insieme su come portare a buon fine opere, trasformazioni, organizzazione più efficiente degli spazi anche nelle aree retroportuali".

"Il momento attuale – continua Spirito – richiede grande attenzione e spirito di squadra: questo vogliamo che sia evidente e condiviso da tutti. In tale ottica considero positivo promuovere, assieme al Sindaco di Salerno, la manifestazione "Sea Sun Salerno 2018", perché rientra nella politica di collaborazione dell'Autorità di Sistema portuale e perché contribuisce ad unire due realtà che, nell'interesse del porto e della città, devono lavorare fianco a fianco."

"Sea Sun Salerno è un appuntamento di straordinaria importanza – afferma il sindaco di Salerno Vincenzo Napoli – perché contribuisce in modo determinante a rafforzare il rapporto tra la città e la comunità portuale. Il porto di Salerno è una delle principali aziende del nostro territorio ed ha saputo conquistarsi un ruolo di primo piano nei traffici merci e passeggeri a livello nazionale ed internazionale. Siamo riusciti, in virtù di una sinergia virtuosa, tra enti di governo, imprenditori e lavoratori a diventare un modello apprezzato d'efficienza operativa".

"Il porto di Salerno – continua il sindaco Napoli – è un patrimonio di competenze e capacità fondamentale per lo sviluppo del sistema delle imprese del territorio: dal manifatturiero all'agroalimentare, dal turismo alla logistica. Per questo siamo concentrati a migliorarne la fruizione e l'accesso attraverso gli ambiziosi programmi in essere come il dragaggio dei fondali, Porta Ovest ed il retroporto, senza dimenticare il ripascimento del litorale decisivo per la blu economy. Dobbiamo far sempre più e meglio sistema, come esige la competizione globale".

Autorità portuale di Gioia Tauro: massima attenzione al Sistema integrato di sicurezza sussidiaria nei propri porti

(FERPRESS) – Gioia Tauro, 19 GIU – E' massima l'attenzione dell'Autorità portuale di Gioia Tauro al Sistema integrato di sicurezza sussidiaria, operativo nei porti di propria competenza, in osservanza a quanto stabilito dal Decreto Ministeriale 154/2009.

Per rendere, infatti, più funzionale il servizio di sicurezza sussidiaria, e per superare alcune criticità emerse di recente, domani partiranno i lavori di implementazione del servizio di video sorveglianza nel porto di Gioia Tauro. L'Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha affidato l'incarico alla ditta Service Talarico, incaricata all'attività di integrazione dell'impianto di videosorveglianza. Procederà alla riparazione o alla sostituzioni di quelle parti dell'impianto che sono risultate guaste da uno specifico controllo operativo.

Naturalmente e al fine di garantire, comunque, l'implementazione della sicurezza sussidiaria, in attesa del completamento dei lavori, l'Autorità portuale ha affidato ad un istituto di sicurezza privato il servizio di vigilanza mobile attiva (ronda), che sarà espletata, nella fascia oraria di tempo compresa tra il tramonto e l'alba (20.00/6.00), nelle aree comuni non in regime di concessione. L'obiettivo è quello di implementare l'attività già svolta, nelle ore diurne, dal personale della Gioia Tauro Port Security, società in house providing dell'Ente.

Nello specifico il servizio di ronda sarà indirizzato al monitoraggio della recinzione portuale, al fine di individuare tentativi di intrusione, al controllo delle aree portuali e dell'impianto portuale delle aree comuni non in concessione e al pronto intervento in caso di eventuali allarmi e segnalazioni.

Nel contempo, al fine di migliorare l'operatività del sistema integrato di sicurezza, anche a beneficio delle forze dell'ordine operative in porto, nell'ambito di una piena sinergia istituzionale, sono stati completati i lavori di decespugliamento delle aree poste in prossimità della recinzione portuale, per rendere così più agevoli le attività di controllo e vigilanza. Inoltre è in corso un'indagine di mercato con l'obiettivo di individuare la migliore offerta per la sistemazione dell'impianto di anti-scavalcamento e antintrusione per il porto di Gioia Tauro.

Stessa attenzione è stata rivolta allo scalo portuale di Crotone dove è attivo il sistema di sicurezza sussidiaria, espletato da personale della Gioia Tauro Port Security. E' operativo dal lunedì al venerdì nelle ore diurne, comprese tra le 7 e le 21, attraverso un presidio operativo che a breve sarà implementato di un'ulteriore unità operativa. Nel contempo, al fine di implementare l'attività di sicurezza portuale sussidiaria, rendendola così continuativa, l'Ente ha affidato ad un istituto di vigilanza privato il servizio di vigilanza mobile attiva (ronda) nelle ore notturne dal lunedì al venerdì e, nelle ore pomeridiane, nei giorni di sabato e domenica.

Nello specifico, l'attività di sorveglianza sussidiaria viene espletata attraverso il controllo della recinzione portuale, degli ingressi ai cancelli principali e secondari e del funzionamento del sistema elettrico. Si tratta di un'attività integrata che va ad implementare la piena operatività del sistema di video-sorveglianza attivo in porto.

Sono stati, altresì, affidati alla ditta Sestito Giancarlo & Figli di Crotone i lavori di adeguamento tecnico-funzionali relativi al varco doganale posto in prossimità del molo di sottoflutto del porto commerciale di Crotone.

Lo scorso 18 giugno, inoltre, sono stati consegnati i lavori all'impresa Vitrociset che prevedono la realizzazione di una piattaforma integrata di servizi. L'obiettivo è quello di offrire agli utenti ed agli operatori portuali una vasta gamma di servizi informativi ad alto valore aggiunto. Nello specifico, per il sistema di sicurezza sussidiaria dello scalo di Crotone e quello di Corigliano Calabro sarà realizzato un sistema di controllo accessi per proteggere e tracciare gli accessi ai varchi d'ingresso e per incrementare il livello di attenzione procedurale ai transiti, eseguendo controlli di sicurezza, identificazione e registrazione degli ingressi. I lavori prevedono, nel contempo, la realizzazione di un sistema di video-sorveglianza perimetrale che contribuirà ad aumentare il livello di sicurezza dei due Porti.

Minacce mafiose al presidente ASP Sicilia orientale

Poche ore prima della firma in Prefettura di un protocollo contro le infiltrazioni mafiosi negli appalti portuali è arrivata al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Pasqualino Monti, una busta contenente un proiettile.

La minaccia è chiara: un proiettile recapitato in una busta giunta sul tavolo di Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale, che gestisce i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, dove sono previsti investimenti per 250 milioni di euro. La lettera è giunta poche ore prima della firma di un protocollo che dovrebbe evitare infiltrazioni mafiose proprio nelle opere previste. Il testo firmato nella Prefettura di Palermo il 18 giugno 2018 rientra in una più ampia collaborazione instaurata tra la rappresentanza del Governo e l'Autorità portuale sulla prevenzione amministrativa antimafia per quanto riguarda le concessioni e autorizzazioni. Una collaborazione che finora ha prodotto tre inderdittive antimafia verso società ritenute vicine a Cosa Nostra.
Il nuovo accordo estende la collaborazione anche ai lavori di potenziamento dei porti, un pacchetto di 250 milioni che evidentemente interessa molto le cosce criminali. L'intesa prevede che tutti i contratti superiori a 200mila euro saranno soggetti alla richiesta d'informazioni antimafia, misura che interesserà, per qualsiasi importo, tutte le imprese in sub-appalto. L'Autorità portuale realizzerà sul web una banca dati delle imprese che parteciperanno a qualsiasi titolo ai lavori. Il testo prevede anche l'obbligo di segnalare tentativi di corruzione o di concussione, l'induzione a ricevere favori o regali e nel caso di provvedimenti giudiziari nei confronti degli amministratori, dei soci e dei dirigenti dell'impresa sarà obbligatoria la risoluzione del contratto

Palermo, busta con proiettile a Pasqualino Monti

Palermo - Ieri la firma del protocollo antimafia, oggi l'intimidazione. La Cgil: «Facciamo quadrato e reagiamo con fermezza».

Palermo - Busta con proiettile al presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. **Solidarietà è espressa dalla Cgil Palermo che chiede che si «faccia quadrato» e «si reagisca con fermezza»**. Una intimidazione che arriva proprio nei giorni in cui l'Autorità sigla un protocollo d'intesa con la prefettura di Palermo finalizzato a blindare cantieri per 250 milioni di euro, e così sottrarli agli appetiti della mafia. «Un atto intimidatorio volgare e violento - dice il segretario generale della Cgil Palermo Enzo Campo - siamo vicini all'Autorità portuale per l'importante iniziativa, che condividiamo, del protocollo di legalità sottoscritto ieri per rendere più efficace il contrasto alle infiltrazioni mafiose in vista del maxi investimento annunciato al Porto di Palermo».