



INDICE



Primo piano:

- **Incontro tra Assiterminal e Assoporti (Informare)**

Dai Porti:

Venezia:

"...44 mila carri nei primi mesi..." (Ansa)

Genova:

"...Bacini navali, la gara lede la concorrenza..."
(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

Ancona:

"...Guadagna spazio per il porto..."
(The Medi Telegraph, Messaggero Marittimo)

"...Incontro Confartigianato Trasporti e AP..." (Messaggero Marittima)

Livorno:

"...Una Fortezza Vecchia accessibile..."
(Il Messaggero Marittimo, L'Informatore Navale)

"...Licenziati cinque lavoratori ..." (Il Telegrafo, Il Tirreno)

"...Porto 2000..." (La Gazzetta Marittima, Il Telegrafo, Corriere Marittimo)

"...L'interporto punta sul verde..." (Il Tirreno)

"...Tariffe rimorchio e competitività..."
(La Gazzetta Marittima, Bollettino Avvisatore Marittimo)

Napoli:

"...Al via il Coordinamento Confetra Mezzogiorno..."
(Borsa Italiana, Informare, Informazioni Marittime, Messaggero Marittimo)

Augusta:

"...Porti siciliani in ritardo sulla rotta delle navi cinesi..." (La Sicilia)

"...Nuove infrastrutture portuali e moderna rete di trasporti..."
(Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia, La Sicilia, Web Marte)

Palermo:

"...ripartono i lavori alla stazione marittima..."
(SiciliaNews24, Blog Sicilia, Messaggero Marittimo)

"...Crisi del Porto, operatori ed imprenditori da Monti..."
(Giornale di Sicilia)

Altre notizie di porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Newsletter Porti Campani in Rete n.06-2018

Informare

Incontro tra Assiterminal e Assoporti

Affrontati i principali temi della portualità italiana

I vertici dell'Associazione Italiana Terminalisti Portuali (Assiterminal) e dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) si sono incontrati scambiandosi i propri orientamenti sui seguenti argomenti: lavoro portuale, organico porto e connessi aspetti; attuazione nuovo comma 15bis art. 17 legge 84/94; Autorità di Regolazione dei Trasporti; rilievi della Commissione UE su regime fiscale delle entrate delle Autorità di Sistema Portuale per canoni; Piano Strategico della Portualità e della Logistica e direttiva MIT sui Port State Control. Inoltre si è affrontato il tema della progressiva omogeneizzazione criteri per determinazione canoni concessori da parte delle AdSP; applicazione direttiva ministeriale su concessioni ex art. 18 legge 84/94; andamento mercato dell'handling portuale ed evoluzione dello shipping.

In una nota Assiterminal ha reso noto che si è registrata una sostanziale comunanza di visione sui temi trattati e si è convenuto di ricercare il coinvolgimento e l'auspicabile concordanza di visione dei rappresentanti delle altre associazioni ed organizzazioni interessate

Porti: Venezia, 44 mila carri (+14,5%) nei primi 5 mesi 2018

Nuove tariffe per 'allungamento' treni e accordo con Rfi

(ANSA) - VENEZIA, 22 GIU - Il traffico ferroviario del Porto di Venezia fa registrare nel periodo gennaio-maggio 43.896 carri movimentati, +14,5% rispetto allo stesso periodo del 2017, pari a oltre un milione di tonnellate (+13,1%).

Il trend positivo del 2018 - informa l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale - poggia le sue basi sulla crescita registrata a fine 2017, con un +2,3% di carri rispetto al 2016 e +4,3% di tonnellaggio, per un totale di 91.000 carri movimentati e 2,33 milioni di tonnellate trasportate.

Il risultato è stato ottenuto senza la congestione della rete ferroviaria, grazie alla nuova politica di tariffazione adottata da Erf, società dell'Autorità che ha consentito di trasportare molti più carri e più tonnellate di merci a parità di traffico ferroviario prodotto (+1,7% di treni). Nel corso del 2017, inoltre, l'Autorità di Sistema Portuale ha innovato l'operatività ferroviaria introducendo sconti premiali per favorire la concentrazione della merce e il numero di carri movimentati e estendendo l'operatività della manovra ferroviaria con il risultato di contenere così i costi di gestione.

In particolare, i trasporti ferroviari del settore siderurgico viaggiano ora a regime con 1.920 tonnellate/treno contro le 1.800 dell'anno precedente, e quelli dell'agroalimentare arrivano alle 2.200 tonnellate/treno.

Per il presidente Pino Musolino "dopo il record nella movimentazione ferroviaria nel 2017 e l'accordo dell'8 febbraio scorso con Rfi si aggiunge un ulteriore tassello al mosaico che il Porto di Venezia sta pazientemente disegnando. La riorganizzazione, tariffaria e organizzativa, introdotta nel 2017 sta dando i suoi frutti, dimostrando che al Porto di Venezia la 'cura del ferro' funziona. Spero quanto prima di incontrare nuovamente i vertici di Confindustria Venezia, cui ho già chiesto un appuntamento, per illustrare le strategie di sviluppo del nostro scalo e proseguire nel dialogo virtuoso già intrapreso con gli stakeholder produttivi e industriali".

PORTO DI GENOVA. IL TAR PUBBLICA LE MOTIVAZIONI DELLA BOCCIATURA DEL BANDO

«Bacini navali, la gara lede la concorrenza»

Signorini: contraddizione con il parere dell'Antitrust, valutiamo se rinunciare alla privatizzazione

ALBERTO GHIARA

GENOVA. «La messa a gara della gestione dei bacini secondo lo schema delineato nel regolamento prefigura un'inevitabile lesione» della concorrenza: lo affermano le motivazioni, pubblicate ieri, della sentenza con cui un mese fa il Tar della Liguria aveva annullato la gara per l'assegnazione dei bacini di riparazione navale del porto di Genova.

Al bando pubblicato dall'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale aveva risposto soltanto una cordata fra Fincantieri, San Giorgio al porto e Amico. Contro il bando ha invece fatto ricorso l'azienda di riparazioni Polipodio. Il bando prevede il passaggio della gestione dei cinque bacini genovesi da Ente Bacini a un soggetto privato, con la possibilità di gestire tre bacini in esclusiva, fra cui il bacino numero 2.

«L'Authority valuterà - afferma il presidente del porto,

Paolo Signorini - se la situazione è ancora "medicabile" o la sentenza del Tar Liguria "viziosa" proprio l'impianto del bando di gara per la concessione della gestione dei bacini di carenaggio. A quel punto la scelta sarà fra ricorrere al Consiglio di Stato o abbandonare la privatizzazione. Per quanto riguarda la richiesta del giudice di assegnare a uso pubblico il bacino 2, è più facilmente accoglibile».

Secondo Lorenzo Cuocolo, legale di Polipodio, «è stata minata alla radice la procedura di gara. Non è più percorribile lo scenario di effettuare soltanto qualche integrazione al bando e riaprire i termini. La gara è saltata». Per l'Authority si aprono a questo punto tre strade: fare ricorso al Consiglio di Stato per ribaltare la sentenza del giudice amministrativo, ripartire da zero con la gara oppure mantenere i bacini a gestione pubblica. Esclusa per il momento quest'ultima opzione, l'Authority si riserva di leggere con più attenzione le motivazioni prima di decidere.

Cuocolo sottolinea che valuterà «se la pronuncia sul bacino 2 avrà ripercussioni sull'atteggiamento di Ente Bacini, che negli ultimi cinque anni ha assegnato questa struttura in esclusiva».

Il giudice ha evidenziato che il bando «contempla la possibilità per l'aggiudicatario di gestire o fare gestire in via esclusiva tre dei cinque bacini» e questo «senza alcuna competizione e/o motivazione», sottolineando che «tale situazione determina una lesione della concorrenza nel mercato delle riparazioni navali nell'ambito del porto di Genova». Secondo il giudice, il soggetto che si è aggiudicato il bando non dovrebbe effettuare, oltre alla gestione dei bacini, anche attività di riparazione, se non con società separate e garantendo comunque l'accesso ai bacini anche alle imprese concorrenti. Il giudice inoltre afferma che il bacino 2, essendo un'infrastruttura essenziale e di tipologia unica a Genova, non può essere assegnata in uso esclusivo.



Paolo Emilio Signorini, presidente del porto di Genova

Ente Bacini, Signorini: «Valutiamo l'addio alla privatizzazione»

Genova - È il commento a caldo del presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale (Genova e Savona), Paolo Emilio Signorini, dopo la lettura delle motivazioni della sentenza del Tar Liguria che ha annullato il bando di gara per la concessione ai privati della gestione dei cinque bacini.

Genova - È «illegittimo» consentire ai privati la facoltà di gestire o fare gestire in uso esclusivo per tutta la durata della concessione 3 bacini di carenaggio sui 5 del porto di Genova. E in ogni caso non si può consentire l'affidamento in esclusiva del bacino di carenaggio 2, **quello usato per le navi piccole e gli yacht**, considerato un unicum: coperto, e in grado di gestire l'entrata e l'uscita di due imbarcazioni contemporaneamente. È scritto nelle motivazioni della sentenza del Tar Liguria che a maggio, accogliendo il ricorso dell'impresa Polipodio, aveva annullato il bando di gara indetto dall'**Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale (Genova e Savona)** per affidare ai privati la gestione dei bacini di carenaggio oggi operata da Ente Bacini. Il documento, pubblicato oggi, dice che sono illegittimi gli articoli 1 bis e 20 bis del Regolamento per l'esercizio dei bacini di carenaggio «di cui al Decreto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale n.112 del 06.02.2018» che riguardano appunto la gestione in esclusiva dei bacini.

«Nel weekend capiremo se la situazione è ancora “medicabile” o la sentenza del Tar Liguria “vizia” proprio l'impianto del bando di gara per la concessione della gestione dei bacini di carenaggio. A quel punto la scelta sarà fra ricorrere al Consiglio di Stato o abbandonare la privatizzazione». È il commento a caldo del presidente dell' Autorità di sistema portuale del **Mar ligure occidentale (Genova e Savona), Paolo Emilio Signorini**, dopo la lettura delle motivazioni della sentenza del Tar Liguria che ha annullato il bando di gara per la concessione ai privati della gestione dei cinque bacini di carenaggio del porto di Genova, oggi gestiti da Ente Bacini, accogliendo il ricorso della ditta Polipodio. «Nel bando avevamo previsto la possibilità dell'uso in esclusiva di tre dei 5 bacini da parte dei vincitori della gara. Era un argomento già affrontato e risolto con l'Autorità garante della concorrenza **quando era presidente del porto Luigi Merlo**. Ora, se anche ai 3 bacini dovremmo applicare una sorta di uso pubblico, come sembra di capire dalla sentenza, una gara andrebbe deserta». Per i privati (al bando annullato dal Tar avevano risposto, in cordata, **Fincantieri, San Giorgio del porto e Amico**) l'operazione difficilmente potrebbe avere interesse.

Ancona guadagna spazio per il porto

Il presidente dell'ASP Mare Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri, ha annunciato che entro la fine di giugno firmerà la demolizione di una struttura nella Darsena Marche liberando 10mila metri quadrati per attività portuali.

La cosiddetta "incompiuta" del porto di Ancona sarà abbattuta per liberare spazio destinato ad attività portuali. Lo ha annunciato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, che ha dichiarato che entro la fine di giugno firmerà il contratto per la demolizione totale, lo smaltimento e la nuova pavimentazione per lo stoccaggio delle merci del valore complessivo di 531.600 euro. Il tempo d'esecuzione previsto è di quattro mesi, al termine dei quali sarà liberata una superficie di 10mila metri quadrati. La struttura sorge all'interno della zona doganale di Darsena Marche ed è incompiuta perché i lavori per costruirla sono stati interrotti negli anni Novanta per il cambiamento delle esigenze operative nella movimentazione delle merci.

"Siamo riusciti a sbloccare, grazie alla collaborazione con l'Agenzia del Demanio, una delle tante situazioni molto complicate all'interno del porto che interessa un'area bloccata da quasi trent'anni", spiega Giampieri. "Con questo provvedimento, rispondiamo all'esigenza espressa dagli operatori portuali, da noi condivisa totalmente, di poter avere a disposizione maggiori superfici per le loro attività, dimostrando che, quando i problemi si affrontano insieme, con il reciproco impegno, i risultati arrivano sempre".

Ancona: incontro Confartigianato Trasporti e AP

Tanti gli argomenti trattati su viabilità e logistica

ANCONA – Una delegazione di Confartigianato Trasporti, guidata dal segretario Gilberto Gasparoni e composta dai rappresentanti dei consorzi di autotrasporti, ATS, CAF, CONSAR e dalla ditta Tiberi Trasporti impegnata anche nei trasporti internazionali, ha incontrato il presidente Rodolfo Giampieri e il segretario Matteo Paroli con il suo staff tecnico per esaminare i principali problemi che pesano sull'autotrasporto e sulla logistica nel porto di Ancona.

Confartigianato Trasporti ha rivendicato una manutenzione delle strade interne al porto che sono oggi pericolose ed impercorribili, l'individuazione di nuovi parcheggi per vetture e tir con la realizzazione di un nuovo piano viabilità e parcheggi che superi le scelte occasionali effettuate fino ad oggi, il finanziamento dell'AP per interventi di manutenzione sulla rete stradale, l'avvio delle procedure per un nuovo piano regolatore del porto, la realizzazione dell'uscita a nord, by-passando le Torrette. È stato inoltre sottolineato come sia necessario rendere il porto di Ancona più competitivo ed attrattivo per incrementare il traffico merci.

Importante è stata per gli operatori, la comunicazione della firma del contratto con l'azienda che provvederà all'abbattimento dell'Incompiuta presente alla nuova darsena consentendo l'acquisizione di nuovi spazi per lo stoccaggio dei contenitori; lavori che si concluderanno entro Settembre con la messa a disposizione della nuova area.

Altrettanto importante il progetto di razionalizzazione delle aree dedicate alla sosta dei tir anche in transito con il riutilizzo dello scalo Marotti, delle aree retrostanti la ex fiera e del triangolone presente sempre in zona fiera. In questo progetto di riorganizzazione sono previsti nuovi uffici per le sedi delle imprese di trasporto con possibilità di far sostare anche i tir per brevi periodi, consentendo una delocalizzazione di alcune imprese ubicate sulla via Mattei molto intasata di veicoli leggeri.

Confartigianato Trasporti e Logistica ed i dirigenti dell'AP hanno rivendicato all'unisono la necessità di realizzare il collegamento a nord anche in considerazione che il porto per essere il casello dell'autostrada del mare deve avere una grande viabilità di collegamento con l'A14 e questo sarà possibile solo realizzando l'uscita a nord.

Oggi ciò potrebbe essere possibile per il progetto della riprofilatura della costa a nord, consegnato al comune con la nuova scogliera a mare di protezione del nuovo litorale consentendo il rifacimento anche della linea ferroviaria. Dalla discussione che ne è seguita anche per gli impegni assunti dai rappresentanti dell'AP è emerso un giudizio positivo sui progetti in essere che vanno integrati con soluzioni concrete sui gravi problemi di sosta e viabilità per i tir sulla via Mattei che crea forti e continui disagi.

Una Fortezza Vecchia accessibile

Obiettivo che AdSp Livorno-Piombino intende raggiungere nei prossimi anni

LIVORNO – Una Fortezza Vecchia completamente accessibile. A tutti. Nessuno escluso. Questo l'obiettivo che l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale intende raggiungere nei prossimi anni, attraverso un cronoprogramma serrato di lavori che consentiranno al monumento simbolo di Livorno di diventare un punto di riferimento anche per i portatori di disabilità.

È stato presentato, nella sede decentrata della Port Authority, il calendario degli interventi che verranno realizzati nei prossimi mesi in Fortezza Vecchia. Erano presenti all'iniziativa il responsabile della comunicazione e promozione dell'AdSp, Francesco Ghio; l'assessore comunale alla cultura Francesco Belais, e il garante dei disabili Francesco Melis. È stata l'architetto Francesca Pichi, che in Authority ha la responsabilità delle attività di manutenzione straordinaria del complesso mediceo, ad illustrare quel che c'è da fare per avere un monumento a prova di disabili.

Tre sono le fasi definite. Una prima fase a breve termine, attuabile entro fine estate, la seconda a medio termine, legata alla previsione di rinnovo della concessione del bene in capo all'Authority (quella attuale scade nel 2020) e infine l'ultima a lungo termine che si lega ad un progetto di restauro globale del bene.

La prima fase, come accennato prevede che entro fine Luglio, verranno realizzati tra le altre cose due parcheggi per disabili e un posto rosa per donne incinte, sia all'interno del parcheggio di pertinenza del monumento sia in prossimità dell'ingresso esterno adiacente al varco Fortezza. Quest'ultimo verrà ridefinito e reso maggiormente fruibile con un tornello che consenta il passaggio di carrozzine e passeggini. Passando al livello delle gallerie, è prevista nei prossimi giorni la rimozione dell'attuale ghiaino che oggi limita l'agibilità delle carrozzine. Verrà inoltre realizzata, prima che inizi Effetto Venezia, una rampa in legno che colleghi la Cannoniera al Cortile delle armi, mentre un'altra rampa in legno al livello delle gallerie faciliterà l'utilizzo della golfcar che già oggi può essere usata dai disabili per visitare la Fortezza.

Con riferimento al livello dei piazzali, è previsto entro fine Luglio l'acquisto di un montascale mobile a cingoli che superi la scala che dall'area esterna della Fortezza collega la quadratura dei Pisani. In più, verrà realizzata una piattaforma elevatrice in prossimità delle scale attuali che collegano la Quadratura dei Pisani con i piazzali principali, riaprendo una vecchia apertura esistente. Sono inoltre in fase di realizzazione alla quota dei piazzali principali due servizi igienici accessibili.

Nella seconda fase verrà realizzato un ascensore a collegamento del cortile delle armi con i piazzali principali.

Sarà inoltre realizzato un locale di distribuzione sempre alla quota del cortile delle armi.

Per poter permettere un'accessibilità completa ed agevole del ponte mobile lato terra verrà realizzata una passerella accessibile che colleghi al piano del ponte il varco presente sulle mura storiche al piano del piazzale del mercato ittico, sotto la passerella realizzata qualche anno fa.

Discorso più complesso è quello relativo alla terza fase, vale a dire l'accessibilità dei piazzali superiori, che verrà affrontato in un prossimo futuro. I camminamenti di ronda non potranno essere fruibili se non con interventi che dovrebbero prevedere realizzazioni di nuovi volumi e percorsi, opere legate non solo alla accessibilità di questi spazi, ma ad interventi complessi di restauro, consolidamento e recupero di parti del complesso monumentale che, attualmente, o totalmente, per la galleria nord e per il bastione della Capitana, o parzialmente, per alcune parti dei camminamenti, non sono agibili. Sicuramente sarebbe da realizzare in futuro un collegamento verticale con un ascensore che dall'ingresso della galleria nord si ricollegli al piano del Piaggione dei Granai.

«Sono grato all'AdSp per la dedizione, l'impegno e le energie che sta mettendo in campo per rendere la Fortezza Vecchia completamente accessibile. Mi auguro che questo cammino possa essere completato nei tempi più brevi possibili», ha detto Belais.

Il complesso monumentale della Fortezza Vecchia, appartenente per la parte superiore al Demanio Pubblico dello Stato ramo artistico storico archeologico e per quella inferiore, le gallerie, alla Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, dal 10 Agosto 2013 è in gestione all'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale. Nel corso della concessione, l'Autorità di Sistema portuale ne ha garantito la fruibilità, facendone un luogo di incontro per giovani e adulti.

L'informatore Navale

LIVORNO: Una Fortezza Vecchia completamente accessibile



Livorno, 22 giugno 2018 – È stato presentato stamani, nella sede decentrata della Port Authority, il calendario degli interventi che verranno realizzati nei prossimi mesi. Erano presenti all'iniziativa il responsabile della comunicazione e promozione dell'Adsp, Francesco Ghio; l'assessore comunale alla cultura, Francesco Belais, e il garante dei disabili, Francesco Melis.

È stata l'architetto Francesca Pichi, che in Authority ha la responsabilità delle attività di manutenzione straordinaria del complesso mediceo, ad illustrare quel che c'è da fare per avere un monumento a prova di disabili.

Tre sono le fasi definite. Una prima fase a breve termine, attuabile entro fine estate, la seconda a medio termine, legata alla previsione di rinnovo della concessione del bene in capo all'Authority (quella attuale scade nel 2020) e infine l'ultima a lungo termine che si lega ad un progetto di restauro globale del bene.

I FASE

A breve termine, entro fine luglio, verranno realizzati tra le altre cose due parcheggi per disabili e un posto rosa per donne incinte, sia all'interno del parcheggio di pertinenza del monumento sia in prossimità dell'ingresso esterno adiacente al Varco Fortezza. Quest'ultimo verrà ridefinito e reso maggiormente fruibile con un tornello che consenta il passaggio di carrozzine e passeggini.

Passando al livello delle gallerie, è prevista nei prossimi giorni la rimozione dell'attuale ghiaino che oggi limita l'agibilità delle carrozzine. Verrà inoltre realizzata, prima che inizi Effetto Venezia, una rampa in legno che colleghi la Cannoniera al Cortile delle armi, mentre un'altra rampa in legno al livello delle gallerie faciliterà l'utilizzo della golfcar che già oggi può essere usata dai disabili per visitare la Fortezza.

Con riferimento al livello dei Piazzali, è previsto entro fine luglio l'acquisto di un montascale mobile a cingoli che superi la scala che dall'area esterna della Fortezza collega la quadratura dei Pisani. In più, verrà realizzata una piattaforma elevatrice in prossimità delle scale attuali che collegano la Quadratura dei Pisani con i piazzali principali, riaprendo una vecchia apertura esistente. Sono inoltre in fase di realizzazione alla quota dei piazzali principali due servizi igienici accessibili.

II FASE

In un secondo momento verrà realizzato un ascensore a collegamento del cortile delle armi con i piazzali principali. Sarà inoltre realizzato un locale di distribuzione sempre alla quota del cortile delle armi.

Per poter permettere un'accessibilità completa ed agevole del ponte mobile lato terra verrà realizzata una passerella accessibile che colleghi al piano del ponte il varco presente sulle mura storiche al piano del piazzale del mercato ittico, sotto la passerella realizzata qualche anno fa.

III FASE

Discorso più complesso è quello relativo all'accessibilità dei piazzali superiori, che verrà affrontato in un prossimo futuro. I camminamenti di ronda non potranno essere fruibili se non con interventi che dovrebbero prevedere realizzazioni di nuovi volumi e

- segue

percorsi, opere legate non solo alla accessibilità di questi spazi, ma ad interventi complessi di restauro, consolidamento e recupero di parti del complesso monumentale che, attualmente, o totalmente, per la galleria nord e per il bastione della Capitana, o parzialmente, per alcune parti dei camminamenti, non sono agibili. Sicuramente sarebbe da realizzare in futuro un collegamento verticale con un ascensore che dall'ingresso della galleria nord si ricollegli al piano del Piaggione dei Granai.

«Sono grato all'Adsp per la dedizione, l'impegno e le energie che sta mettendo in campo per rendere la Fortezza Vecchia completamente accessibile. Mi auguro che questo cammino possa essere completato nei tempi più brevi possibili», ha detto Belais.

Il complesso monumentale della Fortezza, appartenente per la parte superiore al Demanio Pubblico dello Stato ramo artistico storico archeologico e per quella inferiore, le gallerie, alla Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, dal 10 agosto 2013 è in gestione all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Nel corso della concessione, l'Autorità di Sistema Portuale ne ha garantito la fruibilità, facendone un luogo di incontro per giovani e adulti.

OCCUPAZIONE ANCHE LA CGIL ANNUNCIA BATTAGLIA

Licenziati cinque lavoratori «Il porto pronto a mobilitarsi»

■ A pagina 4

LAVORO

Cinque licenziamenti Anche la Cgil annuncia battaglia

«SUI licenziamenti dei 5 lavoratori di Alp, come Filt Cgil siamo molto preoccupati e non possiamo escludere una mobilitazione di tutto il porto se, nel corso dell'incontro chiesto ai vertici di Alp e ottenuto per il prossimo mercoledì, non saranno fugate azioni deregolamentanti il mercato del lavoro in porto tra le cause dei provvedimenti». Insomma, anche la Cgil pre posizione e in maniera forte su questa vicenda. «È noto - attacca la Cgil - che le funzioni

operative e organizzative tra i vari soggetti operanti in porto sono ben perimetrata dalla norma vigente. È fondamentale chiarire l'andamento dei fatti che hanno prodotto provvedimenti così gravi. Non sarebbe per noi accettabile scoprire che alcuni lavoratori possano dover subire un licenziamento. Purtroppo il porto di Livorno ha già registrato altri momenti nei quali, in vesti ufficiali, sono state espresse opinioni e interpretazioni della legge sul mercato del lavoro assai discutibili e che abbiamo fortemente contestato. Una tendenza pericolosa che è necessario invertire, sgombrando il campo da suggestioni populiste che tentano di mettere i lavoratori gli uni contro gli altri». Anche Rifondazione Comunista esprime la propria solidarietà ai 5 lavoratori dipendenti di Alp che sono stati licenziati.



Il porto di Livorno di notte: una nave all'ormeggio in uno dei terminali (foto d'archivio)



Maria Luisa Lironi



Massimo Provinciali

DI LIVORNO

«Siamo molto preoccupati e non possiamo escludere una mobilitazione di tutto il porto». Suona la sirena d'allarme il sindacato Filt Cgil dopo il licenziamento di 5 lavoratori di Alp, fra i quali un dirigente responsabile del sindacato di base: ha chiesto e ottenuto per mercoledì dai vertici di Alp un faccia a faccia. Obiettivo: verificare se «tra le cause del provvedimento» vi siano azioni che deregolamentano il mercato del lavoro in porto.

Erano stati i rappresentanti sindacali extraconfederali e quelli di Potere al Popolo a sottolineare che alla radice del drastico provvedimento c'era il fatto che, in occasione delle operazioni di scarico di una nave, quel gruppo di lavoratori aveva chiesto il rispetto della normativa. Al contrario, secondo quanto dichiarato al Tirreno dai vertici di Alp, questo gruppo ha «interferito con le operazioni di scarico di una nave fatta da altri operatori» compiendo un «atto di insubordinazione».

Ma la Filt Cgil sottolinea che «le funzioni operative e organizzative tra i vari soggetti operanti in porto sono ben penetrate dalla norma vigente» tra le imprese concessionarie (ex art. 18), le imprese autorizzate (ex art. 16) e il lavoro temporaneo

Altolà Cgil: le banchine non diventino il Far West

Il caso dei 5 addetti Alp licenziati: il sindacato Filt ha chiesto un faccia a faccia coi vertici aziendali. «Non sarebbe accettabile veder punire chi ha difeso i diritti»

(ex art. 17) - si afferma - «vi sono competenze districte e, in alcuni casi, complementari: assieme pertanto un valore fondamentale chiarire l'andamento dei fatti che hanno prodotto provvedimenti così gravi».

«Fra i porti italiani siamo sempre stati un caposaldo di idee, solidarietà e rispetto»

L'organizzazione Cgil guidata da Maria Luisa Lironi dice che «non sarebbe per noi accettabile scoprire che alcuni lavoratori nella difesa del proprio ambito di competenza operativa,

definita per legge, possano dover subire un licenziamento». E aggiunge: «Sarebbe come accettare passivamente che nel porto di Livorno, si andasse in deroga alla legge recentemente riformata, a difesa della quale, invece, i lavoratori dei porti di tutto il Paese hanno dato una grande prova di coesione con lo sciopero nazionale dell'11 giugno».

Da parte della Filt si insiste a ribadire che il contratto collettivo nazionale di lavoro dei lavoratori dei porti «stabilisce diritti e doveri per i datori di lavoro e per i lavoratori», dunque «la sua applicazione minima è un obbligo normativo e esigiamo che venga rispettato». Bisogna respingere al mittente «la continua ricerca di spaccare il mondo del lavoro su presupposti in-

fondati e deregolamentanti». Però il porto di Livorno «ha già registrato altri momenti nel quali, in vesti ufficiali, sono state espresse opinioni e interpretazioni della legge sul mercato del lavoro (come ad esempio gli ap-

«Siamo preoccupati, non escludiamo una mobilitazione di tutto il porto»

palti tra imprese autorizzate o l'autoproduzione) assai discutibili e che abbiamo fortemente contestato». È «una tendenza pericolosa che è necessario invertire», occorre - si puntualizza -

«sgombrare il campo» da suggestioni populiste che tentano di mettere i lavoratori gli uni contro gli altri».

La Filt-Cgil e i lavoratori del porto di Livorno rivendica di aver «rappresentato nella storia dei porti italiani» un «caposaldo di idee, solidarietà e rispetto» e oggi sono consapevoli che «ne occorreranno dosi massicci contro una deriva geo politica ed economica dai contorni indefiniti». Il sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha bisogno di ben altro, secondo la Cgil, «rafforzare le competenze delle imprese al riassetto della qualificazione del lavoro e quindi i diritti dei lavoratori in termini anche di sicurezza, su questo siamo determinati a non lasciare indietro nessun lavoratore».

Tensione in porto

«Licenziati cinque lavoratori»

«COLPEVOLI di aver richiesto il rispetto delle leggi portuali, 5 lavoratori della Alp (Art. 17) sono stati licenziati in maniera brutale dal segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale, Massimo Provinciali». Potere al Popolo va all'attacco con una dura nota di contestazione. «Potere al Popolo Livorno - si legge - esprime massima solidarietà ai 5 lavoratori licenziati da Alp e alle sue rappresentanze sindacali: non è accettabile che a pagare siano sempre i lavoratori, anello debole della catena, e mai chi in questi anni ha narrato il porto di Livorno come un'isola felice senza mai intervenire concretamente

per migliorare le condizioni di lavoro. A nostro avviso oltre alla gravità dei licenziamenti c'è anche un chiaro atteggiamento antisindacale e un attacco alle rappresentanze sindacali più combattive, uno dei lavoratori è Rsu e coordinatore del settore portuale del sindacato Unicobas, e questo per noi è ancora più inaccettabile».

E CHIUDE: «Aspettiamo la conferenza stampa che il loro sindacato ha indetto per martedì prossimo, e ci mettiamo a disposizione per sostenere ogni iniziativa che vorranno intraprendere in difesa dei lavoratori sotto attacco».



NEL MIRINO Il segretario dell'Ap Massima Provinciale

Porto, licenziati cinque lavoratori Alp

La società: «Hanno interferito con operazioni fatte da altri operatori». Unicobas: «Motivazioni inammissibili, pronti alla lotta»

► LIVORNO

Cinque lavoratori di Alp, l'agenzia di lavoro portuale, hanno ricevuto la lettera di licenziamento. L'hanno ricevuta «con motivazioni pretestuose e inammissibili» secondo il sindacato Unicobas, che ha proclamato lo stato di agitazione e che, in una nota a firma del segretario provinciale del Cib Unicobas **Claudio Galatolo**, ha fatto sapere che percorrerà «tutte le strade possibili perché i lavoratori licenziati vengano reintegrati nel loro posto di lavoro». Per martedì è in calendario un'iniziativa nella sala di Unicobas, in via Plebani, «dove verranno illustrate tutte le forme di lotta e le iniziative legali che intendiamo

mettere in campo».

Perché questi cinque licenziamenti? Il presidente di Alp, **Massimo Provinciali**, che ha firmato le lettere, risponde che sono riconducibili a «un episodio che si è verificato un mese fa», quando «questo gruppo di lavoratori ha interferito con le operazioni di scarico di una nave fatta da altri operatori», nell'area di Lum, rivendicando il diritto di svolgere quelle mansioni. Per la società è stato un «atto di insubordinazione, come da contratto collettivo» e dopo le lettere di contestazione ha deciso per il licenziamento.

Dal mondo politico e sindacale piovono le reazioni. «Basta ricatti, ritiro licenziamenti e reintegra immediata»: per i rappresentanti di Potere al popolo i lavoratori licenziati di

Alp (articolo 17) sono solo «colpevoli di aver richiesto il rispetto delle leggi portuali». Esprimono «massima solidarietà», aggiungono che «non è accettabile che a pagare siano sempre i lavoratori» e che «alla gravità dei licenziamenti c'è da aggiungere un atteggiamento antisindacale e un attacco alle rappresentanze sindacali» perché «uno dei lavoratori è Rsu e coordinatore del settore portuale di Unicobas».

Anche Usb chiede il «reintegro immediato» di tutti i lavoratori e attacca **Provinciali**, segretario generale dell'Autorità portuale, «che non perde occasione per intervenire pubblicamente sui temi della sicurezza e del rispetto delle regole nel porto». «Cinque lavoratori, colpevoli di aver protestato in occa-

sione di uno scarico effettuato senza rispettare la normativa prevista dalla legge 84/94 – sostengono ancora in una nota da Usb – sono stati prima sospesi senza retribuzione e poi licenziati. In realtà è sotto gli occhi di tutti il mancato rispetto delle regole basilari all'interno del nostro porto».

Parole simili dalla sezione livornese del Partito comunista di **Dantele Giovannetti** e **Simone Mazzantini**: «Si sono resi "colpevoli" solo di aver rivendicato il proprio diritto al lavoro per una mansione che era stata assegnata ad altre ditte non autorizzate». Chiedono che «i cinque licenziamenti vengano ritirati» e che «si apra finalmente tra i lavoratori una nuova via alla coscienza di classe che sùmoli la loro aggregazione».



Una protesta dei lavoratori Alp in municipio nel 2014 (Marzi Pentafoto)

Porto 2000: le sinergie per le crociere

LIVORNO - Far squadra per rendere Livorno e il territorio sempre più appetibile per le crociere e i turisti delle navi. È l'obiettivo che la Porto 2000, il Comune e l'Autorità di sistema portuale si sono dati, con alcuni passaggi già in corso ed altri (segue a pagina 4)



Luciano Guerrieri

Porto 2000: le sinergie

in preparazione. Così giovedì nella sede della Porto 2000 il presidente Luciano Guerrieri e la consigliera della società Gloria Giani Pollasurini hanno illustrato, con l'assessore comunale al turismo Francesco Belais e il dirigente dell'AdSP Gabriele Gargiulo le strategie e anche i primi risultati. Il tutto - ha chiarito Guerrieri - in attesa che si definisca, ormai a breve, la gara per l'ingresso nella società del socio privato che ne avrà la gestione.

In stretta sintesi si lavora in sinergia anche con la Camera di Commercio - l'altro socio della Porto 2000 - per migliorare l'accoglienza a navi e turisti in città, valorizzando le proposte anche culturali, pubblicizzando (con apposite cartine-guida in quattro lingue) gli itinerari più interessanti; e nello stesso tempo si sono sensibilizzate le organizzazioni commerciali, Confcommercio per prima, per incentivare l'interesse di turisti e equipaggi. Per questi ultimi è in corso di distribuzione una "Card" - che successivamente sarà redatta anche per tutti i turisti - con il diritto a uno sconto del 10% nei negozi cittadini. Iniziative culturali importanti saranno organizzate specie per la Fortezza Vecchia, monumento che si sta confermando di grandissimo interesse per i turisti delle navi, in particolare quelli americani e inglesi. Si sta lavorando anche per potenziare l'ospitalità nella attuale stazione crociere, in vista del mega-progetto per il futuro.

Sono stati anche forniti i dati relativi ai primi cinque mesi del movimento crociere. A fine maggio hanno scalato Livorno 100 navi per 205.437 passeggeri (+9,9% rispetto allo stesso periodo del 2017). Al 31 maggio ben 14 scali sono stati in "overnight" e una nave è rimasta per tre notti. Questo maggio ha registrato il più alto numero di passeggeri (205.437) degli ultimi cinque anni. Un buon segnale, che - ha ribadito Guerrieri - spinge la società e il suo management a lavorare sempre più in sinergia con le istituzioni cittadine e portuali per migliorare ancora i risultati.

Porto, settimana storica Nomine e manovre su Vespucci e Authority *Definita la privatizzazione della Porto 2000*

SARÀ, quella che comincia oggi, una settimana che forse esagerando appena appena potremmo definire storica. Per tre eventi, attesi da tempo, che sono in calendario. Il primo: l'assemblea dell'interporto Vespucci in programma per oggi, per l'atteso e tante volte preannunciato cambio della 'governance'. Il secondo: domani la giunta regionale annullerà il 'vuoto' che si era creato nel comitato di gestione portuale, nominando il sostituto del dimissionario Vanni Bonadio. Il terzo: in settimana, tra mercoledì e venerdì, sarà finalmente tagliato il nodo gordiano della gara per la privatizzazione della Porto 2000. Diteci se non basta. E cominciamo da quest'ultimo evento: importante perché da oltre un anno si attende la formalizzazione del risultato della gara, vinta dall'ATI costituita dalle aziende terminaliste dei gruppi Onorato e MSC, ma rimasta poi in ibernazione per osser-

sia annullato, visto che uno dei soci dell'interporto, la Camera di Commercio di Maremma e Tirreno, ha annunciato che non parteciperà. Se l'assemblea si terrà, non potrà che rinviare ancora una volta le suddette decisioni: e ci si chiede a questo punto se, incombendo la consueta paralisi pubblica dell'estate, non sarà tutto spostato a settembre. Salvo sorprese.

INFINE la nomina del sostituto di Bonadio, per la Regione, nel comitato di gestione del porto. Dopo averci pontato sopra un po', Firenze ha deciso di nominare l'ingegner Umberto Campana, già dirigente tecnico dell'Autorità portuale fino alla presidenza Gallanti e da due anni in pensione. La nomina avrà luogo domani, martedì, da parte dell'organo regionale preposto e dovrebbe essere accettata senza remore da Corsini. Ovviamente, salvo sorprese.

A.F.

COMITATO DI GESTIONE

Al posto del dimissionario Bonadio entrerà l'ingegner Umberto Campana già dirigente tecnico di Palazzo Rosciano

vazioni dell'Anac di Cantone, marginali ma sufficienti evidentemente a prolungare per mesi e mesi la proclamazione. Finalmente ci siamo: ed è un sollievo per tutti, sia per i vincitori della gara, sia per l'Autorità di sistema che esce da una situazione almeno imbarazzante, sia infine per l'interporto Vespucci, che aspetta da mesi la sottoscrizione dell'aumento di capitale da parte dell'Autorità di sistema, sottoscrizione legata però all'acconto dei vincitori della Porto 2000 che solo dopo la formalizzazione della gara sarà versato. Una catena di imbarazzi che certo non ha aiutato Stefano Corsini e i suoi. Proprio perché l'acconto per la Porto 2000 non è stato ancora versato, l'assemblea di oggi dell'interporto Vespucci - che doveva formalizzare l'aumento di capitale e la nuova 'governance' probabilmente non deciderà né l'una né l'altra cosa. C'è anche l'ipotesi che all'ultimo tuffo



Focus

Crociere

Da oltre un anno si attende la formalizzazione della gara, vinta dall'ATI costituita dalle aziende terminaliste dei gruppi Onorato e Msc, che è stata poi congelata

Interporto

L'interporto aspetta da mesi l'aumento di capitale da parte dell'Authority, sottoscrizione legata però all'acconto dei vincitori della Porto 2000

Incarico

Umberto Campana, già dirigente tecnico dell'Autorità portuale fino alla presidenza Gallanti e da due anni in pensione. La nomina avrà luogo domani



PROFILO
Il presidente dell'Autorità portuale di sistema Stefano Corsini, settimana decisiva per il lavoro di Palazzo Rosciano

LA GARA 'CONGELATA'

SULLA GARA DELLA PORTO 2000 PENDEVANO LE OSSERVAZIONI DELL'ANAC DI CANTONE

Livorno "città gioiello" che attrae il crocierista di tutto il mondo

LIVORNO - Nella competizione globale di porti e infrastrutture, Livorno sta lavorando sulla propria capacità di attrazione nei confronti della clientela internazionale. Aumentare il proprio appeal per attrarre nuovi traffici e rafforzare il rapporto con gli armatori, in attesa che si concretizzi la **Piattaforma Europa**, unico fattore veramente in grado di porre il porto toscano sul palcoscenico globale. Del resto il Mediterraneo, raddoppiato il canale di Suez, vede l'incremento dei traffici e delle dimensioni delle navi pertanto impone alla portualità nazionale la rincorsa all'adeguamento infrastrutturale e dei servizi, pena la marginalità.



Due conferenze stampa convocate in settimana nel porto di Livorno per dare diffusione di questioni di rilievo: la prima, martedì in Capitaneria di porto, si dava notizia dell'**abbattimento delle tariffe del servizio di rimorchio in porto**, poi giovedì in seconda battuta il settore crocieristico è andato alla ribalta con la **riqualificazione delle strutture, le nuove attività e i servizi già partiti da questa stagione rivolti ai crocieristi**. La Porto di Livorno 2000, la società che gestisce il terminal crociere ha quindi fatto il punto dei flussi di navi e passeggeri, dal 2012 al 2018, ha messo nero su bianco cifre in crescita per il 2018 con stime positive anche per il prossimo anno.

"Un gioco di squadra", -come è stato definito dal presidente della società terminalistica, Luciano Guerrieri, - "che ci ha visto schierati in campo insieme al Comune e all'Autorità di Sistema portuale, con l'obiettivo di affermare il nostro porto". Le iniziative vedono la diffusione direttamente in banchina del depliant della città di Livorno, declinato in 5 lingue (italiano, inglese, tedesco, spagnolo e francese) e rinnovato nei contenuti, con la mappa della città che evidenzia i luoghi di interesse turistico. "Lo sforzo promozionale della nostra società è notevole", -spiega Guerrieri- "il nostro personale in banchina è molto professionale". "Inoltre servizi che accrescono la security portuale, avvertita dai passeggeri e dagli armatori come elemento importante nella scelta di un porto, ma anche molto importante, i servizi ai passeggeri con mobilità ridotta che qualificano notevolmente Livorno".

Facendo poi il punto dei **dati crocieristici Guerrieri sottolinea**: *"Rispetto allo scorso anno abbiamo già effettuato una crescita per quanto riguarda gli scali: +10% e i passeggeri +36%, il dato dovrebbe mantenersi stabile anche a fine anno".* Quindi previsioni di traffici in crescita nel il 2018, dopo la flessione registrata lo scorso anno, poco meno di 700 mila passeggeri, con il 2018 il porto toscano si avvia a recuperare parte delle perdite avvenute nel 2017.

Maria Gloria Giani Pollastrini membro del CdA Porto di Livorno 2000, è intervenuta specificando come le iniziative che hanno coinvolto le navi in overnight, cioè quelle che si fermano una notte, abbiano dato modo ai turisti di scoprire la città: *"I concerti delle orchestre, organizzati nella cornice storica della Fortezza Vecchia hanno qualificato molto la nostra città. Parlando con alcuni crocieristi hanno detto di essere rimasti colpiti da Livorno, definita un gioiello e, nella quale vorranno sicuramente tornare".*

Gabriele Gargiulo dirigente Autorità di Sistema portuale ha sottolineato *"l'Autorità di sistema è interessata ad aumentare i traffici e a migliorare i servizi, per questo sono in atto molte iniziative. E' stato attivato un tavolo con le associazioni di categoria per l'attivazione di alcuni servizi come la card per equipaggi e passeggeri".*

L'interporto punta sul verde

Un consorzio per fare ricerca: come ottenere energia dalle batterie dismesse

GUASTICCE

L'hanno chiamato "Consortio Nemo", la sigla sta per "Nuova Energia Mobile": è l'alleanza nata fra tre realtà come Sharengo, Green Energy Storage e Materials Mates Italia e punta a far diventare l'interporto di Guasticce «un polo di eccellenza» per l'economia versione "verde". In concreto, l'intesa messa nero su bianco fra questi soggetti ha l'obiettivo di insediare al polo collocato nella piana di Guasticce un centro di alto profilo «per la ricerca applicata con riferimento specifico all'integrazione tra il settore energia e quello legato alla mobilità elettrica e sostenibile», come spiegano dal quartier generale della società interportuale.

Come? «Catalogando, misurando, selezionando e assemblando in accumuli funzionanti le celle ancora utilizzabili dei vecchi powerback della macchina elettrica», viene sot-



L'interno dell'Interporto di Guasticce

tolineato. 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», dice **Emiliano Nicolai**, amministratore delegato di Cs Group, società che presto entrerà a far parte del Consortio: «È energia "verde" che potrem-

mo 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, - viene riferito - il Consortio Nemo «potrebbe recuperare le batterie non più utilizzabili dei veicoli elettrici e destinarli ad usi domestici in

situazione eccezionali di picco di domanda». La seconda vita delle batterie - si afferma - è «al centro della cosiddetta economia circolare che guarda ai processi di condivisione e riuso di prodotti e oggetti».

«Nemo - aggiunge Nicolai - vuole portare delle eccellenze nel campo della ricerca, mettendo l'interporto in condizione di diventare un centro di innovazione e un incubatore di imprese che operano nel campo della "second life" delle batterie».

Il progetto è praticamente pronto, giura l'amministratore delegato della infrastruttura retroportuale, **Bino Fulceri**: **L'Autonix** e l'Interporto stanno lavorando per raggiungere l'obiettivo, presto ne parleremo con la Regione. Il Consortio Nemo ha un piano strategico lungimirante, e noi vogliamo diventare un polo attrattivo per la green economy».

CRIPRODUZIONE RISERVATA

POLITICHE AMBIENTALI IN PORTO

L'eco-certificato del Rina premia l'Authority

■ LIVORNO

L'Authority ha ottenuto il rinnovo della certificazione ambientale e della registrazione Emas; a darne notizia è Palazzo Rosciana, sede dell'istituzione portuale, segnalando che si tratta dell'«attestazione volontaria per le imprese e gli enti che operano nel rispetto dell'ambiente, con prevenzione dell'inquinamento delle proprie attività e di quelle svolte presso le aree amministrative».

Le politiche di gestione ambientale e di miglioramento messe in atto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale – questa la denominazione ufficiale del nuovo ente ora allargato a Piombino – che «anche quest'anno ha superato le verifiche dell'ente certificatore Rina Services». A giudizio dell'Authority, significativo è il fatto che da questo mese il sistema di gestione ambientale dell'Authority è stato «adeguato al nuovo standard Uni En Iso

14001:2015 e ai requisiti del Regolamento Emas 1505/2017 ed è stato esteso anche ai Porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo».

L'Authority elenca come attività con il «bollino verde»: il potenziamento delle piattaforme di monitoraggio per la gestione delle merci pericolose (progetto Monica); sviluppo e promozione nell'uso di carburanti alternativi a quelli tradizionali (come il Gnl); delocalizzazione delle rifuse solide con spostamento del Tco; realizzazione di linee di illuminazione delle banchine a led; a Livorno e Piombino attività di dragaggio conformi agli standard ambientali.

«Il rinnovo della certificazione ambientale – dice Stefano Corsini, presidente dell'Authority – è un'ulteriore conferma dell'attenzione che riserviamo alle politiche di digitalizzazione e decarbonizzazione dei porti. Il riconoscimento del Rina premia gli sforzi per mantenere standard ambientali molto elevati».

DOPO LO STORICO TAGLIO DEI COSTI A VANTAGGIO DELLE NAVI A LIVORNO

Tariffe rimorchio e competitività: ora il porto aspetta il micro-tunnel

La sollecitazione dell'ammiraglio Tarzia per poter accogliere navi ancora più grandi - Entro pochi giorni illuminazione notturna al canale del Marzocco

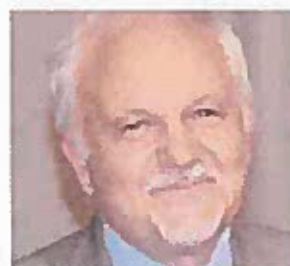
LIVORNO - Come abbiamo già anticipato nel numero scorso, il porto è diventato ancora più competitivo dalla mezzanotte di martedì con le nuove tariffe del servizio di rimorchio per il prossimo biennio. Il provvedimento - illustrato dal comandante della Capitaneria contrammiraglio Giuseppe Tarzia in un affollato incontro di operatori nel gazebo allestito davanti al comando - è scaturito da una complessa istruttoria condotta dalla stessa capitaneria di porto e che ha coinvolto le associazioni più rappresentative delle categorie produttive.

L'ammiraglio ha illustrato ai presenti le modalità con le quali si è riusciti a formare la nuova tariffa del servizio, rendendola più conveniente, a beneficio della competitività del porto. La Capitaneria di porto ha lavorato, operando la scelta di incidere principalmente su alcuni costi accessori, intervenendo solo in parte sulla "tariffa base". Sono stati eliminati, quindi, i costi per il passaggio del cavo, quelli relativi all'uso del rimorchiatore fuori le mura del porto in ingresso ed uscita, nonché si è rideterminato, riducendolo ed uniformandolo per tutti i servizi tecnici nautici, l'orario

(segue a pagina 4)



Corrado Neri



Stefano Corsini

Tariffe rimorchio

notturno. Una scelta che ha trovato anche la collaborazione della stessa società concessionaria del servizio, rappresentata in conferenza da Corrado Neri, e che ha generato una ricaduta virtuosa sulle tariffe di accosto, riducendole fino al 40-50%. Il dottor Neri da parte sua ha voluto rimarcare l'impiego di mezzi sempre più moderni ed efficaci, che hanno consentito alla compagnia - grazie anche all'aumento dei traffici - ottimi risultati.

Concreto esempio dell'impatto del nuovo decreto tariffario, illustrato con slides proiettate su un maxi-schermo: una portacontainer di 300 metri, di 94.000 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 34.000 tonnellate, si attesterà intorno al 40%.

E' questo un altro tassello che concorre allo sviluppo del porto livornese che - ha spiegato l'ammiraglio - comunque "non può prescindere dal miglioramento di altri fattori altrettanto importanti che rendono attrattivo uno scalo, come un adeguato retro-porto, la connessione infrastrutturale e l'accoglienza per il crocerismo". In conferenza è stata inoltre annunciata da Tarzia - presente anche il presidente Corsini dell'Autorità di Sistema - l'ultima azione dell'impianto di illuminazione del canale del Marzocco che, dopo un'adeguata sperimentazione, entro fine giugno, potrà permettere l'ingresso delle grandi navi porta container anche in orari notturni.

L'ammiraglio ha infine espresso l'auspicio che si provveda il più velocemente possibile alla realizzazione del "micro-tunnel" che porterà ad un ampliamento della larghezza navigabile del canale del Marzocco fino a 120 metri, ovvero alla massima possibile, in attesa dei grandi interventi previsti con la realizzazione della Darsena Europa. Il tutto, quindi,

a beneficio della competitività del porto; tema sottolineato anche dall'assessore al Lavoro del Comune di Livorno Francesca Martini, la quale, ringraziando l'Autorità Marittima per quanto sta contribuendo al rilancio del porto, ha voluto evidenziare come in tal modo si sviluppino le potenzialità di crescita economica del territorio e dell'occupazione. Interventi di plauso per l'Autorità marittima e per l'impresa Neri sono venuti anche dal presidente dell'Assamar Enrico Bonistalli, dall'imprenditore Enio Lorenzini, dal presidente della Porto 2000 Luciano Guerrieri, da Gianni Bonadio per la Regione, da Enzo Raugeri presidente della Clp e dallo stesso Stefano Corsini presidente dell'AdSP.

Tariffe decisionismi diarchie

LIVORNO — A tre giorni dalla conferenza con cui l'ammiraglio Tarzia ha trionfalmente e con bel decisionismo annunciato il taglio delle tariffe del rimorchio, il cluster portuale ha digerito la bella notizia: e naturalmente ha fatto i propri commenti. Cerchiamo di dare un'occhiata alle reazioni, con quel pizzico di pepe che dovrebbe contraddistinguerci.

Prima reazione: il dottor Corrado Neri, che ha parlato chiaramente su investimento del "Big One", pur tenendo un profilo sulle tradizioni della famiglia: cioè senza trionfalismi né protagonismi: ha dato atto all'ammiraglio dell'importante risultato, svolto in pieno accordo con la Fratelli Neri. Rinunciare a margini significativi con l'aplomb dimostrato da Corrado è una indubbia dimostrazione di stile. Chapeau.

Il coro degli osanna a Tarzia, che si è certo meritato il ringraziamento del porto, è stato temperato dall'intervento del presidente Antonio Fulvi (segue a pagina 4)

Tariffe decisionismi

te dell'AdSP. Corsini si conferma diplomatico, ma fino a un certo punto. Corsini e Tarzia, ciascuno per la propria indubbia competenza ex lege, scontano una diarchia sul porto che può funzionare bene solo se c'è una totale e leale collaborazione, e nessuna delle due parti invade il territorio dell'altra. Il problema è che questi "territori" sono, sempre ex lege, a confini non totalmente definiti. Corsini nel suo intervento l'ha sfornato, ricordando al cluster portuale riunito che l'ottimo risultato raggiunto da Tarzia deve necessariamente essere integrato da adeguamenti anche del resto della catena operativa, a cominciare dal lavoro di banchina, dagli orari degli enti di controllo e così via. Finito l'intervento, Corsini se n'è andato, non partecipando al brindisi. Qualcuno l'ha preso come una scortesia verso l'ospite ma a posteriori abbiamo accertato che il presidente dell'AdSP aveva un ap-

puntamento importante. Di Tarzia Corsini parla solo bene: di Corsini Tarzia parla poco, ma altrettanto bene. L'importante, si dice in giro, è che la diarchia finisca. E per farlo sarebbe anche importante, forse, che la legge di riforma ci ripensasse ai troppi vincoli di competenza messi alle Autorità marittime nei comitati di gestione delle Autorità portuali. Pare che il nuovo ministro Toninelli sia già stato investito della cosa. Pare. A Roma il comando generale delle Capitanerie ci sta lavorando. Pare.

Tra gli interventi a chiusura della conferenza Tarzia, va registrato quello telegrafico ma significativo di Enio Lorenzini. Anche lui, come Corrado Neri, in genere parla poco (ma agisce molto). Il suo terminal è quello che insieme al TDT ha contribuito anche in soldoni ad alcune delle opere portuali che hanno reso più accessibili alle grandi navi la Darsena Toscana (ed ha finanziato anche la terza porta del varco Galvani, sia pure con risultati un po' oggi inferiori alle sue aspettative).

Enio conosce bene il valore dei risparmi che le grandi navi - in particolare i "giganti" del suo socio MSC - hanno ottenuto con le nuove tariffe. Sa anche che bisogna correre, correre, correre specie per quell'immensa, imprevedibilmente difficile opera del microtunnel. Che è anche una spina nel fianco di Corsini, ma contro la natura non si può forzare la mano. Ora aspettiamo tutti l'illuminazione notturna, poi (forse) ci sarà da metter mano a qualche altra tariffa: si è parlato di ormeggiatori. Avanti tutta, il porto cresce e quando c'è da festeggiare una vittoria è giusto che la gloria sia di tutti. Salvo riprove.

Decreto Capitaneria: tariffe servizi rimorchio ridotte fino al 50 per cento

Livorno taglia i costi

La direzione marittima elimina l'obbligo di alcuni servizi accessori e riduce l'orario notturno. Tariffe più basse per traghetti (-40%) e navi mercantili (-44%). In futuro lavori a Marzocco per allargare l'ingresso

Livorno. Da mercoledì sono operative nel porto di Livorno nuove tariffe di rimorchio che diminuiscono il prezzo base ed eliminano alcuni costi accessori prima obbligatori, portando a sconti che si avvicinano al 50 per cento. Sono le nuove misure della direzione marittima della Toscana che ha emesso un decreto (129/2018) firmato dal comandante Giuseppe Tarzia. «Sono stati eliminati», spiega il comandante, «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 per cento».

Eliminati in particolare tre servizi accessori obbligatori che implicavano maggiorazioni: passaggio cavo (+10%), fuori diga (+30%) e servizio notturno. Per esempio, da mercoledì una portacontainer 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 per cento.

«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», spiega Tarzia. «Auspicio -conclude- 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».



Notizie Radiocor - Economia

Infrastrutture: al via a Napoli il Coordinamento Confetra Mezzogiorno

Dossier da Napoli-Bari e Salerno-Reggio C. ai porti del Sud (Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 22 giu - Si e' insediato oggi a Napoli il Coordinamento Confetra Mezzogiorno che coinvolge tutte le organizzazioni confederali presenti ed operanti al Sud al fine di costruire una visione comune. I dossier sui quali lavorare sono tanti: dalle grandi opere strategiche per la logistica come la Napoli-Bari e la Salerno-Reggio Calabria ai tanti interventi infrastrutturali in molti porti del Sud a partire da Napoli e Taranto. Ci sono inoltre dossier tematici come la realizzazione delle ZES-Zone economiche speciali, la problematica dell'estensione del credito d'imposta anche al settore della logistica nel Mezzogiorno e la Programmazione dei Fondi Europei di Coesione sia nazionali (ad esempio il PON Reti e Infrastrutture) sia regionali delle regioni obiettivo coesione. Per Nereo Marcucci, presidente di Confetra (Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica) sono 'tutti temi cruciali per il futuro di quest'area del Paese, e quindi dell'Italia tutta, sui quali il sistema associativo deve essere presente in forme nuove e piu' incisive. Tanti temi sui quali Confetra vuole avere un'interlocuzione piu' strutturata con il Ministero per il Mezzogiorno e con le regioni meridionali e sui quali vuole mettere a punto idee piu' costruite, piu' robuste che possano diventare poi proposte associative in relazione alle diverse questioni', afferma Marcucci. com-amm (RADIOCOR) 22-06-18 13:23:12 (0300)INF 5 NNNN.

Insediato il Coordinamento Confetra Mezzogiorno

Coinvolge tutte le organizzazioni confederali presenti ed operanti al Sud

Oggi a Napoli si è insediato il Coordinamento Confetra Mezzogiorno, organismo che coinvolge tutte le organizzazioni confederali presenti ed operanti al Sud con lo scopo di costruire una visione comune. Tra i temi che il Coordinamento ha in programma di affrontare, quelli delle grandi opere strategiche per la logistica come la Napoli-Bari e la Salerno-Reggio Calabria e degli interventi infrastrutturali in molti porti del Sud a partire da Napoli e Taranto. A questi si aggiungono dossier tematici come la realizzazione delle ZES - Zone economiche speciali, la problematica dell'estensione del credito d'imposta anche al settore della logistica nel Mezzogiorno e la Programmazione dei Fondi Europei di Coesione sia nazionali (ad esempio il PON Reti e Infrastrutture) sia regionali delle regioni obiettivo coesione.

«Tutti - ha sottolineato Nereo Marcucci, presidente di Confetra - Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica - temi cruciali per il futuro di quest'area del Paese, e quindi dell'Italia tutta, sui quali il sistema associativo deve essere presente in forme nuove e più incisive. Tanti temi sui quali Confetra vuole avere un'interlocuzione più strutturata con il Ministero per il Mezzogiorno e con le regioni meridionali e sui quali vuole mettere a punto idee più costruite, più robuste che possano diventare poi proposte associative in relazione alle diverse questioni».

Insediato a Napoli il Coordinamento Confetra Mezzogiorno

Si è insediato oggi venerdì a Napoli il **Coordinamento Confetra Mezzogiorno** che coinvolge tutte le organizzazioni confederali presenti ed operanti al Sud al fine di costruire una visione comune. I dossier sui quali lavorare sono tanti: dalle grandi opere strategiche per la logistica come la Napoli-Bari e la Salerno-Reggio Calabria ai tanti interventi infrastrutturali in molti porti del Sud a partire da Napoli e Taranto.

Ci sono inoltre dossier tematici come la realizzazione delle ZES-Zone economiche speciali, la problematica dell'estensione del credito d'imposta anche al settore della logistica nel Mezzogiorno e la Programmazione dei Fondi Europei di Coesione sia nazionali (ad esempio il PON Reti e Infrastrutture) sia regionali delle regioni obiettivo coesione.

"Tutti temi cruciali per il futuro di quest'area del Paese, e quindi dell'Italia tutta, sui quali il sistema associativo deve essere presente in forme nuove e più incisive. Tanti temi sui quali Confetra vuole avere un'interlocuzione più strutturata con il Ministero per il Mezzogiorno e con le regioni meridionali e sui quali vuole mettere a punto idee più costruite, più robuste che possano diventare poi proposte associative in relazione alle diverse questioni", afferma Nereo Marcucci, presidente Confetra - Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

Insediata Confetra Mezzogiorno

Lavorerà su opere per la logistica e sui porti a partire da Napoli e Taranto

NAPOLI – Il Coordinamento Confetra Mezzogiorno che coinvolge tutte le organizzazioni confederali presenti ed operanti al Sud al fine di costruire una visione comune, si è insediato a Napoli.

I dossier sui quali lavorare sono tanti: dalle grandi opere strategiche per la logistica come la Napoli-Bari e la Salerno-Reggio Calabria ai tanti interventi infrastrutturali in molti porti del Sud a partire da Napoli e Taranto.

Ci sono inoltre dossier tematici come la realizzazione delle Zes-Zone economiche speciali, la problematica dell'estensione del credito d'imposta anche al settore della logistica nel Mezzogiorno e la Programmazione dei Fondi Europei di Coesione sia nazionali (ad esempio il Pon Reti e Infrastrutture) sia regionali delle regioni obiettivo coesione.

"Tutti temi cruciali per il futuro di quest'area del Paese, e quindi dell'Italia tutta, sui quali il sistema associativo deve essere presente in forme nuove e più incisive.

Tanti temi sui quali Confetra vuole avere un'interlocuzione più strutturata con il ministero per il Mezzogiorno e con le regioni meridionali e sui quali vuole mettere a punto idee più costruite, più robuste che possano diventare poi proposte associative in relazione alle diverse questioni" afferma Nereo Marcucci presidente Confetra – Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

La Sicilia

srn: nell' isola la "blue economy" occupa 110mila addetti e vale 1,3 mld

Porti siciliani in ritardo sulla rotta delle navi cinesi

Merci per 63 mln tonnellate, poco più della sola Cagliari. Sfida con Napoli e Gioia Tauro

michele guccionePalermo. La blue economy che ruota attorno al sistema portuale siciliano occupa 110mila lavoratori in oltre 20mila imprese e produce 1,3 mld di valore aggiunto. Una realtà che potrebbe fare molto di più attivando le Zes per inserirsi come retroporti competitivi nella "Via della Seta", se solo si uscisse dai campanilismi e si sbloccassero gli investimenti per le grandi piattaforme logistiche. I cinesi stanno rivoluzionando il mondo della navigazione nel Mediterraneo. E le meganavi che dal raddoppiato Canale di Suez invadono il Mare nostrum con le loro merci non si fermano nell' Isola.

Il rapporto 2018 sulla "Maritime Economy" del centro studi Srm collegato a Intesa Sanpaolo, dedicato a "Cina, corridoi energetici, porti e nuove rotte: geomappe di un Mediterraneo che cambia", descrive enormi potenzialità per l' Isola. L' analisi parte dal fatto che lo shipping mondiale di merci è stato suddiviso in tre alleanze fra colossi: 2M, Ocean Alliance e The Alliance. I cinesi, leader di questi cartelli, hanno comprato porti lungo tutta la "Via della Seta", anche nel Mediterraneo. In Italia la base è Vado Ligure, che guarda a Genova e Trieste da un lato, e a Valencia e Bilbao dall' altro. Nel Sud Italia le piattaforme di riferimento sono Napoli e Gioia Tauro nel Tirreno, Bari e Taranto lungo la rotta Est.

La Sicilia potrebbe competere?

L' 88% dell' import-export della Sicilia - 19 mld di euro - viaggia via mare (+37% rispetto al 2016); l' area Mena (Middle East and North Africa) è la prima area di riferimento dell' interscambio marittimo (51% del totale); a seguire i Paesi europei extra Ue, con il 17%, e l' Ue a 28 Paesi con il 13%.

Le merci scambiate via mare sono in prevalenza dei settori dell' oil (87%); seguono poi i prodotti chimici con l' 11%. In dettaglio, l' Autorità del Mare della Sicilia Occidentale nel 2017 ha movimentato circa 7 mln di tonnellate di merci (+3,8%). Il Ro-Ro (trasporto veicoli gommati) con 6,3 mln di tonnellate (+7,4%) rappresenta il 90%.

L' Autorità del Mare della Sicilia Orientale ha movimentato circa 36,1 mln di tonnellate (+7,5%). Le rinfuse liquide con 26,2 mln di tonnellate costituiscono la quota più importante (73%), soprattutto da Augusta. Catania ha una spiccata propensione verso il Ro-Ro con 7,8 mln di tonnellate (21,4%). I porti di Messina e Milazzo sono specializzati in rinfuse liquide: oltre 20 mln di tonnellate (+21%).

L' Autorità della Sardegna con Cagliari movimenta 49 mln di tonnellate, quella del Tirreno centrale (con Napoli) 37,4 mln, Tirreno Meridionale, Stretto e Ionio 59,7, Taranto 21,7 e Bari 16,9. La concorrenza è forte, con in più aree molto meglio attrezzate, progetti e risorse pronti e Regioni che hanno presentato i Piani per le Zes.

Occorre uno sforzo enorme per recuperare il ritardo e specializzarsi su meganavi container e lavorazione merci.

MICHELE GUCCIONE

Augusta, lo scenario tracciato dal governatore al dibattito sulla Palinuro

Nuove infrastrutture portuali e moderna rete di trasporti

Musumeci: «Autonomia all' Autorità dello Stretto Così la Zes potrebbe trovare concreta applicazione»

Sebastiano Salemi augusta Il presidente della Regione siciliana, Nello Musumeci, a bordo della nave scuola della Marina militare, Palinuro, in sosta nella rada del porto di Augusta - in occasione della IV^a edizione della Marisicilia Cup - ha preso parte all' incontro organizzato per parlare dello sviluppo della portualità siciliana e megarese in particolare.

Hanno preso parte all' evento anche il Comandante marittimo di Sicilia, Nicola De Felice, il presidente dell' Autorità portuale della Sicilia orientale, Andrea Annunziata e il presidente di Confindustria Siracusa, Diego Bivona. Sul "cassero" di nave Palinuro, gli interventi, moderati dal giornalista Salvo La Rosa, hanno toccato i temi chiave che caratterizzano la blue economy, con focus sull' importanza del mare a sostegno della crescita economica di una realtà come Augusta e della sua centralità strategica per lo sviluppo regionale e nazionale, tra cui il porto e le infrastrutture che permettono di aprirsi ai mercati, favorendo le nuove professioni, il turismo e la pesca nel rispetto dell' ambiente. Inoltre, è stata sottolineata l' importanza delle eccellenze territoriali e del ruolo di una istituzione come la Marina militare nel territorio.

Il Governatore ha parlato del futuro delle principali infrastrutture portuali dell' Isola: «Abbiamo il dovere di potenziare le infrastrutture portuali e di collegarle direttamente e in modo efficace con il sistema di trasporti su terra, su ferro, su gomma ma anche con il trasporto aereo - ha spiegato -. È un tema di straordinaria attualità e le Zes (Zone economiche speciali) rientrano in questa opportunità di crescita». «Augusta farà squadra con Catania, la Sicilia occidentale vedrà protagoniste Termini Imerese, Palermo e Trapani, vedremo che sorte avrà Messina per la quale noi immaginiamo un' Autorità portuale a se stante, l' autorità dello Stretto e anche qui la Zes potrebbe trovare concreta applicazione».

Il governatore si è già mosso: «Ho parlato con il ministro per il Mezzogiorno a Roma proprio della realtà portuale siciliana.

Abbiamo un mare di opportunità davanti a noi, bisogna rimettere a sistema il trasporto e questo è uno

degli obiettivi a cui stiamo lavorando. Le nostre infrastrutture portuali, infatti, non sono competitive. Ma proprio perché partiamo da una diagnosi serena, possiamo individuare le strade per risalire la china e riallinearci al contesto che si muove intorno a noi.

Le navi non si fermano da noi perché non offriamo strutture adeguate».

AUGUSTA. Il presidente della Regione sulla nave scuola della Marina militare Palinuro, all'incontro in occasione del trofeo Marisicilia Cup

Aree portuali, Musumeci: «Si recuperi il tempo perduto»

OOO «Augusta ha tutti i titoli per candidarsi ad aver un ruolo da protagonista nell'economia del mare, con il mare per il mare, ma tutto questo non può non essere coordinato all'interno di una cornice regionale che offre alla Sicilia l'opportunità di definire un modello di sviluppo autonomo, ma proiettato in una dimensione internazionale che il Mediterraneo oggi rappresenta con straordinario ottimismo. Dipende da tutti noi saper fare sistema. Senza sciocche gelosie o protagonismi». Lo ha detto ieri pomeriggio il presidente della Regione, Nello Musumeci che ha concluso l'incontro organizzato sulla nave scuola della Marina militare Palinuro, al comando del capitano di fregata Giuseppe Valentini, che ha fatto tappa ad Augusta in occasione della quarta edizione del Trofeo Marisicilia Cup e che sarà visitabile oggi e domani. Il Governatore siciliano ha ricordato che in un contesto di opportunità di crescita, legato all'ampliamento del Canale di Suez, la Sicilia si trova impreparata «perché quello che andava fatto negli anni non è stato fatto e le infrastrutture portuali non sono competitive. Quando sono diventato presidente - ha affermato non ho trovato una pianificazione portuale. Stiamo lavorando per recuperare il tempo perduto» ha aggiunto sottolineando, inoltre, anche come per le Zes, le zone economiche speciali che porterebbero vantaggi fiscali alle aree portuali, «il quadro normativo non è ancora completo. In attesa abbiamo già messo attorno ad una tavola i presidenti delle tre autorità portuali, compresa Messina e gli assessori alle Attività produttive alle Infrastrutture e -ha proseguito - ci siamo dati 3-4 mesi di tempo per il piano di sviluppo strategico. Proprio ieri ho avuto un incontro con il ministro per il Mezzogiorno Barbara Lezzi per definire in tempi rapidi la vicenda di Messina che vuole rimanere autorità portuale a sé». A fare gli onori di casa è stato il comandante marittimo di Sicilia, Nicola De Felice che ha sottolineato la necessità di fare squadra. «E noi lo facciamo con l'Autorità portuale e la Regione che ha già avviato - ha detto - la disponibilità di un bacino galleggiante di 19 mila tonnellate che potrebbe essere utilizzato sia da noi che dal punto di vista commerciale». Il presidente dell'Autorità portuale della Sicilia orientale, Andrea Annunziata ha ricordato tra le prospettive di sviluppo anche quelle date dal Gnl su cui si è aperto

confronto sul Gnl ad Augusta mentre il presidente di Confindustria Siracusa, Diego Bivona ha sottolineato come ci sono oggi «le condizioni per rilanciare e questo ci deve far ben sperare. Se usato in maniera coesa tutto il settore riusciamo a superare questa sfida e -ha auspicato dare competitività ad un territorio».

Ha moderato il giornalista Salvo La.

Augusta. Dibattito su presente e futuro tra politica, imprenditoria e Marina Militare a bordo del veliero Palinuro

Musumeci scommette sul porto

Augusta. Lo sviluppo portuale di Augusta al centro dell'attenzione nell'incontro dibattito a bordo di nave Palinuro, organizzato da Marisicilia con protagonisti il presidente della Regione, Nello Musumeci, il contrammiraglio Nicola de Felice, a capo del Comando autonomo Sicilia, Diego Bivona, presidente di Confindustria e Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità di sistema portuale Augusta - Catania. L'incontro è stato moderato dal conduttore televisivo Salvo La Rosa. «Ritengo che Augusta abbia tutti i titoli per candidarsi ad avere un ruolo da protagonista nella economia del mare e per il mare - ha detto il governatore - ma tutto ciò non può non essere coordinato all'interno di una cornice regionale. La Sicilia, proprio per la sua insularità offre opportunità di definire un modello di crescita e di sviluppo economico autonomo ma proiettato in una dimensione internazionale e il Mediterraneo oggi rappresenta con straordinario ottimismo condizioni di crescita assai favorevoli.

Dipende da noi, da tutti i soggetti pubblici e privati e quando parlo di privati mi riferisco all'industria. Dobbiamo riuscire a fare sistema senza sciocche gelosie, senza sciocchi protagonismi, ma nella consapevolezza che,

questa, oggi è l'ultima Regione d'Italia per tasso di ricchezza e la terza ultima d'Europa. Abbiamo tutti il dovere mentre la nave affonda di potere o utilizzare le lance di salvataggio o recuperare tutto ciò che è possibile affinché la nave possa restare a galla». Musumeci nel riconoscere le potenzialità di Augusta nel suo intervento ha esordito puntualizzando il fatto che, da presidente della Regione ha il dovere di muoversi da un osservatorio generale altrimenti rischierebbe di suscitare gelosie da parte di altre aree dell'isola che guardano finalmente al mare con rinnovato interesse. Sottolinea però «che la Sicilia arrivata all'ampliamento del Canale di Suez, molto impreparata».

Andrea Annunziata ha annunciato che a giorni verrà affrontata la questione delle bonifiche di Augusta e di Priolo: «sono tanti - afferma - i progetti fermatisi nel tempo che abbiamo recuperato e che confronteremo. Abbiamo un impegno senza precedenti su quest'area e la responsabilità è tanto grande, perché i mercati di tutto il mondo ce lo chiedono. La Sicilia ha un'opportunità unica e vanta protagonisti importantissimi con tutte le istituzioni qui presenti per fare tanto e vincere questo campionato nel quale ci siamo tutti impegnati. Io conto insieme a voi di vincere questo campionato di serie A, come l'abbiamo vinto altrove perché qui ci sono donne, uomini e possibilità di dare risposte ai

- segue

tanti giovani che aspettano l'occupazione». Il presidente di Confindustria partendo da un dato reale lo stato economico di crisi in cui versa non solo la Regione ma anche e soprattutto la provincia di Siracusa, che in termini assoluti se non è la più disastrosa è quella che ha perso in questi ultimi anni maggior terreno in termini di Pil e in termini di posti di occupazione, auspica in un' inversione di tendenza da attuare anche in una situazione di crisi stando tutti insieme. «Noi - dichiara Bivona - pensiamo che questo territorio sia maturo per un cambio di rotta. Quella delle Zes è un' opportunità. Dalla Sicilia non dimentichiamo il 90% delle merci viene trasportato via mare, dal porto di Augusta parte il 55% del prodotto della Sicilia».

Agnese Siliato.

Augusta| Sviluppo porto tema di un incontro a bordo della Palinuro con Musumeci

Augusta| Sviluppo porto tema di un incontro a bordo della Palinuro con Musumeci Attualità 0 "Augusta si candida ad avere un ruolo fondamentale per la crescita della Sicilia, consapevole di potere giocare più di una carta perché la tradizione del mare ha condizionato, nel bene e nel male, la civiltà, l' economia, persino la vita sociale di questa comunità megarese. Augusta gioca la carta del traffico mercantile, commerciale, gioca la presenza del polo petrolchimico che ha avuto e continua ad avere un peso notevole, al di là delle criticità che dobbiamo neutralizzare. Augusta, una città dove la presenza militare determina una ricaduta economica significativa". E' quanto ha detto, tra l' altro, il governatore della Sicilia Nello Musumeci, tra i relatori dell' Incontro dibattito sul tema: "Lo sviluppo portuale di Augusta per la crescita della Sicilia" organizzato da Marisicilia e moderato dal conduttore televisivo Salvo La Rosa che si è svolto ieri a bordo di nave Palinuro ad Augusta in occasione della regata velica. Protagonisti dell' incontro anche il contrammiraglio Nicola de Felice, comandante autonomo Sicilia, il presidente di Confindustria, Diego Bivona e Andrea Annunziata, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia orientale Augusta -Catania. "Dobbiamo riuscire a fare sistema - ha sottolineato Musumeci - senza sciocche gelosie, senza sciocchi protagonismi, ma nella consapevolezza che, questa, oggi è l' ultima Regione d' Italia per tasso di ricchezza e la terzultima d' Europa. Abbiamo tutti il dovere mentre la nave affonda di potere o lanciare utilizzare le lance di salvataggio o recuperare tutto ciò che è possibile perché la nave possa restare a galla". Musumeci ha puntualizzato che il da presidente della Regione ha il dovere di muoversi da un osservatorio generale altrimenti rischierebbe di suscitare gelosie da parte di altre aree dell' isola che guardano finalmente al mare con rinnovato interesse" Il contrammiraglio de Felice ha rammentato il fatto che la diga foranea è stata creata dalla marina militare e ora diventa giustamente oggetto di un confronto comune "Noi - ha dichiarato - abbiamo un progetto che è quello del rinnovo della flotta e delle linee di volo che interessano anche Maristaeli Catania, quindi Messina Augusta Catania sono nel nostro cuore, nel senso che dobbiamo prepararci ad assicurare un supporto tecnico logistico tale da poter fare arrivare le nuove navi i nuovi elicotteri". Andrea Annunziata ha annunciato che a giorni verrà affrontata la questione delle bonifiche di Augusta e di Priolo: "sono tanti- afferma - i progetti fermatisi nel tempo che abbiamo recuperato e che

- segue

confronteremo. Abbiamo un impegno senza precedenti su quest' aera e la responsabilità è tanto grande, perché i mercati di tutto il mondo ce lo chiedono. La Sicilia ha un' opportunità unica protagonisti importantissimi con tutte le istituzioni qui presenti per fare tanto e vincere questo campionato nel quale ci siamo tutti impegnati. Io conto insieme a voi di vincere questo campionato di serie A, come l' abbiamo vinto altrove perché qui ci sono donne, uomini e possibilità di dare risposte ai tanti giovani che aspettano l' occupazione". Il presidente di Confindustria Siracusa partendo da un dato reale: lo stato economico di crisi in cui versa non solo la Regione ma anche e soprattutto la provincia di Siracusa che in termini assoluti se non è la più disastrosa è quella che ha perso in questi ultimi anni maggior terreno in termini di Pil e in termini di posti di occupazione, candida in cambio di rotta da attuare facendo sistema. "Quella delle Zes (zone economiche speciali) è un' opportunità. Ora - ha detto Bivona - ci sono le condizioni per poter rilanciare il nostro territorio perché vediamo che in altre parti d' Italia il Pil sta crescendo e quindi questo ci deve far ben sperare. Dobbiamo superare in maniera coesa la crisi intraprendendo una sfida per dare di nuovo competitività al territorio". Visualizzazioni: 1.

Stazione marittima porto di Palermo ripartono i lavori dopo sette anni

Stazione marittima porto di Palermo. Dopo sette anni di scontri e contenziosi amministrativi tra l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale e l'impresa appaltatrice, la So.Co.Stra.Mo, si è sbloccata la vicenda che ha tenuto la stazione marittima del porto di Palermo sotto sequestro per anni, interdetta ai passeggeri e chiusa ai necessari lavori, senza che nulla si muovesse. Oggi, appianate le dispute, si riparte. Lo ha annunciato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, assieme al sindaco di Palermo Leoluca Orlando, al provveditore interregionale Opere pubbliche Sicilia-Calabria, Donato Carlea e al comandante della Capitaneria di porto di Palermo e direttore marittimo della Sicilia occidentale, C.A. (CP) Salvatore Gravante.

Stazione marittima porto di Palermo: lavori sbloccati dopo anni di contenzioso "A nove mesi dal mio arrivo alla guida dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, il network che tiene insieme i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, non è ancora il momento di fare bilanci ma di riepilogare quanto è stato fatto e di come abbiamo rimesso in moto una macchina da tempo ferma, sì", spiega Monti. "Dopo anni di vuota attesa, si sono sbloccati i lavori della stazione marittima, grazie alla intensa e proficua collaborazione con il Provveditorato, nella persona del dottor Carlea, che ha dialogato con So.Co.Stra.Mo. permettendo, in tempi ragionevolmente brevi, di arrivare alla scrittura di una transazione tra l'impresa e l'Autorità di Sistema. Un documento che ha seguito il suo iter, passando al vaglio dell'Avvocatura distrettuale dello Stato, del giudice del Tribunale di Roma e, finalmente, lo scorso 19 giugno, è stato firmato dalle parti. La So.Co.Stra.Mo ha adesso 45 giorni di tempo per consegnarci il progetto esecutivo, quindi inizieranno i lavori che dovranno concludersi entro due anni".

"Le parole di stima del presidente Monti - ha detto il provveditore Carlea - rappresentano una ulteriore spinta per continuare a operare in maniera rapida e puntuale per risolvere i problemi difficili: sono le soluzioni complesse a richiedere grande capacità e impegno e a dare le soddisfazioni più grandi. Nella vicenda della stazione marittima, che non era difficile ma difficilissima, il Provveditorato ha dato piena di disponibilità a una stretta collaborazione con l'Autorità di Sistema e con la Capitaneria: inizialmente qualcuno ha detto che sarebbe servito il coraggio della follia. Evidentemente l'abbiamo trovato, e questo ci riempie d'orgoglio". Sciolto anche il nodo della banchina Vittorio Veneto

- segue

Se il primo nodo sciolto ha riguardato la stazione marittima, il secondo non poteva che coinvolgere il sequestro della banchina Vittorio Veneto, un'altra vicenda che si è a lungo trascinata senza sbocchi, prima di trovare una soluzione. "Anche qui, grazie alla Autorità marittima e all'impegno dell'ammiraglio Gravante e della sua squadra - riprende Monti - siamo arrivati a un prezioso traguardo: il dissequestro della banchina e, quindi, la possibilità di contare su un attracco in più. A questo punto era fondamentale riqualificare la tensostruttura situata sul Vittorio Veneto - in questi anni abbandonata ma indispensabile per sostituire provvisoriamente la stazione marittima - perché a breve quella parte di porto verrà nuovamente toccata dalle navi da crociera". Gli interventi in programma Ristrutturazione complessiva della tensostruttura, dunque, assieme al rinnovo dell'arredo e all'arrivo di nuovi macchinari radiogeni per la sicurezza dei bagagli, con sei file di controlli: "Saranno operativi entro luglio, siamo in attesa dell'autorizzazione dell'Asp. Avremo così, finalmente, un terminal per navi che non trasportano più 800/1000 persone ma 5/6mila in un'unica toccata". E ancora: "Il segnale è forte: stiamo rilanciando lo scalo palermitano attraverso un percorso di riqualificazione che ci fa piacere condividere con le istituzioni. Non abbiamo la bacchetta magica ma siamo partiti con decisione e i risultati stanno già arrivando. La stazione marittima è il primo passo di maggiore visibilità dietro però ci sono le demolizioni dei corpi bassi su via Crispi per dare l'idea di un porto aperto alla città, lo smantellamento dei silos - sono già state eliminate le parti in ferro e le passerelle, il calcestruzzo andrà giù a partire dal prossimo 27 giugno - che disegnerà un nuovo skyline portuale, è agli sgoccioli il concorso di idee per la realizzazione dei nuovi terminal crociera e terminal passeggeri e ro-ro. E poi, nell'ambito del processo, ormai in atto, di riqualificazione del fronte a mare urbano, c'è il grosso impegno sul porticciolo storico di Sant'Erasmus, un'opera di complessiva riqualificazione, fortemente voluta dal sottoscritto, con un progetto volto a riattivare dinamiche in grado di "ripopolare" funzioni e usi di quell'importante tratto di costa urbana della città e sottrarlo all'abbandono e al degrado. Il volto nuovo del porto di Palermo sarà un unicum, una passeggiata che dall'emiciclo della Cala raggiungerà Sant'Erasmus: tutti gli interventi sono propedeutici a mettere il nostro porto nelle condizioni di manifestare quelle potenzialità ancora inesprese che lo rendano all'altezza della città su cui insiste".

Dopo sette anni di contenziosi ripartono i lavori alla stazione marittima del porto di Palermo dissequestrata

Dopo sette anni di contenziosi ripartono i lavori alla stazione marittima del porto di Palermo dissequestrata verso il rilancio dello scalo palermitano di Redazione | 22/06/2018 Dopo sette anni di scontri e contenziosi amministrativi tra l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale e l'impresa appaltatrice, la So.Co.Str.Mo, si è sbloccata la vicenda che ha tenuto la stazione marittima del porto di Palermo sotto sequestro per anni, interdetta ai passeggeri e chiusa ai necessari lavori, senza che nulla si muovesse. Oggi, appianate le dispute, si riparte. Lo ha annunciato stamattina nel corso di una conferenza stampa il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, assieme al sindaco di Palermo Leoluca Orlando, al provveditore interregionale Opere pubbliche Sicilia-Calabria, Donato Carlea e al comandante della Capitaneria di porto di Palermo e direttore marittimo della Sicilia occidentale, C.A. (CP) Salvatore Gravante. "A nove mesi dal mio arrivo alla guida dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, il network che tiene insieme i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, non è ancora il momento di fare bilanci ma di riepilogare quanto è stato fatto e di come abbiamo rimesso in moto una macchina da tempo ferma, sì", spiega Monti. "Dopo anni di vuota attesa, si sono sbloccati i lavori della stazione marittima, grazie alla intensa e proficua collaborazione con il Provveditorato, nella persona del dottor Carlea, che ha dialogato con So.Co.Str.Mo. permettendo, in tempi ragionevolmente brevi, di arrivare alla scrittura di una transazione tra l'impresa e l'Autorità di Sistema. Un documento che ha seguito il suo iter, passando al vaglio dell'Avvocatura distrettuale dello Stato, del giudice del Tribunale di Roma e, finalmente, lo scorso 19 giugno, è stato firmato dalle parti. La So.Co.Str.Mo ha adesso 45 giorni di tempo per consegnarci il progetto esecutivo, quindi inizieranno i lavori che dovranno concludersi entro due anni". "Le parole di stima del presidente Monti - ha detto il provveditore Carlea - rappresentano una ulteriore spinta per continuare a operare in maniera rapida e puntuale per risolvere i problemi difficili: sono le soluzioni complesse a richiedere grande capacità e impegno e a dare le soddisfazioni più grandi. Nella vicenda della stazione marittima, che non era difficile ma difficilissima, il Provveditorato ha

-segue

dato piena di disponibilità a una stretta collaborazione con l' Autorità di Sistema e con la Capitaneria: inizialmente qualcuno ha detto che sarebbe servito il coraggio della follia. Evidentemente l' abbiamo trovato, e questo ci riempie d' orgoglio". "Non posso che confermare - ha commentato il sindaco Orlando - il mio apprezzamento per l' attività svolta dall' Autorità di Sistema portuale e dal suo presidente Pasqualino Monti, per rendere adeguate le strutture portuali, in sintonia con l' amministrazione comunale e la nuova stagione della nostra città. Il programma illustrato oggi, l' annuncio della ripresa dei lavori alla stazione marittima e l' eliminazione di strutture non più utili come i silos confermano che nell' arco di qualche tempo il porto sarà un fiore all'occhiello all' altezza della sfida di attrattività internazionale della città". Se il primo nodo sciolto ha riguardato la stazione marittima, il secondo non poteva che coinvolgere il sequestro della banchina Vittorio Veneto, un' altra vicenda che si è a lungo trascinata senza sbocchi, prima di trovare una soluzione. "Anche qui, grazie alla Autorità marittima e all' impegno dell' ammiraglio Gravante e della sua squadra - riprende Monti - siamo arrivati a un prezioso traguardo: il dissequestro della banchina e, quindi, la possibilità di contare su un attracco in più. A questo punto era fondamentale riqualificare la tensostruttura situata sul Vittorio Veneto - in questi anni abbandonata ma indispensabile per sostituire provvisoriamente la stazione marittima - perché a breve quella parte di porto verrà nuovamente toccato dalle navi da crociera". Ristrutturazione complessiva della tensostruttura, dunque, assieme al rinnovo dell' arredo e all' arrivo di nuovi macchinari radiogeni per la sicurezza dei bagagli, con sei file di controlli: "Saranno operativi entro luglio, siamo in attesa dell' autorizzazione dell' Asp. Avremo così, finalmente, un terminal per navi che non trasportano più 800/1000 persone ma 5/6mila in un' unica toccata". E ancora: "Il segnale è forte: stiamo rilanciando lo scalo palermitano attraverso un percorso di riqualificazione che ci fa piacere condividere con le istituzioni. Non abbiamo la bacchetta magica ma siamo partiti con decisione e i risultati stanno già arrivando. La stazione marittima è il primo passo di maggiore visibilità dietro però ci sono le demolizioni dei corpi bassi su via Crispi per dare l' idea di un porto aperto alla città, lo smantellamento dei silos - sono già state eliminate le parti in ferro e le passerelle, il calcestruzzo andrà giù a partire dal prossimo 27 giugno - che disegnerà un nuovo skyline portuale, è agli sgoccioli il concorso di idee per la realizzazione dei nuovi terminal crociere e terminal passeggeri e ro-ro. E poi, nell' ambito del processo, ormai in atto, di riqualificazione del fronte a mare urbano, c' è il grosso impegno sul porticciolo storico di Sant' Erasmo, un' opera di complessiva riqualificazione, fortemente voluta dal sottoscritto, con un progetto volto a riattivare dinamiche in grado di "ripopolare" funzioni e usi di quell' importante tratto di costa urbana della città e sottrarlo all' abbandono e al degrado. Il volto nuovo del porto di Palermo sarà un unicum, una passeggiata che dall' emiciclo della Cala raggiungerà Sant' Erasmo: tutti gli interventi sono propedeutici a mettere il nostro porto nelle condizioni di manifestare quelle potenzialità ancora inesprese che lo rendano all' altezza della città su cui insiste".

Ripartono i lavori alla stazione marittima di Palermo

Dopo sette anni di scontri la struttura è stata dissequestrata

PALERMO – Dopo sette anni di scontri e contenziosi amministrativi tra l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale e l'impresa appaltatrice, la So.Co.Str.Mo, si è sbloccata la vicenda che ha tenuto la stazione marittima del porto di Palermo sotto sequestro per anni, interdetta ai passeggeri e chiusa ai necessari lavori, senza che nulla si muovesse.

Appianate le dispute, si riparte. Lo ha annunciato ieri mattina nel corso di una conferenza stampa il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, assieme al sindaco di Palermo Leoluca Orlando, al provveditore interregionale Opere pubbliche Sicilia-Calabria, Donato Carlea e al comandante della Capitaneria di porto di Palermo e direttore marittimo della Sicilia occidentale, C.A. (CP) Salvatore Gravante. "A nove mesi dal mio arrivo alla guida dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, il network che tiene insieme i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, non è ancora il momento di fare bilanci ma di riepilogare quanto è stato fatto e di come abbiamo rimesso in moto una macchina da tempo ferma, sì", spiega Monti. "Dopo anni di vuota attesa, si sono sbloccati i lavori della stazione marittima, grazie alla intensa e proficua collaborazione con il Provveditorato, nella persona del dottor Carlea, che ha dialogato con So.Co.Str.Mo. permettendo, in tempi ragionevolmente brevi, di arrivare alla scrittura di una transazione tra l'impresa e l'Autorità di Sistema.

Un documento che ha seguito il suo iter, passando al vaglio dell'Avvocatura distrettuale dello Stato, del giudice del Tribunale di Roma e, finalmente, lo scorso 19 Giugno, è stato firmato dalle parti. La So.Co.Str.Mo ha adesso 45 giorni di tempo per consegnarci il progetto esecutivo, quindi inizieranno i lavori che dovranno concludersi entro due anni".

"Le parole di stima del presidente Monti – ha detto il provveditore Carlea – rappresentano una ulteriore spinta per continuare a operare in maniera rapida e puntuale per risolvere i problemi difficili: sono le soluzioni complesse a richiedere grande capacità e impegno e a dare le soddisfazioni più grandi. Nella vicenda della stazione marittima, che non era difficile ma difficilissima, il Provveditorato ha dato piena di disponibilità a una stretta collaborazione con l'Autorità di Sistema e con la Capitaneria: inizialmente qualcuno ha detto che sarebbe servito il coraggio della follia. Evidentemente l'abbiamo trovato, e questo ci riempie d'orgoglio".

"Non posso che confermare – ha commentato il sindaco Orlando – il mio apprezzamento per l'attività svolta dall'Autorità di Sistema portuale e dal suo presidente Pasqualino Monti, per rendere adeguate le strutture portuali, in sintonia con l'amministrazione comunale e la nuova stagione della nostra città. Il programma illustrato, l'annuncio della ripresa dei lavori alla stazione marittima e l'eliminazione di strutture non più utili come i silos confermano che nell'arco di qualche tempo il porto sarà un fiore all'occhiello all'altezza della sfida di attrattività internazionale della città".

Se il primo nodo sciolto ha riguardato la stazione marittima, il secondo non poteva che coinvolgere il sequestro della banchina Vittorio Veneto, un'altra vicenda che si è a lungo trascinata senza sbocchi, prima di trovare una soluzione. "Anche qui, grazie alla Autorità marittima e all'impegno dell'ammiraglio Gravante e della sua squadra – riprende Monti – siamo arrivati a un prezioso traguardo: il dissequestro della banchina e, quindi, la possibilità di contare su un attracco in più. A questo punto era fondamentale riqualificare la tensostruttura situata sul Vittorio Veneto – in questi anni abbandonata ma indispensabile per sostituire provvisoriamente la stazione marittima – perché a breve quella parte di porto verrà nuovamente toccata dalle navi da crociera".

Ristrutturazione complessiva della tensostruttura, dunque, assieme al rinnovo dell'arredo e all'arrivo di nuovi macchinari radiogeni per la sicurezza dei bagagli, con sei file di controlli: "Saranno operativi entro Luglio, siamo in attesa dell'autorizzazione dell'Asp. Avremo così, finalmente, un terminal per navi che non trasportano più 800/1000 persone ma 5/6mila in un'unica toccata".

E ancora: "Il segnale è forte: stiamo rilanciando lo scalo palermitano attraverso un percorso di riqualificazione che ci fa piacere condividere con le istituzioni. Non abbiamo la bacchetta magica ma siamo partiti con decisione e i risultati stanno già arrivando. La stazione marittima è il primo passo di maggiore visibilità dietro però ci sono le demolizioni dei corpi bassi su via Crispi per dare l'idea di un porto aperto alla città, lo smantellamento dei silos – sono già state eliminate le parti in ferro e le passerelle, il calcestruzzo andrà giù a partire dal prossimo 27 Giugno – che disegnerà un nuovo skyline portuale, è agli sgoccioli il concorso di idee per la realizzazione dei nuovi terminal crociere e terminal passeggeri e ro-ro.

E poi, nell'ambito del processo, ormai in atto, di riqualificazione del fronte a mare urbano, c'è il grosso impegno sul porticciolo storico di Sant'Erasmo, un'opera di complessiva riqualificazione, fortemente voluta dal sottoscritto, con un progetto volto a riattivare dinamiche in grado di "ripopolare" funzioni e usi di quell'importante tratto di costa urbana della città e sottrarlo all'abbandono e al degrado. Il volto nuovo del porto di Palermo sarà un unicum, una passeggiata che dall'emiciclo della Cala raggiungerà Sant'Erasmo: tutti gli interventi sono propedeutici a mettere il nostro porto nelle condizioni di manifestare quelle potenzialità ancora inesprese che lo rendano all'altezza della città su cui insiste".

ECONOMIA. Per iniziativa del neo sindaco Tranchida hanno esposto i loro problemi al presidente dell' **autorità portuale**. Chiesta la ripresa dell' attività del cantiere navale

Crisi del porto, operatori ed imprenditori da Monti

OOO Operatori del porto, imprenditori, operatori turistici, rappresentanti sindacali e rappresentanza dei lavoratori ex CNT, su invito del sindaco Tranchida, hanno incontrato alla presenza del Comandante del Porto, il Presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Pasqualino Monti, per un confronto sullo stato di avanzamento dei lavori della cabina di regia dell' **Autorità portuale** e sullo stato di elaborazione della progettualità in merito all' istituzione della Z.E.S. (Zona economica speciale).

Nel corso dell' incontro, molto partecipato, i diversi interventi hanno evidenziato le numerose criticità del porto e degli operatori e lavoratori che gravitano attorno ad esso e, nel contempo, sono state formulate una serie di proposte operative finalizzate a concreto rilancio del porto e delle attività collegate.

Particolarmente sentito è stato l' intervento del comandante Bosco, che ha invitato tutti gli operatori **portuali** a ritrovare lo spirito di corpo di collaborazione che, nei tempi passati, aveva reso il porto di Trapani uno dei porti più importanti e conosciuti in ambito nazionale ed internazionale.

Accorato l' intervento del rappresentante degli ex lavoratori CNT il quale ha chiesto al presidente Monti un autorevole intervento per la ripresa delle attività del CNT bloccate per contenziosi legali con danni importanti per i lavoratori. Monti ha assicurato l' impegno per l' **Autorità portuale**, a creare le condizioni affinché la città di Trapani e il suo porto entrino a pieno titolo e con pari dignità, nel sistema **portuale** della Sicilia occidentale ed ha anche evidenziato, ai fini dell' inserimento nella Z.E.S. la necessità di costruire un progetto integrato e credibile da presentare alla Regione Siciliana. A riguardo il sindaco Tranchida ha convocato per martedì prossimo un tavolo di lavoro tra i tecnici comune li e i referenti dell' **Autorità portuale**.

Il Presidente Monti ha concluso il suo intervento con un appello agli imprenditori perché presentino proposte progettuali serie e credibili e li ha esortati ad individuare una rappresentanza che possa costantemente interfacciarsi con l' amministrazione pubblica. In merito alle richieste avanzate dal rappresentante degli ex lavoratori CNT ha proposto diverse opzioni e comunque si è impegnato a convocare in tempi brevi un tavolo fra le parti in contrapposizione e al quale sarà invitata anche la rappresentanza ex lavoratori CNT.

Marina militare: varata l'unità di supporto logistico 'Vulcano'

Commissionata a Fincantieri e realizzata in cantiere Muggiano

(ANSA) - TRIESTE, 23 GIU - E' stata varata ieri nel cantiere navale di Muggiano (La Spezia) l'unità di supporto logistico Lss (Logistic Support Ship) "Vulcano", commissionata a Fincantieri nell'ambito del piano di rinnovamento della flotta della Marina Militare. Alla cerimonia hanno partecipato il ministro della Difesa Elisabetta Trenta - accolto dall'a.d. di Fincantieri Giuseppe Bono e dal presidente Giampiero Massolo - il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Claudio Graziano, e il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Ammiraglio di squadra Valter Girardelli. Madrina della nave, Maria Teresa Piras, vedova del sottotenente di vascello Emilio Attramini, morto nell'incidente del Monte Serra. La Lss ha una lunghezza di 193 metri e può ospitare a bordo 235 persone tra equipaggio e specialisti. E' un'unità di supporto logistico alla flotta dotata, tra le altre cose, di capacità ospedaliera e sanitaria grazie alla presenza di un ospedale completamente attrezzato. La nave coniuga capacità di trasporto e trasferimento ad altre unità navali di carichi liquidi (gasolio, combustibile avio, acqua dolce) e solidi (parti di rispetto, viveri e munizioni) e di effettuare in mare operazioni di riparazione e manutenzione a favore di altre unità. Il programma pluriennale per il rinnovamento della flotta della Marina Militare prevede la costruzione, oltre alla Lss, di un'unità da trasporto e sbarco (Landing Helicopter Dock), prevista in questo cantiere con consegna nel 2022, nonché di sette Pattugliatori Polivalenti d'Altura, con ulteriori tre in opzione. Il varo del primo pattugliatore è previsto nel 2019, con consegna nel 2021. Le consegne dei successivi sono previste nel 2022, 2023, 2024 con due unità, 2025 e 2026. La caratteristica fondamentale comune a tutte e tre le classi di navi - spiega una nota - è il loro altissimo livello di innovazione che le rende estremamente flessibili nei diversi profili di utilizzo con un elevato grado di efficienza. In particolare queste unità presentano un doppio profilo di impiego, quello tipicamente militare e quello a favore della collettività; in aggiunta hanno un basso impatto ambientale, attraverso avanzati sistemi di propulsione ausiliari a bassa emissione inquinante.

Porto, operatori preoccupati

L'intervento di Sergio Serpente conferma la necessità di agire in maniera puntuale alla luce delle recenti vertenze. "La logistica sta cambiando e ci impone scelte ponderate ma veloci"

CIVITAVECCHIA - La logistica è cambiata, bisogna rendersene conto ed agire di conseguenza, in maniera puntuale e veloce, altrimenti il rischio è che i traffici - quei pochi che ancora riescono a tenere - si perdano. È questa in sostanza la strada che traccia l'ex operatore portuale Sergio Serpente, da anni nel settore, ed oggi preoccupato per le ultime notizie che arrivano dallo scalo. «Notizie preoccupanti sul nostro porto che, ancora una volta, sembra essere lontano dalla città pur essendo profondamente uniti - ha spiegato - la crisi del nostro scalo assomiglia ad altre già vissute e superate, anche se gli scenari attuali sono profondamente mutati». (SEGUE)

I PROBLEMI - Sono diversi i fattori che portano a tracciare un quadro poco rassicurante. A partire dalla mancanza di un rappresentante del territorio nel Comitato di gestione portuale, «che sta facendo emergere tutte le criticità e, se fosse vero, sarebbe anacronistico che si nominassero membri che fanno parte di commissioni in altri porti». Il sindaco Cozzolino ha confermato di essere al lavoro per cercare un sostituto del consigliere Fortunato, ma sono mesi ormai che la poltrona è vuota e, nonostante il dialogo quotidiano tra enti, rimane il fatto che si tratta di un organo con funzioni importanti; ed il territorio non è comunque rappresentato. «Un tempo in città c'erano dibattiti tra persone che esprimevano le loro conoscenze ed opinioni in modo democratico - ha aggiunto Serpente - questo era il sintomo di una comunità vivace e non depressa, che era in grado di giungere a soluzioni condivise. Si chiamavano in causa esperti del settore che, grazie a doti professionali ed umane, riuscivano a mediare e a risolvere questioni anche molto delicate. Oggi non c'è più confronto. Sarebbe preoccupante se il destino del porto e quindi della comunità fossero nelle mani di pochi che hanno una visione parziale dei problemi». (Agg. 23/06 ore 09.13)

LE RISPOSTE ALLA LOGISTICA - E poi la considerazione di come la logistica sia cambiata: le scelte devono essere ponderate, ma anche veloci. «Non si possono non prendere in considerazione questi aspetti - ha ribadito - così come è cambiata la logistica, allo stesso modo bisogna essere capaci di modificarsi, interpretare il cambiamento e raccogliere le sfide, senza rimanere ancorati al presente o peggio al passato, altrimenti i traffici prendono altri lidi. Il monopolio e la potenza di alcuni armatori dimostrano spesso non vanno di pari passo con le esigenze del porto, impediscono l'arrivo di nuova merce e danneggiano l'occupazione. Sono indispensabili figure esperte e lungimiranti, che sappiano cogliere i cambiamenti e gli umori di un mercato sempre più complesso e globalizzato, sottostante alle leggi dell'economia e della finanza internazionali. Le istituzioni preposte non possono tacere e non intervenire perché è loro preciso compito nonché dovere. Abbandoniamo i conflitti interni e concentriamoci sui veri problemi: sull'occupazione, sulle scadenze che richiedono risposte precise e immediate». Secondo Serpente ecco che diventa quindi fondamentale la programmazione dello scalo «come l'attenzione e le strategie per risolvere le criticità, le vertenze, non ultima quella che vede nell'Enel la controparte, al fine di salvaguardare mestranze e professionalità - ha concluso - espressione del territorio, così da assicurare nuovamente al porto di Civitavecchia il ruolo di primo piano che merita». In questo contesto si inserisce anche la vertenza dell'Interporto, figlia di mancate scelte da parte delle istituzioni e di una mancanza assoluta di una visione strategica di insieme del porto e della sua città. (Agg. 23/06 ore 10.27)

Chiusi i lavori del progetto Sirocco: azioni congiunte per il settore delle crociere

CIVITAVECCHIA - Conferenza finale, a Molo Vespucci, per il progetto Sirocco, incentrato sulle strategie transnazionali per rafforzare la sostenibilità ambientale, sociale ed economica del turismo crocieristico e costiero dell'Area Med. Sono stati sette i partner dell'Europa mediterranea che hanno condiviso negli ultimi diciotto mesi un percorso di studio del mercato crocieristico, in particolare in cinque importanti destinazioni: Civitavecchia, Valencia, Rodi, Limassol, e Spalato. **(SEGUE)**

L'ANALISI - Proprio Civitavecchia è stata al centro dei lavori, in parte coordinati dall'AdSP, rappresentata dalla segretaria generale Roberta Macii. Sirocco ha analizzato i fattori di sostenibilità del mercato crocieristico nelle sue componenti economica, ambientale, ma anche sociale e relativa al cultural heritage. Il settore manifesta caratteristiche diverse da destinazione a destinazione, ma alcune tendenze sono comuni. Tra queste la crescente attenzione da parte delle amministrazioni locali agli impatti del turismo crocieristico sul territorio, sia dal punto di vista ambientale che sociale. **(Agg. 22/06 ore 21.07)**

LE PROPOSTE - Sirocco propone azioni congiunte che fanno leva essenzialmente sulla collaborazione tra gli agenti del mercato, quali autorità, operatori, compagnie di navigazione, e sull'integrazione tecnologica volta alla riduzione delle criticità del sistema crocieristico e alla semplificazione delle procedure. **(Agg. 22/06 ore 21.22)**

Scontro tra l' **Autorità portuale** e la Crotone Naval Services. In primo piano la concessione

Braccio di ferro sulla nuova banchina

Antonio Morello Crotone Quella banchina del Porto nuovo di Crotone "non s' ha da **autorizzare**". Con la parafrasi di un celebre passo de "I Promessi sposi" di Alessandro Manzoni si può sintetizzare la querelle che dal 2012 ad oggi vede contrapposti la Crotone Naval Services Srl - in un primo momento supportata dalla norvegese Wesmans Ship Services, società leader nei servizi navali - e l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro.

Oggetto del contendere: l' **autorizzazione** di una banchina del Porto nuovo. L' ultimo capitolo della vicenda è stato scritto a maggio scorso, quando l' ente **portuale** ha comunicato alla Cns l' avvio della procedura di revoca della concessione adducendo come causa risolutiva «la sosta inoperosa» di alcune navi. Circostanza definita «pretestuosa» dalla stessa società in quanto la Capitaneria di porto ha definito «sosta tecnica» l' ormeggio prolungato delle imbarcazioni. Ma andiamo con ordine.

Nel 2012 la Crotone Naval Services (start up calabro-norvegese) su indicazione dell' **Autorità portuale**, che aveva collaborato alla fase progettuale, avvia le pratiche per acquisire la concessione della banchina.

L' intento è di rilanciare l' infrastruttura, fino a quel momento in stato di abbandono, per farne un punto di assistenza alle tante navi mercantili presenti nel Mediterraneo. Però il via libera alla realizzazione del progetto tarda ad arrivare.

Successivamente entra in scena una società metalmeccanica locale che mostra il proprio interessamento per la medesima area **portuale** con l' obiettivo di svolgere la stessa attività. Entrambe le aziende si rivolgono al Tar di Reggio Calabria, il quale però, con due sentenze datate 2013 e 2014, non riesce a risolvere la controversia. La palla torna a Gioia Tauro, che deve indire una gara tra i due competitors.

Nel gennaio 2015, a causa della lungaggine procedurale, i soci norvegesi della Cns abbandonano l' idea imprenditoriale, causando all' amministratore, Roberto Proto, grosse difficoltà di carattere economico ed operativo. Ricomposta la compagine sociale con l' ingresso di un nuovo partner, la Cns ricorre al Consiglio di Stato contro la pronuncia del Tar di indire la gara. Intanto, nell' ottobre 2015, l' impresa concorrente decide di spostare il proprio interesse in un' area diversa e limitrofa a quella contesa, ponendo così la Cns nella condizione di essere l' unica richiedente della banchina in questione. A novembre 2016 l' **Autorità portuale** rilascia la concessione alla Cns, che inizia ad operare a marzo dell' anno successivo. Un mese fa, invece, la storia sembra ripetersi con l' ente di Gioia Tauro che revoca la concessione alla Cns.

ANTONIO MORELLO

riposto. Il ministero ha escluso il porto dalla procedura di "Verifica di impatto ambientale" Verrà mitigato il moto ondoso dentro l' area portuale

Primo bacino turistico possono partire i lavori

«È fatta. Superato lo "scoglio" della verifica dell' impatto ambientale, si può ora procedere alla gara d' appalto per realizzare le opere complementari per la protezione del primo bacino turistico. Lavori che consentiranno, assieme all' esecuzione di altri interventi di prossima cantierabilità, alla messa in esercizio, dopo dieci dal completamento, della nostra darsena comunale, composta di 530 posti barca».

L' annuncio è del sindaco Enzo Caragliano, che venerdì si è recato a Roma, al ministero dell' Ambiente, per ritirare il decreto contenente il parere della Commissione tecnica che si è occupata della "verifica di assoggettabilità alla Valutazione impatto ambientale" (Via). L' istanza di verifica di assoggettabilità a Via, relativa al progetto "per le opere complementari per la protezione dello specchio acqueo del primo bacino del porto turistico", era stata inoltrata dal Comune il 27 novembre 2017. Ancora il primo cittadino: «La Commissione tecnica del Ministero dell' Ambiente - rivela Caragliano - dopo un' attenta disamina della documentazione prodotta dai nostri uffici, ha ritenuto escludere, per varie ragioni, il progetto presentato per la protezione dello specchio acqueo del nostro bacino turistico, dalla procedura di Via».

La Commissione tecnica, che ha escluso dalla procedura Via il progetto, ha, infatti, tenuto conto della ridotta estensione dello specchio interessato dalle opere di protezione e dell' assenza in zona di "aree protette" sottoposte a regime vincolistico.

Con l' esecuzione di tali lavori, che dopo il via libera dal Ministero dell' Ambiente entrano in fase di cantierabilità - previsti da un progetto redatto degli ingegneri Giuseppe Bernardo, Massimo Tondello e Roberta Chiara De Clario, commissionato dal Comune - verrà mitigato il fenomeno del moto ondoso dentro l' area portuale, movimento che è stato causa dei consistenti danni registrati nei pontili galleggianti in occasione delle mareggiate di gennaio 2009 e febbraio 2014. Per mettere al riparo la darsena comunale dalla forza dei marosi, il progetto prevede, infatti, la costruzione di una scogliera antiriflettente a ridosso della banchina di riva denominata "Salvatore Grasso".

Il progetto è stato destinatario nell' estate dello scorso anno di un finanziamento regionale di un milione di euro (fondi Fsc 2014 - 2020). Frattanto, si lavora per rendere operativo un secondo progetto, redatto dall' ingegnere Antonino Sutura, di ripristino del primo bacino del porto turistico, finanziato con 603 mila euro, somma che doveva servire, dopo la mareggiata del 2009, alla costruzione di un molo pennello provvisorio.

A tal proposito c' è stato lo scorso mercoledì un sopralluogo nel bacino turistico con i tecnici dell' Ufficio tecnico comunale (ingegneri Orazio Di Maria e Cinzia Garozzo), l' ing. Sutura, il sindaco Enzo Caragliano e l' assessore Rosario Caltabiano. Il progetto di Sutura prevede la rimozione dei pontili danneggiati, che saranno inviati in discarica, il ripristino delle colonnine con prese di corrente ed erogatori di acqua potabile distrutte dai vandali, la sistemazione dell' impianto elettrico e la realizzazione di un sistema di video sorveglianza.

Salvo Sessa.

riposto. Il ministero ha escluso il porto dalla procedura di "Verifica di impatto ambientale" Verrà mitigato il moto ondoso dentro l' **area portuale**

Primo bacino turistico possono partire i lavori

«È fatta. Superato lo "scoglio" della verifica dell' impatto ambientale, si può ora procedere alla gara d' appalto per realizzare le opere complementari per la protezione del primo bacino turistico. Lavori che consentiranno, assieme all' esecuzione di altri interventi di prossima cantierabilità, alla messa in esercizio, dopo dieci dal completamento, della nostra darsena comunale, composta di 530 posti barca».

L' annuncio è del sindaco Enzo Caragliano, che venerdì si è recato a Roma, al ministero dell' Ambiente, per ritirare il decreto contenente il parere della Commissione tecnica che si è occupata della "verifica di assoggettabilità alla Valutazione impatto ambientale" (Via). L' istanza di verifica di assoggettabilità a Via, relativa al progetto "per le opere complementari per la protezione dello specchio acqueo del primo bacino del porto turistico", era stata inoltrata dal Comune il 27 novembre 2017. Ancora il primo cittadino: «La Commissione tecnica del Ministero dell' Ambiente - rivela Caragliano - dopo un' attenta disamina della documentazione prodotta dai nostri uffici, ha ritenuto escludere, per varie ragioni, il progetto presentato per la protezione dello specchio acqueo del nostro bacino turistico, dalla procedura di Via».

La Commissione tecnica, che ha escluso dalla procedura Via il progetto, ha, infatti, tenuto conto della ridotta estensione dello specchio interessato dalle opere di protezione e dell' assenza in zona di **"aree protette"** sottoposte a regime vincolistico.

Con l' esecuzione di tali lavori, che dopo il via libera dal Ministero dell' Ambiente entrano in fase di cantierabilità - previsti da un progetto redatto dagli ingegneri Giuseppe Bernardo, Massimo Tondello e Roberta Chiara De Clario, commissionato dal Comune - verrà mitigato il fenomeno del moto ondoso dentro l' **area portuale**, movimento che è stato causa dei consistenti danni registrati nei pontili galleggianti in occasione delle mareggiate di gennaio 2009 e febbraio 2014. Per mettere al riparo la darsena comunale dalla forza dei marosi, il progetto prevede, infatti, la costruzione di una scogliera antiriflettente a ridosso della banchina di riva denominata "Salvatore Grasso".

Il progetto è stato destinatario nell' estate dello scorso anno di un finanziamento regionale di un milione di euro (fondi Fsc 2014 - 2020). Frattanto, si lavora per rendere operativo un secondo progetto, redatto dall' ingegnere Antonino Sutura, di ripristino del primo bacino del porto turistico, finanziato con 603 mila

- segue

euro, somma che doveva servire, dopo la mareggiata del 2009, alla costruzione di un molo pennello provvisorio.

A tal proposito c'è stato lo scorso mercoledì un sopralluogo nel bacino turistico con i tecnici dell'Ufficio tecnico comunale (ingegneri Orazio Di Maria e Cinzia Garozzo), l'ing. Sutura, il sindaco Enzo Caragliano e l'assessore Rosario Caltabiano. Il progetto di Sutura prevede la rimozione dei pontili danneggiati, che saranno inviati in discarica, il ripristino delle colonnine con prese di corrente ed erogatori di acqua potabile distrutte dai vandali, la sistemazione dell'impianto elettrico e la realizzazione di un sistema di video sorveglianza.

Salvo Sessa.

Informare

Le Camere di Commercio AlpMed evidenziano l'importanza della realizzazione della Tav Torino-Lione

Le Camere di Commercio dell'Euroregione Alpi-Mediterraneo (AlpMed) Rhône-Alpes-Auvergne, Corsica, Liguria, Piemonte, Provence-Alpes-Côte-Azur, Sardegna e Valle d'Aosta hanno evidenziato l'importanza per lo sviluppo economico ed occupazionale della realizzazione della nuova linea ferroviaria ad alta capacità/alta velocità Torino-Lione.

Sottolineando che «tale linea rappresenta un progetto di eccezionale portata, la cui posta in gioco è rappresentata da sfide geo-strategiche, economiche e ambientali», in una nota gli enti camerali hanno ricordato che «la Francia rappresenta il principale partner commerciale per le imprese piemontesi» e che «nel solo 2017 il Piemonte ha, infatti, esportato merci in Francia per 6,4 miliardi di euro, il 13,4% del totale del valore delle esportazioni regionali. Le vendite di prodotti made in Piemonte nel vicino Paese d'oltralpe sono inoltre cresciute nell'ultimo anno di poco meno del 10%».

Le Camere di Commercio AlpMed hanno spiegato che «la linea Torino-Lione, elemento centrale del grande corridoio ferroviario mediterraneo Algeciras-Budapest (che arriva fino in Asia, tramite le nuove vie della seta) permettendo i flussi est-ovest e nord-sud, rappresenterà una sfida importante per la creazione dell'intera rete europea dei trasporti. La sua realizzazione - hanno precisato - è d'altronde fortemente sostenuta dall'Unione Europea che co-finanzia il tunnel transfrontaliero coprendo il 40% del costo complessivo.

Per le Camere di Commercio AlpMed, «la linea Torino-Lione - interconnessa con i due grandi corridoi europei Genova-Rotterdam e Marsiglia-Rotterdam - sarà un elemento attrattivo essenziale per l'Euroregione e permetterà un miglior collegamento col cuore dell'Europa, limitando il rischio di una marginalizzazione territoriale».

«Appare quindi evidente - hanno osservato le Camere di Commercio - come per lo sviluppo delle nostre imprese, sempre più legate ai mercati internazionali, investire in infrastrutture ed in particolare in quelle che collegano il Piemonte con i Paesi con i quali intrattiene le principali relazioni economico commerciali, risulta ormai imprescindibile e fondamentale».

«Aprirsi al mondo - ha rilevato il presidente di Unioncamere Piemonte, Ferruccio Dardanella - è l'unica strada che possiedono le nostre imprese per essere più competitive e per concorrere allo sviluppo dei nostri territori e dell'occupazione. La linea ad alta velocità Torino-Lione è fondamentale e permetterà alle nostre merci di essere protagoniste prima di tutto in Francia, nostro primo mercato di riferimento, e poi in tutta Europa. È di questi giorni l'ok alla linea ad alta velocità Praga-Dresda: i Paesi europei, con visione del futuro, hanno capito che da qui passa lo sviluppo dei nostri territori. Noi non possiamo essere da meno».

«La linea Torino-Lione - hanno concluso i presidenti delle Camere di commercio dell'AlpMed - non è più un progetto, ma una decisione inserita in diversi trattati internazionali e confermata ultimamente durante il 34° vertice franco-italiano che si è tenuto a Lione lo scorso 27 settembre. Il finanziamento e i tempi di realizzazione del traforo sono già stati definiti. Il progetto richiede una realizzazione coordinata e simultanea del traforo transfrontaliero e delle vie d'accesso, sia da parte italiana che da parte francese: questo permetterà di ottenere risultati più efficaci anche sotto un profilo ambientale».

Informare

I porti di Amburgo e Rotterdam si scambiano dati sugli orari di arrivo e di partenza delle navi

Compagnie di navigazione e terminalisti possono ottimizzare le proprie risorse

INFRAHIRE - I porti di Amburgo e Rotterdam hanno iniziato a scambiarsi per via telematica dati sugli orari di arrivo e di partenza previsti ed effettivi delle navi che provengono o sono dirette ai due porti. La collaborazione è la prima di questo tipo tra due scali portuali di nazioni differenti ed è stata attivata nell'ambito di un progetto avviato all'inizio di quest'anno dall'Autorità Portuale di Rotterdam e dalla HVCC Hamburg Vessel Coordination Center, la joint venture partecipata dai due principali terminalisti del porto di Amburgo, ovvero la Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), che detiene il 67% del capitale della società, e la Eurogate, che possiede il rimanente 33%.

Scopo del progetto è lo scambio di dati attraverso un'interfaccia digitale in modo che le compagnie di navigazione possano ottimizzare l'impiego delle proprie navi e a loro volta i terminal operator possano ottimizzare l'utilizzo delle loro risorse, rendendo nel contempo i due porti più competitivi ed efficienti anche grazie alla maggiore capacità di reazione in caso di cambiamenti delle schedule o di altri programmi.

I partner del progetto hanno spiegato che, ad esempio, in caso di prevedibili ritardi nello sbarco e inoltro di carichi giunti in porto a bordo delle navi, le compagnie di navigazione possono decidere di ridurre la velocità delle navi per ritardare il loro arrivo in porto e per poter beneficiare di una riduzione del consumo di combustibile. Ciò risulta particolarmente importante nel caso di una durata della navigazione piuttosto limitata come quella di 24 ore tra i porti di Amburgo e Rotterdam, rotta percorsa mensilmente da circa 80 navi portacontainer: se una grande portacontainer della capacità di 18.000 teu viene informata prima della partenza da Rotterdam che può viaggiare a soli 14 nodi anziché a 18 nodi, come inizialmente previsto, per raggiungere il terminal ad Amburgo - hanno evidenziato i partner del progetto - il consumo di bunker verrebbe ridotto di circa 22 tonnellate, diminuzione che equivale ad un taglio di circa 66 tonnellate delle emissioni di CO2.

L'amministratore delegato di HVCC, Gerald Hirt, ha specificato che questo nuovo tipo di collaborazione tra porti si rifà ad un'analoga cooperazione in atto da tempo in ambito aeroportuale attraverso l'Airport Collaborative Decision Making (A-CDM), una procedura per ottimizzare la gestione del traffico aereo attraverso lo scambio di informazioni tra aeroporti, compagnie aeree ed altri operatori del settore. «L'Airport Collaborative Decision Making - ha precisato Hirt - è un concetto appreso dal settore del trasporto aereo che fa riferimento a dati e processi decisionali condivisi in quel settore e di cui può beneficiare anche il trasporto marittimo. Lo scambio diretto di dati tra Amburgo e Rotterdam è il primo logico passo verso la costruzione di un network di porti in tutta Europa, in particolare con lo scopo di accrescere la capacità di reagire ai ritardi e quindi fornire alle compagnie di navigazione e ai terminalisti un supporto migliore e più affidabile relativamente alle informazioni sull'arrivo e la partenza delle navi. Vorremmo invitare altri porti europei - ha aggiunto Hirt - a mettersi in contatto con noi e a beneficiare di questi vantaggi.

Informazioni Marittime

Porti, Rotterdam e Amburgo collaborano su arrivo e partenza navi



E' la prima volta che due scali portuali di nazioni differenti collaborano attivamente sulla gestione del traffico navale. Succede con i porti di Amburgo e Rotterdam che hanno iniziato a scambiarsi per via telematica dati sugli orari di arrivo e di partenza previsti ed effettivi delle navi che provengono o sono dirette ai due porti. La collaborazione, [riferisce World Maritime News](#), è stata attivata nell'ambito di un progetto avviato all'inizio di quest'anno dall'Autorità Portuale di Rotterdam e dalla HVCC Hamburg Vessel Coordination Center, la joint venture partecipata dai due principali terminalisti del porto di Amburgo.

Obiettivo del progetto è lo scambio di dati attraverso un'interfaccia digitale in modo che le compagnie di navigazione possano ottimizzare l'impiego delle proprie navi e a loro volta i terminal operator possano ottimizzare l'utilizzo delle loro risorse, rendendo nel contempo i due porti più competitivi ed efficienti.

I partner del progetto hanno spiegato che, ad esempio, in caso di prevedibili ritardi nello sbarco e inoltro di carichi giunti in porto a bordo delle navi, le compagnie di navigazione possono decidere di ridurre la velocità delle navi per ritardare il loro arrivo in porto e per poter beneficiare di una riduzione del consumo di combustibile.

Helsinki e Tallinn, la *twin-city* del Nord unita dal nuovo tunnel

La galleria ferroviaria sarà lunga più di 100 chilometri: l'apertura è prevista nel 2040.

IL TUNNEL ferroviario che unirà **Helsinki** a **Tallinn** potrebbe essere operativo nel 2040. Le autorità finlandesi ed estoni stanno lavorando affinché i piani relativi alla realizzazione della galleria ferroviaria sottomarina più lunga al mondo – 103 chilometri - possano progredire velocemente.

I due paesi sono separati geograficamente dal **Golfo di Finlandia**: se il tunnel venisse realizzato – come sostiene FinEst, sviluppatore del progetto – le due città si avvicinerebbero al punto da creare una regione metropolitana, cosiddetta “*twin-city*”, di tre milioni di abitanti. Lo studio di fattibilità del progetto è stato messo a punto grazie al contributo di numerose società di consulenza ed è stato pubblicato recentemente. Dallo studio è emerso un unico grande problema relativo alle fonti di finanziamento.