Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
5 LUGLIO 2018

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

INDICE

Dai Porti:

Primo piano:

- **Congestione nei porti, Fai: "La filiera non si coordina** (Informazioni Marittime, Il Secolo XIX, Informatore Navale, The MediTelegraph, Messaggero Marittimo)

Trieste:

"...Trieste guarda all'agroalimentare..." (Corriere Marittimo)

Savona:

"...<<Dall'Authority poca regia...>>..." (Il Secolo XIX)

"...Piattaforma Maersk..." (Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Genova, Porto petrolio frena il maxi ribaltamento..."

(The MediTelegraph)

"...Ipotesi treno blocco tra il Vte e Basilea..." (The MediTelegraph)

"...Costa Crociere: <<Entro 5 anni un nostro terminal a Genova..."

(Il Secolo XIX, The MediTelegraph, Messaggero Marittimo)

Livorno:

"... A Livorno ok ingresso notturno navi..." (Ansa, il Tirreno)

"...L'Evoluzione del trasporto merci..." (Il Telegrafo LI)

Ancona:

"...Confartigianato trasporti su viabilità del Porto..."

(Messaggero Marittimo)

Civitavecchia:

"...AdSP ed Enel nel mirino della Filt Cgil..." (Civonline, Corriere Marittimo)

"...Porto: si fa sul serio..." (Civonline)

Napoli:

"...Napoli aggiorna il Pot 2018-2020..." (Messaggero Marittimo)

Taranto:

"...Domanda di concessione da YilPort Holding A.S...."

(Messaggero Marittimo)

"...Vasco da Gama navigation, la summer school 2018..." (La Ringhiera)

Gioia Tauro:

"...Gioia Tauro, Agostinelli incontra il M.I.T....." (Corriere Marittimo)

Congestioni nei porti, Fai: "La filiera non si coordina"

di **Paolo Bosso**

I porti italiani soffrono la modernità. «Il mercato è compresso, l'intermediazione sempre più sottile. Non c'è niente da fare: le congestioni si risolvono coordinando tutta la filiera, a cominciare dal produttore, per finire con i tempi di consegna». Così Ciro Russo, segretario del coordinamento Fai di Napoli, commenta gli ultimi casi di traffico di mezzi pesanti in entrata e uscita da alcuni porti italiani.

Si avvicinano i tre giorni di sciopero al porto di Genova, proclamati dai sindacati dal 12 al 14 luglio, contro la congestione ai varchi dei mezzi pesanti. Ma non accade solo lì. In giornata Carla Roncallo, presidente dell'Autorità sistema portuale della Liguria occidentale (La Spezia e Marina di Carrara), incontrerà il prefetto Antonio Lucio Garufi e i vertici di La Spezia Container Terminal del gruppo Contship. Il motivo è lo stesso: le congestioni in ingresso e uscita dal porto.

Non è un problema solo dei porti di Genova e La Spezia. Oltre a Fai, Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, anche Trasportounito e Alis si stanno occupando delle vertenze. A Salerno, a maggio, gli autotrasportatori del coordinamento meridionale del Fai sono andati vicini allo sciopero per le stesse ragioni. Nel porto di Napoli la viabilità è compressa. «Quando ci sono incrementi di traffico, soprattutto nel periodo estivo, le strutture non riescono a reggere determinate finestre orarie», spiega Russo. Siamo quindi di fronte a fenomeni strutturali tipici di porti storici incassati nelle strutture urbane. «I problemi permangono – continua Russo - ma con vertenze e tavoli si cerca di creare un cluster unitario. A Napoli abbiamo problemi sulla gestione dei container vuoti e sulle file ai varchi, ma troviamo la disponibilità dei terminalisti e delle istituzioni. Non c'è niente da fare: queste tensioni vengono dissinescate con l'impegno della filiera, a cominciare dal produttore per finire con i tempi di consegna».

In poche parole, i porti italiani soffrono la modernità. Secondo Russo, «il mercato è così compresso, tutta l'attività di intermediazione è talmente ridotta, si pensi al ruolo degli spedizionieri nel corso del tempo, che ci troviamo con le conseguenze della speculazione del mercato. Per l'autotrasporto significa che i camion compiono più operazioni di trasporto con la stessa paga». Oppure perdono un sacco di tempo in attese non retribuite. «C'è un'intermediazione parassitaria. Le file non sono adeguatamente retribuite, cosa che si ripercuote sull'organizzazione dell'impresa di trasporto. In alcuni casi l'autotrasportatore attende fino a sette ore per vedersi caricato un container perché avviene senza pallet, così che il produttore non perda merce».

Alla Spezia salta il fermo
Autotrasporto, sciopero confermato a Genova

Lo sciopero di cinque giorni dell'autotrasporto nel porto di Genova - dal 12 al 17 luglio - è stato confermato ieri. Le associazioni di categoria, in Authority, hanno incontrato i vertici di Palazzo San Giorgio, quelli del terminal Vte di Pra' e spedizionieri e agenti marittimi genovesi. Durante il summit gli operatori hanno consegnato agli autotrasportatori un documento con alcune proposte per risolvere il problema delle code e delle attese dei camion ai varchi portuali. «Domani ci sarà un nuovo incontro», dice Giuseppe Tagnochetti di Trasportounito. «Il confronto prosegue», aggiunge Franco D'Artizio di Cna-Fita. Alla Spezia, invece, non ci sarà nessun fermo dell'autotrasporto.

ALIS SU FERMO AUTOTRASPORTATORI NEL PORTO DI GENOVA Di Caterina:"Auspichiamo immediato incontro tra le parti

Genova, 4 luglio 2018 – "Auspichiamo vivamente che i problemi denunciati dalle imprese di autotrasporto presso il Terminal VTE di Voltri-Prà vengano al più presto esaminati e risolti".

Lo afferma **Marcello Di Caterina, Direttore della ALIS**(Associazione per la Logistica e l'Intermodalità Sostenibile), intervenendo in merito alla protesta delle associazioni di categoria di Genova Cna-Fita, Confartigianato Trasporti, Fai-Conftrasporto e Trasportounito, che in assemblea unitaria hanno deciso di fermare i servizi di trasporto su gomma nel Porto di Genova – Terminal V.T.E. in Prà-Voltri nei giorni 12, 13, 14, 16, 17 luglio 2018.

I temi sul tavolo di discussione riguardano i tempi di attesa al carico/scarico dei contenitori, code dei veicoli causate dai blocchi operativi, fermi camion tassativi per cambi turno, e le conseguenti difficoltà nel programmare viaggi e consegne che portano anche ad una preoccupante diffusione di irregolarità nei tempi di guida e di riposo nonché a violazioni della sicurezza stradale da parte degli stessi autotrasportatori. Situazione che sarebbe resa ancor più complessa a fronte degli incrementi dei traffici portuali registrati negli ultimi mesi che sono estremamente positivi per l'Economia del Paese.

"*Occorre non essere vittime di un successo ossia del positivo incremento economico e la nostra Associazione* – ha continuato il **Direttore dell'ALIS Marcello Di Caterina** – *non può rimanere silente al cospetto di tale manifestazione di protesta che bloccherebbe per cinque giorni le attività portuali in uno dei maggiori scali del Mediterraneo, in un periodo dell'anno quanto mai delicato quale quello estivo. Pertanto, vogliamo invitare le parti ad un sereno confronto per la soluzione delle tematiche denunciate, che vanno effettivamente a danneggiare l'attività di un sistema economico che basa la propria competitività sull'efficienza dei trasporti intermodali e della logistica in generale.*

Il nostro augurio – ha concluso Di Caterina – *è che si possa arrivare ad un confronto costruttivo al più presto, senza giungere all'annunciato blocco delle attività".*

The MediTelegraph

Autotrasporto contro le attese ai varchi, la protesta verso i moli della Spezia

Genova - Le associazioni di categoria incontrano la presidente dell'Autorità di sistema del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo, il prefetto Antonio Lucio Garufi e i vertici del terminal Lsct.

Genova - **Code e lunghe attese prima di entrare in porto. La protesta degli autotrasportatori, dopo lo sciopero proclamato a Genova e previsto dal 12 al 17 luglio, potrebbe allargarsi anche allo scalo della Spezia.** Questa mattina infatti le associazioni di categoria incontreranno la presidente dell'Autorità di sistema del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo, il prefetto Antonio Lucio Garufi e i vertici del terminal Lsct che appartiene al gruppo Contship: «La situazione è incandescente da mesi: lo scorso dicembre è stato sospeso un fermo che potrebbe essere attuato immediatamente se non avremo garanzie a tutela del nostro lavoro», spiega Giuseppe Tagnochetti, coordinatore per la Liguria dell'associazione Trasportounito. Che prosegue: «Le imprese stanno avendo danni economici enormi: non è possibile attendere fino a quattro ore per poter accedere ai terminal portuali prima di caricare o scaricare la merce».

Nel capoluogo ligure, invece, l'Autorità di sistema portuale sta cercando di convincere l'autotrasposrto a fare retromarcia rispetto allo sciopero già programmato. Nel pomeriggio di oggi è previsto un summit al quale dovrebbero partecipare operatori e vertici dell'Authority. **La situazione più difficile, con lunghe code e attese ai varchi portuali, riguarda il terminal Vte di Pra' del gruppo Psa:** «Gli autisti - dice Franco D'Artizio, vice presidente Cna-Fita Genova - sono esasperati e le imprese hanno enormi danni economici nel tenere per ore i camion fermi prima di poter accedere in area portuale. Al Vte - aggiunge - nei mesi scorsi è morto un autotrasportatore e nelle ultime ore si è verificato l'ennesimo episodio di ordine pubblico che ha riguardato due autisti. Non si tratta solo di un'emergenza economica ma anche sociale che penalizza centinaia di autotrasportatori». Secondo le associazioni di categoria l'aumento dei traffici portuali sta rendendo sempre più gravi le attese e le criticità che interessano i tir e il dialogo fino a questo momento portato avanti con terminalisti e Palazzo San Giorgio non ha prodotto risultati.

Ieri l'incontro tra Rixi e Mattioli

Il presidente di Confitarma a colloquio con il sottosegretario

ROMA – Edoardo Rixi, sottosegretario al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha incontrato ieri Mario Mattioli, presidente di Confitarma.
Nel corso dell'incontro, molto aperto e cordiale, sono state trattate varie tematiche del settore marittimo concentrando l'attenzione in particolare su alcuni aspetti.
Primo tema dibattuto, l'esigenza di riaffermare l'importante ruolo dell'Italia nel mar Mediterraneo ma anche la necessità di rafforzare l'interscambio con i paesi del Nord Africa.
Il sottosegretario aveva già sottolineato il ruolo di primo ordine che secondo lui questi aspetti ricoprono durante l'assemblea dei soci Alis tenutasi qualche giorno fa.
I due sono poi si sono confrontati sull'esigenza di una politica di unità del sistema, che tenga conto anche dei porti, per soffermarsi poi insieme anche su un altro problema da affrontare: l'urgenza di semplificazione delle regole.
Questo al fine di rendere più efficaci gli investimenti soprattutto in grandi opere e l'opportunità di costituire un tavolo permanente di confronto con la filiera degli stakeholder interessati per poter individuare gli interventi prioritari sui quali agire prontamente per rafforzare il sistema marittimo italiano.

Corriere Marittimo

Trieste guarda all'agroalimentare e progetta spazi attrezzati per le spedizioni refrigerate

TRIESTE - Definita una nuova collaborazione tra il porto di Trieste (**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale) e il Parco Agroalimentare FVG Agri-Food and Bioeconomy Cluster Agency**, al fine di sviluppare e promuovere strategie a supporto dello **sviluppo del settore agroalimentare in ambito portuale e logistico.**

"*Trieste è un hub che fa sistema con le infrastrutture regionali e continua a puntare all'eccellenza della sua offerta*" ha dichiarato il **presidente dell'Autority, Zeno D'Agostino**. "*Abbiamo deciso di avvalerci del supporto e dell'esperienza del Cluster Agroalimentare FVG, anche in vista della creazione di una nuova area dedicata al settore food nel nostro scalo, a cui stiamo lavorando*".
All'interno della struttura di Bagnoli della Rosandra (ex Wärtsilä) acquisita di recente dall'Interporto di Trieste, **sono in corso di progettazione alcuni spazi attrezzati ad hoc per lo stoccaggio e l'organizzazione delle spedizioni alimentari refrigerate. Si tratta di un primo nucleo di 2.000 mq di celle a temperatura controllata, su un totale di 76.000 mq di magazzini e 150.000 mq di piazzali, comprensivi di raccordo ferroviario collegato con la stazione di Aquilinia, che l'Interporto di Trieste** ha a disposizione per sviluppare attività logistiche e manifatturiere. Le prime tipologie merceologiche ad alto valore aggiunto su cui si punterà saranno prodotti alimentari di alta qualità del settore vinicolo e lattiero-caseario, simboli del settore "food made in Italy" nel mondo.

Viste le opportunità di crescita che le nuove infrastrutture portuali offrono alle imprese del comparto agroalimentare e di bioeconomia regionale, l'**Agenzia di sviluppo del Cluster agroalimentare** supporterà l'Authority giuliana mettendo a disposizione le proprie competenze e know how. "*L'obiettivo* - ha rimarcato il **presidente del Cluster, Claudio Filipuzzi** - *è quello di sviluppare un'attività sinergica volta a raccordare le nuove infrastrutture logistiche e operative alle catene del valore territoriali con proposte innovative sia dal punto di vista industriale che commerciale*". Gli ambiti di collaborazione individuati dai due Enti andranno oltre il settore agroalimentare, includendo anche la creazione in ambito portuale di un terminal dedicato al biometano.

Il Secolo XIX

«Dall' Authority poca regìa: pensino anche al porto savonese»

Giovanni Vaccaro /SAVONA Tra cinque anni le navi Costa partiranno da due o tre porti liguri. La prospettiva alletta Genova e La Spezia, ma genera timori a Savona, dal 2004 home port per eccellenza della compagnia, con un terminal dedicato su cui sono in corso forti investimenti.

Tuttavia, il fatto che ora Costa cerchi un terminal anche a Genova ha dato la sensazione di un vuoto di regia nell' Autorità di sistema portuale che controlla i due scali: «Bisognerà prevedere un aumento del numero di accosti per ovviare al problema delle dimensioni e non perdere passeggeri- commenta il direttore generale dell' Unione indu striali di Savona, Alessandro Berta - ma serve una regia da parte dell' Adsp, che valuti gli equilibri pensando non solo a Genova, ma anche a Savona».

Perplessa anche Monica Giuliano, sindaco di Vado: «Dopo investimenti importanti con un piano finanziario a lungo termine, sarebbe assurdo che improvvisamente venisse rimaneggiata la presenza di Costa a Savona».

Ilaria Caprioglio, sindaco di Savona, avverte però che «se Costa approda a Genova, non sparisce da Savona, dove ha fatto grandi investimenti. Sarebbe incredibile se lasciassero una cattedrale nel deserto».

-

Piattaforma Maersk: ok al nuovo accordo di programma

Firmano: Regione Liguria, AdSp Mar Ligure Occidentale, Provincia Savona, Comune Vado e Autostrada dei Fiori

GENOVA – Approvato dalla giunta regionale su proposta del presidente della Giunta Giovanni Toti e dell'assessore allo Sviluppo economico Andrea Benveduti, l'aggiornamento dell'Accordo di programma tra Regione Liguria, Autorità di sistema portuale Mar Ligure Occidentale, Provincia di Savona, Comune di Vado Ligure e Autostrada dei Fiori sulla realizzazione della piattaforma Maersk di Vado Ligure.

"Con oggi – ha detto Benveduti – si conclude l'iter avviato lo scorso anno che ha visto impegnati i sottoscrittori in numerosi incontri tecnici e politici. Grazie all'accordo, si definiscono coperture finanziarie e un cronoprogramma, con tempi certi, delle opere accessorie per la piattaforma, opera il cui valore è di circa 350 milioni di investimenti pubblici e privati con interventi importanti a livello infrastrutturale, mitigazione di impatto ambientale, sul waterfront, sulla messa in sicurezza dei rii e dell'erosione costiera.
Tutte opere che tengono conto delle esigenze del territorio, delle attività portuali e della comunità di Vado".
L'accordo sulla piattaforma Maersk, aggiorna il precedente documento del 2008, in particolare dal punto di vista dell'assetto delle connessioni infrastrutturali, funzionali al traffico generato dalla piattaforma, con il coinvolgimento di Autostrada dei Fiori spa per la realizzazione del casello di Vado Ligure a Bossarino.
Particolare attenzione è data all'adeguamento della strada a scorrimento veloce Vado-Quiliano-Savona. Gli investimenti da parte dell'AdSp sono di 86 milioni di euro e riguardano interventi di viabilità e urbani (collegamento in sovrappasso della piattaforma con aree retro portuali e nuova viabilità, adeguamento della strada di scorrimento, acquisizione immobili Gheia) e mitigazione ambientale (condotte ricircolo acque, spostamento oleodotti dall'alveo del torrente Segno, messa in sicurezza del torrente stesso e del rio Sant'Elena).

The MediTelegraph

Genova, Porto petroli frena il maxi ribaltamento di Fincantieri

Genova - Problema compatibilità tra il terminal di Multedo e il progetto di ampliamento a mare dello stabilimento di Sestri Ponente.

Genova - L'unica certezza è che non ci sono certezze. E quando in ballo c'è lo sviluppo di un cantiere navale con centinaia di posti di lavoro destinati - almeno sulla carta - a crescere, non è mai un buon segno. **L'ultima tegola che potrebbe abbattersi sulla realizzazione del nuovo progetto che riguarda il ribaltamento a mare dello stabilimento genovese di Fincantieri a Sestri Ponente si chiama Porto petroli.** Le due attività - da una parte il cantiere e dall'altra il terminal petrolifero - da anni convivono l'una accanto all'altra ma Fincantieri, come anticipato dal *Secolo XIX, ha presentato lo scorso marzo a Palazzo San Giorgio un nuovo progetto per il ribaltamento a mare rispetto a quello già annunciato nel 2009: nel piano "rinnovato" sono previsti più spazi a disposizione dello stabilimento – oltre 100mila metri quadrati con interventi di riempimenti a mare contro 70mila iniziali –, un super-bacino per le mega-navi e una banchina con doppio accosto per le unità da crociera. Dall'Autorità di sistema portuale non è ancora arrivato il via libera al progetto. I dubbi riguarderebbero la sicurezza relativa all'estrema vicinanza dei due siti industriali e nello specifico se un'attività navalmeccanica notevolmente potenziata rispetto a quella attuale può essere portata avanti a pochi passi di distanza da depositi che contengono prodotti petroliferi senza rischi sia per il personale che opera in banchina che per gli abitanti dei quartieri di Sestri e Multedo.*

Tecnici al lavoro

Entro la fine della prossima settimana i vertici di Fincantieri dovrebbero incontrare quelli dell'Autorità di sistema portuale a Palazzo San Giorgio. A decretare se il ribaltamento a mare potrà essere realizzato in totale sicurezza dovrebbero essere gli uffici dell'Authority dopo che dallo stesso ente è stato deciso di rinnovare proprio quest'anno la concessione a Porto petroli fino al 2030 e quindi di non delocalizzare o quantomeno depotenziare l'attività del terminal.

Mega progetto

Il nuovo piano presentato da Fincantieri ha un costo di realizzazione di circa 140 milioni di euro contro i 70 previsti in base all'accordo firmato nove anni fa al ministero dello Sviluppo economico. Il progetto è stato messo a punto dal gruppo con sede a Trieste che lo ha presentato a Comune, Regione e Autorità di sistema portuale: l'obiettivo del colosso guidato da Giuseppe Bono è quello di rendere lo stabilimento genovese competitivo a livello internazionale e in grado di realizzare navi da crociera di ultima generazione, le cui dimensioni raggiungono - e in alcuni casi superano - le 140 mila tonnellate di stazza lorda. Per questo motivo dovrebbe essere realizzato un nuovo mega bacino proprio accanto agli spazi oggi in concessione a Porto petroli. Nello stabilimento di Sestri Ponente operano attualmente circa 600 dipendenti di Fincantieri. Agli occupati diretti si aggiungono quasi duemila lavoratori dell'indotto. Con il ribaltamento a mare e l'ingrandimento del cantiere, nel sito dovrebbero operare circa 900 operai Fincantieri con quasi tremila maestranze appartenenti alle imprese degli appalti. Il sito di Sestri ha commesse fino al 2022 ma senza il ribaltamento rischia di essere tagliato fuori, per mancanza di spazi, dalla realizzazione delle navi da crociere di ultima generazione. Le Rsu di Fim, Fiom e Uilm hanno lanciato l'allarme sottolineando che l'opera deve iniziare «senza ulteriori indugi o ritardi».

Nuova commessa

Vard, società di cui Fincantieri possiede l'86,81% del capitale, ha annunciato che costruirà una nuova nave per Hapag Lloyd Cruises. L'unità da crociera sarà realizzata in Norvegia e si unirà alle altre due già in costruzione. Le navi sono destinate alle regioni polari dell'Artico e Antartide ma potranno anche operare su altre destinazioni.

The MediTelegraph

Ipotesi treno blocco tra il Vte e Basilea / IL RETRO-SCENA

Genova - Un grande distributore elvetico ha chiesto di utilizzare un treno blocco per spostare sul porto di Genova un importante traffico di merce. Per lo scalo genovese potrebbe essere una svolta epocale e l'occasione per allargare il proprio bacino d'utenza oltre i confini italiani

Genova - Un grande distributore elvetico ha chiesto di utilizzare un treno blocco per spostare sul porto di Genova un importante traffico di merce. Per lo scalo genovese potrebbe essere una svolta epocale e l'occasione per allargare il proprio bacino d'utenza oltre i confini italiani. L'operazione non è ancora confermata dai suoi protagonisti. Secondo quanto risulta all'*Avvisatore marittimo, il distributore ha chiesto garanzie molto solide, che in Liguria pochi operatori logistici hanno le dimensioni per poter offrire. Per questo, ed è l'altra novità, a gestire la formazione del treno sarà il terminal Vte, che per la prima volta si cimenterebbe nel ruolo di Mto, operatore del trasporto multimodale. I colloqui fra le controparti interessate sono ancora alle fasi preliminari, ma secondo fonti informate Vte, per operare il treno, avrebbe coinvolto le compagnie ferroviarie Captrain Italia (gruppo Sncf) per la tratta italiana e Bls Cargo per quella elvetica.*

CROCIERE IN LIGURIA / PAGINA 13
«Costa tornerà a Genova» Palomba dà l'annuncio ma Savona teme lo "scippo"

Il dibattito sulle banchine

Costa Crociere: «Entro 5 anni un nostro terminal a Genova»

Il direttore generale Palomba annuncia il ritorno in grande stile della compagnia sotto la Lanterna: «Non lasciamo Savona, ma qui porteremo le unità più grandi»

Simone Gallotti / INVIATO A TURKU

Il piano è sul tavolo già da qualche mese, in vista dell'arrivo delle nuove mega navi e delle centralità del Mediterraneo per la strategia di Costa Crociere a Savona, casa della compagnia dopo la fuga da Genova, un colosso come la "Smeralda" rischia di stare stretta: quando il piano di potenziamento della flotta sarà completato, come spiega il direttore generale Neil Palomba «è impensabile che due mega navi di quella stazza possano stare lo stesso giorno in banchina a Savona».

È il gioco ad incastri a favorire Genova: «Sarà un nostro home port» annuncia l'uomo del gruppo genovese da Turku, in Finlandia, dove si sta costruendo la nuova ammiraglia di Costa da 180 mila tonnellate, tutta alimentata a gas. Ieri con la cerimonia della moneta saldata nello scafo, antica tradizione dello shipping, "Smeralda" ha preso forma, entrando nella fase finale di costruzione. Piena operatività: ottobre 2019. Ecco perché la compagnia è pronta a tornare nel capoluogo: «Dall'anno prossimo c'è l'inizio di un progetto a lungo termine.

La "Costa Smeralda" arriverà nel porto di Savona nel 2019

Ci sarà un forte aumento di capacità del gruppo che comprende Costa e Aida e Genova diventerà così una destinazione fondamentale per noi e per i nostri itinerari nel Mediterraneo occidentale». Per ora c'è stato un assaggio del ritorno nel capoluogo con la novità di una partenza al venerdì di una nave dal molo della Stazione Marittima: «Non è però una soluzione ideale: la partenza in settimana non piace ai nostri ospiti». Bisogna così cercare un'alternativa: «Il rafforzamento della nostra presenza nel capoluogo è un *dossier* sul tavolo e abbiamo già parlato con tutte le istituzioni. Realizzare un progetto che prevede un terminal o una banchina dedicata non è semplice. Bisogna avere un programma strutturato e prima ancora trovare gli spazi e la giusta collocazione». Costa sta ancora cercando il luogo: «Stiamo mappando tutto il porto. Non c'è ancora una location esatta. Stiamo cercando di capire quali possano essere le nostre opzioni» spiega Palomba, ma è inevitabile pensare alla zona storica del porto che «idealmente rimane la zona preferita». Per il ritorno della compagnia a Genova «serviranno però almeno altri cinque anni. La ritengo una previsione ideale, ma corretta. Nel frattempo rimaniamo a Savona».

Palomba giura che non ci sarà il ritiro dallo scalo che li ha accolti nel 2004: «Non ci sarà una riduzione di volumi, perché avremo molte navi che nei prossimi anni entreranno nella nostra flotta». La compagnia conta di raddoppiare i passeggeri in 5 anni, passando da 2,5 milioni a 5 quando nel 2023, contando anche gli ospiti di Aida, le navi del gruppo saranno dislocate sul Mediterraneo. —

Costa Crociere, Palomba: «Pronti per il ritorno a Genova»

Turku - Costa Crociere è pronta per il ritorno a Genova. Lo annuncia Neil Palomba, direttore generale della compagnia, al Secolo XIX/The MediTelegraph: «Si tratta di un progetto a lungo termine, stiamo mappando il porto del capoluogo per trovare la location giusta. Per noi sarà un home-port. A Savona è impensabile avere due navi lo stesso giorno di grandi dimensioni come "Costa Smeralda". Serviranno comunque cinque anni per completare il percorso».

Palomba: «Capacità flotta +50% entro 5 anni"

Turku - «In totale la flotta del gruppo Costa è composta da 26 navi in servizio pari a oltre 74 mila letti. Sono sette le nuove navi in arrivo tra il 2018 e 2023 di cui due per Costa Crociere, due per Costa Asia e tre per Aida Cruises, per un investimento complessivo di oltre sei miliardi di euro. L'entrata in servizio di queste sette nuove navi porterà a un incremento della capacità di oltre il 50%». Lo ha annunciato il direttore generale di Costa Crociere Neil Palomba a margine della cerimonia della moneta di "Costa Smeralda", la nuova ammiraglia del gruppo. L'evento è in corso al cantiere Meyer di Turku in Finalndia.

Festa per i 70 anni di Costa Crociere

GENOVA – Conto alla rovescia per il Costa Zena Festival, il grande evento del 7 Luglio in cui Costa Crociere festeggerà insieme alla città di Genova il suo 70° compleanno con più di venti attrazioni ad ingresso libero, co-organizzato dal Comune di Genova, con il patrocinio della Regione Liguria

Sarà un evento da record nel vero senso della parola, perché il giorno della festa si cercherà di battere il primato mondiale della distanza più lunga "scivolata" in un'ora, scivolando sull'attesissimo maxi scivolo gonfiabile ad acqua di 340 metri installato in via XX settembre. È prevista la presenza di un'ospite davvero eccezionale: Diletta Leotta.

L'appuntamento per i genovesi e i turisti che vorranno partecipare al record è alle ore 10 all'ingresso dello scivolo, che sarà collocato tra Piazza De Ferrari e via XX Settembre. I partecipanti avranno a disposizione spogliatoi per cambiarsi a inizio e fine dello scivolo, e buste impermeabili dove riporre gli oggetti personali e indumenti. Lo scivolo rimarrà aperto anche dopo il record: l'ultima scivolata è infatti prevista alle ore 20.

Oltre alla scivolata, il Costa Zena Festival cercherà di battere anche un altro primato: quello per il gran pavese più lungo. Il gran pavese è la serie di bandiere tipiche della tradizione nautica, che sono già state installate lungo il percorso del festival, da via XX Settembre fino ad arrivare al Porto Antico, per un totale di 2 km e 2.070 bandierine.

Il programma ufficiale della festa prevede poi una ricca serie di appuntamenti che animeranno il centro città di Genova, il Porto Antico e Piazza Caricamento con più di 60 performer provenienti da tutta Europa e 29 artisti tra cantanti, dj, e attori comici genovesi.

Attrazioni e intrattenimento assicurato per tutti. In Piazza de Ferrari i più piccoli potranno divertirsi con laboratori e giochi insieme alle mascotte di Peppa Pig e PJ Masks, oppure ci si potrà rilassare sulle sdraio del solarium, allestito proprio vicino alla fontana.

La Piazza delle Feste ospiterà dalle 18 alle 20 gli spettacoli tutti da ridere di Maurizio Lastrico, i Bruciabaracche e tanti altri comici genovesi. Inoltre in Piazza Caricamento e al Porto Antico si susseguiranno dalle 12 performance di artisti di strada, acrobati, musicisti e danzatori.

La stretta collaborazione con Radio 105 garantirà la presenza di tanti super ospiti e sorprese. Si inizia già alle 10 con la diretta dal Radio 105 truck, un vero e proprio studio mobile posizionato in Piazza De Ferrari e dotato di palco dal quale i dj dell'emittente trasmetteranno e intratterranno il pubblico presente. Dal tardo pomeriggio la festa si sposterà al Porto Antico, con una serie di appuntamenti davvero eccezionali. Sul palco di Radio 105, di fronte alla Piazza delle Feste, dalle 20.30 andrà in scena un grande concerto con alcuni tra gli artisti più amati dai giovani: Michele Bravi, Elodie, The Kolors, Francesco Gabbani, Ermal Meta, Irama e Moreno. Seguirà il gran finale con un coinvolgente dj set che farà ballare tutti fino a notte inoltrata.

Dalle 20.30 alle 22.30, all'Arena del Mare, imperdibile concerto dell'intramontabile coppia Al Bano e Romina Power, artisti celebri in Italia e nel mondo che canteranno di nuovo insieme per celebrare la felicità, tema particolarmente caro a Costa Crociere. L'ultima canzone del concerto, che sarà proprio il celebre brano "Felicità", sarà accompagnata da spettacolari fuochi artificiali.

Alle 23.30 circa, nello specchio di mare del Porto Antico di fronte a Calata Falcone e Borsellino, per la prima volta in Liguria un incredibile show di luci e acqua che conquisterà il pubblico.

Ad arricchire il festival anche una gustosa offerta gastronomica: Costa offrirà ben 2000 Kg di gelato, nei "Food District si potranno degustare: la selezione Bruno Barbieri, i mini hot dog per i più piccoli e i Burger d'Autore, sorseggiando Aperol Spritz o la birra del Birrificio Angelo Poretti.

Porti: a Livorno ok ingresso notturno navi fino 300 metri

Grazie a nuovo impianto illuminazione sponda Canale accesso

Da oggi sarà possibile l'ingresso notturno nel porto di Livorno per navi fino a 300 metri con aumento del pescaggio. Questo grazie alle nuove disposizioni della Capitaneria di porto, a seguito della realizzazione dell'impianto di illuminazione portuale sulla sponda del Canale di accesso, lato Torre del Marzocco, da parte dell'Autorità di Sistema Portuale. Impianto che ha di fatto dato avvio alla terza fase del percorso intrapreso dal comandante del porto, Giuseppe Tarzia, iniziato con l'emissione della nuova regolamentazione per le manovre delle grandi navi dirette agli accosti della Darsena Toscana e proseguito con la revisione delle tariffe del servizio di rimorchio.

Gia' da questa prima fase realizzativa, l'impianto di illuminazione e la sperimentazione effettuata dai piloti del porto, hanno consentito di rivedere i limiti di pescaggio e di orario per le manovre in porto. Le disposizioni emanate oggi dall'Autorità marittima, quindi, permettono l'ingresso notturno, prima non consentito per alcune classi di navi, e, soprattutto, un sostanziale aumento di pescaggio, fino ad 1,25 metri. A beneficiare del provvedimento - si spiega in una nota della Capitaneria di Livorno - saranno in particolare le navi 'classe Panamax' (fino a 300 metri di lunghezza per 35 metri di larghezza) che rappresentano quasi il 50% del traffico mercantile destinato ai terminal della Darsena Toscana (dati 2017), con riflessi positivi sulla capacità di carico. La decisione adottata - si sottolinea nella nota - rappresenta un ulteriore beneficio per i traffici, nell'ottica del consolidato concetto della cosiddetta "sicurezza produttiva", oramai necessario a coniugare sicurezza, crescita, competitività e capacità di attrazione dello scalo labronico.

La prossima fase che sarà attuata con la messa in opera dell'illuminazione sulla sponda del canale d'accesso, lato Magnale, e sulla calata Tripoli, vedrà la completa revisione dell'ordinanza che regola le manovre delle grandi navi nel porto di Livorno.(ANSA).

PORTO / ZUCCHELLI IN CRONACA
La svolta del contrammiraglio
Le navi fino a 300 metri
possono entrare anche di notte

L'ORDINANZA DELLA SVOLTA

Porto, le navi fino a 300 metri possono entrare anche di notte

È la terza di un poker di mosse del comandante Tarzia per ridare competitività al nostro scalo fin da subito prima che la maxi-Darsena elimini le strozzature

LIVORNO

Con una ordinanza firmata ieri il comandante della Capitaneria, contrammiraglio Giuseppe Tarzia, mette nero su bianco il terzo tassello del puzzle di interventi destinati a dare ossigeno all'operatività (e alla competitività) del porto: approfittando di una serie di migliorie alle infrastrutture da parte dell'Authority, si punta a migliorare l'agibilità delle banchine allargando non solo l'accessibilità delle navi dal punto di vista delle dimensioni ma soprattutto gli orari di ingresso, limite storico del nostro porto.

Dopo il primo round che aveva portato in dicembre alla nuova regolamentazione per l'accesso agli accosti della Darsena Toscana, dopo la seconda mossa con la revisione delle tariffe dei rimorchiatori, ecco che stavolta gli occhi sono puntati sull'illuminazione portuale realizzata dall'Authority sulla sponda del Canale d'accesso lato Torre del Marzocco.

Nello specifico, saranno soprattutto le navi "classe Panamax" (fino a 300 metri di lunghezza per 35 di larghezza) a beneficiare del provvedimento: è una "fetta" del mercato che secondo i dati dell'ultimo anno costituisce poco meno della metà del traffico mercantile destinato ai terminal della Darsena Toscana. «Con immaginabili riflessi positivi sulla capacità di carico», tengono a sottolineare dal quartier generale della Guardia costiera.

Tutto era nato con l'arrivo di navi portacontainer della flotta Msc da quasi 9mila teu, mai entrato qualcosa del genere nel porto di Livorno per le strozzature fisico-geografiche. Il poker di mosse sulla scacchiera del porto sarà completato – viene fatto rilevare – appena sarà installata l'illuminazione sulla sponda del canale d'accesso, lato Magnale, e sulla calata Tripoli: è già annunciato fin da ora che a quel punto si arriverà a una nuova ordinanza del contrammiraglio con la quale si avrà la completa revisione delle regole relative alle manovre delle grandi navi nel nostro porto.

L'idea di Tarzia? È riassumibile come «sicurezza produttiva», coniugando cioè «sicurezza, crescita, competitività e capacità di attrazione».

Era stato lo stesso comandante, nel corso di una recente conferenza stampa, a preannunciare che già con questa prima metà di impianto di illuminazione, in virtù del test di sperimentazione compiuto dai piloti del porto, sarebbe stato possibile rivedere, per le manovre in porto, la doppia limitazione riguardante, da un lato, il pescaggio e, dall'altro, gli orari. Le nuove regole ufficializzate dai vertici dell'autorità marittima «permettono è stato sottolineato – l'ingresso notturno, prima non consentito per alcune classi di navi, e, soprattutto, un sostanziale aumento di pescaggio, fino ad 1,25 metri». —

MAURO ZUCCHELLI

-segue

Il porto di notte: il terminal Tdt in Darsena Toscana e una nave portacontainer a banchina

LICENZIATI ALL'ALP

L'Unicobas conferma: domani sciopero e corteo

L'Unicobas conferma per domani sciopero sui 5 licenziati all'Alp (con manifestazione dalle ore 9 da piazza Cavour fin sotto l'Authority). Ma sul tentativo di conciliazione non si usano parole di rottura definitiva: si parla di «tardiva convocazione» (chiesta dal sindacato il 26 e tenutasi lunedì), e si dice che ciò «rende necessarie ulteriori fasi di trattativa vista anche la complessità della questione».

LE INIZIATIVE
IL CONVEGNO

Autostrade del mare Oggi il dibattito al Cisternino di Città

L'evoluzione del trasporto merci Sfida per lo sviluppo eco sostenibile

Autostrade del mare, oggi la tavola rotonda de Il Telegrafo e Tim

A pagina 6

UN CONFRONTO che vuole sviluppare un dibattito partendo da due semplici parole chiave: sviluppo e ambiente. Compatibilità sempre in discussione, sempre più concreta grazie a un nuovo modo di intendere i trasporti. Se ne parlerà oggi pomeriggio dalle 18 al Cisternino di città, nell'ambito di 'Autostrade del mare per #connettere l'Italia' , tavola rotonda promossa da *Il Telegrafo* e Qn Economia & Lavoro in collaborazione con Tim Business. Un partner di altissimo livello per un tema attualissimo come quello della nuova frontiera della movimentazione per mare di merci e persone. Le autostrade del mare rappresentano o, meglio dovrebbero rappresentare, un sistema di trasporti marittimi in grado di accrescere l'efficacia e la competitività della modalità di trasporto strada-mare.

LE AUTOSTRADE del mare sono una soluzione alternativa e spesso complementare al trasporto stradale, che consente di far viaggiare camion, container e automezzi sulle navi. In questo modo, in un'ottica di sviluppo ecosostenibile, dovrebbe venire limitato il congestionamento della rete stradale con conseguenti benefici in termini di prevenzione degli incidenti e di riduzione dell'inquinamento prodotto dal trasporto su gomma. Ecco che si torna al riferimento all'ambiente. Tutt'altro che trascurabile. La definizione di 'autostrade del mare' sembra quasi ossimorica. Pensando a un'autostrada, si pensa a un'arteria di grande comunicazione sulla quale sfrecciano auto e moto e transitano merci su gomma, dunque mezzi pesanti. Senza paura di essere smentiti, pensando a un'autostrada difficilmente non possiamo pensare all'inquinamento, sia esso acustico o atmosferico.

VENENDO alla parola mare invece, l'approccio mentale è certo differente. Pensare al mare significa pensare alle profondità, agli abissi, alla libertà, alla limpidezza. Partendo da questo ossimoro, da questa contrapposizione, ecco che può svilupparsi una riflessione invece più reale, realistica e prospettica. L'appuntamento, al quale porteranno i saluti istituzionali l'amministrazione comunale, la Regione, ma anche le massime autorità che operano nel contesto del porto di Livorno, è fissato per le 18. A introdurre i lavori il direttore de *Il Telegrafo* Francesco Carrassi. A lui anche il compito di moderare la discussione, cui prenderanno parte il presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno Riccardo Breda; il responsabile relazioni esterne Grimaldi Group Paul Kyprianou, il presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara Alberto Ricci e il responsabile Tim Business & Top Clients - Sales Centro Pubblica Amministrazione Locale Toscana Marche Umbria Stefano Cinquini. Ci sarà il saluto dell'Autorità portuale di Livorno e Piombino. L'accesso all'incontro e al successivo cocktail, è consentito fino all'esaurimento dei posti disponibili. Per informazioni o partecipare telefonare allo 02.57577361 o scrivere a eventi@speweb.it

AL CISTERNINO DI CITTA'
Esperti a confronto, coordinati dal direttore Francesco Carrassi

COME ADERIRE AL CONVEGNO

PER ULTERIORI INFORMAZIONI O PER PARTECIPARE SI PUÒ CHIAMARE IL NUMERO 02.57577361 OPPURE SCRIVERE UNA E-MAIL ALL'INDIRIZZO EVENTI@SPEWEB.IT

Focus

Interventi

Riccardo Breda, Stefano Cinquini, Paul Kyprianou e Alberto Ricci saranno coordinati dal direttore de Il Telegrafo Francesco Carrassi. Al convegno seguirà un cocktail

Traffici e persone

Alla tavola rotonda de Il Telegrafo e Tim si parlerà di un tema attualissimo come quello della nuova frontiera della movimentazione per mare di merci e persone

Parole chiave

Sviluppo e ambiente, parole chiave intorno a un mondo. Compatibilità sempre in discussione ma ora concreta grazie anche a un nuovo modo di intendere i trasporti

Confartigianato trasporti su viabilità del porto di Ancona

Presidente e segretario chiedono l'intervento delle istituzioni

ANCONA – Confartigianato trasporti nel prendere atto positivamente delle iniziative avviate nella città di Ancona tese alla riqualificazione di diverse zone del tessuto urbano, intende sottoporre alla nuova amministrazione comunale, la grave situazione che si sta registrando sulla via Mattei in zona Zipa del porto di Ancona.
In questa realtà, insistono diversi sistemi economici, dichiara Gilberto Gasparoni segretario di Confartigianato trasporti, dalle imprese dell'autotrasporto e della logistica, dai cantieri del lusso con le aziende terziste o della nautica da diporto, al porto turistico, tutte attività per fortuna in forte espansione che però non hanno visto in contemporanea né una pianificazione dei parcheggi per i mezzi leggeri in enorme crescita, né una manutenzione della sede stradale e delle aree verdi presenti in questa zona, che devono essere un buon biglietto da visita per quanti transitano per il porto traffico commerciale, turistico e crocieristico o vi lavorano.
I parcheggi improvvisati, per l'intera giornata, stanno creando grandi rischi ed intralci alla viabilità commerciale, una situazione molto pericolosa che al primo intoppo rischia di bloccare il porto dorico.
Confartigianato trasporti ha richiesto un concreto e tempestivo intervento su questi temi individuando nuovi spazi, anche sotto i viadotti presenti in zona, in modo da regolamentare la sosta e dotare questa parte della città di un piano viabilità e parcheggi.
A queste problematiche, afferma il presidente di Confartigianato trasporti Angelo Pisa, si aggiungono quelle della realizzazione della riprofilatura della costa verso Torrette, dell'uscita a nord dal porto, con un collegamento veloce ed adeguato, alla grande viabilità e la realizzazione della quarta corsia Castelferretti Torrette.
Argomenti questi di grande interesse e di attualità, oggi più che mai anche in considerazione dell'insediamento del nuovo parlamento, del nuovo governo che dovranno lavorare su questi progetti e che vanno sollecitati costantemente.
Confartigianato trasporti, affermano Gasparoni e Pisa, invita quindi tutte le istituzioni regionali, comunale, AP e parlamentari ad intervenire unitariamente su questi rilevanti temi onde proseguire nei progetti già avviati che non possono o debbono essere interrotti, ma anzi vanno spinti con determinazione per dare risposte concrete ai cittadini, ai lavoratori ed alle imprese che attendono da anni fatti concreti puntando allo sviluppo dell'intermodalità offerta dall'infrastruttura portuale e ferroviaria e ad una vivibilità dei quartieri a nord di Ancona.

Adsp ed Enel nel mirino della Filt Cgil

Scarico del carbone a Tvn: dura critica del segretario Alessandro Borgioni, con il sindacato che ha già proclamato sette giorni di sciopero, a partire da mercoledì prossimo. Appello alle forze sociali, politiche e alle maestranze dello scalo. "La gara è stata pubblicata con una serie di violazioni sulla legge dei porti". L'INTERVENTO DEL CONSIGLIERE PERELLO LA SOLIDARIETÀ DI CIVI-SERVICE

CIVITAVECCHIA - "La prepotenza di un soggetto, che da sempre si è misurata sul territorio, giocando sulle necessità della popolazione e trovando sempre la strada per ottenere quanto desiderato. L'assenza di un ente che, nonostante le stiano calpestando la norma che ne origina l'autorità, non riesce a fare altro che qualche telefonata e alcuni inutili incontri, non si ha traccia di una chiara presa di posizione di qualcosa di scritto che ne certifichi l'esistenza, un presidente assente che delega costantemente al suo ruolo, una segretaria che cristallizza posizioni irrisolte".

Sono parole dure quelle usate dal segretario generale della Filt Cgil Alessandro Borgioni nei confronti di Enel in primis e dall'Autorità di Sistema Portuale, alla luce della vertenza aperta sullo scarico del carbone per la centrale di Tvn. Per questo, dopo l'apertura dello stato di agitazione, sono già stati dichiarati 7 giorni di sciopero consecutivi a far data dall'11 luglio 2018. Una settimana di braccia incrociate, a tutela del lavoro e dell'occupazione, non solo dello scalo ma dell'intera città.

"La prepotenza dell'Enel e l'assenza dell'autorità portuale: potrebbe essere il titolo di una sit-com di tendenza se non fosse, purtroppo, il paradossale scenario che si sta vivendo sulla gara per la discarica del carbone - ha sottolineato Borgioni - prima di spiegare quello che sta accadendo, credo sia necessario provare a far vivere questa vertenza depurandola dalle appartenenze politiche e dai personalismi, ma cercando di concentrare l'azione sulla gravità di quanto sta accadendo, a rischio c'è il lavoro e il rispetto di una legge, che nel tempo ha consolidato degli equilibri. Il lavoro prima di tutto. Da tempo nelle gare le parti sociali nella loro interezza, chiedono il rispetto della clausola sociale al fine di dare una continuità occupazionale a chi si impegna nel fornire la propria forza lavoro: ebbene in questa gara tale principio viene calpestato con nemmeno molta eleganza in quanto si inseriscono una serie di sub condizioni che consentono nella sostanza al vincitore della gara di scegliere il personale che vuole". La Filt Cgil ricorda poi che il compito di promuovere la concorrenza tra gli operatori del settore appartiene all'Adsp la quale lo esercita nei limiti e per i fini stabiliti dalla 84/94. E ribadisce come "la gara è stata comunque pubblicata con una serie di violazioni, a nostro parere, della legge sui porti - ha aggiunto - l'esempio più evidente è il tentativo di superare la fondamentale differenza, prevista per legge, tra le imprese autorizzate alle operazioni portuali e quelle autorizzate ai servizi ovvero prestazioni specialistiche complementari e accessorie". Da qui l'appello rivolto a tutte le forze sociali e le maestranze presenti nel porto "a difesa della legge 84/94 e di quelli che sono alcuni punti cardine dei principi del buon lavoro come la clausola sociale. Lo stesso appello riteniamo debba essere rivolto a tutte le forze politiche - ha concluso Borgioni - nella speranza che vengano messe da parte per una volta le rappresentazioni di parte e si contribuisca tutti insieme ad una battaglia di civiltà. Come Filt Cgil ci rendiamo disponibili a partecipare a qualsiasi iniziativa pubblica a cui verremo invitati per rappresentare la nostra posizione e fornire nell'ambito del possibile tutti i chiarimenti del caso".

Scarico del carbone, Perello (la Svolta): "Gravissimo quanto sta accadendo"

CIVITAVECCHIA - "Gravissimo quanto sta facendo Enel sulla questione del bando di gara per il carico e scarico del carbone". Si dice preoccupato il consigliere de la Svolta Daniele Perello. "Per la prima volta Enel prova a fare in porto la stessa operazione compiuta in città con le ditte locali - ha aggiunto - per anni Enel, tra commissariamenti e politica di stallo, ha fatto da padrona portando le ditte locali all'estinzione. Oggi ancor peggio prova a compiere i suoi interessi a ribasso anche presso i lavori portuali, con il totale silenzio da parte dell'amministrazione comunale e degli enti che dovrebbero controllare il servizio come l'autorità portuale .Mettere a gara il servizio senza tutelare la legge 84/94 , senza tutelare i lavoratori (considerati nel punteggio di gara con un voto basso e ben reale) è del tutto imbarazzante".

Quanto sta accadendo, secondo il consigliere di opposizione, rischia di mettere fine alla pace sociale da anni presente in porto. "Spero ed auspico che la situazione - ha concluso - sia ancora risolvibile e che le logiche di personalismo vengano messe da parte. Di sicuro saremo qua ,anche trasversalmente, a tutelare ogni interesse dei cittadini di questa città".

Scarico del carbone, la solidarietà della Civiservice

CIVITAVECCHIA - "Si sta ripresentando lo scenario deprimente già visto negli scorsi mesi, quando esattamente a gennaio 2018 la Civiservice srl è stata esclusa dalla gara per il servizio di pulizia dei locali ed uffici della centrale di Tvn, dopo circa 6 anni di onorato servizio, senza neppure essere stata avvisata della pubblicazione di detto bando". Anche l'impresa cittadina Civiservice, prendendo spunto dalla propria esperienza negativa, interviene sulla vertenza dello scarico del carbone, per criticare la politica di Enel, "che non rispetta la dignità dei lavoratori locali - hanno spiegato - né delle imprese che tanto faticano a mantenere i propri dipendenti, garantendo sempre la regolarità degli stipendi. Capiamo la preoccupazione e la frustrazione della dirigenza della Cpc ed ancora di più l'ansia dei circa 400 lavoratori interessati. Quando a gennaio la Civiservice ha perso l'appalto, ha interessato il Comune di Civitavecchia, affinché si facesse portavoce della sua richiesta di rispetto del patto sociale per il quale l'Enel avrebbe dovuto invitare alla gara in primis le imprese locali, ma nulla è stato fatto - hanno aggiunto dall'impresa locale - perché evidentemente contro il colosso energetico nulla si vuole fare. A questo punto si deduce che Enel ormai abbia optato per una linea che non rispetta né il territorio nel quale si trova né tantomeno i cittadini che vi abitano e che subiscono continui danni ambientali: almeno in cambio sarebbe giusto che venisse garantito il diritto al lavoro". Anche da Civiservice arriva quindi un appello all'amministrazione comunale, "affinché non venga permesso questo ulteriore oltraggio - hanno concluso - e si impongano all'Enel condizioni ferme a tutela delle imprese locali e dei lavoratori".

Corriere Marittimo

Enel centrale Torrevaldaliga Nord, i portuali di Civitavecchia minacciano lo sciopero

CIVITAVECCHIA - Incontro presso la sede dell'Autorità di Sistema di Civitavecchia a cui hanno partecipato il **segretario generale** dell'ente, **Roberta Macii** ed i **responsabili di Enel spa** assistiti dall'ufficio legale. Il motivo dell'incontro è stato il **bando per la movimentazione del carbone nel porto di Civitavecchia del**la centrale Enel **di Torrevaldaliga Nord (TvN)** , si tratta della centrale termoelettrica a carbone che si trova nel comune di Civitavecchia e per la quale negli ultimi 10 anni il servizio di movimentazione portuale del carbone è stato svolto dalla società civitavecchiese **Minosse** e dalla **Compagnia portuale Civitavecchia (CpC). Oggi però Enel con la procedura ad evidenza pubblica ha rimesso in discussione tutto avendo deciso di affidare tale servizio di movimentazione nel porto ad una impresa individuata tramite bando di gara.**

Da qui la sollevazione della Compagnia per la quale, il rischio della perdita del servizio avrebbe ripercussioni pesanti, anche a fronte dell'importante calo dei traffici da cui, in questi anni, è stata messa a dura prova. La Compagnia pertanto minaccia il fermo delle operazioni con una settimana di sciopero. "*Con la trasformazione a carbone della centrale* – **ha ricordato il presidente della CpC Enrico Luciani** – *l'allora dirigente Sandro Fontecedro assicurò che il carbone lo avrebbero scaricato i portuali civitavecchiesi, alla luce di quella "ragion di Stato" che impose questa decisione sul territorio. Oggi non accettiamo di essere messi da parte. Con questo bando non si va solo ad infrangere la legge, ma anche quel patto sociale stretto tra Enel, Comune e porto: non c'è alcuna ragione di fondo per dover cambiare rotta*".

Durante l'incontro in Authority è emerso che Enel è intenzionata ad andare avanti con la procedura di gara, sebbene i portuali auspichino al ritiro del bando. L'**ente** prende tempo e, qualora l'assegnatario della gara risultasse un soggetto nuovo rispetto al passato, **potrebbe anche intervenire sulle autorizzazioni ex art. 16. L'ufficio legale** della **Compagnia portuale**, ha spiegato che chiunque vinca la gara dovrà comunque essere in possesso di tale autorizzazione. "*Cpc e Minosse*", - **ha sottolineato Gaudenzio Parenti, ufficio legale CpC** - "*la prima ex art.17 (la cui autorizzazione è stata rinnovata per la quarta volta a seguito di bando europeo) e l'altra art. 16 operano in un mercato regolato. Quanto sta accadendo oggi mina le fondamenta della legge 84/94*".

Il **vicepresidente di CpC, Patrizio Scilipoti** ha dichiarato "*Se Enel vuole fare strategie a Civitavecchia, deve farlo con i civitavecchiesi che non devono essere al suo servizio. Ci vogliono togliere anche la dignità: e questo non lo permetteremo. Quello che è accaduto con le realtà metalmeccaniche all'interno della centrale non può e non deve accadere nel porto, che ha le sue leggi e vanno rispettate*".

Porto: si fa sul serio

Dalle 8 alle 12 di domani sit-in di protesta sotto Molo Vespucci. Si parte dalla gara dello scarico del carbone per arrivare a porre l'attenzione sull'occupazione in generale: presenti infatti lavoratori non solo di Cpc e Minosse, ma anche di molte società ed imprese che operano nello scalo. Dura la posizione della Filt Cgil che ha già proclamato sette giorni di sciopero a partire dall'11 luglio

CIVITAVECCHIA - Questa volta si fa sul serio. Senza sconti a nessuno. Perché ognuno, come ribadito nei giorni scorsi dai diretti interessati, deve assumersi le proprie responsabilità. E sulla gara dello scarico del carbone, da oggi si passa dalle parole ai fatti. Dalle 8 alle 12 di domani infatti, è previsto un sit-in di protesta sotto la sede dell'Autorità di Sistema Portuale, organizzato dalla Filt Cgil nell'ambito dello stato di agitazione aperto già da qualche giorno e in vista dei sette giorni di sciopero indetti a partire dall'11 luglio.

"Siamo pronti a bloccare il porto" avevano detto sindacati e lavoratori. Ed domani Cpc, insieme a Minosse, Cilp, ma anche Pas, Port Mobility e lavoratori di altre società ed imprese che operano nello scalo si daranno appuntamento a Molo Vespucci. A testimonianza che, quella dello scarico del carbone, non è solo una vertenza che attiene esclusivamente all'attività da svolgere sotto Tvn, ma è una vertenza occupazionale in senso più ampio. Per questo il segretario generale della Filt Cgil Alessandro Borgioni solo ieri aveva lanciato un appello a tutte le forze sociali e le maestranze presenti nel porto «a difesa della legge 84/94 e di quelli che sono alcuni punti cardine dei principi del buon lavoro come la clausola sociale. Ma anche a tutte le forze politiche - aveva aggiunto - nella speranza che vengano messe da parte per una volta le rappresentazioni di parte e si contribuisca tutti insieme ad una battaglia di civiltà».

E proprio la Filt Cgil, intervenendo sulla gara per lo scarico del carbone, ha usato parole dure nei confronti sia di Enel che dell'Adsp. «La prepotenza di un soggetto, che da sempre si è misurata sul territorio, giocando sulle necessità della popolazione e trovando sempre la strada per ottenere quanto desiderato - ha commentato Borgioni - e l'assenza di un ente che, nonostante le stiano calpestando la norma che ne origina l'autorità, non riesce a fare altro che qualche telefonata e alcuni inutili incontri, non si ha traccia di una chiara presa di posizione di qualcosa di scritto che ne certifichi l'esistenza, un presidente assente che delega costantemente al suo ruolo, una segretaria che cristallizza posizioni irrisolte». Un giudizio negativo per come è stata affrontata questa delicata questione. «A rischio c'è il lavoro e il rispetto di una legge, che nel tempo ha consolidato degli equilibri - ha aggiunto Borgioni - il lavoro prima di tutto. Da tempo nelle gare le parti sociali nella loro interezza chiedono il rispetto della clausola sociale al fine di dare una continuità occupazionale a chi si impegna nel fornire la propria forza lavoro: ebbene in questa gara tale principio viene calpestato con nemmeno molta eleganza in quanto si inseriscono una serie di sub condizioni che consentono nella sostanza al vincitore della gara di scegliere il personale che vuole». La Filt Cgil ricorda poi che il compito di promuovere la concorrenza tra gli operatori del settore appartiene all'Adsp la quale lo esercita nei limiti e per i fini stabiliti dalla 84/94. E ribadisce come «la gara è stata comunque pubblicata con una serie di violazioni, a nostro parere, della legge sui porti - ha aggiunto - l'esempio più evidente è il tentativo di superare la fondamentale differenza, prevista per legge, tra le imprese autorizzate alle operazioni portuali e quelle autorizzate ai servizi ovvero prestazioni specialistiche complementari e accessorie».

Messaggero Marittimo

Napoli aggiorna il Pot 2018-2020

NAPOLI – Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Tirreno centrale, presieduto da Pietro Spirito, si è riunito ieri mattina. All'ordine del giorno, in particolare, la discussione ed approvazione dell'aggiornamento del Piano Operativo Triennale 2018-2020 (la precedente versione era stata approvata a marzo 2017). Il Comitato, con l'approvazione del Pot 2018-2020, ha confermato e consolidato la strategia di adeguamento infrastrutturale dei porti del sistema campano (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), approvando il Master Plan dei porti di Salerno e Castellammare di Stabia (nel precedente Pot era già inserito il Master Plan del porto di Napoli, che è stato confermato).

Il Piano si focalizza principalmente su sei punti: implementazione della Zona economica speciale, sviluppi ad oriente del porto di Napoli, apertura del molo San Vincenzo, dragaggi per i porti di Napoli e Salerno, fase due del progetto waterfront per il porto di Napoli (Calata Piliero), sviluppo della cantieristica per i porti di Castellammare di Stabia e di Napoli. In particolare i componenti del Comitato di gestione hanno convenuto sulla priorità dei punti prima elencati e sulla necessità di lavorare, come ha precisato il presidente, "con grande impegno per dare concretezza agli obiettivi annunciati".

Per la Zes è indispensabile rendere operativo il Comitato di Indirizzo (deputato alla governance del progetto) con la nomina dei due componenti governativi (uno su nomina del Presidente del Consiglio e uno del Ministro delle Infrastrutture). Il Comitato, infatti, si compone di quattro membri: il presidente dell'AdSp del Mar Tirreno centrale, il rappresentante della Regione Campania (è stato scelto il presidente di Confindustria di Caserta, Luigi Traettino) e due di nomina governativa.

Per lo sviluppo ad oriente del porto di Napoli, si conferma l'intervento per la realizzazione della Darsena di Levante di cui sono in corso i lavori di tombamento del terminal e di dragaggio dei fondali. "Per quest'opera – è precisato nel Pot – andrà programmata la sua estensione nel medio termine. Il progetto va preceduto da interventi di bonifica e di riqualificazione urbana che mettano in connessione l'agglomerato di San Giovanni con il mare."

Nel documento di pianificazione si ribadisce il valore strategico dei dragaggi dei porti di Napoli e di Salerno. Riprendono i lavori di dragaggio per il porto di Napoli, dopo le ulteriori analisi richieste da Arpac, mentre per Salerno sono state attuate le prescrizioni fissate e si resta in attesa della necessaria autorizzazione per completare i dragaggi nel 2020.

La cantieristica deve poter contare sul "rilancio della costruzione navale nella fabbrica di Fincantieri (Castellammare di Stabia) sullo sviluppo delle attività di riparazione navali nel porto di Napoli". Per l'apertura del Molo S. Vincenzo è necessario un dialogo tra le istituzioni civili e militari per trovare un' adeguata e diversa collocazione per il Comando logistico della Marina militare.

Soddisfatto al termine della seduta del Comitato, il presidente Pietro Spirito ha deichiarato: "Il nostro è un lavoro di medio periodo che ha bisogno di visioni coerenti, di azioni continue e di cooperazione costante con le amministrazioni nazionali e territoriali. Per questo abbiamo ritenuto indispensabile fare una verifica di quanto già realizzato e di quanto ancora bisogna fare per rendere competitivi gli scali dell'AdSp. I numeri del traffico sono in costante crescita, ma serve dare prospettive di ulteriore sviluppo. Soprattutto è necessaria la costante collaborazione con gli operatori portuali a cui abbiamo, preliminarmente, sottoposto nell' Organismo di Partenariato il Pot 2018-2020, ottenendone il consenso. Sono soddisfatto soprattutto della capacità dell'intera comunità portuale di coniugare pragmaticità con visione di lungo periodo. Dobbiamo continuare su questa strada, assieme".

Domanda di concessione da YilPort Holding A.S.

TARANTO – L'AdSp del Mar Ionio – porto di Taranto fa sapere che in data 3 Luglio 2018 è pervenuta una domanda di concessione, ai sensi del comb. disp. degli artt. 16 e 18 L. 84/94, avente ad oggetto l'occupazione e l'uso totale dell'intero compendio portuale denominato "Molo polisettoriale" (con eccezione della Calata 5 ed aree retrostanti), nonché l'uso delle attrezzature e/o delle installazioni attualmente ivi presenti.

L'istanza è stata prodotta dalla YilPort Holding A.S. attualmente tredicesimo operatore terminalistico portuale a livello mondiale, costituita ai sensi del diritto turco e controllata al 100% da Yildirim Holding A.S., quest'ultima proprietaria del 24% di CMA CGM terzo vettore marittimo del mondo nel settore contenitori.

Scopo della domanda è lo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei container, di merce varia e ro-ro, con volumi progressivi attesi superiori a quelli consentiti dalla capacità massima del Molo polisettoriale.

La società ha dichiarato che "l'incremento dei volumi sarà supportato tramite significativi investimenti sul piano economico/finanziario, con importanti ripercussioni sotto il profilo occupazionale".

In relazione a quanto precede, il comitato di gestione dell'AdSp del Mar Ionio, il 4 Luglio 2018, ha deliberato – su proposta del presidente dell'AdSp medesima, ai sensi del comb. disp. tra gli artt. 8, co. 3, lett. n) e 9, co. 5, lett. g) della L. 84/94 – la sospensione della procedura di confronto avviata con lo strumento del dialogo competitivo sulle precedenti istanze sino all'esito dell'attività di verifica, da compiersi da parte della AdSp medesima, con riferimento alla domanda di rilascio della concessione presentata dalla citata YilPort Holding A.S., per la successiva adozione di provvedimenti finalizzati al perseguimento del pubblico interesse.

Vasco da Gama navigation, la summer school 2018 si tiene a Taranto

La cerimonia si è svolta nel Dipartimento Jonico dell'Università "Aldo Moro". "Vasco da Gama Summer School 2018 – safety, navigation & environment" è il risultato della collaborazione tra l'ateneo barese e la Marina Militare.

Il contrammiraglio Lorenzo Rastelli, comandante della Scuola Sottufficiali della Marina Militare di Taranto e il rettore, Antonio Felice Uricchio, hanno aperto i lavori di questo importante evento formativo, rivolto giovani studenti europei nell'ambito del settore **trasporto multimodale e logistica portuale,** manifestando la centralità della Marina Militare nel contesto del "cluster marittimo" tarantino e confermando l'impegno e la disponibilità della forza armata a condurre attività complementari e duali volte a favorire la cultura della "marittimità".

All'apertura hanno preso parte il presidente di Confindustria di Taranto, partner della Summer School, edi presidenti dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio-Porto di Taranto e del Mare Adriatico Meridionale, oltre al Direttore del Dipartimento Jonico ed infine all' *Executive Secretary* dell' Intermediterranean Commission della Conference of Peripheral Maritime Regions (IMC – CPMR). La Summer School avrà docenti provenienti da diverse università europee e si svolgerà fino al prossimo 6 luglio presso la Scuola Sottufficiali, che è tra l'altro "sede di due corsi di laurea attivati in convenzione con l'Ateneo barese, tra cui il corso di laurea in scienze e gestione delle attività marittime" ed "appare quindi come il luogo più indicato ed idoneo per lo svolgimento di un progetto formativo, che intende rispondere agli attuali bisogni delle imprese che operano nel settore marittimo e portuale, nel pieno rispetto dell'ecosostenibilità", ha sottolineato l'ammiraglio Rastelli. "Vasco da Gama" è una rete internazionale di Università sostenuta e collegata alla commissione delle regioni periferiche del Mediterraneo (IMC), che opera sotto l'egida dell'Unione Europea.

Corriere Marittimo

Gioia Tauro, Agostinelli incontra il MIT: Governace, crisi dei traffici e agenzia portuale

GIOIA TAURO - Incontro ieri pomeriggio presso l'**Autorità portuale di Gioia Tauro** tra il **commissario straordinario, Andrea Agostinelli**, e il **capo di Gabinetto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Gino Scaccia**. In una nota l'Autorità portuale informa che durante l'incontro sono state affrontate principalmente tre aspetti riguardanti il porto calabrese. In prima battuta la questione riguardante la governance e l'opportunità di istituire, con Regolamento ministeriale, un'Autorità di Sistema che comprenda il porto di Gioia Tauro, prevedendo una soluzione che finalmente dia una risposta alla "querelle" fra i Governatori delle Regioni Sicilia e Calabria, riguardo alla unificazione sotto lo stesso Sistema portuale del porto di Messina e Gioia Tauro.

Scrive inoltre l'Autorità portuale di Gioia Tauro nel comunicato: "*Si è, altresì, parlato della* ***crisi dei traffici portuali del porto di Gioia Tauro e del rapporto tra Armatore di riferimento ed il Terminalista e dei suoi possibili sviluppi.***
*E' stato, infine, aperto un focus sull'****Agenzia portuale e sulle possibili modifiche per migliorare le procedure intese a ricollocazione dei lavoratori licenziati di MCT.***
All'incontro, che si è rivelato particolarmente proficuo, ha partecipato anche il direttore generale del MIT - Vigilanza AAPP. Nelle conclusioni è stata manifestata la posizione del Governo che, nel dichiararsi particolarmente attento alle sorti dello scalo calabrese, lo ha definito un asset portuale irrinunciabile. A tale proposito è stato chiesto al Commissario Straordinario un successivo approfondimento sull'Agenzia portuale e il suo funzionamento, nonchè sulla crisi dei traffici portuali.