



Dai porti:

Venezia:

"...**Precisazioni di Musolino sulle dichiarazioni di Brugnano...**"
(Il Messaggero Marittimo)

Genova:

"...**La Benedizione di Palenzona rilancia la velleità del porto...**"
(The Medi Telegraph)

"...**Treno Vte-Basilea, a settimane l'accordo...**" (The Medi Telegraph)

"...**Autonomi, la Liguria vara il comitato tecnico...**" (The Medi Telegraph)

"...**Un conto le rivendicazioni, un conto il blocco illegale del porto...**"
(Il Messaggero Marittimo)

"...**lavori nel mirino, l'indagine tocca i piani alti...**" (Il Secolo XIX)

"...**Autotrasporto, niente intesa lo sciopero continua...**" (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...**Aderisce a piattaforma logistica nazionale...**"
(Ferpress, Ansa, Messaggero Marittimo)

"...**Nuovo servizio da La Spezia Container Terminal...**"
(Messaggero Marittimo)

"...**Primo treno tra Prato e La Spezia...**" (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...**Porto 2000: Aggiudicata ala gara...**"
(Informazioni Marittime, Ansa, Seareporter, Messaggero Marittimo, L'Informatore Navale, La Gazzetta)

Civitavecchia:

"...**Scarico container:cambia tutto...**" (Civonline)

"...**i portuali bloccano l'anel...**" (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...**Arte, porti e turismo della Campania di scena in California...**"
(Informazioni Marittime)

Bari:

"...**il Ministro Di Maio in Visita a Matera...**" (Il Nautilus)

Taranto:

"...**Lettera aperta di Guacci a Toninelli...**" (Messaggero Marittimo)

Gioia Tauro:

"...**Sistema Porti Calabresi e Sicilia possono far squadra...**"
(Gazzetta del Sud)

"...**la container ship MSC Maya...**" (Ferpress)

"...**ispezione sui mezzi del terminalista Mct...**" (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...**Hub Milazzo, la paralisi va superata...**" (Gazzetta del Sud)

"...**Big vuol allargare il Terminal auto...**" (Gazzetta del Sud)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
14,15 e 16 LUGLIO 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa



INDICE



Augusta:

- "...L'economia del territorio il porto megarese l'approdo..." (La Sicilia)
- "...confronto tra Autorità di Sistema e Confcommercio..." (Siracusa Live)
- "...Formazione attiva per i portuali..." (Giornale di Sicilia)
- "...i dipendenti dell'AdSP sciopereranno il 20 luglio..." (Web Marte)

Altre notizie di porti italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Precisazioni di Musolino sulle dichiarazioni di Brugnaro

“Il porto, prima azienda del Veneto per occupati, deve essere sostenuto per il bene dell'economia della Regione”

VENEZIA – Premesso che l'AdSp è un ente di rilevanza nazionale che si coordina con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed è sottoposto alla vigilanza dello stesso, rispetto alle dichiarazioni avanzate dal sindaco di Venezia Luigi Brugnaro a margine del Consiglio comunale di ieri e riprese dalla stampa locale, il presidente Pino Musolino ritiene doveroso precisare quanto segue:

“L'Autorità di Sistema portuale ha un modello di governance che comprende un Comitato di gestione molto snello ed efficiente, che è frutto della recente riforma nazionale dei porti ed è composto da un rappresentante della città metropolitana indicato dallo stesso sindaco del comune capoluogo, da un rappresentante della Regione, dal Comandante della Capitaneria di porto e dal sottoscritto. Tutte le decisioni e gli aggiornamenti sull'attività dell'ente passano per il Comitato di gestione e tutte le istituzioni coinvolte sono informate quotidianamente sugli sviluppi delle attività condotte dal porto”.

“I bilanci dell'Autorità di Sistema portuale non possono essere sottoposti al vaglio di soggetti altri dal ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, che ne supervisiona regolarmente la correttezza attraverso i suoi revisori dei conti. I bilanci, inoltre, sono tutti pubblicati sul nostro sito internet e accessibili nella massima trasparenza. L'Autorità non ha mai affermato di aver trovato “buchi” relativi alle passate gestioni, se così fosse l'ente sarebbe stato immediatamente commissariato d'ufficio dal ministero. Va però sottolineato che solo grazie a un'attività estremamente oculata di riduzione dell'ingente esposizione debitoria, condotta a partire dal 2017, si è riusciti a liberare risorse, anche quelle necessarie per dar seguito ai lavori di escavo e di manutenzione che sono il dovere primo dell'Autorità.

Si pensi, ad esempio, ai recenti lavori di escavo del Bacino di evoluzione n.3, che hanno permesso al porto di aprirsi per la prima volta nella sua storia alle navi portacontenitori da 335 metri di lunghezza e 8500 teu, risultato che ha ricevuto il riconoscimento da parte di CMA-CGM, l'operatore del servizio oceanico che collega settimanalmente Venezia e il Veneto con il Far East”.

“Sul tema “grandi navi”, città metropolitana e Regione sono perfettamente al corrente delle attività in essere condotte dall'Autorità di Sistema portuale, congiuntamente alla Capitaneria di porto, che rispondono alle indicazioni ricevute dall'ultimo Comitato del novembre 2017. Gli studi e i progetti avanzati fino ad oggi potranno trovare concretizzazione solo in seguito alle necessarie indicazioni da parte del ministero dei Trasporti, da cui stiamo attendendo, peraltro, un incontro chiarificatore”.

“Il sottoscritto, congiuntamente alla struttura dell'ente, è assolutamente disponibile a intervenire nelle sedi istituzionali per illustrare eventuali aggiornamenti sullo stato delle attività e dei progetti gestiti dall'Autorità di Sistema portuale che, coordinando gli scali di Venezia e di Chioggia, sovrintende all'unico porto del Veneto che serve tutta l'industria manifatturiera regionale e oltre. Questi incontri istituzionali potrebbero essere, inoltre, una opportuna occasione di aggiornamento rispetto ai rilievi tecnici avanzati dall'Autorità in merito ai vari progetti di sviluppo urbanistico che ricadono nelle aree di pertinenza portuale”.

-segue

“Giusto ieri, in occasione di un’audizione alla IV Commissione permanente della regione Veneto, ho avuto modo di sottolineare l’essenza “multi-purpose” del nostro scalo, che integra terminal commerciali, industriali, petroliferi e passeggeri, ospitando oltre 1000 aziende per un totale di 13.500 addetti. Un porto che, leader nel settore del breakbulk e del project cargo, ha un’innata vocazione all’export e si pone come gateway privilegiato per il collegamento delle aziende manifatturiere venete con i mercati extra-europei. Su 59,6 miliardi di euro generati dall’export dei prodotti dell’industria veneta, infatti, quasi la metà (24,2 mld) arriva dai commerci con i mercati extra-UE che sono raggiunti, nell’80% dei casi, attraverso il trasporto marittimo e quindi attraverso il porto veneziano. Proprio in ragione di questi dati ritengo che il porto, che già di per sé è anche la prima azienda del Veneto per occupati, debba essere sempre sostenuto e supportato per il bene non certo dell’Autorità di Sistema ma dell’economia stessa della nostra Regione”.

The Medi Telegraph

La benedizione di Palenzona rilancia le velleità del porto di Genova /RETROSCENA

Genova - Missione ad Alessandria per Signorini (porto) e Danesi (Vte). All'orizzonte il coinvolgimento di Ferrovie svizzere e gruppo Msc.

Genova - Paolo Signorini è arrivato in ritardo, bloccato dalle vertenze del porto, tra camion e camalli. Gli altri invece alla corte di **Fabrizio Palenzona** si sono presentati in quasi perfetto orario, anche perché si sussurra che sia in corsa per la presidenza di Cassa Depositi e Prestiti e non si sa mai. Così giovedì sera a cena ad Alessandria nei locali della fondazione della **Cassa di Risparmio**, si sono presentati gli stati maggiori del porto di Genova: oltre al presidente, c'erano Gilberto Danesi, numero uno del Vte e i due consulenti che hanno scritto il piano di salvataggio della Culmv.

La delegazione genovese (presente anche l'avvocato-professore Maurizio Maresca) ha sconfinato oltre appennino per ricevere la "benedizione" di Palenzona su un progetto, l'ennesimo, per le banchine di Genova: **l'alleanza tra Psa, Ferrovie e Msc per rilanciare i traffici dello scalo**. Nella lunga relazione introduttiva che il grande potente di Alessandria ha ascoltato, si fa riferimento a tutta la filiera logistica, quindi anche ai retroporti, uno dei temi che sta a cuore al Basso Piemonte. E per questo a cena si sono seduti anche le autorità locali, sindaco compreso. Dicono che un boccone abbia rischiato di finire di traverso quando è stato sollevato il caso ferrovie: **l'umore dell'amministratore delegato di Mercitalia Marco Gosso (che alla cena non era presente) non è dei migliori**. Colpa, raccontano, dell'accordo che il Vte avrebbe in mente con le ferrovie svizzere sul porto di Genova. Un tradimento: Gosso voleva calare in banchina e invece arrivano gli svizzeri.

Palenzona non è però uomo che si scompone: in fine dei conti basta aspettare la fine del mese quando l'attuale vertice di Fs cambierà. Se al posto di Mazzoncini dovesse finire Beppe Bonomi, tanto meglio: è amico di molti dei partecipanti alla cena. Tra una portata e l'altra, i commensali hanno cominciato a credere nel progetto e nelle prossime settimane, grazie alla rediviva **Slala** (la fondazione per la promozione logistica dei due territori) potrebbe persino essere firmato un qualche accordo. Certo adesso bisogna trovare qualcuno che telefoni ad Aponte per metterlo al corrente dei progetti, dell'alleanza con **Psa e Ferrovie**. Genova cerca la benedizione laica al **santuario di Alessandria** e dopo il porto, racconta, toccherà al Comune con il sindaco Bucci. Il fiume di pellegrini si ingrossa.

The Medi Telegraph

Treno Vte-Basilea, a settimane l'accordo

Genova - Il primo terminal del porto di Genova si prepara a sbarcare con il proprio traffico sulle linee ferroviarie che collegano le banchine del capoluogo ai mercati del Nord Europa. **Il numero uno di Psa Italia** Gilberto Danesi avrebbe infatti messo a punto un piano per potenziare la parte ferroviaria

Genova - Il primo terminal del porto di Genova si prepara a sbarcare con il proprio traffico sulle linee ferroviarie che collegano le banchine del capoluogo ai mercati del Nord Europa.

Il numero uno di Psa Italia Gilberto Danesi avrebbe infatti messo a punto un piano per potenziare la parte ferroviaria, con treni che partiranno dal molo di Pra' e arriveranno prima a Melzo e poi a Basilea. Il nome che circola per la gestione del servizio è quello di Captrain, uno dei marchi merci delle ferrovie francesi (Sncf), che dovrebbe occuparsi dei treni sino a Melzo. Le ferrovie merci svizzere invece dovrebbero gestire il tratto sino al Nord Europa. Il primo treno potrebbe partire a breve quando l'accordo sarà finalizzato tra poche settimane. Psa ha deciso di puntare sulla ferrovia grazie anche all'alleanza su molti fronti che il terminalista ha stabilito con Msc. Il colosso di Ginevra ha puntato sulle ferrovie soprattutto nella penisola iberica con una società *ad hoc* per la gestione dei treni.

The Medi Telegraph

Autonomia, la Liguria vara il comitato tecnico

Genova - Tra la legge delega invocata dal veneto Luca Zaia e l' intesa globale prospettata da Roberto Calderoli, Liguria, Lombardia ed Emilia Romagna scelgono una terza via per arrivare in tempi brevi all' approvazione dell' autonomia differenziata richiesta per gestire alcune materie

Genova - Tra la legge delega invocata dal veneto Luca Zaia e l' intesa globale prospettata da Roberto Calderoli, Liguria, Lombardia ed Emilia Romagna scelgono una terza via per arrivare in tempi brevi all' approvazione dell' autonomia differenziata richiesta per gestire alcune materie individuate dalla Costituzione: ogni Regione procederà con singole intese bilaterali con lo Stato che dovranno poi essere approvate dal parlamento a maggioranza assoluta. È il patto di Montemarcello Magra dove, venerdì sera, Giovanni Toti, Attilio Fontana e Stefano Bonaccini si sono incontrati nel salotto di Liguria D'Autore per parlare di autonomia differenziata. A tarda notte, davanti ad un piatto di spaghetti, i tre governatori hanno pianificato la strategia comune che, entro la fine dell' anno, dovrebbe portarli a chiudere le trattative con lo Stato.

Emilia Romagna (la prima a firmare l' accordo preliminare con il governo per avere maggiore autonomia), Lombardia e Veneto avevano già avviato l' iter con il vecchio governo. Liguria e Piemonte, a ruota, prima della fine della scorsa legislatura avevano depositato gli atti. Ora con il governo legastellato i governatori vanno all'incasso, ma non sono completamente d' accordo sull' iter da seguire. Zaia, ad esempio, per accelerare i tempi vorrebbe una legge delega; Fontana, durante il dibattito pubblico a Montemarcello, tra il serio e il faceto non ha rinunciato a pungere: «Non mi fido di nessun governo romano».

Sulla via dell' autonomia differenziata la Liguria nei giorni scorsi si è dotata di un comitato scientifico di esperti per formulare la proposta ligure. Sarà composto da Lorenzo Cuocolo, titolare della cattedra di Diritto pubblico alla Bocconi; da Gabriella Laiolo, direttore degli affari legislativi e legali della Regione; da Iacopo Avegno, vice direttore alla Presidenza e Informatica; da Paolo Emilio Signorini; da un esperto di ogni assessorato coinvolto. Mentre il referente politico sarà la vice presidente della Regione, la leghista Sonia Viale. La Liguria seguirà il solco di Emilia Romagna, Lombardia e Veneto per quanto riguarda gli argomenti comuni (ambiente, salute, scuola e lavoro), mentre su logistica e portualità, la materia di punta, entro settembre varerà il documento delle proposte da presentare al governo. In embrione: deviare sulla Liguria un po' del fiume di soldi, circa 8 miliardi all' anno, generati dai porti liguri.

“Un conto le rivendicazioni, un conto il blocco illegale del porto”

Amara considerazione di Giachino sulla chiusura dei varchi a Genova. Governo insensibile. Prefetto intervenuto solo oggi?

GENOVA – “Un conto sono le rivendicazioni anche giuste, un conto è il blocco illegale delle attività del porto più importante del nostro Paese”.

In questa amara considerazione dell'ex sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo (Mino) Giachino si può leggere tutta la gravità di una situazione che sembra sfuggire all'attenzione delle autorità e che rischia di compromettere, fino a vanificarli, i pur timidi segnali di una ripresa che appare comunque ancora fragile e oltremodo vulnerabile.

Secondo Giachino, infatti, la modesta crescita che va faticosamente registrandosi sarebbe dovuta in massima parte all'incremento delle esportazioni che le nostre migliori aziende riescono ancora ad aggiudicarsi sui mercati del mondo e situazioni come quelle in atto in questi giorni nel porto di Genova, il massimo del nostro Paese, specialmente nella temperie attuale, sono assolutamente inconcepibili, oltre che lesive del diritto al lavoro, che è – osserva Giachino – da tutelare almeno quanto il diritto allo sciopero.

“Ciò non avviene – sostiene l'ex sottosegretario – per quanto riguarda il blocco dei varchi dello scalo marittimo genovese. In fabbrica – spiega – durante gli scioperi chi vuole lavorare, lavora, si beccherà del crumiro ma lavora. Il blocco dei varchi è illegale e bisognava farlo togliere al più presto”.

- segue

In effetti, non si può non concordare con Giachino sul fatto che con manifestazioni come quella del blocco dei cancelli portuali a Genova si corre il serio rischio di perdere altri traffici marittimi, altro Pil e altri posti di lavoro. Le aziende italiane che si servono, in tutto o in parte, dei porti del Nord Europa (Anversa e Rotterdam) saranno ancor più tentate di trasferire definitivamente là i loro traffici. Trasporti e logistica valgono il 10% del Pil nazionale e investono tutti i settori della nostra economia, meriterebbero, perciò, un governo più attento e sensibile, principalmente in materia di trasporti ed ancor più di quelli internazionali.

Sono inauditi il silenzio e l'inerzia dei nostri governati di fronte allo sciopero dei trasporti che paralizza il porto di Genova, il più importante d'Italia, per il quale passano le esportazioni che in questi anni hanno permesso alla nostra economia di non soccombere. Lo scalo genovese si trova bloccato senza alcun intervento da parte delle così dette autorità costituite e il presidente dell'AdSp, Signorini, sta cercando inutilmente da giorni di raggiungere un accordo mentre imprenditori attivi, come Spinelli, cercano di dare una mano per risolvere la vertenza e lasciar libero il passaggio dei Tir nel silenzio assoluto della prefettura, della questura e dello stesso governo.

Effettivamente ci sarebbe di che rimpiangere i tempi in cui l'allora sottosegretario Giachino si spendeva personalmente per evitare situazioni del genere o per risolverle al meglio.

Il Secolo XIX

Autotrasporto, niente intesa lo sciopero dei Tir continua

I sindacati non firmano: «Nessuna garanzia sul coinvolgimento di tutte le aziende». La protesta andrà avanti fino a stasera. Nessuna intesa e uno sciopero che va avanti, almeno fino alla mezzanotte di oggi. Se è vero che la lunghissima trattativa di ieri in Prefettura - oltre quattro ore - ha aperto degli spiragli sulla vertenza per la quale gli autotrasportatori del porto hanno incrociato le braccia da giovedì, la riunione di ieri convocata dal prefetto Fiamma Spena si è risolta senza un' intesa tra le parti.

La bozza di accordo, anticipata ieri da Il Secolo XIX, che contiene un' indennizzo orario a favore dei camionisti in caso di lunghe attese ai terminal (40 euro per ogni ora di attesa, dopo la prima, di cui 10 ai lavoratori) è stata giudicata come un punto di partenza positivo. Mai sindacati non l' hanno sottoscritta per un problema di "rappresentatività", visto che i chiedevano che nella trattativa fossero coinvolte anche le singole imprese, e per le poche certezze ottenute sul versante della sicurezza. Al tavolo, a cui erano presenti sindacati, imprese di settore, il presidente del porto, Paolo Signorini, il governatore Giovanni Toti e il sottosegretario ai Trasporti, Edoardo Rixi, non era presente Confindustria. E così lo sciopero non è stato revocato, anche se la trattativa è aperta, con una nuova possibile riunione in **Autorità portuale** lunedì mattina.

«Siamo rimasti fermi perché non abbiamo certezze sull' accordo, visto che non ci sono tutte le aziende e chi non firma non può avere diritto all' indennizzo» spiega Roberto Gulli (Uil Trasporti). «Siamo rimasti alla progettualità, e senza qualcosa di concreto non possiamo firmare: lo sciopero resta confermato con ipicchetti ai varchi, ma senza disagi per gli imbarchi dei traghetti», il commento di Mirko Filippi (Cisl Fit).

Soddisfazione arriva dalle associazioni delle imprese di settore. «L' intesa per noi va bene e potrebbe essere un model lo a livello nazionale -commenta Giuseppe Tagnochetti (Trasporto Unito) -. Anche se ci sono elementi tecnici su cui abbiamo avanzato riserve, l' accordo ci soddisfa». «Abbiamo fatto di tutto per scongiurare danni economici al porto e arrivare a un' intesa- spiega Franco D' Artizio, vice presidente Cna Fita Genova-. L' accordo per noi va bene sull' aspetto economico, sui problemi legati alla sicurezza, pur condividendoli, non spetta a noi risolverli». Di spiragli positivi parla il governatore Toti: «È un tema complicato che si trascina da anni, c' è la volontà di dialogare e la trattativa andrà avanti». Il sottosegretario Rixi ha assicurato che «il tema dell' autotrasporto e della catena logistica sarà

oggetto di un provvedimento del governo nei prossimi mesi». Intanto, lunedì a Palazzo San Giorgio, sul tavolo della trattativa potrebbe tornare il tema del terzo turno notturno, auspicato dai terminalisti, che potrebbe decongestionare il traffico e le attese ai terminal.

Ferpress

Porto La Spezia: aderisce a piattaforma logistica nazionale. Roncallo, passaggio importante per digitalizzazione dello scalo

(FERPRESS) – La Spezia, 13 LUG – Il porto della Spezia ha aderito nei giorni scorsi alla Piattaforma Logistica Nazionale PLN, sottoscrivendo la convenzione operativa con UIRNet SpA, soggetto attuatore per conto del Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti, per la presa in carico e la gestione del Port Community System del porto della Spezia e l'interoperabilità con la PLN.

Ha affermato la presidente dell'ADSP della Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo: "Si tratta di un passaggio importante per il processo di digitalizzazione del porto della Spezia e dell'intero sistema portuale. Questa iniziativa permetterà di valorizzare la piattaforma sviluppata nel porto della Spezia e integrare i servizi della PLN per incrementare ulteriormente l'efficienza delle operazioni alla merce. Il nostro sistema portuale potrà inoltre sfruttare questa importante iniziativa nazionale per contribuire allo sviluppo del Modello Unico PCS, mettendo a disposizione il proprio know how tecnologico locale che in questi anni ha contribuito contraddistinguere il Porto della Spezia per innovazione ed efficienza"

Con la presa in carico del PCS della Spezia, ApNet, da parte del gestore della PLN, Logistica Digitale, l'ADSP ha avviato una nuova fase, in collaborazione con tutti gli operatori della comunità portuale, nel processo di digitalizzazione dei processi portuali e dell'intera catena logistica integrati a livello nazionale con le funzionalità della PLN.

Obiettivo dell'ADSP è quello di valorizzare, in prima fase, il Port Community System ApNet e implementarne le funzioni al fine di soddisfare le esigenze della comunità portuale e garantire l'efficienza nei servizi alla merce relativamente all'intero sistema portuale, senza incremento dei costi.

Nei prossimi giorni si terranno i primi incontri per l'avvio della fase di assessment, con il coordinamento di Assoport, per definire nel dettaglio le esigenze degli operatori della comunità portuale della Spezia e di Marina di Carrara e definire i futuri sviluppi e implementazioni della piattaforma in ottica di sviluppo del Modello Unico PCS.

Porti: La Spezia aderisce alla piattaforma logistica nazionale

Roncallo, maggiore efficienza delle operazioni merci

(ANSA) - LA SPEZIA, 13 LUG - Il porto della Spezia sempre più digitale. Nei giorni scorsi infatti l'hub ligure ha aderito alla Piattaforma Logistica Nazionale (Pln) attraverso una convenzione con Uirnet SpA, il soggetto attuatore del Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti. L'obiettivo è la presa in carico del Port Community System utilizzato dal porto spezzino e l'interoperabilità con la piattaforma nazionale. "Questa iniziativa permetterà di valorizzare la piattaforma sviluppata nel porto della Spezia e integrare i servizi della Pln per incrementare l'efficienza delle operazioni alla merce - ha detto la presidente dell'autorità di sistema portuale del mar ligure orientale Carla Roncallo -. L'iniziativa nazionale contribuirà allo sviluppo del Modello Unico Pcs. Metteremo a disposizione il know how tecnologico locale, che in questi anni ha contribuito a contraddistinguere il porto della Spezia per innovazione ed efficienza". A questo proposito nei prossimi giorni l'autorità avvierà un percorso per definire le esigenze degli operatori della comunità portuale della Spezia e di Marina di Carrara.

Anche Spezia aderisce alla Piattaforma logistica nazionale

Per la Roncallo permetterà di incrementare l'efficienza delle operazioni alla merce

LA SPEZIA – Il porto della Spezia ha aderito nei giorni scorsi alla Piattaforma logistica nazionale (Pln), sottoscrivendo la convenzione operativa con UirNet SpA, soggetto attuatore per conto del ministero della Infrastrutture e dei Trasporti, per la presa in carico e la gestione del Port community system del porto della Spezia e l'interoperabilità con la Pln. Ha affermato la presidente dell'AdSp della Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo: "Si tratta di un passaggio importante per il processo di digitalizzazione del porto della Spezia e dell'intero sistema portuale. Questa iniziativa permetterà di valorizzare la piattaforma sviluppata nel porto della Spezia e integrare i servizi della Pln per incrementare ulteriormente l'efficienza delle operazioni alla merce. Il nostro sistema portuale potrà inoltre sfruttare questa importante iniziativa nazionale per contribuire allo sviluppo del Modello unico Pcs, mettendo a disposizione il proprio know how tecnologico locale che in questi anni ha contribuito contraddistinguere il porto della Spezia per innovazione ed efficienza".

Con la presa in carico del Pcs della Spezia, ApNet, da parte del gestore della Pln, Logistica digitale, l'AdSp ha avviato una nuova fase, in collaborazione con tutti gli operatori della comunità portuale, nel processo di digitalizzazione dei processi portuali e dell'intera catena logistica integrati a livello nazionale con le funzionalità della Pln.

Obiettivo dell'AdSp è quello di valorizzare, in prima fase, il Port community system ApNet e implementarne le funzioni al fine di soddisfare le esigenze della comunità portuale e garantire l'efficienza nei servizi alla merce relativamente all'intero sistema portuale, senza incremento dei costi.

Nei prossimi giorni si terranno i primi incontri per l'avvio della fase di assessment, con il coordinamento di Assoport, per definire nel dettaglio le esigenze degli operatori della comunità portuale della Spezia e di Marina di Carrara e definire i futuri sviluppi e implementazioni della piattaforma in ottica di sviluppo del Modello unico Pcs.

Nuovo servizio da La Spezia Container Terminal

Linea verso il Canada operata da Maersk

LA SPEZIA – Con il nuovo servizio Med-Canada operato dalla compagnia Maersk Line, il La Spezia Container Terminal incrementa il supporto alla competitività dei flussi in esportazione, dall'Italia, la Svizzera e il sud della Germania verso il Canada.

Il terminal Contship di La Spezia ha accolto lo scalo inaugurale di questo servizio, effettuato dalla nave "San Alvaro". Questa porta contenitori ha una capacità di 1.819 teu ed è dotata di 462 prese reefer. E' una delle quattro navi operate dalla linea danese che collegano l'Italia con Montreal (Quebec) in soli 14 giorni, attraversando il canale marittimo del St. Lawrence. Il nuovo servizio firmato Maersk Lines e Hamburg Süd è l'unico collegamento interamente marittimo che dal terminal di La Spezia arriva in Canada, effettuando una tappa intermedia ad Halifax, in Nuova Scozia.

Roberto Scotto, direttore Customer service Lsct, ha così commentato l'espansione della rete di servizi: "Ancora una volta, il terminal container di La Spezia, mostra la capacità di offrire collegamenti integrati a supporto della supply chain globale, anche attraverso il suo esteso network ferroviario. I volumi in entrata ed uscita dal terminal gateway hanno infatti raggiunto il 32% dall'inizio dell'anno, un livello – ha sottolineato Scotto – ben al di sopra della media ed ancora al primo posto in Italia. Siamo molto lieti di dare spazio a questo nuovo servizio che collega Lsct con il Canada".

Primo treno tra Prato e La Spezia

LA SPEZIA – È partito dall'interporto di Prato il primo treno con destinazione il porto di La Spezia. Si è trattato di un doppio treno: una ventina di container sono partiti dal terminal LSCT della Spezia ed hanno raggiunto prima la stazione di Prato Centrale, poi l'Interporto, grazie al binario che collega l'infrastruttura logistica al sistema ferroviario nazionale; subito dopo un convoglio, con una decina di container, è partito alla volta del porto della Spezia. E sarà così tutti i mercoledì.

I container che da Prato hanno viaggiato verso La Spezia avevano come meta finale gli Stati Uniti; quelli arrivati all'Interporto della Toscana Centrale (stoccati, in parte, nei magazzini di spedizionieri e imprese della logistica presenti nell'area di Gonfienti, in parte distribuiti alle aziende del territorio) provenienti invece dall'Oriente, dalla Cina e non solo.

“Grande soddisfazione è stata espressa dalla presidente dell'AdSP Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo. Con i treni effettuati ieri con l'Interporto di Prato, si amplia l'offerta dei servizi ferroviari del porto di La Spezia, aggiungendo un collegamento sul quale si stava lavorando da tempo. Questo risultato rappresenta una ulteriore conferma della vocazione ferroviaria dello scalo di La Spezia, che oggi movimentata oltre il 30% delle merci via treno e che potrà contare nel breve periodo anche su nuove infrastrutture ferroviarie che permetteranno una maggiore efficienza e un incremento significativo di capacità rail”.

“Siamo molto soddisfatti di questo risultato – afferma Ivano Menchetti presidente dell'Interporto della Toscana Centrale, che dichiara come il servizio sia

- segue

ancora in una fase sperimentale. Questo evento segna una tappa importante per dare finalmente vita a quel sistema intermodale, di scambio gomma-ferro, collegato ai grandi assi della logistica e ai porti del Mediterraneo, pensato all'origine dell'Interporto della Toscana Centrale.

Informazioni Marittime

Porto Livorno 2000 aggiudicata definitivamente al tandem Aponte-Onorato

Si è concluso con l'aggiudicazione definitiva l'iter relativo alla procedura di gara per la selezione di un socio di maggioranza nella Porto di Livorno 2000. Oggetto della procedura ristretta anche l'affidamento in concessione del servizio di gestione di stazione marittima, delle relative aree demaniali e del supporto ai passeggeri.

L'Autorità di Sistema conferma quindi, dopo oltre un anno dall'assegnazione provvisoria, l'aggiudicazione in favore del raggruppamento composto da Sinergest Olbia Spa, Moby, LTM e Marinvest (MSC), che con un importo pari a 10.7 milioni di euro ha presentato la migliore offerta tecnico-economica al fine dell'acquisizione del 66% delle quote della società. L'ATI guidata da Sinergest ha inoltre consegnato un piano di investimenti per la realizzazione di infrastrutture per un totale di 90 milioni di euro.

La Porto 2000 diventa ora una soggetto con prevalenza di capitale privato, anche se rimane partecipata per la parte pubblica dall'Autorità di Sistema Portuale e dalla Camera di Commercio, che mantengono rispettivamente ognuno il 17% delle quote.

Porti: Livorno, Porto2000 via libera a soci privati

Aggiudicata gara da 10 mln per cessione 66% quote società

Porto di Livorno 2000: c'è l'aggiudicazione definitiva relativa alla procedura di gara per la selezione di un socio di maggioranza nella società che nel porto di Livorno gestisce i servizi di accoglienza ai passeggeri. E' stata confermata infatti - annuncia oggi in una nota l'Autorità di Sistema portuale livornese - l'aggiudicazione provvisoria in favore del raggruppamento composto da Sinergest Olbia Spa, Moby, LTM e Marinvest (MSC), che con un importo pari a 10.7 milioni di euro ha presentato la migliore offerta tecnico-economica al fine dell'acquisizione del 66% delle quote della società. L'ati guidata da Sinergest ha infine consegnato un piano di investimenti per la realizzazione di infrastrutture per un totale di 90 milioni di euro. Oggetto della procedura ristretta anche l'affidamento in concessione del servizio di gestione di stazione marittima, delle relative aree demaniali e del supporto ai passeggeri. La Porto 2000 diventa ora una soggetto con prevalenza di capitale privato, anche se rimane partecipata per la parte pubblica dall'Autorità di Sistema Portuale e dalla Camera di Commercio, che mantengono rispettivamente ognuno il 17% delle quote.

PORTO 2000. CONFERMATA LA GARA DI ASSEGNAZIONE PER LA GESTIONE DI ACCOGLIENZA AI CROCIERISTI



Porto di Livorno 2000, c'è l'aggiudicazione definitiva relativo alla procedura di gara per la selezione di un socio di maggioranza nella società che a Livorno gestisce i servizi di accoglienza ai passeggeri. Oggetto della procedura ristretta anche l'affidamento in concessione del servizio di gestione di stazione marittima, delle relative aree demaniali e del supporto ai passeggeri.

E' stata quindi confermata l'aggiudicazione in favore del raggruppamento composto da Sinergest Olibia Spa, Moby, LTM e Marinvest (MSC), che con un importo pari a 10.7 milioni di euro ha presentato la migliore offerta tecnico-economica al fine dell'acquisizione del 66% delle quote della società. L'ATI guidata da Sinergest ha inoltre consegnato un piano di investimenti per la realizzazione di infrastrutture per un totale di 90 milioni di euro.

La Porto 2000 diventa ora una soggetto con prevalenza di capitale privato, anche se rimane partecipata per la parte pubblica dall'Autorità di Sistema Portuale e dalla Camera di Commercio, che mantengono rispettivamente ognuno il 17% delle quote.

Porto 2000: aggiudicata la gara

Si conclude una vicenda che era uscita dagli schemi della normalità

LIVORNO – Alleluja!

Dopo ben quindici mesi occorsi all'Authority livornese per verificare la congruità della documentazione, finalmente è stato partorito il provvedimento di aggiudicazione definitiva delle quote di maggioranza della società Porto di Livorno 2000, in regime di aggiudicazione provvisoria dall'Aprile del 2017.

Con una scarna e burocraticissima nota diretta agli interessati, infatti, il responsabile del procedimento della gara “per l'affidamento in concessione del servizio di gestione di stazione marittima, di supporto ai passeggeri e di altri servizi connessi e/o accessori e per le relative arre demaniali” ha comunicato che il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, con provvedimento n. 168, recante la data del 11 Luglio 2018, ha disposto l'aggiudicazione della gara “...in favore del R. T. I. Sinergest Olbia spa (mandataria), Moby spa (mandante), L. T. M. Autostrade del Mare srl (mandante), Marininvest srl (mandante), con sede in Olbia, risultata aver presentato la migliore offerta non anomala per un importo pari a 10.741.170,00 euro, esente Iva”, pari al 66% delle quote. L'Ati guidata da Sinergest ha consegnato un piano di investimenti per la realizzazione di infrastrutture per un totale di 90 milioni di euro.

Si conclude, dunque, in maniera abbastanza normale una vicenda che, per l'inedito ed inaudito prolungarsi della moratoria fra le due fasi dell'aggiudicazione era uscita dagli schemi ordinari della normalità e che non aveva mancato di suscitare inquietudine e, magari esagerando, anche qualche sospetto. Insomma, “Tutto è bene.... “ con quel che segue.

PORTO 2000: c'è l'aggiudicazione definitiva della gara



Livorno, 13 luglio 2018 – Porto di Livorno 2000, c'è l'aggiudicazione definitiva. Si è concluso l'iter relativo alla procedura di gara per la selezione di un socio di maggioranza nella società che a Livorno gestisce i servizi di accoglienza ai passeggeri. Oggetto della procedura ristretta anche l'affidamento in concessione del servizio di gestione di stazione marittima, delle relative aree demaniali e del supporto ai passeggeri.

E' stata quindi confermata l'aggiudicazione in favore del raggruppamento composto da Sinergest Olbia Spa, Moby, LTM e Marinvest (MSC), che con un importo pari a 10,7 milioni di euro ha presentato la migliore offerta tecnico-economica al fine dell'acquisizione del 66% delle quote della società. L'ATI guidata da Sinergest ha infine consegnato un piano di investimenti per la realizzazione di infrastrutture per un totale di 90 milioni di euro.

La Porto 2000 diventa ora una soggetto con prevalenza di capitale privato, anche se rimane partecipata per la parte pubblica dall'Autorità di Sistema Portuale e dalla Camera di Commercio, che mantengono rispettivamente ognuno il 17% delle quote.

Crociere, le ricadute su Livorno

LIVORNO – L’impatto e le ricadute dei traffici delle crociere saranno i temi di un workshop programmato per giovedì prossimo 19 luglio in Fortezza Vecchia dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Titolo: Welcome in Leghorn, port for Tuscany. Ecco il programma del workshop. Ore 9,30 Registrazione partecipanti e welcome coffee. Ore 10,00 Saluti istituzionali: Stefano Corsini – presidente AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Filippo Nogarin – sindaco di Livorno, Riccardo Breda – presidente Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, Luciano Guerrieri – presidente Porto di Livorno 2000. Ore 10,30 Presentazione Studio crocierismo: Enrico Conti – Irpet. Ore 11,00 Tavola Rotonda “Strategie per la crescita della destinazione”. Moderano: Alberto Peruzzini – direttore Toscana Promozione Turistica e Alessandro Guarducci – capo cronista Tirreno Livorno.

Partecipano: Massimo Provinciali – segretario generale AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Pierluigi Giuntoli – segretario generale Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, Michel Nestour – vice president Carnival Corporation & Plc, Gina Giani – A.D. Toscana Aeroporti Spa, Massimiliano Bendinelli – dirigente area servizi Comune di Livorno. Ore 12,30 Conclusioni Stefano Ciuoffo – assessore al Turismo e Attività Produttive Regione Toscana. Segue Light Lunch.

Scarico container: cambia tutto

Rtc-Cfft: pubblicata nel tardo pomeriggio di ieri l'ordinanza firmata dal presidente dell'Adsp Di Majo. Dal 15 settembre movimentazione possibile solo alla banchina 25



CIVITAVECCHIA - Rischia di non mettere la parola fine alla guerra in banchina tra Rct e Cfft l'ordinanza pubblicata nel tardo pomeriggio di ieri dal presidente dell'Autorità di sistema Portuale Francesco Maria di Majo. Anzi, farà probabilmente discutere quanto messo nero su bianco dai vertici di Molo Vespucci, per dirimere la vertenza relativa allo scarico dei container e, in particolare, di quelli refrigerati che trasportano la frutta. Anche perché negli ultimi mesi la società italo belga che gestisce il terminal agroalimentare aveva messo sul tavolo un ingente investimento milionario per l'acquisto di due gru semimoventi per lo scarico in autonomia dei container; decisione motivata dalla necessità di rispondere alle richieste e alle esigenze del mercato, sempre più pressante. L'ordinanza fa riferimento al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e al risultato a cui è giunta la commissione interistituzionale, disponendo come dal 15 settembre prossimo "l'imbarco sbarco dei contenitori da parte di unità navali adibite al trasporto di container che effettuano servizi di linea dovrà avvenire unicamente presso la banchina 25" (data dal 2006 in concessione alla società Rct). "Non risultano ostacoli di natura tecnico operativa - si legge ancora - che impediscono il trasporto dei container dalla 25 al magazzino della frutta". A partire da quella data, inoltre, "lo sbarco imbarco di container, inclusi quelli refeed, sulle banchine 23 e 24 sarà consentito solo se tali attività rivestono carattere di occasionalità, ovvero quando tali attività non siano caratterizzate dall'abitudine, sistematicità, ripetitività, regolarità e stabilità". Con esposti presentati da parte di Rtc e uno stuolo di avvocati pronti a dare battaglia per Cfft la vertenza non sembra essere chiusa con questo documento.

Civitavecchia i portuali “bloccano” l’ENEL

CIVITAVECCHIA – “La giornata di ieri ci ha portato indietro nel tempo”. Comincia così l’amara nota del presidente della Compagnia portuali Enrico Luciani sulla vertenza relativa allo scarico del carbone per la centrale Enel. “Una giornata di lotta – continua Luciani – che ha spazzato via gli ultimi 30 anni di appiattimento politico e sociale. Un periodo in cui i giovani non avevano più un motivo per ribellarsi e combattere ritrovando la gioia di stare insieme scendendo in piazza per i propri diritti e per la propria dignità. Ieri si è risvegliata finalmente la coscienza di tutta la parte sana del nostro territorio. Una giornata straordinaria – afferma ancora Luciani – che ha visto sotto la sede del comune di Civitavecchia i lavoratori portuali della Compagnia Portuale e della società Minosse con le loro famiglie insieme ai rappresentanti delle altre categorie operanti nello scalo marittimo. Questo per rivendicare la ferma volontà di non accettare da parte di ENEL il bando di gara che vorrebbe togliere affidandolo ad altri lo scarico del carbone andando palesemente contro le legge speciale n.84/94 che regola il mercato e la competitività all’interno dei porti.

Ma soprattutto ieri si è scesi in piazza per dimostrare contro ENEL che ha, volutamente e senza alcuna logica ragione, rotto il Patto Sociale con il porto e la città. Città che ha pagato e paga tutt’ora – scrive Luciani – un prezzo elevatissimo in termini di inquinamento. Infatti alle mirabolanti promesse economiche in termine di occupazione, la realtà è totalmente differente. Nel corso degli anni abbiamo assistito ad un impoverimento del tessuto imprenditoriale e lavorativo locale che è stato messo in ginocchio dalle continue gare al massimo ribasso del colosso energetico che hanno permesso a ditte forestiere di prendere gli appalti non lasciando di conseguenza nel territorio ne il lavoro e ne l’economia. A tutta questa crisi stiamo inoltre ancora aspettando il famoso sviluppo parallelo tanto decantato da ENEL”.

La Gazzetta Marittima

"Tutto ciò è inaccettabile. Innanzitutto perché è in contrasto totale con la legge n.84/94 – sostiene il presidente dei portuali locali – creando un precedente pericolosissimo che porterebbe la portualità italiana alla completa anarchia e al conseguente tracollo, come anche evidenziato duramente da ANCIP.

Dall'altra porterebbe al fallimento delle imprese nel porto come avvenuto per le tante, troppe imprese metalmeccaniche e di pulizia industriale all'interno della centrale di Torre Valdaliga Nord. Ma il fatto veramente straordinario di ieri è vedere accanto a noi portuali e al sottoscritto l'intera classe Politica, o quasi. Iniziando dal vecchio sindaco e presidente dell'A.P. Gianni Moscherini che ha ricordato alla platea del Patto Sociale di ENEL e della nascita della società Minosse per volontà della stessa. Un fronte unito, in questa vitale vertenza territoriale, che ha visto in piazza rappresentanti di partiti e associazioni politiche che svariano da Potere al Popolo e Rifondazione comunista, passando a Onda Popolare sempre vicina ad ogni nostra vertenza, per proseguire con una parte del PD. Ma il fronte di lotta politica ha visto schierarsi anche parte del centro-destra con alcuni rappresentanze personali e, cosa inaspettata ma che ci ha fatto molto piacere, anche la forza ora governativa della Lega, che attraverso il segretario locale e soprattutto il consigliere regionale Daniele Giannini ha dichiarato il suo pieno appoggio promettendo anche di interessare i Ministeri di riferimento degli "strani" e incresciosi accadimenti che stanno succedendo nel porto e nel nostro territorio. Ma soprattutto la presenza del nostro fratello e vice presidente della Regione Lazio, Massimiliano Smeriglio che ha parlato alla folla promettendo la massima attenzione delle Istituzioni e dicendo a chiare lettere che non ha bisogno di decidere da quale parte stare perché senza se e senza ma sta con noi. E questo per noi è non solo importante ma vitale. Come fondamentale sono stati gli interventi dei nostri

La Gazzetta Marittima

rappresentanti sindacali della FILT CGIL e USB. Ma la gran parte del merito di ieri va ascritta al nostro consigliere regionale Gino De Paolis e comunale Patrizio Scilipoti che si sono battuti come leoni, al tavolo convocato dal Comune, facendo retrocedere, per ora, ENEL dalla propria decisione”.

Un ringraziamento speciale infine – scrive Giuliani – lo dedico ai nostri fratelli della Compagnia Portuale di Ravenna che ieri sono venuti a far sentire la loro vicinanza e solidarietà e agli uomini delle Forze dell’Ordine che erano a presidio della casa comunale e che sono certo anche loro sono a favore della nostra lotta. Concludendo dicendo che ieri, grazie a tutti noi, uniti e compatti nelle nostre differenze, abbiamo ottenuto una sospensione della gara illegittima. Ma questa non è una vittoria perché sappiamo bene che la questione non è affatto finita e risolta. Infatti in queste ore si sta tenendo presso la Pisana il tavolo speciale convocato per questa questione in cui i nostri rappresentanti sindacali andranno ad esporre la nostra unica ed irremovibile volontà, cioè quella di far annullare definitivamente la gara di ENEL.

“Se ENEL continua nella sua immotivata ed irresponsabile volontà nel procedere alla gara illegittima, perché ricordiamolo contra legem – conclude il presidente dei portuali- siamo pronti già da questa notte a riprendere lo stato di agitazione che porterà a scioperi e lotte dure.

Ma sia chiaro a tutti che questa non è la nostra volontà. Noi vogliamo solo lavorare e difendere i nostri diritti e la nostra dignità.”

Arte, porti e turismo della Campania di scena in California



dal nostro inviato a Los Angeles **Paolo Bosso**

Un porto tecnologicamente avanzato, da cui apprendere la capacità di sviluppare metodi per abbattere l'inquinamento. Dall'altro lato, scali virtuosi nella gestione di passeggeri e merci in un territorio frastagliato e compresso, con waterfront molto vicini se non incassati nelle città.

Con queste premesse, i porti di Los Angeles e quelli di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia hanno siglato un Memorandum of Understanding (MoU), primo passo verso una collaborazione che si svilupperà nel tempo, forte della comunità di immigrati ischitani "losangelini" di terza generazione.

San Pedro e le sue radici ischitane.

La firma ufficiale c'è stata martedì, al museo marittimo di San Pedro, in California, tra il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Tirreno centrale, Pietro Spirito, e tre autorità locali: quella politica del councilman del Distretto 15 di Los Angeles, Joe Buscaino, e quelle portuali di Anthony Pirozzi, uno dei cinque harbor commissioner, e Antonio Gioiello, deputy executive director of development del porto di Los Angeles. Tutti italoamericani: il distretto che fa capo a Buscaino, quello di San Pedro, conta 45 mila persone, di cui 35 mila di origine ischitana e una decina di migliaia di Castellammare del Golfo, in Sicilia. San Pedro è, infatti, uno storico approdo di pescatori, oggi una zona di movimentazione di container da 9 milioni di teu l'anno.

L'accordo rientra in una serie di iniziative lanciate dal console generale d'Italia a Los Angeles, Antonio Verde, insieme all'Ambasciata italiana e al ministero degli Esteri per promuovere arte, portualità e turismo tra l'area metropolitana di Los Angeles e quella della Campania.

Il MANN s'allea con Getty Museum.

L'iniziativa più rilevante vede il Museo Archeologico Nazionale di Napoli (MANN) collaborare con il Getty Museum in una mostra che si terrà nel 2019 a Malibù e che vedrà il Satiro Ebbro del MANN, proveniente dalla Villa dei Papiri di Pompei, esposto nella Villa gemella del Getty, aperta al pubblico dal 1974 su iniziativa del filantropo statunitense Jean Paul Getty.

- segue

«Con Spirito ci siamo incontrati un anno e mezzo fa. L'Italia è il terzo importatore della California. Quando c'è una relazione commerciale così stretta è naturale fare accordi di questo tipo», spiega Buscaino. «Los Angeles è un porto virtuoso nelle tecnologie verdi. Si trova in California, dove l'Italia esporta merci per 4 miliardi di euro l'anno. Se loro sono bravi a sviluppare soluzioni innovative, noi lo siamo nel costruire comunità in cui porto e città convivono», aggiunge Spirito. Quella tra Los Angeles e i porti campani è un friendship port agreement con lo scopo di condividere le migliori pratiche nella «logistica dei container, servizi per le navi da crociera, soluzioni per il trasporto multimodale». E poi potenziare la comunicazione, gli investimenti, il commercio, le tecnologie innovative, soprattutto «incoraggiare gli armatori a lavorare in sinergia nella scelta delle rotte, gli ormeggi, la logistica, lo stoccaggio». «Buscaino collabora già con il porto di Palermo in questi termini.

Con Spirito siamo in contatto da un anno e mezzo», racconta Verde. «Per Los Angeles c'è un interesse crocieristico. Ma la cosa più importante – continua il console – è lo scambio di esperienze nella logistica.

Il porto di Napoli è interessato all'aspetto ambientale, a cominciare dal cold ironing che qui è una realtà. All'inverso, Napoli mostrerebbe a Los Angeles la sua capacità di movimentare merci e passeggeri dal centro città al territorio circostante.

La Zes spiegata a Los Angeles

San Pedro è lontana dal centro, per quanto qui a Los Angeles il concetto sia relativo, e sta cercando di far crescere attorno a se una nuova comunità, a sviluppare l'edilizia, il waterfront e, su iniziativa di Buscaino, la nascita di un distretto italiano, una Little Italy, partendo dalle sue radici ischitane».

A fare da attrattore di investimenti delle imprese "losangeline" in Italia, l'Autorità tirrenica si gioca la carta della Zona economica speciale (Zes) della Campania, nata a maggio ma non ancora completata: manca la pubblicazione in Gazzetta ufficiale [del dpcm di maggio](#), la nomina di altre due persone nel Comitato d'indirizzo, e la pubblicazione del decreto attuativo. Intanto Spirito, il giorno dopo la firma del MoU, ha presentato agli imprenditori locali la Zes, in un evento tenutosi alla Italy-America Chamber of Commerce West (IACCW) insieme a Carlos Valderrama, presidente del Center for Global Trade and Foreign Investments della Camera di commercio di Los Angeles, e Gianluca Paci, board secretary della IACCW. Alle società losangeline li aspettano crediti d'imposta fino a 50 milioni di euro, sgravi sull'IRAP, a patto che commercino via mare e risiedano lì per almeno sette anni.

Il Nautilus

Bari Matera 5G: il Ministro Luigi Di Maio in visita a Matera

In visita oggi alla città dei Sassi il Ministro dello Sviluppo Economico è stato aggiornato sui progressi del Progetto “Bari Matera 5G”: già due celle attive, e 9 use case presentati, nei settori di sanità 5.0, smart city, media, smart port, sicurezza pubblica, turismo e industria 4.0. Grazie ad un investimento complessivo di 60 milioni di euro in 4 anni, prevista una copertura 5G del 75% della popolazione entro il 2018 e una copertura integrale entro il 2019.

Matera, 14 luglio 2018 – La visita del Ministro per lo Sviluppo Economico Luigi Di Maio a Matera è stata l’occasione per fare il punto con le aziende capofila del Consorzio Bari Matera 5G -TIM, Fastweb e Huawei- sulle tecnologie messe in campo e sugli use case abilitati dalla nuova rete, grazie agli investimenti che il Consorzio sta effettuando sul territorio.

In prossimità della prima antenna 5G in Italia, accesa dal Consorzio lo scorso marzo, è stato effettuato in presenza del Ministro un test per dimostrare le enormi potenzialità della rete 5G. Il Ministro inoltre ha avuto modo di sperimentare in prima persona alcune delle applicazioni innovative sviluppate dal Consorzio nei settori della telemedicina, dell’Industria 4.0 e del turismo, basate sulla realtà virtuale e aumentata.

Il Vicepremier ha apprezzato il progetto che, grazie anche alla collaborazione delle istituzioni locali e dei partner, ha permesso di abilitare un vero e proprio ecosistema digitale virtuoso.

Per ulteriori informazioni sul progetto Bari-Matera 5G consultare il portale www.barimatera5g.it.

Lettera aperta di Giuseppe Guacci a Toninelli

L'ex presidente illustra le difficoltà del porto commerciale di Taranto

Pubblichiamo la lettera aperta arrivata da Giuseppe Guacci, già presidente dell'Autorità portuale di Taranto e Gioia Tauro, segretario generale dei porti del Lazio e vicepresidente Assoporti, indirizzata al ministro Toninelli.

“Spett. le Signor ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, la presente per illustrarle le difficoltà reali che da lungo tempo caratterizzano in negativo il porto commerciale di Taranto, completamente inutilizzato da anni, pur essendo una tra le maggiori infrastrutture del sud Italia in grado di produrre sviluppo nel nostro territorio assillato da una profonda crisi ambientale, industriale, economica e occupazionale a dir poco complessa.

Il governo nel 2012 ri-stanziava oltre 180 milioni di euro con l'obiettivo di accelerare la realizzazione degli interventi urgenti richiesti dal concessionario del Molo Polisettoriale TCT (Evergreen, Hutchison) per operare sulle navi di ultima generazione; nel 2015 a distanza di due anni, visti i gravi ritardi nell'attuazione delle opere, il concessionario decise di mettere in liquidazione la società e trasferire le proprie attività di transhipment nel porto del Pireo, acquisito dai cinesi della Cosco, ponendo gli oltre 530 dipendenti diretti in CIG.

Ancora oggi di quelle opere, a distanza di oltre sei anni, tutte finanziate e ampiamente propagandate, ne è stata terminata una sola, la riqualificazione di 1200 metri lineari di banchina, mentre la cassa di colmata per il contenimento dei materiali da dragare, sulla quale dal punto di vista di scelta strategica progettuale ci sarebbe molto da dire, è ancora in corso di realizzazione e blocca di fatto e da tempo il compimento dei dragaggi dei fondali e la realizzazione della nuova diga foranea.

-segue

Sicuramente l'avvio dei cantieri è stato rallentato dai numerosi ricorsi e iter endo-procedurali, ma questi sono solo la dimostrazione della non capacità gestionale dei processi tecnico-amministrativi relativi alle gare pubbliche e non una giustificazione ai ritardi nella esecuzione delle opere.

D'altra parte, per il superamento di tali problematiche, il 17 Febbraio 2012, il presidente dell'autorità portuale fu nominato dal presidente del consiglio anche "Commissario straordinario per la velocizzazione delle procedure relative agli interventi funzionali del porto di Taranto, considerato che la rapida esecuzione delle opere è necessaria a rendere l'infrastruttura portuale rispondente agli standard competitivi dell'area mediterranea".

Dichiarare che le attività operative sul molo polisettoriale riprenderanno nella primavera del 2018 è solo una ennesima favola: già nel "documento descrittivo" del bando di gara pubblico, emesso il 16 Febbraio 2016, per "l'assentimento di una o più concessioni afferenti il compendio denominato Molo Polisettoriale mediante la procedura di dialogo competitivo" si dichiarava che i lavori, banchina, dragaggi, diga foranea, vasca di colmata, "in parte erano iniziati, in parte inizieranno nel 2016 e termineranno a metà del 2017" (vedi sito ufficiale AdSp del mar Ionio settore opere).

Per di più i piazzali del Molo Polisettoriale non sono agibili ai fini operativi in quanto privi di collegamento alla rete fognaria, di impianto per il trattamento delle acque piovane e di autorizzazione al versamento in mare e infine sono necessari profondi interventi straordinari per il ripristino funzionale delle cabine di trasformazione, della rete di distribuzione elettrica e dell'impianto antincendio, tutte cose ben note fin dal 2012 all'AdSp e alle quali non ha provveduto avendone avuto il modo e il tempo.

La ripresa delle attività, oltre alla rioccupazione del personale oggi parcheggiato nella neo costituita "Taranto Port Workers Agency", sostenuta da soldi pubblici, potrebbe dare, dopo

- segue

l'abbandono del terminalista TCT e la scomparsa dei traffici delle merci containerizzate dal porto di Taranto, un nuovo slancio alle attività commerciali e industriali di import/export del territorio.

L'autorità di Sistema portuale del mar Ionio ha ricevuto quattro istanze di parte con la richiesta di concessione demaniale da differenti gruppi societari sin dal Novembre del 2017, per attivare altrettanti terminal occupando l'intera area e banchina del Molo Polisettoriale. Le istanze sono rese pubbliche, a seguito del parere positivo espresso dalla "commissione interna permanente" istituita dalla stessa autorità per la valutazione della compatibilità delle domande di concessione rispetto agli artt. 36 Cod. Nav. e 18 L. 84/94, sulla Gazzetta Ufficiale nazionale ed europea nel Gennaio 2018.

Il 15 Maggio le quattro società ammesse alla procedura di Dialogo Competitivo sono convocate per la prima riunione nel corso della quale il presidente dell'AdSp ribadiva espressamente che concedere il Molo ad una sola società, come lo era stato per la TCT, sarebbe stato un errore, che lui, Prete, non avrebbe commesso.

Il 19 Giugno prima viene convocata la seconda riunione che l'8 di Giugno veniva rinviata al 6 Luglio per esigenze per lo meno di discutibile motivazione da parte dell'AdSp: "al fine di consentire alla Scrivente un approfondimento in ordine all'applicabilità o meno alla procedura finora implementata della Delibera n. 57/2018 in data 30.05.2018 con la quale l'ART ha approvato "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali".

Tenuto conto che i contenuti della delibera ART erano ben noti e che la convocazione tra la prima e la seconda riunione sarebbe avvenuta a distanza di quasi 2 mesi, danno un segno ulteriore della "dinamicità" con cui negli ultimi sette anni è stato gestito l'ente sia riguardo alle realizzazioni delle opere infrastrutturali sia allo sviluppo operativo dei traffici portuali.

- segue

Il 29 Giugno, in maniera "inattesa" visti gli avvenimenti successivi, dopo sette anni di reboanti dichiarazioni, annunci di sottoscrizione di innumerevoli protocolli di intesa, tagli di nastri e red carpet per l'apertura dei cantieri, il presidente del porto di Taranto l'avv. Sergio Prete dichiara alla stampa che nei prossimi mesi, "se saranno ritenute idonee le proposte", potranno essere rilasciate le concessioni alle società ammesse al dialogo competitivo e che le attività operative sulle aree del Molo sarebbero riprese nella primavera del 2019 (per maggiori informazioni leggere le relazioni annuali sulle attività svolte).

Da ultimo, per strane coincidenze, se tali sono, a due giorni dalla convocazione prevista per venerdì 6 Luglio, giorno in cui le quattro società avrebbero comunicato di aver superato tra loro tutte le contrapposizioni come chiesto del presidente dell'AdSp in un documento ufficiale, giunge alle stesse società una PEC, datata 4 Luglio, con la quale si annunciava la sospensione della procedura attivata con la seguente motivazione:

"si rappresenta come il comitato di gestione, organo competente a deliberare in ordine al rilascio delle concessioni ex articolo 18 L. 84/94, nel prendere atto, nella seduta del 4 Luglio 2018, della circostanza che sia pervenuta alla AdSp in data 3 Luglio 2018, l'istanza di concessione demaniale marittima avente ad oggetto l'intero compendio denominato Molo Polisettoriale da parte omissis.... costituita ai sensi del diritto turco e controllata al 100% da omissis..., abbia deliberato la sospensione della procedura di confronto avviata con lo strumento del dialogo competitivo in data 11 Maggio 2018 sino all'esito dell'attività di verifica di cui all'art. 4 del regolamento "procedure amministrative in materia di demanio marittimo" con riferimento alla domanda di rilascio della concessione, con conseguente sospensione di ogni attività connessa alla medesima procedura di confronto, anche già programmata."

Ci si chiede se può essere interrotta e sospesa una procedura

- segue

pubblica di dialogo competitivo, utilizzando magari in maniera pretestuosa la dichiarazione di "perseguimento del pubblico interesse" e "idonea a soddisfare le proprie necessità" (usuale termine per giustificare quello che vari enti e autorità di regolamentazione definiscono "eccessiva discrezionalità" utile il più delle volte a sottrarsi al rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione).

Peraltra formula più volte utilizzata dall'avv. Sergio Prete, in carica dal 7 Giugno 2011 quale presidente prima dell'Autorità portuale di Taranto poi commissario all'A.p. e anche commissario "straordinario per l'attuazione delle opere strategiche" e infine nominato presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ionio, (leggasi, per il resto degli umani non ferrati in geografia, sempre presidente del porto di Taranto), alla quale va riconosciuta una particolare capacità nell'uso burocratico delle norme spesso preventivamente utilizzate allo scopo di ampliare il campo del potere discrezionale.

Parrebbe lecito anche chiedersi il perché una società di diritto turco di tutto rispetto, soci dei francesi di CMA CGM e concessionaria tra gli altri del terminal di transshipment a Malta, diretto competitor dei porti di Taranto, di Gioia Tauro e di Cagliari, abbia manifestato l'interesse al porto di Taranto solo il 3 Luglio e non nei mesi precedenti come correttamente fatto e nei termini di legge da altre società italiane; l'avviso pubblico sulla Gazzetta Ufficiale disponeva, in maniera inusuale, in ben 45 giorni il tempo utile per presentare le istanze in concorrenza (già nel 1998 un altro terminal "Malta Free Port" aveva tentato, senza riuscirci, di congelare il rilascio della concessione del Molo Polisettoriale di Taranto alla società TCT).

A fronte di quanto sopra e vista la nota lentezza imposta dall'avv. Prete al procedimento, si è notata al contrario una dinamicità nell'azione amministrativa insospettabile fino ad allora nel presidente dell'AdSp, tanto è vero che, nel giro di poche ore dall'arrivo della manifestazione di interesse della società

-segue

turca, 3 Luglio, riunisce il comitato di gestione (un delegato del sindaco di Taranto e un delegato del presidente della regione Puglia) e comunica via PEC, 4 Luglio, la sospensione della procedura del dialogo competitivo in atto e sospende la riunione già da lungo tempo programmate per il 6 Luglio.

Ricordando gli indirizzi programmatici enunciati dall'attuale governo "I principali porti italiani debbono avere lo status di porti gateway (aree di sdoganamento merci) e non porti transshipment (di solo passaggio tra una nave e l'altra). Uno status fortemente pregiudicato dalla recente legislazione sul riordino portuale", parrebbe opportuno attivare per le necessarie verifiche, sulla scorta degli avvenimenti, l'intervento degli organi preposti, con poteri di indirizzo, vigilanza e controllo sulle attività dall'Autorità di Sistema portuale del mar Ionio, questa volta si nel perseguimento del pubblico interesse per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Per il momento, in attesa degli eventi, su quei piazzali e su quella banchina fanno bella mostra di sé, e chi sa per quanto tempo ancora testimoni silenziosi ed immobili, un groviglio di carcasse di mezzi portuali, gru da banchina, transtainer e quant'altro, di proprietà dell'AdSp arrugginiti, corrosi e privi, forse perché non ritenuti meritevoli, di un minuto mantenimento, lasciati a presidio delle aree dal Molo Polisettoriale del porto di Taranto.

Giuseppe Guacci"

Reggio, l'analisi dell'assessore Russo

Sistema Porti Calabria e Sicilia possono far squadra

Aldo Mantineo Reggio Calabria Il recente varo dell' Accordo tra Amministrazioni per il sistema infrastrutture portuali di rilevanza economica nazionale e internazionale - un pacchetto da 74,900 milioni di euro, di cui 60 destinati dalla Regione con fondi per lo sviluppo e la coesione e 14,900 da parte dell' Autorità portuale di Gioia Tauro - ha riaperto i riflettori su quale sia il ruolo della portualità nello sviluppo della Calabria, una regione che con i suoi oltre 800 chilometri di costa col mare ha decisamente un rapporto tanto privilegiato quanto poco valorizzato.

Per verificare se si sia, finalmente, in presenza di una decisa e virtuosa accelerazione rispetto al passato (non a caso il vicepresidente della Regione e assessore alla Logistica e al sistema portuale Francesco Russo dopo la firma ha parlato di «una programmazione così completa come non era mai stata realizzata per il sistema portuale calabrese») si dovrà adesso vedere quale capacità di spesa concreta avranno le amministrazioni destinatarie degli interventi. Questa tranche di risorse, infatti, segue quelle che erano state rese disponibili già alla fine dello scorso anno e per le quali la Regione sta per avviare una capillare verifica «perché non è solo importante chiedere e ottenere risorse - ha aggiunto Russo - ma è necessario tradurle in progetti e concrete realizzazioni».

In questo contesto - ma con riferimento ad altri segmenti di portualità - una nuova idea, di particolare suggestione, riguarda la "madre" di tutte le infrastrutture, il porto di Gioia Tauro, perennemente in bilico tra prospettive di straordinaria crescita e criticità di ogni genere all' ordine del giorno. Il braccio di ferro con la Regione Siciliana (che non ha mai dato il proprio necessario disco verde) sin qui ha paralizzato anche l' indicazione fatta dell' ex ministro delle Infrastrutture Delrio che ha individuato nello stesso assessore Francesco Russo il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Meridionale. «Lo spirito originario della legge di riforma dei sistemi portuali strada facendo è mutata - ha osservato Russo -. La previsione originaria era legata a pochi grandi sistemi in tutta Italia ed a questa logica ha obbedito, ad esempio, la scelta di mettere assieme Gioia Tauro e Messina. Adesso se si recupera quello spirito si potrebbe fare ancora di più».

- Cioè?

«La competitività richiede strutture capaci di sviluppare grandi numeri. Lo hanno capito bene, ad

- segue

esempio, Svezia e Danimarca che hanno dato vita a un unico sistema Malmoe-Copenaghen. Lì si tratta di due stati diversi, con sistemi fiscali differenti, lingue differenti, monete differenti e tutto ciò non ha rappresentato un ostacolo».

- Qui cosa si potrebbe fare?

«Ripeto, se si recupera lo spirito iniziale della riforma si potrebbe pensare ad un sistema portuale unico che abbracci l'intera Calabria e larga parte della Sicilia, sino ad Augusta con annesso il terminal di Santa Panagia a servizio della zona industriale siracusana. Sarebbe un sistema da 100 milioni di tonnellate - tra Gioia Tauro e Augusta - sviluppato su circa 80 miglia, con all'interno terminal petroliferi importanti come quelli del Siracusano e Milazzo, con Vibo che per le accise sull'oil sviluppa numeri importanti».

- Ma per far questo occorre una visione alta che vada oltre il campanile...

«Sì. Dobbiamo capire se dobbiamo giocare la champions o accontentarci di un campionato diverso, dignitoso ma diverso».

L'analisi dell'assessore regionale alla logistica Francesco Russo

Porti, Calabria e Sicilia possono fare squadra

«Si può mettere in piedi un sistema unico che sia capace di competere alla pari con i giganti europei»

Aldo Mantineo Reggio Calabria Il recente varo dell'accordo tra Amministrazioni per il sistema delle infrastrutture portuali di rilevanza economica nazionale e internazionale - un pacchetto da 74,900 milioni di euro, di cui 60 destinate dalla Regione con fondi per lo sviluppo e la coesione e 14,900 da parte dell'Autorità portuale di Gioia Tauro - ha riaperto i riflettori su quale sia il ruolo della portualità nello sviluppo della Calabria, una regione che con i suoi oltre 800 chilometri di costa col mare ha decisamente un rapporto tanto privilegiato quanto poco valorizzato.

Per verificare se si sia, finalmente, in presenza di una decisa e virtuosa accelerazione rispetto al passato (non a caso il vicepresidente della Regione e assessore alla logistica e al sistema portuale Francesco Russo dopo la firma ha parlato di «una programmazione così completa come non era mai stata realizzata per il sistema portuale calabrese») si dovrà adesso vedere quale capacità di spesa concreta avranno le amministrazioni destinatarie degli interventi. Questa tranche di risorse, infatti, segue quelle che erano state rese disponibili già alla fine dello scorso anno e per le quali la Regione sta per avviare una capillare verifica «perché non è solo importante chiedere e ottenere risorse - ha aggiunto Russo - ma è necessario tradurle in progetti e concrete realizzazioni».

In questo contesto - ma con riferimento ad altri segmenti di portualità - una nuova idea, di particolare suggestione, riguarda la "madre" di tutte le infrastrutture, il porto di Gioia Tauro, perennemente in bilico tra prospettive di straordinaria crescita e criticità di ogni genere all'ordine del giorno. Il braccio di ferro con la Regione Sicilia (che non ha mai dato il proprio necessario disco verde) sin qui ha paralizzato anche l'indicazione fatta dell'ex ministro delle Infrastrutture Delrio che ha individuato nello stesso assessore Francesco Russo il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Meridionale. «Lo spirito originario della legge di riforma dei sistemi portuali strada facendo è mutata - ha osservato Russo -. La previsione originaria era legata a pochi grandi sistemi in tutta Italia ed a questa logica ha obbedito, ad esempio, la scelta di mettere assieme Gioia Tauro e Messina. Adesso se si recupera quello spirito si potrebbe fare ancora di più».

- segue

- Cioè?

«La competitività richiede strutture capaci di sviluppare grandi numeri. Lo hanno capito bene, ad esempio, Svezia e Danimarca che hanno dato vita a un unico sistema Malmoe-Copenaghen. Lì si tratta di due stati diversi, con sistemi fiscali differenti, lingue differenti, monete differenti e tutto ciò non ha rappresentato un ostacolo».

- Qui cosa si potrebbe fare?

«Ripeto, se si recupera lo spirito iniziale della riforma si potrebbe pensare ad un sistema portuale unico che abbracci l'intera Calabria e larga parte della Sicilia, sino ad Augusta con annesso il terminal di Santa Panagia a servizio della zona industriale siracusana. Sarebbe un sistema da 100 milioni di tonnellate - tra Gioia Tauro e Augusta - sviluppato su circa 80 miglia , con all' interno terminal petroliferi importanti come quelli del Siracusano e Milazzo, con Vibo che per le accise sull' oil sviluppa numeri importanti».

- Ma per far questo occorre una visione alta che vada oltre il campanile...

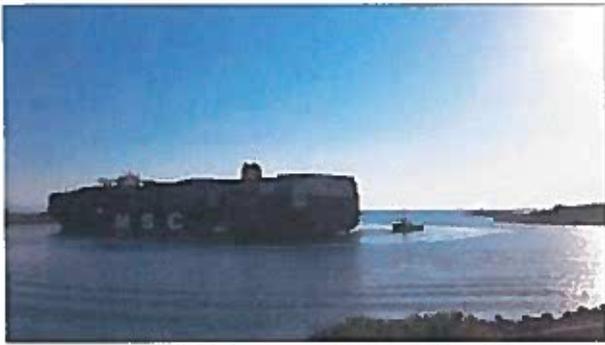
«Sì. Dobbiamo capire se dobbiamo giocare la champions o accontentarci di un campionato diverso, dignitoso ma diverso».

A Gioia Tauro la container ship MSC Maya, tra le più grandi navi che abbiano mai toccato l'Italia

(FERPRESS) – Gioia Tauro, 13 LUG – Tra le più grandi attraccate nei porti italiani, oggi pomeriggio ha fatto il suo ingresso nel porto di Gioia Tauro la portacontainer Maya della compagnia MSC. Partita dai porti del Far East, dopo alcune settimane di navigazione, l'ultra large container vessel della flotta Mediterranean Shipping Company, passando per il canale di Suez, ha attraccato alla banchina dello scalo calabrese. Costruita nel 2015, ha una lunghezza di circa 400 metri e una larghezza di 60 metri. Si tratta di un vero e proprio gigante del mare dotato di una stazza di 200 mila tonnellate, con una capacità di trasporto container che ha superato i 19 mila teus.

E' giunta a Gioia Tauro non a caso. Tra gli elementi che hanno indirizzato la scelta hanno, senz'altro, contribuito le caratteristiche tecniche dello scalo. Grazie, infatti, all'attività dell'Autorità portuale, attenta a mantenere alte le performances infrastrutturali, ai suoi profondi fondali, che raggiungono i 18 metri, all'ampiezza del canale e alla disponibilità dei suoi piazzali, è possibile ricevere e lavorare contemporaneamente tre navi di ultima generazione.

Pronto a dare risposte alle richieste di mercato, per il porto calabrese si tratta di un'ulteriore conferma dei suoi ottimi standard, pienamente riconosciuti dal circuito mondiale dei trasporti marittimi.



Soddisfazione è stata espressa dal commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, che ha definito l'arrivo in porto della Msc Maya "una importante attestazione di merito verso il nostro scalo. Vantare così elevati livelli qualitativi significa essere uno tra i porti più importanti di settore a livello internazionale – ha aggiunto Agostinelli – in grado di ottenere la fiducia delle linee marittime mondiali. Del resto, il nostro porto, in diverse occasioni, ha già ampiamente dimostrato di essere all'altezza delle sfide lanciate dal mercato, indirizzato a utilizzare mega navi di sempre maggiori dimensioni".

Dopo aver concluso le operazioni di imbarco e sbarco di circa 1000 containers, la MSC Maya è diretta verso i porti del Nord Europa, passando per il canale di Gibilterra.

Ispezione sui mezzi del terminalista Mct

gioia tauro Il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, ha incaricato una ditta genovese di effettuare un' ispezione sui mezzi utilizzati dal terminalista Mct in banchina e nei piazzali del porto. L' ispezione dovrà valutare la rispondenza al piano di attività in base al quale ha avuto la concessione di un milione di mq di Demanio marittimo. Concessione che potrebbe anche essere revocata. Pag. 33.

Sindacato

Le verifiche avviate sul "terminalista" Il Sul: fare chiarezza

Tutela del lavoro «Auspichiamo che le verifiche aperte in questi ultimi mesi dall' **autorità portuale** accertino lo stato delle cose e che inducano a provvedimenti volti allo sviluppo della capacità lavorativa del terminalista». In una breve nota il sindacato autonomo Sul ribadisce come «le denunce fatte dal Coordinamento **Portuali** del nostro sindacato al Ministero ed al comitato **portuale** non vogliono andare a danno di una società, MCT che non sta investendo per il rilancio dello scalo, ma chiediamo con forza che vengano attivate tutte le procedure a tutela del lavoro e dei lavoratori presenti e di quelli che hanno perso il lavoro 12 mesi fa. Attraverso le denunce, le riunioni e le proteste dei lavoratori dobbiamo ottenere la ripresa delle attività e conseguente reintegro graduale dei lavoratori».

Porto di Gioia Tauro

L' Authority dispone un' ispezione a MCT

Pasquale Loiacono SAN FERDINANDO Un provvedimento dell' **Autorità portuale** si prefigge di verificare la capacità tecnica dei mezzi utilizzati dalla Medcenter in banchina e nei piazzali del porto di Gioia Tauro.

Il decreto del commissario straordinario Andrea Agostinelli, reso noto ieri, affida il servizio ad una società specializzata per «l' attività di ispezione e verifica dei mezzi e valutazione delle performance e della capacità attualmente realizzabile dal Terminal in termini di movimentazione Teu».

L' incarico sarà svolto dalla società "Rina Consulting SpA" con sede a Genova, esperta nel ramo di testing, ispezione e certificazione che, per l' importo di 38.700 euro, effettuerà la verifica dei mezzi presenti nel Terminal contenitori. L' **Autorità portuale** intende così avere cognizione puntuale dello stato attuale delle macchine e della loro efficienza per le operazioni di transhipment.

«L' attività di ispezione sui mezzi - si legge nel decreto dell' Authority - è utile e necessaria al fine di valutare la capacità di risposta agli obiettivi fissati da parte del terminalista nel piano di attività sotteso agli atti formali siglati negli anni 1996, 2000 e 2003». Si tratta degli atti ufficiali che hanno **autorizzato** nel 1996 la

società Contship Italia SpA a gestire il Terminal per la movimentazione dei container su una superficie demaniale marittima di oltre un milione di mq all' interno del porto fino alla data del 23 giugno 2044 e ad ottenere l' ampliamento della concessione nel 2000 e, da ultimo, nel 2003 al fine di aumentare la capacità di stoccaggio a 4.500.000 teus/anno, riportato nel piano di attività.

Nel decreto del commissario straordinario Agostinelli si dà atto che l' **autorizzazione** possa essere sospesa o revocata anche «qualora la capacità tecnica finanziaria, accertata... risulti notevolmente ridotta e tale da pregiudicare le attività indicate». Il provvedimento precisa, altresì, che «la norma è posta a presidio dell' interesse pubblico».

I progetti strategici volti al recupero dell' area ex Montecatini

"Hub Milazzo", la paralisi va superata

Milazzo Il recupero dell' ex Montecatini passa solo ed esclusivamente dal progetto "Hub Milazzo".

L' ipotesi di un nuovo Centro commerciale, sull' esempio del Parco Corolla, è tramontata. E in tal senso, nonostante il veto del Comune di Milazzo, **Autorità portuale**, Centro mercantile e gruppo Franza, proprietari dell' area, sono intenzionati a portare avanti il protocollo sottoscritto. Un progetto che ha l' obiettivo di realizzare «un polo urbano integrato con l' attivazione di un centro servizi per le imprese, di un centro di accoglienza e servizi turistici ed un hub servizi portuali per le Eolie».

Un intervento giudicato importante dal commissario straordinario dell' **Autorità portuale Antonino De Simone** che ha espresso soddisfazione per la sottoscrizione del protocollo auspicando «che da questa intesa, che testimonia ancora una volta l' attenzione dell' **Autorità portuale** verso le aree portuali-logistiche di Milazzo, possano attivarsi una serie di iniziative utili allo sviluppo economico, sociale ed occupazionale del territorio tenendo presente l' inderogabile necessità di attivare soluzioni infrastrutturali che decongestionino il tessuto urbano nelle aree antistanti al porto di Milazzo».

Un ottimismo che però non sembra trova al momento la sponda negli ambienti politici cittadini. Ma ci sono anche coloro che sono contrari al "no" a priori e ritengono invece indispensabile avviare degli investimenti anche nel settore della **portualità** per consentire alla città di uscire da un immobilismo che in questi anni ha portato solo a una crisi di posti di lavoro e a un decremento dell' economia cittadina ormai limitata solo a qualche fonte pubblica di finanziamento e alle industrie. Insomma, dibattito già avviato, anche se in molti sono convinti che su questa iniziativa rappresenterà uno dei "piatti forti" della prossima campagna elettorale che a molti sembra distante ma che invece, sembra essere cominciata soprattutto tra le forze del centrodestra.

L' economia del territorio il porto megarese l' approdo

Strategie, iniziative e programmi nella sfida che lanciano insieme Confcommercio e l' Autorità portuale di sistema del Mare

Programmi e strategie relativi al porto di Augusta sono stati discussi durante un incontro tra il presidente Confcommercio Siracusa Elio Piscitello, il presidente Attività Portuali Confcommercio Francesco Diana e il presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Sicilia orientale Augusta-Catania Andrea Annunziata.

Dal vertice è emerso il grande potenziale della costa siracusana in termini economici e produttivi, che va assolutamente sostenuto per poter trovare forma e definizione in attività strutturate.

Confcommercio Siracusa, grazie all' apporto della Confederazione nazionale che da sempre si occupa di trasporti e risorse marittime con progetti mirati, intende impegnarsi per far sì che la provincia di Siracusa riaccenda il motore dell' economia territoriale attraverso il potenziamento delle attività del porto di Augusta.

Siracusa, infatti, può e deve rappresentare l' hub naturale per il trasporto strategico marittimo nello scacchiere del Mediterraneo.

La definizione di intenti comuni tra le parti ha permesso di prevedere un percorso di formazione specializzata per migliorare l' efficienza del sistema portuale.

Andrea Annunziata ha accolto favorevolmente la proposta Confcommercio auspicando l' ideazione di eventi formativi e informativi per i protagonisti del settore e per gli stakeholder del territorio, confidando nell' intervento anche dalla Confederazione Nazionale dell' associazione.

«L' incontro è stato proficuo per definire l' ideazione di un primo incontro entro la fine dell' anno in corso - dichiara Elio Piscitello - per elaborare un progetto a lungo termine a beneficio della provincia siracusana».

E se da un lato si teme che il Centro di primo soccorso e accoglienza per migranti che sta per essere realizzato all' interno dell' area portuale possa intaccare il futuro del porto, dall' altro sullo scalo megarese si continuano a riporre speranze di sviluppo dell' intera Sicilia. Dello sviluppo portuale di Augusta per la crescita della Sicilia si parlato già proprio di recente in un incontro che si è svolto lo scorso giugno e che ha visto intervenire il contrammiraglio Nicola de Felice, comandante di Marisicilia, il

- segue

governatore della Regione, Nello Musumeci, Diego Bivona, presidente di Confindustria e **Andrea Annunziata**, presidente dell' **Autorità** di sistema portuale.

Annunziata in entrambe le sedi ha evidenziato che bisogna affrontare la questione delle bonifiche di Augusta e di Priolo che sono tanti i progetti fermatisi nel tempo che sono stati recuperati e che verranno confrontati che c' è tanto da fare e che l' Adsp ha un impegno senza precedenti su quest' aera e la responsabilità è tanta grande perché i mercati di tutto il mondo chiedono di fare questo.

Augusta, come ha sottolineato il governatore della Sicilia, si candida ad avere un ruolo da protagonista e si candida a ottenerlo sapendo di potere giocare più di una carta perché la tradizione del mare che ha condizionato, nel bene e nel male, la civiltà, l' economia, persino la vita sociale della comunità megarese è tanta. Augusta, che è una città che è rimasta condizionata dalla presenza della **Marina**, gioca la carta del traffico mercantile, commerciale. La presenza del polo petrolchimico nel suo territorio ha avuto e continua ad avere un peso notevole, al di là delle criticità che occorre affrontare e neutralizzare.

Catania vuole giocare alleata con Augusta e Catania è consapevole del fatto che assieme a una attività mercantile può diventare un approdo di interesse turistico assolutamente senza concorrenti, fa parte della sua stessa tradizione.

Agnese Siliato.

Redazione

Porto di Augusta, confronto tra Autorità di sistema e Confcommercio

Si è svolto un interessante incontro tra il Presidente Confcommercio Siracusa Elio Piscitello, il Presidente Attività Portuali Confcommercio Francesco Diana e il Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Sicilia Orientale Andrea Annunziata per discutere programmi e strategie relativi al Porto di Augusta. È emerso il grande potenziale della costa siracusana in termini economici e produttivi che va assolutamente sostenuto per poter trovare forma e definizione in attività strutturate. Confcommercio Siracusa, grazie all' apporto della Confederazione nazionale che da sempre si occupa di trasporti e risorse maritime con progetti mirati, intende impegnarsi per far sì che la provincia di Siracusa riaccenda il motore dell' economia territoriale attraverso il potenziamento delle attività del Porto di Augusta. Siracusa, infatti, può e deve rappresentare l' hub naturale per il trasporto strategico marittimo nello scacchiere del Mediterraneo. La definizione di intenti comuni tra le parti ha permesso di prevedere un percorso di formazione specializzata per migliorare l' efficienza del sistema portuale. L' Avv. Andrea Annunziata ha accolto la proposta Confcommercio auspicando l' ideazione di eventi formativi ed informativi per i protagonisti del settore e per gli stakeholder del territorio , confidando nell' intervento anche dalla Confederazione Nazionale dell' associazione. "L' incontro è stato proficuo per definire l' ideazione di un primo incontro entro la fine dell' anno in corso - dichiara Elio Piscitello - per elaborare un progetto a lungo termine a beneficio della provincia siracusana".

FORMAZIONE ATTIVITÀ PER I PORTUALI DI AUGUSTA

OOO Un' attività di formazione per gli operatori portuali di Augusta per attrarre nuovi investimenti. È stata annunciata durante l' incontro convocato dal presidente di Confcommercio Siracusa, Ello Piscitello, nella sede di via Laurana, insieme al presidente delle Attività portuali di Confcommercio, Francesco Diana ed al presidente dell' Autorità di Sistema portuale del mare per la Sicilia orientale, Andrea Annunziata. Siracusa deve rappresentare, secondo Diana «l' hub naturale per il trasporto strategico marittimo nel Mediterraneo», mentre Annunziata ha accolto con favore la proposta Confcommercio auspicando «l' ideazione di eventi formativi ed informativi». Nella foto Annunziata, Piscitello e Diana. (*VICOR*)

Augusta| I dipendenti dell' Autorità di sistema portuale sciopereranno il 20 luglio - Webmarte.tv - Notizie e Informazioni in Sicilia

Le organizzazioni sindacali in merito alla vertenza sulla contrattazione di secondo livello, aperta l' 1 giugno scorso, e che ha portato allo sciopero del 25 giugno del personale che opera ad Augusta e il 29 giugno dei lavoratori di Catania, visto che a oggi non si hanno riscontri in merito hanno indetto un' ulteriore astensione lavorativa per venerdì prossimo. I dipendenti dell' Adsp incroceranno le braccia dalle 8 alle 11, davanti la sede di Augusta che si trova all' interno del porto commerciale megarese in conformità con quanto previsto dal Contratto nazionale del lavoro vigente. La nota di proclamazione dello sciopero inviata al presidente dell' Adps, alle Capitanerie di porto di Augusta e di Catania, alle Prefetture di Siracusa e di Catania, al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla segreteria nazionale dei sindacati di categoria è stata formata dai rappresentanti dalla Filt -Cgil, dalla Fit-Cisl e dalla Uil Traporti di Siracusa e Catania, rispettivamente Vera Uccello e Alessandro Grasso, Alessandro Valenti e Mauro Torrisi, Silvio Balsamo e Uccio Lauricella.

ALESSANDRO VALENTI

Moli: lavori nel mirino, l'indagine tocca i piani alti dell' Authority

Svolta nell'inchiesta per i crolli. L'accusa della Procura: «Erano a conoscenza dei rischi ma non sono intervenuti» Analizzate carte e progetti, raffica di interrogatori

Tommaso Fregatti La svolta nell'inchiesta si è materializzata nelle ultime ore. Quando militari del Roan (Reparto operativo aeronavale) della guardia di Finanza e della Capitaneria di Porto hanno depositato sul tavolo del pubblico ministero Walter Cotugno l'Informativa finale sul caso dei "moli crollati" all'interno del porto di Genova.

Mesi di indagini, accertamenti, interrogatori e approfondimenti investigativi che hanno delineato anche un primo quadro di responsabilità. E che hanno visto nei giorni scorsi - in gran segreto - l'iscrizione nel registro degli indagati di almeno una tra le alte cariche dell'Autorità portuale.

Che deve rispondere di un'accusa piuttosto precisa: "omissione di lavori in edifici e costruzioni che provocano rovina". Un reato punibile con un'ammenda o l'arresto fino a sei mesi che solitamente colpisce gli amministratori di condominio che non compiono lavori idonei a tutelare i residenti stessi. In pratica viene contestato di «non essere intervenuti con lavori o opere nonostante fosse stato segnalato il problema delle banchine. Provocando così i crolli», ha messo nero su bianco il magistrato genovese che indaga insieme al procuratore aggiunto Paolo D' Oviidio.

Ancora non è chiaro se l'accusa sia stata formalizzata alle gestioni precedenti del porto o a quella attuale.

Alla guida dell'autorità portuale in questi anni, infatti, si sono alternati Luigi Merlo L'indagine della guardia di Finanza e della capitaneria di Porto era scattata dopo il cedimento di due moli (Ponte Doria e Ponte dei Mille) avvenuti nei mesi scorsi a Genova. Crolli che avevano comportato disagi alle navi che dovevano attraccare nel porto. Dopo la segnalazione in Procura i militari della Finanza, in collaborazione con la guardia costiera, avevano iniziato ad acquisire documentazione all'interno dell'autorità portuale e a svolgere una serie di interrogatori a persone informate sui fatti.

e ora Paolo Signorini. Con circa due anni di commissariamento dell'ammiraglio Giovanni Pettorino.

Il caso per cui si procede riguarda i crolli che negli scorsi mesi hanno colpito ponte Andrea Doria, ponte

- segue

dei Mille e altre zone di attracco genovese. Secondo le risultanze investigative del Roane della Capitaneria, infatti, quei cedimenti erano in un certo senso annunciati. E l' Autorità Portuale non è intervenuta per evitarli pur essendo stata messa a conoscenza del problema. Ma non solo: nel mirino ci sarebbe anche l' esecuzione dei lavori compiuti da varie ditte tra cui la CoopSette stessa (ad oggi dichiarata fallita).

Reati che sarebbero stati consumati dopo il 2012. È stata invece stralciata per sopravvenuta prescrizione la parte restante dell' indagine. Pur avendo individuato nel corso delle indagini infatti reati di falso, turbativa d' asta e abuso d' ufficio, i magistrati genovesi hanno dovuto chiudere questo filone d' inchiesta: sono passati più di sei anni dalla commissione. E dunque è scattata la prescrizione.

La Procura comunque, come da prassi, ha trasmesso il fascicolo ai colleghi della Corte dei Conti che hanno aperto un' indagine contabile che ha visto in questi giorni ipotizzare un danno allo Stato di almeno cinque milioni di euro.

-