



Dai porti:

Trieste:

"...I camalli evitano le maglie strette del decreto Dignità..." (The Medi Telegraph)

Genova:

"...Piattaforma di Vado l'Adsp compra le prime unità immobiliari..." (The Medi Telegraph)

"...Prà, i contenitori fermano le maxi dune anti-rumore in porto..." (Il Secolo XIX)

"...Battistelli il saggio..." (Il Secolo XIX)

"...L'Adsp acquista immobili località Gheia..." (Messaggero, The Medi Telegraph)

Ancona:

"...Adriatico centrale, passeggeri e merci in crescita nel primo semestre..." (Informazioni Marittime)

Napoli:

"...Si avvicina l'inaugurazione di Naples Shipping Week..." (L'Informatore Navale)

"...Zone economiche speciali per un nuovo sviluppo..." (Messaggero Marittimo)

Olbia:

"...Si lavora ai fondali del porto..." (Gallura Oggi, Informare, Informazioni Marittime, La Nuova Sardegna, Olbianova, Sardinia Post, Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Il mega terminal container di Palermo da 5 miliardi..." (The Medi Telegraph, Messaggero Marittimo, Ansa)

Augusta:

"...Bando di gara Gazzetta Ufficiale..." (Gazzetta Ufficiale)

Focus: "...Ue agevoli investimenti su impianti elettrici per rifornimento navi a terra..." (Ferpress)

Notizie dai porti italiani ed esteri (*Quotidiano di Sicilia, Messaggero Marittimo*)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

I camalli evitano le maglie strette del decreto Dignità

Trieste - Approvato l'emendamento che consente ai lavoratori portuali una deroga rispetto allo stretto "stop & go" previsto dal decreto del governo sulla manodopera temporanea. Lo annuncia il governatore del Friuli Massimiliano Fedriga.

Trieste - «Un'importante dimostrazione di quanto il dialogo dell'Amministrazione regionale con le realtà del territorio, in questo caso quelle appartenenti al sistema portuale, e con il Governo possano portare al superamento di specifiche criticità che avrebbero potuto ripercuotersi sul sistema produttivo e, più in generale, sul mondo del lavoro». Il governatore del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, esprime così la propria soddisfazione per l'emendamento al Decreto Dignità approvato oggi dalla Commissione Lavoro della Camera dei Deputati che risolve una problematica segnalata anche dallo stesso Fedriga e dall'assessore regionale al Lavoro, Alessia Rosolen.

L'emendamento, divenuto immediatamente esecutivo, consentirà infatti il regolare svolgimento dell'attività portuale in termini di sbarco e imbarco delle merci, ovvero laddove, in base all'articolo 17 della legge 84/1994, possono essere impiegati anche lavoratori giornalieri forniti da un'agenzia di somministrazione. «Questo approccio pragmatico basato, diversamente che in passato, sulla condivisione e sul confronto - aggiunge il governatore - segna pertanto l'avvio di una nuova importante fase della politica, tanto a livello nazionale quanto regionale. Un punto di merito - conclude Fedriga - di cui personalmente vado orgoglioso».

The Medi Telegraph

Piattaforma di Vado l'Adsp compra le prime unità immobiliari

Genova - Sono stati firmati ieri i primi due atti di compravendita relativi alle abitazioni della zona Gheia di Vado Ligure. L'operazione rientra nel quadro degli interventi concordati nell'ambito dell'Accordo di Programma per assicurare la compatibilità ambientale della nuova piattaforma multipurpose, che riguarda anche il quartiere Gheia, situato in prossimità del radicamento a terra della nuova infrastruttura. I proprietari hanno deciso di vendere i propri immobili all'Autorità di Sistema Portuale, scegliendo di ricollocarsi autonomamente. L'AdSP ha riconosciuto ai venditori il valore dell'immobile e l'indennità aggiuntiva prevista dalla Legge Regionale 39/2007: la cosiddetta indennità PRIS (Programma regionale di intervento strategico) prevista a tutela dei residenti in località Gheia, equivalente a € 40.000 (più rivalutazione ISTAT) per ogni singolo immobile. «Si tratta di un passo fondamentale - ha dichiarato il Presidente Signorini - in vista dell'entrata in funzione della piattaforma, prevista per l'autunno del 2019, assicurando il massimo rispetto per il territorio». «Per sbloccare la situazione è stata determinante l'attivazione del PRIS, passaggio che per altro non era assolutamente scontato» ha sottolineato il Sindaco Monica Giuliano. «Si concretizza così una delle prime richieste relative alla ricaduta in termini positivi sul territorio di questa grande opera infrastrutturale».

Pra', i contenitori fermano le maxi dune anti -rumore in porto

Le barriere studiate per difendere le case dovrebbero sorgere nell' area occupata dalla Nuovo Borgo Terminal

Da una parte c'è il porto. C'è un'industria, quella dei moli, che garantisce alla città migliaia di posti di lavoro. Dall'altra, a poche decine di metri dalle banchine, c'è invece il quartiere di Pra', un'intera delegazione che da anni chiede interventi per limitare il rumore e l'inquinamento prodotto dalle grandi navi portacontainer che approdano in banchina. Autorità di sistema portuale, Comune e Municipio Ponente, da mesi, stanno portando avanti il progetto per la realizzazione di grandi dune anti -rumore nella Fa scia di rispetto di Pra'. Queste dune, che una volta installate dovrebbero essere "ricoperte" con prati e viali alberati, sono uno dei principali rimedi studiati dagli enti locali per ridurre l'inquinamento acustico che da anni lamentano i cittadini le cui abitazioni si affacciano sul porto: l'installazione è prevista tra l'area delle banchine e quella della Fascia di rispetto che è stata riconsegnata alla città.

Secondo quanto risulta al Secolo XIX, il piano per la realizzazione delle mega -dune potrebbe però subire un brusco stop a pochi mesi dalla realizzazione. Buona parte dell'area dove dovrebbero sorgere le nuove installazioni è infatti stata assegnata in concessione da Palazzo San Giorgio alla società Nuovo Borgo Terminal. L'affidamento è in scadenza il prossimo anno, ma c'è la possibilità che l'Authority, per mancanza di altri spazi, possa rinnovare la concessione. Il problema principale è che, almeno per ora, non ci sono aree disponibili che possono ospitare i contenitori della Nuovo Borgo Terminal e le attività svolte dall'azienda di logistica. «Senza soluzioni alternative -spiega una fonte qualificata al Decimono- il progetto che prevede la realizzazione di decine di maxi dune anti -rumore dovrà essere abbandonato oppure sensibilmente ridotto rispetto ai piani iniziali». Entro fine mese è previsto un nuovo sopralluogo al quale dovrebbero partecipare Authority, Comune e Municipio: prima di partire con la realizzazione delle dune anti -rumore è infatti necessario trovare una collocazione per le attività portuali che si trovano sugli spazi che dovranno essere occupati dalle nuove costruzioni. Sempre nella zona di Pra', per limitare l'impatto delle attività portuali sul quartiere, sono iniziati i lavori di elettrificazione della banchina del terminal Vte. L'operazione consentirà di ridurre le emissioni



-segue

inquinanti prodotte dalle portacontainer ferme in banchina. I lavori sono stati assegnati alla Nidec Asi, azienda nata nel 2013 con l'acquisizione di Ansaldo Sistemi Industriali da parte del gruppo Nidec: un contratto del valore di otto milioni di euro siglato con l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, che consentirà alle navi di attingere l'energia direttamente dalle banchine, senza accendere i motori di bordo.

- matteo.dellantico@ilsecoloxix.it.

Batistelli il saggio: fu grande protagonista negli anni della trasformazione del porto

Il periodo che va dal 1984 al 1988 ha visto trasformazioni epocali nel nostro porto. Il 31 dicembre 1983 non suonarono le sirene delle navi nonostante la tradizione dell'ultimo dell'anno, si dice perché di navi ce ne fossero veramente poche. In ogni caso il porto era ai minimi storici. Il traffico container che pure Genova aveva tenuto a battesimo alla fine degli anni '60, si manteneva da più di un decennio al di sotto di 200 mila TEU e Spezia aveva da tempo superato Genova. Dagnino aveva da poco lasciato la Presidenza del Consorzio Autonomo del porto (CAP), e Roberto D' Alessandro si era già profilato all'orizzonte di Palazzo San Giorgio, con un preciso programma di risanamento noto ai posteri come "I Libri Blu." Presentati a Palazzo nel 1984, realizzati puntualmente negli anni immediatamente successivi. Prendeva così forma la trasformazione imprenditoriale del porto, con la creazione della figura, nuova per l'Italia, del terminalista. A cui, a turno, veniva offerta una porzione di porto in concessione. Il rapporto con il mondo imprenditoriale assumeva quindi, a Genova prima che altrove in Italia, un'importanza davvero determinante. Non a caso in questo porto, prima che in altri porti italiani, venne costituita nel 1995 la prima Autorità Portuale sulla base della nuova legge nazionale 84/94 di riforma imprenditoriale dei porti, che sull'esempio di Genova era stata formulata. Perché Genova era l'unico porto pronto al cambiamento. Ieri mattina, nella Chiesa di San Pio X, si sono svolti i funerali di Giulio Batistelli. In questi stessi anni irripetibili (1984-1988) Giulio Batistelli era al timone dell'Associazione Spedizionieri del Porto di Genova, rappresentando l'interlocutore privilegiato del CAP in un periodo unico della sua storia. Innumerevoli le presenze di Batistelli nei comitati portuali, nelle riunioni costitutive delle SpA miste, nei Consigli di Amministrazione delle società stesse. Presenze caratterizzate sempre da una completa conoscenza dei problemi e da un'apertura, davvero singolare a Genova, verso i cambiamenti. Con una ferrea determinazione per la salvaguardia del futuro della categoria - gli spedizionieri - di cui temeva la scomparsa, e da un totale disinteresse sia per la propria posizione personale sia nei confronti della sua Azienda, che ogni tanto qualcuno dimenticava perfino come si chiamasse. A proposito dell'Azienda - Bossi & C. Transiti - a volte spiegava perché si chiamasse così.

-segue

Bossi era lo zio fondatore, e Transiti erano le spedizioni.

Un francesismo: "transitaire" in francese vuol dire spedizionario. Ricordo che spesso raccontava un episodio vero: di aver ricevuto una telefonata da un tipo burbero, che gli ha intimato: "mi passi il Sig, Bossi". "Non c'è, io sono Batistelli". "Non mi interessa, allora mi passi il Sig. Transiti" con l'accento sulla "i".

Sempre cordiale e sorridente, era in grado di comporre le controversie più accese: in quel periodo, sia detto per inciso, si stava discutendo la trasformazione della Compagnia Unica CUL MV in impresa. Solidamente attaccato alla famiglia (il figlio Lorenzo gli è succeduto al timone dell' Azienda) aveva una solida passione per la musica, e fino a pochi mesi fa ci incontravamo ogni settimana al Carlo Felice, a cui era abbonato per la Stagione della Giovane Orchestra Genovese di cui non perdeva un concerto. Figura concreta ed aperta, che ricorderemo con affetto ed ammirazione.

-

Vado Ligure: l'AdSp acquista immobili località Gheia

Operazione importante per l'entrata in funzione della piattaforma multipurpose

VADO LIGURE – Sono stati firmati ieri i primi due atti di compravendita relativi alle abitazioni della zona Gheia di Vado Ligure. L'operazione rientra nel quadro degli interventi concordati nell'ambito dell'Accordo di programma per assicurare la compatibilità ambientale della [nuova piattaforma multipurpose](#), che riguarda anche il quartiere Gheia, situato in prossimità del radicamento a terra della nuova infrastruttura.

I proprietari hanno deciso di vendere i propri immobili all'Autorità di Sistema portuale, scegliendo di ricollocarsi autonomamente. L'AdSp ha riconosciuto ai venditori il valore dell'immobile e l'indennità aggiuntiva prevista dalla Legge regionale 39/2007: la cosiddetta indennità Pris (Programma regionale di intervento strategico) prevista a tutela dei residenti in località Gheia, equivalente a 40 mila euro (più rivalutazione I-stat) per ogni singolo immobile.

“Si tratta – ha dichiarato il presidente dell'AdSp Paolo Emilio Signorini – di un passo fondamentale in vista dell'entrata in funzione della piattaforma, prevista per l'autunno del 2019, assicurando il massimo rispetto per il territorio”.

“Per sbloccare la situazione è stata determinante l'attivazione del Pris, passaggio che per altro non era assolutamente scontato”.

Il sindaco di Vado Ligure Monica Giuliano ha aggiunto: “Si concretizza così una delle prime richieste relative alla ricaduta in termini positivi sul territorio di questa grande opera infrastrutturale.”

Piattaforma di Vado l'Adsp compra le prime unità immobiliari

Genova - Si tratta di abitazioni della zona Gheia di Vado Ligure. Gli abitanti si sono ricollocati autonomamente.

Genova - Sono stati firmati ieri i primi due atti di compravendita relativi alle abitazioni della zona Gheia di Vado Ligure. L'operazione rientra nel quadro degli interventi concordati nell'ambito dell'Accordo di Programma per assicurare la compatibilità ambientale della nuova piattaforma multipurpose, che riguarda anche il quartiere Gheia, situato in prossimità del radicamento a terra della nuova infrastruttura. I proprietari hanno deciso di vendere i propri immobili all'Autorità di Sistema Portuale, scegliendo di ricollocarsi autonomamente. L'AdSP ha riconosciuto ai venditori il valore dell'immobile e l'indennità aggiuntiva prevista dalla Legge Regionale 39/2007: la cosiddetta indennità PRIS (Programma regionale di intervento strategico) prevista a tutela dei residenti in località Gheia, equivalente a € 40.000 (più rivalutazione ISTAT) per ogni singolo immobile. **«Si tratta di un passo fondamentale - ha dichiarato il Presidente Signorini - in vista dell'entrata in funzione della piattaforma, prevista per l'autunno del 2019, assicurando il massimo rispetto per il territorio».** «Per sbloccare la situazione è stata determinante l'attivazione del PRIS, passaggio che per altro non era assolutamente scontato» ha sottolineato il Sindaco Monica Giuliano. «Si concretizza così una delle prime richieste relative alla ricaduta in termini positivi sul territorio di questa grande opera infrastrutturale».

Informazioni Marittime

Adriatico centrale, passeggeri e merci in crescita nel primo semestre

Sono cresciuti i traffici dei passeggeri e delle merci negli scali dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centrale nel primo semestre 2018. Il porto di Ancona ha registrato una crescita del 13,1% dei passeggeri tra traghetti e crociere e un aumento del 3,3% del movimento dei tir e dei trailer sui traghetti. Nel porto di Pesaro, nel primo semestre è aumentato del 17,2% il traffico dei crocieristi e dei passeggeri diretti sulle isole croate di Lussino, Pag e Rab. Lo scalo di Ortona, oltre a registrare un incremento della movimentazione merci del 2,8% nel semestre, si è distinto per un aumento del 50,4% del traffico dei mezzi nuovi del settore automotive nel solo mese di giugno rispetto allo stesso mese del 2017.

SI AVVICINA SEMPRE PIU' L'INAUGURAZIONE DI "NAPLES SHIPPING WEEK III EDIZIONE 24-29 SETTEMBRE 2018"

Napoli, 25 luglio 2018 – La Marina Militare sarà presente alla III edizione della Naples Shipping Week in qualità di istituzione ospite, rinnovando la propria vicinanza e collaborazione con il cluster marittimo italiano e partecipando attivamente ai convegni e a numerosi incontri scientifici e culturali della settimana. In apertura di manifestazione, **lunedì 24 settembre**, l'Istituto Idrografico della Marina Militare interverrà al convegno **"La Ricerca Marina a supporto delle sostenibilità Blu"** organizzato dalla **Stazione Zoologica Anton Dohrn** di Napoli con una presentazione sul tema **"Il supporto dell'Idrografia alla Crescita Blu"**.

Tra gli **eventi culturali** promossi dall'Istituzione si segnala, tra gli altri, **martedì 25 settembre** la presentazione del libro **"Geopolitica del Mare"** edito da Mursia in collaborazione con **"Rivista Marittima"**, il mensile della Marina Militare, in cui i maggiori esperti di tematiche marittime tracciano la rotta su argomenti che riguardano da vicino tutti, e non solo chi sul mare vive e lavora. Non c'è infatti tema del nostro presente che non abbia una declinazione marittima: dall'energia alla sicurezza, dal commercio all'ambiente, dal fabbisogno alimentare all'industria manifatturiera.

Sempre a cura della Marina Militare sarà la **mostra storica** sulla **"Regia Marina durante la Grande Guerra"** organizzata dall'**Ufficio Storico** nel centenario della fine della Prima Guerra mondiale e dell'impresa di Premuda condotta dal **Comandante Luigi Rizzo** che viene raccontata attraverso cimeli e pannelli illustrativi. Nell'immaginario collettivo la Grande Guerra si identifica con il conflitto terrestre: trincee, fango e montagne. Il ruolo della Regia Marina è solitamente correlato alla rievocazione di singoli, per quanto straordinari, episodi come l'affondamento delle corazzate austro-ungariche **Wien**, **Santo Stefano** e **Viribus Unitis** o, tutt'al più, a quell'eccezionale impresa strategica, organizzativa, nautica e umanitaria che fu il salvataggio dell'**Esercito Serbo**. Questa percezione è comprensibile, ma oscura il fatto essenziale che la **Prima Guerra Mondiale** sia stata combattuta anche sul mare, e che grazie al mare e alla Marina, la vittoria del conflitto sia stata, alla fine, conseguita.

Durante la settimana in occasione della NSW arriverà anche la nave scuola **"Amerigo Vespucci"**, il veliero simbolo della Marina Militare, che sosterrà a Napoli per alcuni giorni e sarà visitabile dalla cittadinanza.

Tra le **conferenze** cui l'Istituzione parteciperà nell'ambito della **10ª edizione PORT&SHIPPINGTECH**, il forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, *main conference* della NSW si segnalano, in particolare: la terza sessione del **GREEN SHIPPING SUMMIT**, la conferenza dedicata alle best practice e ai nuovi carburanti per l'efficienza energetica ed ambientale del trasporto marittimo; **SHIPPING TECHNOLOGICAL TRENDS**, il confronto dedicato alle tecnologie disruptive per lo sviluppo competitivo e sostenibile del trasporto marittimo; la prima e la seconda sessione di **NUOVI MERCATI** dedicate alle nuove sfide del Mediterraneo.

Il **PROGRAMMA** della Naples Shipping Week, in costante aggiornamento, è consultabile al seguente

La **NAPLES SHIPPING WEEK** nasce grazie alla partnership instaurata tra il **Propeller Club Port of Naples** che aggrega tutti i principali rappresentanti del Cluster marittimo e **ClickutilityTeam** società leader nazionale nell'organizzazione di eventi. La scorsa edizione (giugno 2016) ha visto la presenza di oltre **3.500** ospiti provenienti da **40** nazioni per partecipare ai **40** eventi a calendario.

WELCOME ON BOARD PORT&SHIPPINGTECH

Zone economiche speciali per un nuovo sviluppo

Per il presidente Spirito possono essere una delle chiavi per una nuova politica economica

NAPOLI – Pietro Spirito, presidente AdSp del Mar Tirreno Centrale, fa un'analisi delle Zone economiche speciali (Zes), sottolineando come queste possano essere uno strumento efficace per superare la crisi industriale e sociale italiana.

“La riforma della *governance* nei sistemi portuali attuata recentemente nel nostro Paese ha avviato un percorso di rilancio dell'economia marittima che si completerà se saranno costruite misure di politica economica capaci di legare strettamente la portualità alla riorganizzazione del tessuto economico, al rilancio della produttività totale dei fattori, alla ripresa di competitività dell'industria e della logistica italiana sui mercati internazionali.

Questo nesso strategico vale in particolare per le regioni meridionali, che hanno vissuto ancor più intensamente il passato decennio di crisi economica e che debbono essere la leva fondamentale per far ripartire un ciclo di crescita. Il Sud ha perso, dal 2007 ad oggi, quasi un terzo della capacità produttiva, ed è possibile generare una ripresa strutturale dell'intero Paese solo se ripartiranno gli investimenti nella industria manifatturiera del XXI secolo.

Dopo la crisi economica del 2007, il divario territoriale nel nostro Paese si è dilatato. Solo di recente cominciano ad emergere, in alcune aree del Mezzogiorno, segnali di inversione di tendenza, che vanno incoraggiati e rafforzati. Serve una accelerazione che non può essere data solo dalle forze endogene del mercato. Va rinnovata la cassetta degli attrezzi della politica economica.

Qualche segnale va nella giusta direzione. Dopo gli ultimi decenni nei quali le misure di intervento per il Mezzogiorno erano state bandite dal vocabolario della politica economica italiana, finalmente si assiste ad una rinnovata attenzione verso la questione meridionale. Il 12 Agosto 2017 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto legge n. 91, concernente disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno, convertito con legge n. 123 il 3 Agosto 2017. Tra gli interventi previsti, sono state istituite le zone economiche speciali.

A fine Febbraio 2018 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il dpcm che ha definito criteri e metodi per la costituzione delle zone economiche speciali. Le Regioni Campania e Calabria hanno approvato il Piano di sviluppo strategico, trasmettendo la richiesta di costituzione della Zes al Governo, che a Maggio scorso ha approvato il dpcm di istituzione delle due zone economiche speciali, registrato presso la Corte dei Conti ed ora in attesa di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

La misura di incentivazione fiscale consiste nella esenzione dal credito di imposta per singoli investimenti sino a 50 milioni di euro, con una taglia di interventi di ampliamento della capacità produttiva che si concentra quindi sulla media dimensione.

Resta da definire ancora il decreto governativo che detta gli indirizzi per la semplificazione amministrativa e burocratica, altro elemento di decisiva rilevanza per la efficacia e la efficienza del provvedimento. Al fine di generare vantaggi competitivi, il legislatore ha deciso che la perimetrazione delle Zes deve includere almeno un'area portuale compresa nella rete transeuropea dei trasporti. I vantaggi si traducono dunque in benefici fiscali ed in semplificazioni amministrative.

Le Regioni Campania e Calabria sono dunque i primi luoghi insediativi per le Zes meridionali, avendo approvato provvedimenti di Giunta che definiscono criteri e modalità per la costituzione delle aree nelle quali saranno resi operativi i meccanismi di agevolazione previsti dalla legge approvata di recente. I porti di Napoli, Salerno e Gioia Tauro saranno i baricentri di questa innovazione.

-segue

Le regioni possono decidere anche strumenti aggiuntivi per l'attrazione degli investimenti: la Campania ha preannunciato che prevederà cinque anni di esenzione dal pagamento dell'IRAP alle imprese che decideranno di insediarsi entro il perimetro della zona economica speciale.

Le Zes si sono affermate nel mondo come laboratori per l'attrazione degli investimenti e come incubatori di innovazione, capaci di promuovere lo sviluppo produttivo ed occupazionale. La storia delle Zes ha conosciuto una rapida accelerazione negli ultimi decenni, anche per contrastare la crisi emersa a partire dal 2007. Oggi esistono nel mondo oltre 4.500 zone economiche speciali, istituite in più di 135 Nazioni, che contribuiscono al mantenimento di circa 70 milioni di posti di lavoro. Nella sola Unione Europea esistono formalmente 16 Zone economiche speciali operative, di cui 14 in Polonia.

L'esperienza polacca mostra risultati particolarmente interessanti, raggiunti grazie allo strumento delle Zes: sono stati creati oltre 287.000 nuovi posti di lavoro tra il 2005 ed il 2015, con una attrazione di investimenti pari a 170 miliardi di euro: l'Italia, tra l'altro, è il quinto investitore nelle Zes polacche; nelle aree in cui è stata istituita una Zes, la disoccupazione è inferiore del 2-3%, ed il PIL è più alto del 7-8% rispetto alla media delle altre aree. Proprio per i positivi risultati conseguiti, il governo polacco ha deciso di prorogare gli effetti temporali delle Zes, che dovevano cessare la propria operatività al 2020, portando il tempo sino al 2026.

Nella individuazione del perimetro delle Zes, il Governo italiano ha scelto il criterio in base al quale l'area, anche non territorialmente adiacente, deve presentare un nesso economico-funzionale che comprenda almeno un'area portuale, collegata alla rete transeuropea dei trasporti. Il legame tra attrazione degli investimenti produttivi ed adeguatezza logistica costituisce una delle chiavi di volta per l'efficacia delle politiche industriali e per il recupero di competitività dei territori. Non contano più solo lavoro e capitali per generare produttività, ma anche competenze e connessioni.

Nel paradigma della nuova economia industriale, la logistica svolge un ruolo determinante. Senza un accesso efficiente ai mercati si determina uno svantaggio competitivo difficilmente colmabile. Accanto a questo elemento, che conta sempre più nella determinazione della produttività totale dei fattori, serve la capacità di far crescere la dimensione delle imprese e di puntare sui settori ad elevato contenuto tecnologico, per modificare la traiettoria di una specializzazione manifatturiera ancora concentrata sui settori maturi.

Con le Zone economiche specialisi apre una nuova stagione per le politiche di sviluppo nel Mezzogiorno. Né incentivi a pioggia, né intervento diretto dello Stato nell'economia. Le forze produttive potranno contare una cornice di maggiore competitività determinata da strumenti di semplificazione, crediti di imposta adeguati per la realizzazione di investimenti, contiguità ad aree già dotate di infrastrutture e di servizi per la logistica.

Se vogliamo lavorare perché l'Italia superi la grave crisi industriale e sociale dell'ultimo decennio, una delle chiavi attraverso le quali è possibile riaprire la porta dello sviluppo è la attivazione di una nuova politica economica: le zone economiche speciali possono essere uno strumento efficace in questa direzione.

I porti saranno, assieme ad i retroporti ed alle strutture logistiche, l'asse strategico di questo intervento di politica industriale. Ai presidenti delle Autorità di Sistema è affidato dalla legge anche il compito di guida del Comitato di indirizzo chiamato a governare la zona economica speciale, nel quale saranno presenti anche un delegato della presidenza del Consiglio dei ministri, del ministro delle infrastrutture e dei trasporti e della Regione. Si attende la nomina dei due rappresentanti di Governo per le Zes istituite della Campania e della Calabria. Il segretario generale della Autorità di Sistema sarà chiamato a svolgere la funzione di segretario del comitato stesso.

Fondamentale sarà il ruolo delle forze economiche e sociali. L'industria deve essere protagonista di questa nuova stagione di ripresa degli investimenti e di centralità della logistica. Senza una centralità di chi produce e di chi innova, gli strumenti normativi restano gusci vuoti che non producono effetti. Sarà quindi fondamentale che – definiti gli assetti normativi – si trovino le sedi e le modalità per massimizzare gli impatti positivi di uno strumento che può generare effettivamente una nuova stagione di investimenti e di ripresa produttiva”.

Si lavora ai fondali del porto: a Olbia potranno arrivare le navi di ultima generazione

Il porto di Olbia si prepara ad accogliere le navi di ultima generazione. È di ieri la firma del contratto con la società Zeta Srl per quella che sarà la prima tranche lavori di manutenzione dei fondali del porto di Olbia.

La società chioggiana, con un lungo curriculum in lavori marittimi, una volta rilevate, analizzate le campionature dei fondali ed ottenuto il via libera della Conferenza di Servizi, attuerà il livellamento dei cumuli di sabbia nella parte centrale del canale di accesso in porto, **riportando i fondali ad una profondità tale da consentire il transito di navi con pescaggio superiore agli 8,5 metri.**

Un primo step, questo, che rientra in un più ampio intervento manutentivo, a cadenza annuale, e che prevedrà la rimozione di cumuli sabbiosi anche negli specchi acquei prospicienti ai moli **solitamente destinati all'ormeggio dei giganti del mare.**

Intervento, quest'ultimo, per il quale sono già in fase di definizione le procedure di affidamento che, subito dopo la fine della stagione estiva e la conseguente diminuzione delle frequenze giornaliere dei traghetti da e per lo scalo olbiese, interesserà la darsena interclusa tra i moli 3 e 4 e il lato est del porto (moli 7 – 8 – 9), regolarmente dedicati alle crociere. Anche in questo caso, **l'obiettivo è quello di livellare i fondali ad una profondità tale da consentire l'ormeggio confortevole anche per navi di maggiore stazza.**

Ad entrambi gli interventi seguirà una più ampia operazione di dragaggio che **assicurerà la navigabilità con una profondità dei fondali, in particolare per la canaletta di accesso al golfo, non inferiori agli 11 metri e, per quanto riguarda il**

Utilizzo dei dati e delle immagini a fini editoriali e di informazione. Non si assume alcuna responsabilità per l'uso non autorizzato dei contenuti.

-segue

porto Cocciani ed i moli dell'Isola Bianca, non minori di 10.

Un percorso per il quale l'AdSP ha già predisposto un protocollo d'intesa che verrà sottoposto alla firma dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) e attraverso il quale verranno stabilite le modalità di escavo della canaletta e del golfo, con un **percorso che prevede studi, analisi, lavori e monitoraggi costanti della qualità ambientale.**

“La firma del contratto con la Zeta Srl – spiega Massimo Deiana – è un primo tassello del più ampio progetto di approfondimento dei fondali del porto di Olbia. Un intervento necessario, non più prorogabile, per mantenere la portualità del nord est al passo con le dinamiche del mercato dei trasporti marittimi, soprattutto di quelle crocieristiche, la cui rapida evoluzione della flotta navale impone un costante adeguamento dei porti. Un percorso che intendiamo seguire affiancati dai tecnici dell'Ispra, istituto deputato, per legge, alla regolamentazione e al monitoraggio di tali attività, certi che sapremo **raggiungere l'obiettivo con il minimo impatto sull'ambiente e sulle attività produttive presenti nel golfo olbiese**”.

Contratto per il primo intervento di livellamento dei fondali del porto di Olbia

I lavori sono stati affidati alla Zeta Srl

INFORMARE - Ieri l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha sottoscritto il contratto per la prima tranche lavori di manutenzione dei fondali del porto di Olbia con la Zeta Srl, società di Chioggia che, una volta rilevate, analizzate le campionature dei fondali ed ottenuto il via libera della Conferenza di Servizi, attuerà il livellamento dei cumuli di sabbia nella parte centrale del canale di accesso in porto sardo, riportando i fondali ad una profondità tale da consentire il transito di navi con pescaggio superiore agli 8,5 metri.

«La firma del contratto con la Zeta Srl - ha spiegato il presidente dell'AdSP, Massimo Deiana - è un primo tassello del più ampio progetto di approfondimento dei fondali del porto di Olbia. Un intervento necessario, non più prorogabile, per mantenere la portualità del nord est al passo con le dinamiche del mercato dei trasporti marittimi, soprattutto di quelle crocieristiche, la cui rapida evoluzione della flotta navale impone un costante adeguamento dei porti. Un percorso che intendiamo seguire affiancati dai tecnici dell'ISPRA, istituto deputato, per legge alla regolamentazione e al monitoraggio di tali attività, certi che sapremo raggiungere l'obiettivo con il minimo impatto sull'ambiente e sulle attività produttive presenti nel golfo olbiese».

L'ente portuale ha specificato che il primo intervento affidato alla Zeta rientra in un più ampio intervento manutentivo, a cadenza annuale, e che prevede la rimozione di cumuli sabbiosi anche negli specchi acquei prospicienti ai moli solitamente destinati all'ormeggio dei giganti del mare. Intervento, quest'ultimo, per il quale sono già in fase di definizione le procedure di affidamento che, subito dopo la fine della stagione estiva, e la conseguente diminuzione delle frequenze giornaliere dei traghetti da e per lo scalo olbiese, interesserà la darsena interclusa tra i moli 3 e 4 e il lato est del porto (moli 7 - 8 - 9) dedicati alle crociere. Anche in questo caso l'obiettivo è quello di livellare i fondali ad una profondità tale da consentire l'ormeggio confortevole anche per navi di maggiore stazza.

Ad entrambi gli interventi seguirà una più ampia operazione di dragaggio che assicurerà la navigabilità con una profondità dei fondali, in particolare per la canaletta di accesso al golfo, non

-segue

inferiori agli 11 metri e, per quanto riguarda il porto Cocciani ed i moli dell'Isola Bianca, non minori di 10 metri. Un percorso per il quale l'AdSP ha già predisposto un protocollo d'intesa che verrà sottoposto alla firma dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) e attraverso il quale verranno stabilite le modalità di escavo della canaletta e del golfo, con un percorso che prevede studi, analisi, lavori e monitoraggi costanti della qualità ambientale.

A Olbia parte il livellamento dei fondali



Tra non molto, le navi di ultima generazione potranno attraccare nel **porto di Olbia**. È stato infatti firmato lunedì 23 luglio il contratto con la società Zeta Srl per quella che sarà - rende noto l'Autorità di Sistema portuale del Mare di

Sardegna - la prima tranche lavori di manutenzione dei fondali del porto di Olbia. La società chioggiana, con un lungo curriculum in lavori marittimi, una volta rilevate, analizzate le campionature dei fondali ed ottenuto il via libera della Conferenza di Servizi, attuerà il livellamento dei cumuli di sabbia nella parte centrale del canale di accesso in porto, riportando i fondali ad una profondità tale da consentire il transito di navi con pescaggio superiore agli 8,5 metri.

Un primo step, questo, che rientra in un più ampio intervento manutentivo, a cadenza annuale, e che prevedrà la rimozione di cumuli sabbiosi anche negli specchi acquei prospicienti ai moli solitamente destinati all'ormeggio dei giganti del mare. Intervento, quest'ultimo, per il quale sono già in fase di definizione le procedure di affidamento che, subito dopo la fine della stagione estiva e la conseguente diminuzione delle frequenze giornaliere dei traghetti da e per lo scalo olbiese, interesserà la darsena interclusa tra i moli 3 e 4 e il lato est del porto (moli 7 - 8 - 9), regolarmente dedicati alle crociere. Anche in questo caso, l'obiettivo è quello di livellare i fondali ad una profondità tale da consentire l'ormeggio confortevole anche per navi di maggiore stazza.

Ad entrambi gli interventi seguirà una più ampia operazione di dragaggio che assicurerà la navigabilità con una profondità dei fondali, in particolare per la canaletta di accesso al golfo, non inferiori agli 11 metri e, per quanto riguarda il porto Cocciani ed i moli dell'Isola Bianca, non minori di 10. Un percorso per il quale l'AdSP ha già predisposto un protocollo d'intesa che verrà sottoposto alla firma dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) e attraverso il quale verranno stabilite le modalità di escavo della canaletta e del golfo, con un percorso che prevede studi, analisi, lavori e monitoraggi costanti della qualità ambientale.

"La firma del contratto con la Zeta Srl - spiega il presidente dell'AdSP, Massimo Delana - è un primo tassello del più ampio progetto di approfondimento dei fondali del porto di Olbia. Un intervento necessario, non più prorogabile, per mantenere la portualità del nord est al passo con le dinamiche del mercato dei trasporti marittimi, soprattutto di quelle crocieristiche, la cui rapida evoluzione della flotta navale impone un costante

-segue

adeguamento dei porti. Un percorso che intendiamo seguire – conclude Deiana – affiancati dai tecnici dell'ISPRA, istituto deputato, per legge, alla regolamentazione e al monitoraggio di tali attività, certi che sapremo raggiungere l'obiettivo con il minimo impatto sull'ambiente e sulle attività produttive presenti nel golfo olbiese”.

La canaletta diventa più profonda il porto accoglie i giganti del mare

Il livellamento dei fondali consentirà il transito delle navi con un pescaggio di oltre 8 metri e mezzo. Presto i lavori interesseranno anche i moli dell'Isola Bianca. Deiana (Adsp): «Operazione necessaria»

di Dario Budroni
D OLBIA

I fondali del golfo diventeranno più profondi. E in questo modo il porto olbiese potrà presto accogliere navi di ultima generazione. Lo comunica l'Autorità di sistema portuale del mar di Sardegna, che ha appena firmato il contratto con la società Zeta srl per la prima trincea dei lavori di manutenzione dei fondali. Si procederà a step. La società di Chioggia, con una lunga esperienza nel campo dei lavori marittimi, analizzerà i fondali del porto e, una volta ottenuto il via libera della conferenza di servizi, comincerà a livellare i cumuli di sabbia nella zona centrale del canale di accesso al porto. L'obiettivo dell'operazione è riportare i fondali a una profondità capace di consentire il transito delle navi con un pescaggio superiore agli 8 metri e mezzo.

Gli interventi nel golfo. I lavori che partiranno a breve rientrano in un intervento manutentivo più ampio e a cadenza annuale. Dopo la prima operazio-



Il presidente dell'Adsp Massimo Delana e una veduta del porto dell'Isola Bianca



ne, saranno per esempio rimossi i cumuli sabbiosi anche negli specchi acquei nelle zone vicine ai moli del porto dell'Isola Bianca. Per quanto riguarda la seconda tipologia di intervento, le procedure di affidamento sono in dirittura di arrivo. Si interverrà subito dopo la fine della stagione estiva, quando diminuirà il traffico navale. I lavori interesseranno in parti-

colare la darsena tra i moli 3 e 4 e il lato est del porto, cioè i moli 7, 8 e 9 solitamente dedicati alle navi da crociera. Anche in questo caso l'obiettivo è portare i fondali a una profondità tale da consentire l'ormeggio anche per le navi di maggiore stazza. Tutti e due gli interventi programmati dall'Autorità di sistema saranno seguiti da una operazione di dragaggio che

assicurerà la navigabilità con una profondità dei fondali, in particolare nella fascia della canaletta di accesso, non inferiore agli 11 metri. Per quanto riguarda i moli dell'Isola Bianca e di Cocciani, la profondità non sarà minore di 10 metri. Un percorso per il quale l'Adsp ha già predisposto un protocollo d'intesa che sarà sottoscritto dall'Istituto superiore per la

protezione e la ricerca ambientale. In questo modo verranno stabilite le modalità di escavo della canaletta e del golfo attraverso un percorso che prevede studi, analisi, lavori e monitoraggio continui della qualità ambientale.

La soddisfazione. Massimo Delana, presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna, è soddisfatto. «La firma del contratto con la Zeta srl è un primo tassello del più ampio progetto di approfondimento dei fondali del porto di Olbia - commenta Delana -. Un intervento necessario, non più prorogabile, per mantenere la puntualità del nord est al passo con le dinamiche del mercato dei trasporti marittimi, soprattutto di quelle crocieristiche, la cui rapida evoluzione della flotta navale impone un costante adeguamento dei porti. Un percorso che intendiamo seguire affiancati dai tecnici dell'Ispra. Siamo certi che sapremo raggiungere l'obiettivo con il minimo impatto sull'ambiente e sulle attività produttive presenti nel golfo olbiese».

Isola Bianca. Al via il livellamento dei fondali

Ieri la firma del primo contratto per i lavori che interesseranno il canale di accesso al porto



Il porto di Olbia si prepara ad accogliere le navi di ultima generazione. È di ieri, infatti, la firma del contratto con la società Zeta Srl per la prima tranche lavori di manutenzione dei fondali del porto di Olbia. L'azienda attuerà il livellamento dei cumuli di sabbia nella parte centrale del canale di accesso in porto, riportando i fondali ad una profondità tale da consentire il transito di navi con pescaggio superiore agli 8,5 metri.

Si tratta di un primo step che rientra in un più ampio intervento manutentivo, a cadenza annuale, e che prevede la rimozione di cumuli sabbiosi anche negli specchi acquei prospicienti ai moli solitamente destinati all'ormeggio dei giganti del mare.

Intervento, quest'ultimo, per il quale sono già in fase di definizione le procedure di affidamento che, subito dopo la fine della stagione estiva e la conseguente diminuzione delle frequenze giornaliere dei traghetti da e per lo scalo olbiese, interesserà la darsena interclusa tra i moli 3 e 4 e il lato est del porto (moli 7 – 8 – 9), regolarmente dedicati alle crociere. Anche in questo caso, l'obiettivo è quello di livellare i fondali ad una profondità tale da consentire l'ormeggio confortevole anche per navi di maggiore stazza.

Ad entrambi gli interventi seguirà una più ampia operazione di dragaggio che assicurerà la navigabilità con una profondità dei fondali, in particolare per la canaletta di accesso al golfo, non inferiori agli 11 metri e, per quanto riguarda il porto Cocciani ed i moli dell'Isola Bianca, non minori di 10.

Un percorso per il quale l'AdSP ha già predisposto un protocollo d'intesa che verrà sottoposto alla firma dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) e attraverso il quale verranno stabilite le modalità di escavo della canaletta e del golfo, con un percorso che prevede studi, analisi, lavori e monitoraggi costanti della qualità ambientale.

“La firma del contratto con la Zeta Srl – spiega Massimo Deiana – è un primo tassello del più ampio progetto di approfondimento dei fondali del porto di Olbia. Un intervento necessario, non più prorogabile, per mantenere la portualità del nord est al passo con le dinamiche del mercato dei trasporti marittimi, soprattutto di quelle crocieristiche, la cui rapida evoluzione della flotta navale impone un costante adeguamento dei porti. Un percorso che intendiamo seguire affiancati dai tecnici dell'ISPRA, istituto deputato, per legge, alla regolamentazione e al monitoraggio di tali attività, certi che sapremo raggiungere l'obiettivo con il minimo impatto sull'ambiente e sulle attività produttive presenti nel golfo olbiese”.

Lavori di manutenzione al porto di Olbia: saranno livellati i fondali



Il porto di Olbia si prepara per accogliere le navi di ultima generazione. Firmato il contratto con la società Zeta Srl per la prima tranche dei lavori di manutenzione dei fondali. La società chioggiana, una volta rilevate e analizzate le campionature dei fondali e ottenuto il via libera della Conferenza di Servizi, attuerà il livellamento dei cumuli di sabbia nella parte centrale del canale di accesso in porto, riportando i fondali ad una profondità tale da consentire il transito di navi con pescaggio superiore agli 8,5 metri. Prevista anche la rimozione di cumuli sabbiosi negli specchi acquei davanti ai moli solitamente destinati all'ormeggio dei giganti del mare: già in fase di definizione le procedure di affidamento che, subito dopo la fine della stagione estiva e la conseguente diminuzione delle frequenze giornaliere dei traghetti da e per lo scalo olbiese, interesserà la darsena interclusa tra i moli 3 e 4 e il lato est del porto (moli 7-8-9), regolarmente dedicati alle crociere. Anche in questo caso, l'obiettivo è quello di livellare i fondali ad una profondità tale da consentire l'ormeggio confortevole anche per navi di maggiore stazza. Ad entrambi gli interventi seguirà una più ampia operazione di dragaggio che assicurerà la navigabilità con una profondità dei fondali, in particolare per la canaletta di accesso al golfo, non inferiori agli 11 metri e, per quanto riguarda il porto Cocciani e i moli dell'Isola Bianca, non minori di 10. "La firma del contratto con la Zeta Srl – spiega Massimo Deiana, presidente dell'Authority – è un primo tassello del più ampio progetto di approfondimento dei fondali del porto di Olbia. Un intervento necessario, non più prorogabile, per mantenere la portualità del nord est al passo con le dinamiche del mercato dei trasporti marittimi, soprattutto di quelle crocieristiche, la cui rapida evoluzione della flotta navale impone un costante adeguamento dei porti. Un percorso che intendiamo seguire affiancati dai tecnici dell'ISPRA, istituto deputato, per legge, alla regolamentazione e al monitoraggio di tali attività, certi che sapremo raggiungere l'obiettivo con il minimo impatto sull'ambiente".

L' appalto per la realizzazione del pontile di Giammoro

Cento giorni di intenso lavoro Ora ricostruzione del cavalcavia

*Un' opera strategica, affidata all' impresa Ricciardello, che l' **Autorità portuale** segue con grande attenzione*

pace del mela Il pontile di Giammoro rappresenta l' ultima chance di rilancio dell' area industriale di Milazzo. Lo sa bene l' **Autorità portuale** che cento giorni dopo l' inizio dei lavori sta monitorando con notevole frequenza l' attività portata avanti dagli operai della ditta Licciardello.

Dopo aver proceduto alla demolizione del cavalcavia esistente nella zona industriale adesso sono passati alla fase di ricostruzione del manufatto per adeguarlo alle diverse esigenze progettuali dell' infrastruttura. Per tale ragione il traffico viario in direzione Giammoro è stato ricondotto su una sola carreggiata che ospita due corsie. Un disagio comunque tutto sommato tollerabile anche perché per fortuna si sta procedendo senza intoppi.

Il nuovo cavalcavia - che sarà costituito da 2 campate della lunghezza di circa 21 metri cadauna - viene considerato infatti opera funzionale del primo tratto di pontile denominato di "collegamento". A seguire si procederà alla realizzazione di un pontile di raccordo, avente larghezza pari a 13 metri sarà costituito da 4 corpi giuntati di cui il primo corpo lato terra ha lunghezza di 47 metri mentre i rimanenti tre corpi avranno lunghezza di 67 metri.

«Questo pontile - afferma il commissario De Simone - rappresenterà non solo la risposta alle attese di tanti imprenditori, ma può costituire anche la svolta per il rilancio del settore industriale e manifatturiero del comprensorio. E anche Milazzo, in questo contesto, può assumere un ruolo di primo piano in quell' ottica di sviluppo della **portualità** che da molo Marullo arrivi sino alla foce del torrente Niceto».

Ed in effetti l' area artigianale più importante della Sicilia orientale che a parte la Duferdofin, che da sola assorbe circa 250 lavoratori, si è ridotta ad ospitare una cinquantina di piccole e medie imprese che stanno vivendo una situazione occupazionale difficile a causa di un calo delle commesse che, al di là delle due realtà più importanti dell' intera area industriale, Raffineria ed Edipower, a cascata si ripercuote su queste aziende che operano nel settore dei servizi e della logistica. Il ricorso alla cassa

-segue

integrazione è frequente e determinante è diventato il ruolo svolto dal sindacato nella gestione degli esuberi. «L' Asi è una realtà importante - afferma il sindacalista Salvatore Napoli - che purtroppo non riceve dalle istituzioni quell' attenzione necessaria.

Basti guardare la situazione delle strade di collegamento, l' assoluta assenza di servizi. Si è consentito di realizzare infrastrutture, ma poi non si sono create le condizioni affinché in questo polo, come accade nel Nord, si consolidasse la presenza dell' imprenditore. Ora tutti speriamo nel pontile. Facciamolo però completare prima di lasciarci andare all' ottimismo».(g.p.)

Il mega terminal container di Palermo da 5 miliardi

Palermo - È stato presentato a Palazzo d'Orleans, sede della presidenza della Regione siciliana, il progetto di fattibilità tecnica ed economica del porto Hub di Palermo e della riqualificazione della costa sud orientale. Il Presidente dell'Eurispes, Gian Maria Fara, ha commentato: «È il contributo che Eurispes, a due anni di distanza dall'apertura della sede dell'Istituto nel capoluogo siciliano, ha voluto dare alla Sicilia, nella consapevolezza delle grandi potenzialità del territorio e della necessità di una infrastrutturazione adeguata in grado di accompagnare percorsi di sviluppo».

Il progetto del porto Hub – scrive Eurispes in una nota - prevede una gestione di volumi sino a 16 milioni di container all'anno «contro i 5 del porto di Valencia, i 3 milioni di quello di Gioia Tauro e i 2 milioni circa dei porti di Barcellona e Genova» scrive Eurispes.

Il traffico totale in contenitori dell'intero territorio italiano è pari a 10 milioni di contenitori. Per questo il sottosegretario Edoardo Rixi e il presidente dell'Adsp di Palermo Pasqualino Monti, avevano non più tardi di qualche giorno fa, espresso forti perplessità.

L'opera, che ha un costo di circa 5 miliardi di euro, a regime secondo quanto riportato da Eurispes, darebbe lavoro a 435mila persone. «I tempi di realizzazione sono di tre anni, dal rilascio delle autorizzazioni, legate all'inserimento dell'opera nel piano di quelle nazionali e di carattere strategico».

Progetto per il porto hub di Palermo

Presentato dall'Eurispes a Palazzo d'Orleans

PALERMO – A Palazzo d'Orleans, sede della presidenza della Regione siciliana, è stato presentato ieri pomeriggio il progetto di fattibilità tecnica ed economica del porto hub di Palermo e della riqualificazione della costa sud orientale.

Il presidente dell'Eurispes, Gian Maria Fara (**nella foto**), aprendo i lavori, ha detto che questo "È il contributo che Eurispes, a due anni di distanza dall'apertura della sede dell'Istituto nel capoluogo siciliano, ha voluto dare alla Sicilia, nella consapevolezza delle grandi potenzialità del territorio e della necessità di una infrastrutturazione adeguata in grado di accompagnare percorsi di sviluppo".

Nicola Piazza, coordinatore del Comitato scientifico della sede siciliana dell'Eurispes, introducendo i lavori di presentazione, ha sottolineato "la necessità di una interazione tra tutti i soggetti, istituzionali e privati, capace di individuare e promuovere soluzioni per uscire dalla crisi occupazionale che interessa il Mezzogiorno, in un gioco di squadra rispettoso delle prerogative di ognuno".

Il progetto del porto Hub, illustrato da Giovan Battista Rubino, componente del Comitato scientifico Eurispes, è di quelli che trasformerebbero la città, facendole recuperare il suo ruolo centrale nel Mediterraneo. "La realizzazione del porto hub – ha spiegato Rubino – per le sue caratteristiche tecniche, farebbe di Palermo il porto più importante del sud Europa, in grado di movimentare 16 milioni di container all'anno, contro i 5 del porto di Valencia, i 3 milioni di quello di Gioia Tauro e i 2 milioni circa dei porti di Barcellona e Genova".

L'opera, che ha un costo di circa 5 miliardi di euro, a regime, darebbe lavoro a 435mila persone, e potrebbe essere finanziata prevalentemente con capitali privati. "I tempi di realizzazione – ha aggiunto Saverio Romano, responsabile del Dipartimento Mezzogiorno dell'Eurispes – sono di tre anni, dal rilascio delle autorizzazioni, legate all'inserimento dell'opera nel piano di quelle nazionali e di carattere strategico. Ovviamente sarà necessaria una forte collaborazione tra le istituzioni ma il ritorno economico che se ne avrebbe inciderebbe positivamente non solo su Palermo e sulla Sicilia ma su tutto il Mezzogiorno".

Un tema connesso con quello della realizzazione del porto commerciale, è quello ambientale e il presidente Fara ha chiarito: "La realizzazione di questa infrastruttura è legata a filo doppio con la riqualificazione della costa sud-orientale di Palermo, da anni in stato di abbandono. Il progetto, che consentirebbe la fruizione e la balneazione di ampi tratti di costa, restituirebbe inoltre a quella parte di città la vista del mare".

Unanime apprezzamento al progetto da parte del sindaco di Palermo, Leoluca Orlando, per il quale "un'opera come questa coinvolge il sistema Italia ma anche le istituzioni europee. Il Comune è pronto a un confronto laico sul progetto, e comunque apprezziamo il metodo seguito dall'Eurispes". Positivo anche il commento di Gianfranco Micciché, presidente dell'Assemblea regionale siciliana: "Quella del porto hub di Palermo presentato dall'Eurispes è una idea vincente, rivoluzionaria per Palermo, che farebbe della Sicilia un polo di grande importanza e, per quello che vale, può contare su tutto il mio sostegno politico". Nello Musumeci, presidente della Regione siciliana, si è dichiarato "aperto al confronto, perché l'opera è suggestiva nella sua progettualità: il Mediterraneo è tornato ad essere un mare di traffici e di commerci e dobbiamo intercettare quelli che arrivano dal canale di Suez, con infrastrutture e servizi adeguati. Da apprezzare l'iniziativa dell'Eurispes, innovativa e autorevole: entro il mese di dicembre 2018 dovranno essere acquisiti nuovi elementi dal confronto con tutti i soggetti a vario titolo interessati".

I dati tecnici della proposta progettuale

L'area portuale è rappresentata da una piattaforma collegata con la costa all'altezza della Bandita e che forma con essa una baia larga circa 300 metri e lunga tre chilometri, destinata agli sport acquatici e con 200 posti per le imbarcazioni da diporto in transito.

Porto hub a Palermo, Eurispes presenta il progetto

"Investimento da 5 mld euro e 400 mila posti lavoro"

L'Eurispes ha presentato, a palazzo d'Orleans, il progetto da 5 miliardi di euro che potrebbe creare oltre 400 mila posti di lavoro in Sicilia, sul porto hub di Palermo, che punterebbe a fare del capoluogo siciliano uno dei porti più importanti del Sud Europa. Il progetto contempla la riqualificazione della foce del fiume Oreto e della costa sud orientale della città, interessa il golfo di Palermo da Sant'Erasmo ad Acqua dei Corsari. Lungo un'area di tre chilometri è prevista la creazione di una piattaforma collegata con la costa all'altezza della Bandita che formerebbe con essa una baia larga circa 300 metri, destinata agli sport acquatici, con 200 posti per le imbarcazioni da diporto in transito. Nell'area dovrebbero sorgere anche impianti sportivi all'aperto per 10 ettari, un parco urbano sul mare ed ampi spazi per il tempo libero, piste ciclabili e di running, punti ristoro e negozi. Il porto-canale progettato avrebbe 9 chilometri di banchine e un piazzale di circa 200 ettari, un ingresso a nord-ovest e un uscita a sud-est e sarebbe direttamente collegato ad un retroporto di 100 ettari, dove realizzare anche un hotel, un residence, un parcheggio multipiani, mentre in un'area di 8 mila metri quadrati sarebbe destinata ad uffici.

"Questo progetto prevede investimenti per 5 miliardi di euro, a regime darà lavoro a oltre 450 mila persone - ha detto il presidente dell'Eurispes Gian Maria Fara - Quest'opera non interessa solo Palermo, ha una dimensione regionale e riguarda il Mezzogiorno e dunque l'intero Paese".

"Quest'opera potrebbe essere realizzata in tre anni - ha detto il progettista Giovan Battista Rubino, componente del comitato scientifico Eurispes Sicilia - Ciò che la rende strategica è la sua posizione geografica. Le sue caratteristiche tecniche, farebbero di Palermo il porto più importante del Mediterraneo europeo in grado di movimentare 16 milioni di container all'anno contro i 5 mln del porto di Valencia, i 3 mln di quello di Gioia Tauro e i 2 mln circa dei porti di Barcellona e Genova.

Il progetto mira alla costruzione del porto hub e alla riqualificazione della costa sud-orientale. I due aspetti sono fortemente connessi. Oggi quel tratto di costa è degradato".

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE (GU 5 a Serie Speciale - Contratti Pubblici n.86 del 25-7-2018)

Bando di gara con procedura aperta - CIG 7569627DCC
SEZIONE I: AMMINISTRAZIONE AGGIUDICATRICE I.1) Denominazione indirizzi e punti di contatto: **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE**, sede legale Augusta, Contrada Punta Cugno - Palazzina ED.1 - Porto Commerciale C.A.P. 96011 0931/971245 fax 0931/523652, sede territoriale Catania Via Dusmet s.n., 95131 Catania T. +39 095 535888 - C.F. 93083840897 Pec: adspmaresiciliaorientale@pec.it,

info@adspmaresiciliaorientale.it Indirizzo internet: <http://www.adspmaresiciliaorientale.it> I.2) Ulteriori informazioni sono disponibili: i soggetti che intendano partecipare alla procedura aperta possono ottenere chiarimenti in ordine alla procedura mediante la proposizione di quesiti scritti da inoltrare al Responsabile del Procedimento ai punti di contatto suindicati. I.3) le offerte vanno inviate a: ufficio protocollo Autorita' di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, sede di Augusta, Contrada Punta Cugno - Palazzina ED.1 - Porto Commerciale cap 96011 Augusta (SR) secondo le modalita' di presentazione previste dal disciplinare di gara.

SEZIONE II: OGGETTO DELL' APPALTO II.1) Denominazione conferita dall' amministrazione aggiudicatrice: Procedura aperta per l' affidamento del servizio di verifica del progetto esecutivo dei lavori di completamento del rifiorimento e ripristino statico della Diga Foranea del Porto di Augusta.

II.2) Tipo di appalto e luogo di esecuzione: appalto di servizi - Luogo di esecuzione: Augusta Prov. Siracusa Cod.

NUTS: ITG19 II.3) Breve descrizione dell' appalto: L' appalto ha ad oggetto il servizio di verifica ai fini della validazione del progetto esecutivo ai sensi dell' art. 26 del decreto legislativo 50/2016, relativo ai lavori di completamento del rifiorimento e ripristino statico della Diga Foranea del Porto di Augusta.

II.4) CPV (Vocabolario comune degli appalti): 71340000-3 II.5)

Divisione in lotti: no II.6) Ammissibilita' di varianti: no II.7)

Quantitativo dell' appalto: 176.453,50 (IVA esclusa) II.9) Durata dell' appalto o termine di esecuzione: 30 giorni decorrenti dalla data di ricezione degli elaborati del progetto esecutivo secondo la tempistica stabilita nel Capitolato Speciale Prestazionale

SEZIONE III: INFORMAZIONI DI CARATTERE GIURIDICO

ECONOMICO, FINANZIARIO E TECNICO III.1) Condizioni relative all' appalto: III.1.1) Cauzioni e

-segue

garanzie richieste: cauzione provvisoria di 3.529,07 pari al 2% dell' importo complessivo dell' appalto III.1.2) Principali modalita' di finanziamento e di pagamento e/o riferimenti alle disposizioni applicabili in materia: si rinvia a quanto disposto dal Capitolato Speciale d' Appalto.

III.1.3) Forma giuridica che dovra' assumere il raggruppamento di operatori economici aggiudicatario dell' appalto: ai sensi e con le modalita' di cui all' art. 48 del decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50. III.2) Condizioni di partecipazione: III.2.1) Requisiti di ordine generale, di idoneita' professionale, inclusi i requisiti relativi all' iscrizione nell' albo professionale o nel registro commerciale: essere Organismi di ispezione di tipo A e di tipo C accreditati ai sensi della norma europea UNI CEI EN ISO/IEC 17020 III.2.2) Requisiti di ordine generale di Capacita' economica e finanziaria e Capacita' tecniche e professionali: come da Capitolato Speciale Prestazionale e Disciplinare di gara III.2.4) Appalto riservato: no III.2.5) La prestazione e' riservata ad una particolare professione: si SEZIONE IV: PROCEDURA IV.1) Tipo di procedura: procedura aperta ai sensi dell' art. 60 del decreto legislativo 50/16 IV.2) Criteri di aggiudicazione: criterio dell' offerta economicamente piu' vantaggiosa ai sensi dell' art. 95 del decreto legislativo 50/16 in base ai criteri indicati nel Capitolato Speciale Prestazionale e nel Disciplinare di gara IV.3) Informazioni di carattere amministrativo IV.3.1) Documentazione di gara: Il Disciplinare di gara, ed il Capitolato Speciale Prestazionale sono disponibili presso il seguente indirizzo internet: www.adspmaresiciliaorientale.it Sezione Bandi di Gara e Contratti IV.3.2) Termine per ottenere chiarimenti, effettuare il sopralluogo e ritirare la documentazione tecnica: ore 12,00 del giorno 24/08/2018 ai punti di contatto sopra indicati con le modalita' di cui al disciplinare di gara. IV.3.3) Termine per il ricevimento delle offerte: 04/09/2018 - Ore 12,00 IV.3.4) Lingue utilizzabili per la presentazione delle offerte: Italiano IV.3.5) Periodo minimo durante il quale l' offerente e' vincolato alla propria offerta: giorni 180 dal termine ultimo per il ricevimento delle offerte IV.3.6) Apertura delle offerte: 11/09/2018 - Ore: 10,00 Luogo: Autorita' di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale sede di Augusta, e' ammesso un rappresentante o suo delegato per ciascun concorrente IV.3.7) Responsabile Unico del Procedimento: Ing. Giovanni Sarcia', Responsabile dell' Ufficio Tecnico della sede di Augusta dell' Autorita' di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale SEZIONE VI: ALTRE INFORMAZIONI VI.1) PROCEDURE DI RICORSO VI.1.1) ORGANISMO RESPONSABILE DELLE PROCEDURE DI RICORSO: Tribunale Amministrativo Regionale di Catania VI.1.2) PRESENTAZIONE DEL RICORSO: 30 gg dalla data di pubblicazione del bando sulla GURI; 30 gg dalla data di ricezione degli atti di cui dell' art. 76 del decreto legislativo 18 aprile 2016 n. 50 VI.1.3) DATA DI SPEDIZIONE DEL PRESENTE BANDO ALLA GURI: 16 luglio 2018.

Il R.U.P. ing. Giovanni Sarcia' Il segretario generale ing. Carlo Guglielmi TU18BFG14961.

Porti: De Monte (PD), UE agevoli investimenti su impianti elettrici per rifornimento navi a terra

(FERPRESS) – Roma, 25 LUG – “L’Ue agevoli gli investimenti sugli impianti di energia elettrica a terra nei porti: si ridurrebbe drasticamente l’impatto ambientale del trasporto marittimo, creando al contempo nuove e interessanti opportunità di business”. Lo afferma l’eurodeputata del Pd, componente della commissione Trasporti e turismo, Isabella De Monte, che ha presentato un’interrogazione alla Commissione europea in cui chiede quali siano le azioni concrete che intende mettere in campo per potenziare la tecnologia Shore Side Electricity (SSE).

Secondo De Monte “con gli impianti di energia elettrica a terra le navi potrebbero spegnere i motori mentre si collegano a una fonte di energia a terra, riducendo sia il rumore che le vibrazioni e le emissioni di inquinanti e di CO2, diminuendo anche i costi operativi. I vantaggi, dal punto di vista ambientale ed economico, sarebbero rilevanti. Tuttavia il business dell’SSE è ostacolato dall’attuale regime fiscale, che rende impossibile per la SSE essere competitivo”.

“Chiedo quindi alla Commissione quali sono le azioni concrete che intende intraprendere per facilitare la diffusione e il potenziamento di questa tecnologia e – conclude De Monte – domando inoltre se la Commissione sia intenzionata a promuovere l’accesso ai finanziamenti del CEF, il fondo della Commissione al settore trasporti”.