



Primo Piano:

- **Tasse UE: Assoporti prepara la nota difensiva**
(The Medi Telegraph)
- **Confini tra AdSP e Autorità Marittima** (Porto News)

Dai Porti:

Trieste:

"...Container e treni in doppia cifra nel primo semestre..."
(Informazioni Marittime, Seareporter.it, Informare)

Venezia:

"...Venezia dice basta anche a kayak e tavole a remi..."
(The Medi Telegraph)

Genova:

"...Il piano salva-Culmv all'esame del board portuale..." (Il Secolo XIX)
"...Vado Ligure, avanza in terminal APM..." (La Gazzetta Marittima)

La Spezia:

"...Anche Bologna dopo Prato potenzia i treni con La Spezia..."
(La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Le iniziative dell'AdSP..." (Informatore Navale, The Medi Telegraph)

Piombino:

"...E' il giorno di Sajjan Jindal primo incontro coi lavoratori..."
(Il Tirreno Piombino, La Nazione)

Napoli:

"...Spirito <<Avanti tutta con dragaggi e Beverello>>..."
(The Medi Telegraph)

Bari:

"...In corso la caratterizzazione dei sedimenti per il dragaggio..."
(Puglia News)



INDICE



Brindisi:

"...Affidato a Mercitalia il servizio ferroviario..."

(Messaggero Marittimo, Seareporter.it, Gazzetta del Sud, Informazioni Marittime, Nuovo Quotidiano di Puglia, NewSpam, Brindisi Report, BrindisiSera)

"...Confermata la presenza della Msc Musica che arriverà di domenica..." (NewSpam)

Gioia Tauro:

"...Sospeso lo stato di agitazione Oggi vertice..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Costa: il rilancio dei porti siciliani non passa da qui..." (Il Secolo XIX)

Focus:

- **Autonomia portuale e Regioni** (Porto News)

Tasse Ue sugli scali italiani: Assoportiti prepara la nota difensiva

Genova - Consegnato al ministero il documento scritto dall'associazione. Ieri incontro con i segretari generali.

Genova - Ieri si è riunito il gruppo di coordinamento dei Segretari Generali delle Autorità di Sistema Portuale negli uffici di Assoportiti. Il gruppo è stato costituito lo scorso aprile a seguito di decisione da parte dei Presidenti in sede di Assemblea degli associati, vista la necessità di dover affrontare una serie di temi tecnici riguardanti i porti.

Relativamente allo stato della procedura avviata dall'Unione Europea sulla tassazione delle concessioni e autorizzazioni in ambito portuale, è stata predisposta una nota, già inoltrata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di ulteriori chiarimenti e precisazioni.

«Una presa di posizione condivisa e importante, anche in ragione del complessivo effetto che avrebbe l'applicabilità della tassazione fiscale sulla riscossione dei canoni per le AdSP» scrive l'associazione in una nota.

Discussa e condivisa la linea comune per le Autorità in tema di Piano Organici dei Porti, anche in relazione della necessità di affrontare il tema lavoro in porto nel suo complesso. Gettate, inoltre, le basi per una bozza condivisa di Regolamento delle concessioni in ambito portuale. Infine, sono stati dati aggiornamenti in materia di anticorruzione, trasparenza e relativamente al trattamento dei dati personali in seguito all'entrata in vigore del General Data Protection Regulation dell'Unione Europea. Tutti gli intervenuti hanno apprezzato gli sforzi fatti finora sui temi all'ordine del giorno ed è stato possibile fornire utili contributi sia per il Ministero vigilante, che per l'organizzazione interna delle AdSP. «Come ho già avuto modo di dire, le competenze presenti nei nostri porti sono molteplici e di alto livello» ha commentato il Presidente Assoportiti Zeno D'Agostino. «Grazie al lavoro dei nostri Segretari Generali, stiamo lavorando su molti temi tecnici specifici con idee comuni e condivise».

Zone grigie nella Riforma Delrio

Quali confini tra AdSP e Autorità marittima?

di Giorgia M. Boi

Professore ordinario di Diritto della Navigazione all'Università di Genova

L'introduzione di nuove regole sistemiche attuata in virtù del [Decreto Legislativo n. 169 del 4 agosto 2016](#) (e successive [integrazioni e correzioni](#)) ha innegabilmente modificato gli scenari della portualità italiana sotto vari profili.

In questa ottica, certamente molti aspetti positivi sono rilevabili nell'ambito delle regole introdotte da questa riforma: basti ricordare l'attenzione rivolta al tema della sostenibilità energetica e ambientale nonché a quello della semplificazione amministrativa e doganale, che meritano doveroso apprezzamento.

Al tempo stesso, tuttavia, è dato di rilevare in questa riforma anche qualche criticità legata ai mutamenti posti in essere. Emblematiche sono ad esempio quelle regole che hanno portato a cambiamenti destinati a incidere sui ruoli e sui rapporti tra Autorità di Sistema Portuale ed Autorità Marittima, le cui funzioni sono ora definite con contorni diversamente peculiari.

È indubbio che con la recente riforma portuale si è voluto profilare un nuovo sistema di *governance* portuale basicamente fondato sulle nuove AdSP compendianti due o più porti. Tale operazione – pur nella sua comprensibile ottica di economia operativa – sembra peraltro rendere più difficile l'individuazione, e anche la giustificazione, dei confini operativi tra le due Autorità.

Innanzitutto appare evidente una prima difficoltà legata al fatto che ora le due Autorità si trovano a dover operare su territori non più coincidenti: il che porta all'inevitabile creazione di un rapporto asimmetrico tra le stesse, venendo a mancare un sistema di parallelo interfacciamento.

Ma tale "scollamento" appare ancora più evidente – e fors'anche preoccupante – se si considera l'ancora imperfetta definizione di alcuni ruoli delle medesime che, soprattutto per certi aspetti, esalta alcune incongruità.

Basti pensare ai compiti in materia di concessioni i cui contorni appaiono ancora operativamente sfumati. Alla tendenza espressa, volta a riferire tali attività ad altre entità, fa infatti tuttora riscontro un opposto fenomeno di perdurante radicazione di alcune di queste attività di stampo concessorio in capo all'Autorità Marittima, da sempre specialista della materia.

Questa realtà operativa, necessitata da contingenze materiali, viene peraltro a porre il naturale interrogativo se forse non sia più opportuno tornare alla vecchia definizione dei ruoli concessori già prevista dagli [artt. 36-55 del Codice della navigazione](#) al fine di evitare fenomeni di resa incongruente.

-segue

In chiave critica potrebbe forse essere vista anche la previsione che conferisce alle Regioni la facoltà di richiedere l'accorpamento di porti, ora non compresi, nelle Autorità di Sistema Portuale, cosa, questa che viene evidentemente a togliere ormai ben collaudate competenze all'Autorità Marittima, un tempo considerata unico punto di riferimento autoritativo nei porti dove non era istituita l'Autorità Portuale.

Alquanto discutibile può apparire invero pure la previsione che esclude il Comandante del Porto dal nuovo Comitato di Gestione delle Autorità di Sistema Portuale (a cui ora partecipa solo un rappresentante dell'Autorità Marittima con diritto di voto in alcune materie), dal momento che la sua significativa rappresentatività costituisce una delle chiavi di volta del sistema portuale – soprattutto in termini di sicurezza e di tutela marittima – non confidabile alla sola partecipazione all'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare (composto da soggetti privati, anch'essi esclusi dal Comitato di Gestione).

Da questi esempi emerge dunque una realtà in cui ancora esistono spazi grigi nelle attribuzioni tra Autorità di Sistema Portuale ed Autorità Marittima, che forse dovrebbero essere oggetto di una qualche rivisitazione per evitare momenti di incongruità operativa. Non può infatti bastare quanto previsto dall'art. 10 del Decreto Legislativo n. 169/2016 sui poteri di coordinamento e amministrazione del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale.

Al tempo stesso è auspicabile l'introduzione di un sistema in cui il controllo politico non si ponga in nessun modo quale limite all'operatività delle figure presenti sul territorio portuale, creando discrasie capaci di influire negativamente sull'efficace funzionamento dei porti e delle attività ad essi connesse.

È innegabile che i porti debbano essere oggetto di una politica di gestione ben articolata nella sua complessità, ma è altrettanto imprescindibile che per avere un effettivo rilancio della portualità – cosa che è auspicio di tutti – occorre un complesso di norme organicamente concepite che comprendano, tra l'altro, una più chiara definizione dei ruoli assumibili dalle due Autorità tale da consentire il rispetto delle reciproche competenze anche attraverso un visione più internazionale del "sistema porti", visione che purtroppo tuttora manca.

Autorità portuale e Autorità marittima? Il confine lo fissano gli aggettivi

di Massimo Provinciali

Segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Il recente [intervento della professoressa Giorgia M. Boi](#) sui ruoli dell'Autorità di Sistema Portuale e dell'Autorità marittima mi ha sollecitato un paio di riflessioni: una di carattere generale sulla qualità della normazione; l'altra, più specifica, sulla relazione tra le due Autorità di matrice statale operanti in porto.

Sul primo punto non posso non dirmi d'accordo: da tempo il legislatore ha ormai rinunciato a due delle principali caratteristiche della norma primaria – la chiarezza di formulazione e la nettezza delle scelte – così compromettendo la semplificazione delle relazioni istituzionali e la certezza di regole per il cittadino, che invece si trova spesso a vagare in quelli che la professoressa Boi chiama efficacemente «momenti di incongruità operativa».

La Riforma Delrio attuata con i Decreti legislativi [n. 169 del 2016](#) e [n. 232 del 2017](#) non ha trovato la forza, il coraggio o la capacità di definire nettamente i confini tra le competenze dell'Autorità di Sistema Portuale e l'Autorità marittima. Quantomeno su alcune materie, tra le quali – importantissima – l'amministrazione del demanio marittimo portuale oppure il ruolo del rappresentante delle Capitanerie di porto nel Comitato di gestione. Posto che l'amministrazione del demanio marittimo si sostanzia in tutti i provvedimenti che non ne intaccano la proprietà (ad esempio la sdemanializzazione), un passo avanti rispetto alla formulazione del 1994 sembra essere l'aggiunta della locuzione «in via esclusiva» alla previsione che l'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione fa capo all'Autorità di Sistema Portuale [art. 6, comma 4, lett. e) della Legge n. 84/94].

Perché allora limitare l'azione del Presidente ai procedimenti di cui agli articoli da 36 a 55 e 68 del Codice della navigazione [art. 8, comma 3, lett. m) della Legge n. 84/94], lasciando fuori per esempio l'accertamento dei confini (la c.d. "delimitazione", art. 32 C.n.) e l'assegnazione in uso ad altre pubbliche amministrazioni (la c.d. "consegna", art. 34 C.n.)?

E perché affermare che in Comitato di gestione il rappresentante dell'Autorità marittima vota «nelle sole materie di competenza» dimenticandosi però di indicare quali esse siano? Non dobbiamo poi sorprenderci se – nonostante le successive circolari ministeriali esplicative – in alcune AdSP non voti mai, in altre voti sempre mentre in altre ancora a seconda dei momenti...

Vien da pensare che il confuso pudore del legislatore nell'operare scelte nette e chiare sia figlio della paura di scontentare qualcuno, ma è ovvio che non è così quando si parla di assetti istituzionali e di riparto delle competenze.

- segue

Si ha semmai l'impressione di tornare indietro di oltre vent'anni allorché – nel dare finalmente corpo alla delega alle Regioni delle funzioni amministrative sul demanio marittimo extraportuale – si scelse di lasciare la proprietà demaniale allo Stato (che continua a percepire i canoni) e di conferire le funzioni alle Regioni (che in alcuni casi hanno istituito delle addizionali ai canoni), le quali hanno poi delegato le funzioni medesime ai Comuni...

Non sarebbe stato più semplice (sia per la Pubblica Amministrazione che, soprattutto, per il cittadino) trasferire il demanio marittimo extraportuale ai Comuni per assimilarlo a tutto il resto del territorio comunale?

Non posso quindi che condividere l'invito (neanche tanto velato) che la professoressa Boi rivolge al legislatore affinché riscopra la capacità di operare scelte chiare e nette.

Per quanto riguarda il tema specifico dei rapporti tra AdSP e Autorità marittima, con particolare riferimento alla materia delle concessioni demaniali marittime, è pur vero – per usare sempre le sue parole – che «l'ancora imperfetta definizione di alcuni ruoli delle medesime (...) esalta alcune incongruità» ma in questo caso mi pare che la soluzione sia semplice oltre che sorretta da due considerazioni.

La prima è politico-istituzionale: mi piace pensare di vivere in un Paese in cui gli aspetti della vita civile (e tali sono, per il loro valore economico-sociale, le concessioni demaniali) siano gestiti non da un Corpo militare ma per quanto di propria competenza dall'Amministrazione civile dello Stato, delle Regioni e degli Enti locali.

Nessuno colga in questa mia posizione il tentativo di svalutare il lavoro del Corpo delle Capitanerie di porto. Per comprendere quanto la nostra Guardia costiera sia un'eccellenza (non solo a livello europeo) sarebbe sufficiente citare il suo ruolo nel soccorso in mare connesso ai fenomeni migratori (per il quale si candida al Premio Nobel per la pace) e i forse meno evidenti compiti di ricerca e soccorso soprattutto nella stagione estiva nonché le sue competenze in materia di tutela dell'ambiente marino e della pesca professionale responsabile oltre a quelle in materia di *Port State Control*.

Nei miei trent'anni di vita ministeriale ho peraltro conosciuto decine di ufficiali e sottufficiali di primissimo livello (alcuni, non certo a caso, transitati negli organici delle Autorità portuali o degli Enti locali) e con molti di loro ho stretto rapporti personali di reciproca stima: a cominciare dall'attuale Comandante generale, ammiraglio Giovanni Pettorino, la cui amicizia è per me un punto di orgoglio.

Il mio intervento attiene semplicemente agli assetti organizzativi dello Stato-Ordinamento coerenti con una ripartizione di funzioni e quindi alla burocrazia nella sua accezione più sana e più nobile: da un lato ci sono i Corpi militari e di polizia, dall'altro un'Amministrazione civile orientata ai servizi per la vita quotidiana del cittadino.

La seconda considerazione poggia invece su un elemento (finalmente!) di chiarezza, per far emergere il quale non occorrono alchimie interpretative ma il semplice ricorso alla grammatica italiana.

- segue

La chiave del riparto di competenze tra Autorità di sistema portuale e Autorità marittima risiede infatti nell'articolo qualificativo che accompagna il sostantivo "autorità", definendone appunto la qualità specifica: sono quel "portuale" e quel "marittima" che ci indicano con nettezza la rotta da seguire per individuare o descrivere le rispettive competenze.

L'Autorità di Sistema Portuale è (e deve essere) quella che governa tutti i processi amministrativi di quanto avviene nel porto, sia esercitando competenze proprie sia coordinando le attività svolte nel porto dalle altre pubbliche amministrazioni, Capitanerie di porto comprese. Lo stabilisce con chiarezza l'art. 8, comma 3, lett. g) della Legge n. 84/94 ed è questa disposizione il fondamento normativo dello sportello unico amministrativo (di cui all'articolo 15-bis della legge) che assegna all'AdSP un ruolo di *primus inter pares*.

Tutte le competenze che la normativa antecedente alla Riforma Delrio assegnava al Corpo delle capitanerie di porto (circolazione stradale in ambito portuale, funzioni in materia demaniale fuori dei confini degli articoli da 36 a 55 e 68 del Codice della Navigazione, verifica dell'autoproduzione non autorizzata, ecc.) vanno quindi, ormai anche espressamente, allocate in capo all'AdSP: per coerenza, per semplificazione, per completezza, per trasparenza.

L'Autorità marittima è (e deve essere) invece quella che governa i processi – in particolare quelli relativi alla sicurezza – che attengono alla navigazione e alla nave fino a quando questa non è ormeggiata a banchina: verifiche circa l'idoneità tecnico-nautica, tabella d'armamento, *security*, disciplina della navigazione, ecc.

Il momento di congiunzione delle competenze delle due Autorità rimane quello della disciplina dei servizi tecnico-nautici. Non perché sia una zona grigia ma perché è il luogo in cui le esigenze di sicurezza (proprie dell'Autorità marittima) e quelle della competitività commerciale del porto (proprie dell'Autorità di Sistema Portuale) si compongono in funzione di un medesimo fenomeno. Non a caso in questa materia la legge prevede l'intesa ovvero la forma più intensa di cooperazione tra due organismi diversi.

Per tutti questi motivi resto quindi convinto che l'auspicio espresso dalla professoressa Boi («un complesso di norme organicamente concepite che comprendano, tra l'altro, una più chiara definizione dei ruoli assumibili dalle due Autorità») possa in realtà realizzarsi piuttosto facilmente.

Trieste, container e treni in doppia cifra nel primo semestre

Il traffico di merci nel porto di Trieste ha registrato un ulteriore balzo in avanti nel primo semestre del 2018, con treni e container in doppia cifra. L'andamento complessivo ha segnato un progresso del 4,87%, rispetto allo stesso periodo del 2017, con 31.168.780 tonnellate di merce movimentata. "Motivo di orgoglio" per il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Acostino è il nuovo record del settore ferroviario: 4.816 sono stati i treni movimentati nello scalo con un aumento del 17,98% rispetto allo stesso periodo del 2017, "risultato che conferma la vocazione ferroviaria internazionale del nostro porto, nonché il primato a livello italiano, e una previsione di circa 10 mila treni a chiusura annuale".

Traina il risultato il settore container che mette a segno 345.056 teu, e un incremento a doppia cifra del 15,30%. Sommando inoltre la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in teu equivalenti) nel corso dei primi 6 mesi, si tocca quota 704.655 teu (+9,03%). I dati positivi del ro-ro, (155.623 unità transitate), pari a un incremento del +3,97%, rimarcano il buon andamento del comparto. Incoraggiante il risultato delle merci varie con 8.872.820 tonnellate, e una crescita dell'8,74%. Aumento del 3,47% per le rinfuse liquide (21.503.899 tonnellate), mentre le rinfuse solide si attestano sul +1,84% (792.061 tonnellate).

PORTO DI TRIESTE: BUONO I DATI DI TRAFFICO DEL PRIMO SEMESTRE 2018

Trieste, 30 luglio 2018 – Un ulteriore slancio per i dati di traffico al porto di Trieste nel primo semestre 2018. “Motivo di orgoglio” per il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, **Zeno D’Agostino** è il nuovo record del settore **ferroviario**: **4.816** sono stati i treni movimentati nello scalo con un aumento del **17,98%** rispetto allo stesso periodo del 2017, “risultato che conferma la vocazione ferroviaria internazionale del nostro porto, nonché il primato a livello italiano, e una previsione di circa 10 mila treni a chiusura annuale”.

Ottimo anche l’andamento complessivo. Il primo semestre di quest’anno segna un **+4,87%**, rispetto allo stesso periodo del 2017, con **31.168.780** tonnellate di merce movimentata. Traina il risultato il settore container che mette a segno **345.056 TEU**, e un incremento a doppia cifra del **+15,30%**.

Sommando inoltre la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti) nel corso dei primi 6 mesi, si tocca quota **704.655 TEU (+9,03%)**.

I dati positivi del RO-RO, (**155.623** unità transitate), pari a un incremento del **+3,97%**, rimarcano il buon andamento del comparto. Incoraggiante il risultato delle merci varie con **8.872.820 tonnellate**, e una crescita del **+8,74%**. Aumento del **+3,47%** per le rinfuse liquide (**21.503.899 tonnellate**), mentre le rinfuse solide si attestano sul **+1,84%** (**792.061 tonnellate**).

Nel primo semestre del 2018 il porto di Trieste ha movimentato 31,2 milioni di tonnellate di merci (+4,9%)

Record semestrale e trimestrale assoluti nel segmento dei container

Nel primo semestre di quest'anno il porto di Trieste ha movimentato 31,2 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +4,9% sulla prima metà dello scorso anno. Consistente l'incremento (+8,7%) delle merci varie che hanno totalizzato 8,9 milioni di tonnellate, con un traffico containerizzato che ha registrato sia il nuovo record assoluto semestrale con 345.056 teu (+15,3%) sia il nuovo record assoluto trimestrale stabilito nel periodo aprile-giugno di quest'anno con 183.740 teu (+15,7% sullo stesso periodo del 2017) e con un traffico ro-ro che ha segnato un incremento semestrale del +4,0% con 155.623 mezzi transitati.

Nei primi sei mesi del 2018 sono aumentate anche le rinfuse liquide (+3,5%) che sono ammontate a 21,5 milioni di tonnellate così come le rinfuse solide (+1,8%) attestatesi a 792mila tonnellate.

Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, ha evidenziato come «motivo di orgoglio» il nuovo record ottenuto dal porto giuliano nel settore ferroviario con 4.816 treni movimentati nello scalo nella prima metà del 2018, con un aumento del +18,0% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, «risultato - ha sottolineato - che conferma la vocazione ferroviaria internazionale del nostro porto, nonché il primato a livello italiano, e una previsione di circa 10mila treni a chiusura annuale».

Non solo grandi navi: Venezia dice basta anche a kayak e tavole a remi

Venezia - Si alle gondole, ai "sandoli" e ad altre imbarcazioni tipiche, dai nomi curiosi come "batela a coa de gambero", bragozzo, caorlina, mascareta, puparin, sampierota, e pure la "vipera"; ma niente jole, pattini, pedalò, canoe, kayak, tavole a remi a Venezia. Stop infine alle imbarcazioni da diporto dei non residenti e a tutti i gommoni.

Scatta dal primo agosto un'ulteriore stretta sulle piccole imbarcazioni a remi sul Canal Grande e gli altri rii principali della città lagunare. Lo prevede un'ordinanza del Comune, pubblicata oggi, che modifica alcuni articoli del Testo Unico in materia di circolazione acquea, già oggetto di limitazioni nel 2015 dopo il tragico scontro tra una gondola e un vaporetto, che causò la morte del turista tedesco Joachim Vogel, nell'agosto 2013. Dopo un periodo di verifica dell'applicazione delle prime limitazioni, il Comune ha accertato che la loro circolazione in alcuni canali della «Ztl» lagunare non è compatibile con le modalità della navigazione urbana veneziana, per la difficile manovrabilità e la difficile visibilità di questi mezzi da parte degli altri natanti.

La cosiddetta «circolazione delle unità a remi» finora era esclusa in alcune fasce orarie, dal lunedì al venerdì dalle ore 8.00 alle 15.00, e al sabato dalle ore 8.00 alle 13.00. Ora invece l'amministrazione comunale ne ha stabilito il divieto assoluto nelle vie d'acqua maggiori, tra cui il Canal Grande, il Canale di Cannaregio, i rii del sestiere di San Marco e gli altri rii e canali dove sono attivi i servizi di trasporto pubblico di linea. Divieto limitato invece - dal lunedì al venerdì dalle 7.00 alle ore 17.00, e al sabato dalle ore 7.00 alle ore 15.00 - in altri rii minori. Non sarà possibile comunque, per le imbarcazioni a remi, attraversare il Canal Grande. Per gli altri canali valgono le fasce orarie precedenti. Le barche dovranno comunque avere a bordo un fanale bianco da tenere acceso da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima dell'alba. Altra restrizione totale riguarda le unità da diporto, a eccezione di quelle di proprietà di residenti o concessionari di spazi acquei veneziani, vietata comunque ai gommoni o a scafi parzialmente gonfiabili.

OGGI LA SVOLTA

Genova, il piano salva-Culmv all'esame del board portuale

Matteo Dell'Antico / GENOVA

Per la Compagnia Unica si tratta di una svolta epocale. Oggi, a Palazzo San Giorgio, il board dell'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona approverà il "Piano di sviluppo ed efficientamento" messo a punto per i camalli genovesi che ha come obiettivo quello di limitare i costi della Culmv e migliorare la produttività.

Il documento, di cui il Secolo XIX ha potuto visionare il contenuto, fotografa lo stato di salute attuale della Compagnia che conta quasi mille soci. Di questi circa 440 sono «avviati per oltre il 98% delle

chiamate nello stesso terminal, in prevalenza al Vte». I camalli sono «concentrati nelle fasce di età 36-45 e 46-55 anni». «Il 25% dei soci operativi si legge - lavora meno di 150 chiamate annue» ma questa situazione include soci con inabilità e con bassa specializzazione. Ai soci ordinari si aggiungono 108 portuali interinali che coprono «mediamente l'8% degli avviamenti della Culmv». Nel documento viene segnalato tra le «criticità riscontrate» l'attuale processo della chiamata: «a maggior parte del lavoro «viene fatto manualmente; le trasmissioni e le lavorazioni avvengono in

cartaceo». «Attualmente non esiste un forte processo strutturato di verifica e di rendicontazione incrociata tra terminalista e Culmv delle prestazioni rese», si legge ancora tra le criticità. Al capitolo costi, invece, viene evidenziato che l'85% «è direttamente connesso all'erogazione o meno di avviamenti, mentre il 7% include attività di staff». Il piano di risanamento prevede la nomina di un direttore finanziario. Seconda novità è lo strumento finanziario partecipativo da 10,7 milioni di euro che sarà sottoscritto dall'Adsp. Approvata la parte legata all'efficientamento della

Compagnia, che prevede un maggiore impegno dei soci ordinari e l'informatizzazione del sistema della chiamata.

Il board dell'Autorità dovrebbe decidere anche sul futuro della Darsena nautica della Fiera di Genova. L'area è in mano a "I Saloni Nautici", società di Ucina. Il 40% dell'area dovrebbe essere affidato alla Confindustria nautica per un periodo di quattro anni, il 60% al cantiere Amico & Co. per vent'anni. Previsto il prolungamento della concessione per quattro anni alla società Nuovo Borgo Terminal.

CON I REEFER PLUGS E LE GRU ARMG GIÀ IN POSIZIONE

Vado Ligure, avanza in terminal APM

E arrivano anche le delegazioni armatoriali in visita, ricevute dal presidente dell'AdSP Signorini

VADO LIGURE - L'APM terminal cresce rapidamente, come dimostra una recentissima foto, poche settimane fa, ai lavori della piattaforma. In questo scatto aereo si possono notare chiaramente i Reefer plugs e le gru ARMG, oltre all'avanzamento delle operazioni di pavimentazione e riempimento. Lavori che comportano, come noto, la creazione di uno dei più grandi terminal container dell'alto Tirreno, con fondali sia d'accesso che di

(segue in ultima pagina)



Nella foto: Il terminal in costruzione, con le gru ARMG già posizionate.

Vado Ligure, avanza

anchina adatti alle navi delle ultime generazioni.

Continua anche l'opera di preparazione del personale che sarà destinato alle operazioni sulle gru e sui mezzi di piazzale. È stato aperto un bando per l'istruzione e addestramento di 50 gruisti, con la garanzia che non appena pronto il terminal almeno la metà di quelli che avranno superato il corso saranno immediatamente assunti. Infine si susseguono le visite delle majors armatoriali: ultima delle quali è avvenuta a fine giugno con i dirigenti e tecnici di Cosco Shipping, ricevuti dall'AD Paolo Corretto, e successivamente a colloquio con il presidente dell'AdSP della Liguria occidentale Paolo Emilio Signorini.

Intanto sono stati firmati due giorni fa 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 euro 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".

DAGLI INTERPORTI DELL'ITALIA CENTRALE SEMPRE PIÙ CONVOGLI FAST

Anche Bologna dopo Prato potenzia i treni con La Spezia

Sei collegamenti al giorno con lo scalo ligure e forte impegno di Mercitalia
- Forte impegno anche con le istituzioni territoriali e su Marina di Carrara



Carla Roncallo

LASPEZIA - Anche l'interporto di Bologna, dopo quello di Prato, punta sul porto di La Spezia anche con la sua modalità ferroviaria. I collegamenti già operativi con Mercitalia Intermodal diventeranno da Bologna sei alla settimana, con una coppia di treni al giorno dal lunedì al sabato. Da Bologna le merci provenienti da La Spezia potranno proseguire, sempre con la modalità ferroviaria su Zeebrugge (e viceversa) e in partenza dal 3 settembre anche su Wuppertal. Dal 15 ottobre è schedulato il Mercitalia Fast, che aumenterà ancora l'appetibilità dei collegamenti.

L'offensiva sul "ferro" del porto di La Spezia risponde a una strategia

da tempo in atto, che ha visto il retroporto funzionare da vero hub, supplendo alla scarsità di spazi del porto vero e proprio, "circondato" dalla città e in passato non sempre in sintonia con essa. Con gli approdi delle Autostrade del mare il porto spezzino completa la sua offerta, ormai nettamente complementare a quella di Marina di Carrara, dove sono in corso altri importanti investimenti.

Oggi quindi si respira aria nuova, perché sia la comunità portuale spezzina sia lo stesso Comune operano in contatto con l'AdSP con obiettivi comuni e confrontandosi

A.F.

(segue a pagina 3)

Anche Bologna dopo Prato

con reciproca lealtà. La modalità ferroviaria tra l'altro risponde al piano di rilancio fatto dal precedente governo e fortemente voluto dall'allora ministro Delrio: che pur non potendo sostituire la modalità su gomma nelle brevi distanze, sta cambiando in chiave moderna - e sulle rotte tracciate dalla stessa pianificazione UE - la rete trasportistica del continente.

Informatore Navale

LIVORNO:Le iniziative dell'Adsp, "Otto" quasi centenario entra nel museo delle imbarcazioni, sino al 15 settembre

Per la cinque giorni di Effetto Venezia previste aperture straordinarie del Livorno Port Center Riapre inoltre il progetto Conurgenza, il contenitore d'arte di Cesare Inzerillo e Scenica Frammenti

Livorno 30 luglio 2018 – È stato usato dagli Scarronzoni livornesi all'inizio della loro carriera per gli allenamenti e le competizioni che avrebbero portato l'equipaggio alle Olimpiadi del 1936 e da oggi entra a far parte dell'Esposizione delle Imbarcazioni Storiche, dove rimarrà sicuramente sino al 15 settembre, per accordi intercorsi con l'Agenzia dello Sport di Rosignano, in particolare con Paolo Pescia, figlio e nipote di due storici vogatori. L'Otto iole *Moby Dick*, uno dei simboli della tradizione remiera, va ad arricchire il parco navi a disposizione del Museo e, assieme al *Gozzo Teresa*, al *Navicello Pilade* e al *Rimorchiatore Marzocco*, si candida a diventare una delle fonti di attrazione per i cittadini e turisti che durante Effetto Venezia 2018 affolleranno le strade di Livorno.

La barca a remi da competizione, realizzata negli anni trenta dai Cantieri Carlesi e restaurata due volte, nel 2011 e nel 2017, dai Cantieri Gavazzi, ha debuttato stamani come pezzo pregiato del magazzino delle imbarcazioni. Al "taglio del nastro" erano presenti l'Assessore comunale alla cultura, Francesco Belais; il Dirigente Promozione e Comunicazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Gabriele Gargiulo; il curatore per conto dell'AdSP dell'iniziativa, Enrico Campanella, e lo stesso Paolo Pescia, che ha ricordato vita, morte e miracoli della jole, imbarcazione acquistata dal circolo canottieri di Solvay e motivo di vanto per la realtà sportiva di Rosignano: «Mio padre Pescino e mio Zio Marino sono stati due vogatori del *Moby Dick* – ha detto –, entrambi lavoravano allo stabilimento Solvay e si allenavano a Livorno, che raggiungevano in treno, o in bicicletta quando uscivano tardi da lavoro». L'imbarcazione subì un naufragio nel 1940 quando si rovesciò su un fianco nei pressi delle secche di Vada: il timoniere e uno dei vogatori persero la vita in quella circostanza. Da quel momento l'imbarcazione sparì come nel nulla. Fu il maestro d'ascia Luciano Gavazzi, in visita alla Società Canottieri di Orbetello, a riconoscere il relitto abbandonato, a riportarlo a Rosignano e a dargli nuova vita restaurandolo.

Ora, eccolo qui, il *Moby Dick*, a fare bella mostra di sé nella città dei Quattro Mori. Non ha nascosto la propria soddisfazione Gabriele Gargiulo, che ha parlato del Magazzino delle Imbarcazioni e del Port Center come di un valore aggiunto per Livorno: «Da anni – ha dichiarato – l'Adsp sta portando avanti da anni un progetto di integrazione tra porto e città. Non è la prima volta che sviluppiamo assieme al Comune un percorso di stretta sinergia per riassegnare al porto, ai suoi mestieri e agli sport remieri, lo spazio che meritano di avere nell'immaginario collettivo».

Gli ha fatto eco Belais: «La tradizione storica degli Scarronzoni – ha detto – è presente alla grande in questa edizione. Ringrazio l'Adsp: il suo supporto è fondamentale».

Nel corso della conferenza sono state infine illustrate le iniziative che la Port Authority svilupperà per la cinque giorni di Effetto Venezia. Il percorso espositivo del Livorno Port Center aprirà ogni sera, dal 1° al 5 agosto, dalle ore 20.00 alle ore 23.00. Inoltre, nel cortile antistante il Magazzino ex FS, riaprirà il progetto CONURGENZA, contenitore d'arte realizzato da Cesare Inzerillo e Scenica Frammenti in collaborazione con AdSP MTS nel 2018 e dedicato proprio agli Scarronzoni, vicecampioni olimpici a Berlino nel '36. Le immagini contenute in *Olympia di Leni Riefenstahl e proiettate nel container con il titolo evocativo "Ali sull'acqua"*, raccontano l'urgenza di riscatto di questi vogatori dalla crisi economica e sociale del '29. Una crisi, quest'ultima, che accomuna per tanti aspetti quell'epoca alla nostra, con tutto il portato di miseria e migrazioni che condividono e che rende per questo estremamente attuale l'urgenza degli Scarronzoni.

Nei porti toscani si potrà praticare la pesca

Firenze - Coinvolti nel progetto saranno i porti di Livorno, Piombino, Marina di Carrara, Viareggio, Porto Santo Stefano, Capraia, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Marina di Campo e Isola del Giglio: qui saranno definite le aree in cui verrà consentita la pesca.

Firenze - Nei porti toscani sarà possibile praticare la pesca amatoriale. È la novità prevista dall'accordo, il primo in Italia, siglato stamani in Regione dall'**assessore regionale alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli** insieme alle associazioni dei pescatori, alla guardia costiera e alle autorità regionali in materia di porti. Coinvolti nel progetto saranno i porti di Livorno, Piombino, Marina di Carrara, Viareggio, Porto Santo Stefano, Capraia, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Marina di Campo e Isola del Giglio: qui saranno definite le aree in cui verrà consentita la pesca che, è stato spiegato, è oggi vietata nei porti e solo in qualche caso tollerata. La prima fase di attuazione del protocollo avrà valore di sperimentazione e durerà per 15 mesi.

Da parte loro le associazioni dei pescatori sensibilizzeranno gli iscritti al rispetto delle aree e definiranno un calendario annuale di iniziative per educare alla corretta fruizione del mare. «Abbiamo accolto le richieste che ci sono arrivate dalle associazioni dei pescatori - ha spiegato **Ceccarelli** - e abbiamo chiesto alle autorità competenti di condividere con noi la ricerca di una intesa per far coesistere all'interno dei porti l'attività portuale, prioritaria, e la pesca sportiva, un'attività che in Italia coinvolge circa 2 milioni di persone e che anche lungo la costa toscana è molto amata e praticata. Con questo protocollo diamo il via a questa sperimentazione, la prima a livello nazionale».

PIOMBINO

È il giorno di Sajjan Jindal Primo incontro coi lavoratori

Al teatro Metropolitan l'indiano svela le carte
Prima la visita alla fabbrica appena acquistata

È il grande giorno di Sajjan Jindal. Il nuovo proprietario delle acciaierie di Piombino è atteso questa mattina in città per la sua prima visita allo stabilimento e per il suo primo contatto con i lavoratori dopo il closing dello scorso 24 luglio. Agenda fitta, tempi stretti. E, soprattutto, nessun incontro extra-azienda. L'ingresso al cinema-teatro Metropolitan, dove il magnate indiano è atteso dalle 12 alle 13,30, non è pubblico, ma aperto soltanto ai lavoratori dello stabilimento.

Per entrare (il teatro aprirà i battenti fin dalle 11) gli operai dovranno avere con sé il badge che usano quotidianamente per entrare in fabbrica o un documento di identità.

CENTINI / INCRONACA

- segue

EX LUCCHINI, LA SVOLTA

È il grande giorno di Jindal L'indiano svela le sue carte

Al cinema Metropolitan l'incontro è aperto ai soli lavoratori dello stabilimento
Prima la visita della fabbrica e il summit con le istituzioni e i sindacati

Luca Centini PIOMBINO

È il grande giorno di Sajjan Jindal. Il nuovo proprietario delle acciaierie di Piombino è atteso questa mattina in città per la sua prima visita allo stabilimento e per il suo primo contatto con i lavoratori dopo il *closing* dello scorso 24 luglio. Agenda fitta, tempi stretti. E, soprattutto, nessun incontro extra-azienda.

L'ingresso al cinema-teatro Metropolitan, dove il magnate indiano è atteso dalle 12 alle 13,30, non è pubblico, ma aperto soltanto ai lavoratori dello stabilimento. Per entrare (il teatro aprirà i battenti fin dalle 11) gli operai dovranno avere con sé il badge che usano quotidianamente per entrare in fabbrica o un documento di identità.



Sajjan Jindal (il secondo da destra) in visita in uno stabilimento

L'ARRIVO IN ITALIA

Il numero uno di Jsw Steel è arrivato in Italia ieri per alcuni appuntamenti a Roma, proprio nella giornata convulsa in cui il tavolo sull'Ilva di Taranto ha subito uno scossone mica da ridere, con il ministro Luigi Di Maio che ha annunciato pubblicamente di ritenere insufficiente l'offerta migliorativa di Arcelor Mittal.

Jindal, che per l'Ilva ha partecipato, perdendola, alla gara a capo di Acciai Italia, ha incontrato in serata i quadri del ministero allo Sviluppo economico dopo aver tenuto altri appuntamenti di lavoro in giornata (tra questi con i dirigenti di Rfi). L'arrivo in Toscana del tycoon indiano è atteso intorno alle 9-9,30 (dovrebbe arrivare con un jet privato a Gros-

seto).

PRIMA TAPPA PIOMBINESE

Jindal è dunque atteso a metà mattinata a Piombino per una breve visita allo stabilimento (è previsto un sopralluogo ai treni di laminazione e agli im-

ieri il Ceo di Jsw Steel è stato a Roma per incontrare i vertici del Ministero

pianti portuali). Poi, con una rigida tabella di marcia, si fermerà in direzione per incontrare una delegazione delle istituzioni e il management dell'azienda appena rilevata. Alle 12 il proprietario della fabbri-

ca sarà al Metropolitan per il primo approccio con i lavoratori dello stabilimento, dopo aver incontrato i responsabili delle segreterie provinciali dei sindacati e i coordinatori delle Rsu. Jindal dovrebbe prender la parola dopo la proiezione di un video per parlare del suo impegno per lo stabilimento di Piombino e per illustrare alcuni dati del gruppo indiano. A seguire, salvo cambiamenti in extremis del programma, sono previsti gli interventi dei sindacati Fim, Fiom e Uilm che leggeranno una nota unitaria, di Confindustria, del sindaco Massimo Giuliani e del presidente della Regione Enrico Rossi. Nel pomeriggio Jindal dovrebbe lasciare Piombino per volare a Milano, dove incontrerà alcuni partner finan-

ziari per studiare le soluzioni adeguate a finanziare le operazioni europee del gruppo. Per un incontro con la città (e non solo con i lavoratori) si dovrà probabilmente attendere l'autunno, dopo che la produzione sarà ripartita.

L'ARIPRESA

La visita di Jindal dovrebbe porre le basi per la ripresa della produzione e per la definizione dell'assetto societario di Jsw a Piombino. A fine agosto, probabilmente il 25, dovrebbe arrivare in porto la prima nave carica con 18 mila tonnellate di semiprodotti. A settembre il traffico riprenderà con una cadenza regolare. La stessa Jsw, del resto, aveva annunciato la ripresa dei laminatoi entro la fine di settembre. —

LA SVOLTA DELL'ACCIAIO INCONTRO CON I LAVORATORI AL TEATRO METROPOLITAN

Piombino, oggi mister Jindal si presenta

PIOMBINO

SAJJAN JINDAL si presenta. Stamani alle 12 l'amministratore delegato del gruppo indiano Jindal South West, uno dei colossi della siderurgia mondiale, incontra i lavoratori dello stabilimento ex Lucchini al teatro Metropolitan. Mister Jindal atterrerà con il suo aereo privato all'aeroporto di Grosseto. Poi direzione Piombino dove visiterà quella che è diventata a tutti gli effetti, con l'ultima firma di una settimana fa, la sua nuova fabbrica. Prima visiterà i treni di laminazione, poi il porto. Un giro in azienda con gli attuali vertici. Dentro lo stabilimento incontrerà anche le istituzioni locali e regionali. Poi la visita intorno alle 12 si sposterà al teatro Metropolitan, dove Jindal incontrerà i lavoratori Aferpi e Piombino Logistics (la branca che si occupa delle movimentazioni sul porto dei prodotti delle acciaierie).

UN INCONTRO 'privato' con i propri dipendenti, nel senso che non è aperto alla cittadinanza e ai lavoratori di altre aziende del polo industriale di Piombino. Ma prima dell'intervento dell'amministratore delegato - previsto per primo dopo un video di presentazione - Jindal incontrerà i coordinatori Rsu Fim, Fiom, Uilm e Ugl e le segreterie sindacali. Quindi dopo il di-

scorso di Sajjan Jindal, il più atteso, interverranno il presidente di Confindustria Alberto Ricci, poi a nome di Fim, Fiom e Uilm Fausto Fagioli segretario Fim, il sindaco di Piombino Massimo Giuliani e chiuderà il presidente della Regione Enrico Rossi.

Un arrivo importante quello di Sajjan Jindal in città. Un modo per stabilire un rapporto con i suoi lavoratori. La conferma che davvero una nuova era siderurgica per la città è iniziata, dopo la firma dell'acquisizione definitiva dello stabilimento Aferpi, e questa visita che sancisce una vera ripartenza per lo stabilimento che ben presto tornerà a sfornare rotaie e vergella.

DOPO ANNI di silenzio e di speranze finalmente un imprenditore siderurgico di livello mondiale si affaccia prima in fabbrica, e poi parlerà con i lavoratori. Un comportamento tipico di Sajjan Jindal, che nei suoi numerosi stabilimenti in giro per il mondo ha instaurato rapporti costanti con gli operai e i vertici aziendali. Un modo diretto di comunicare, anche con i social. E a Piombino intanto c'è attesa anche per le nomine della nuova proprietà in stabilimento e per eventuali, previsti, cambi ai vertici.

Maia Papi



L'ad del «Jindal South West»

Spirito: «Avanti tutta con dragaggi e Beverello» / INTERVISTA

Napoli - Alla vigilia delle ferie estive l'impressione che si avverte nello scalo partenopeo è che si vada in vacanza con i problemi di sempre ancora irrisolti, problemi che si ripresenteranno puntualmente a settembre

Napoli - Alla vigilia delle ferie estive l'impressione che si avverte nello scalo partenopeo è che si vada in vacanza con i problemi di sempre ancora irrisolti, problemi che si ripresenteranno puntualmente a settembre. Non solo, ma che ci sia una sorta di congiura o di strane combinazioni che rallentano e allontanano la soluzione dei problemi. **Da ultimo**, dopo l'annuncio di aver trovato in seno all'Autorità di sistema portuale i fondi per riqualificazione della Stazione del Molo Beverello, arriva una interrogazione parlamentare da parte dei Cinquestelle.

A detta di quest'ultimi la funzionalità del porto di Napoli rischierebbe di essere compromessa dai lavori al Beverello che sottrarrebbero risorse a interventi più importanti e prioritari per il porto: «Innanzitutto - ribatte il presidente dell'Adsp Napoli-Salerno, Pietro Spirito - non concordo con il fatto che siamo con i problemi di sempre ancora irrisolti: le panchine del Beverello sono state rivestite di legno, le informazioni e gli annunci funzionano, i dragaggi sono partiti, i numeri del traffico nei porti della Campania continuano a crescere, i principali appalti e i principali lavori per il rinnovamento del porto sono in corso, la zona economica speciale per i porti della Campania è stata istituita. Per settembre ci dobbiamo aspettare che continuino gli sforzi per il cambiamento, un percorso di lunga lena che certamente sarà caratterizzato da molte azioni convergenti che debbono essere realizzate e che non si possono concludere nello spazio di un mattino. Abbiamo da recuperare ritardi di diversi lustri, soprattutto a Napoli».

Dopo molte frenate e partenze è finalmente partito l'escavo dei fondali. Realisticamente quando pensa termineranno i lavori?

«I dragaggi che nel porto di Napoli si attendevano da un quarto di secolo, si completeranno tra la seconda metà dell'anno e la prima metà del prossimo. Ora siamo impegnati per far partire anche i dragaggi nel porto di Salerno che vogliamo completare entro il 2020».

-segue

Molo Beverello, nonostante i suoi sforzi per far partire gara e lavori, le stanno mettendo i bastoni tra le ruote. Come pensa di reagire?

«La gara per la nuova Stazione marittima del Beverello è stata ormai pubblicata: arriveranno le offerte e saranno realizzati i lavori. Le ruote abatteranno i bastoni».

Lei è un presidente che ama il fare. Ma intanto si ha l'impressione che si stia procedendo per annunci, lei come risponde?

«Quello che facciamo è esattamente il contrario degli annunci. Il fastidio di molti nasce proprio dalla sorpresa che non ci si ferma di fronte a nessun ostacolo per realizzare programmi e progetti».

Dietro agli ostacoli, o almeno a quelli creati e voluti, non c'è una manovra per farle gettare la spugna?

«Nessun ostacolo può bloccare o rallentare l'azione di rinnovamento avviata. Quanto a gettare la spugna, non se ne parla nemmeno. Anzi, è esattamente il contrario: quando c'è aria di battaglia, è il momento nel quale le energie si moltiplicano. E poi gli oppositori sono visibili nel dibattito pubblico, firmano i propri articoli con nome e cognome. Questo livello di trasparenza mi piace e lo apprezzo».

Cosa vede nel futuro prossimo dei porti campani?

«Sono orgoglioso dell'aria che si respira nei porti della Campania. Siamo una comunità di persone che ha voglia di fare e alla quale le istituzioni nazionali e territoriali devono offrire un supporto per garantire l'aumento delle connessioni e il miglioramento della competitività per il nostro territorio».

Situazione Porto Barletta, in corso la caratterizzazione dei sedimenti per il dragaggio

BARLETTA – Il dragaggio dei fondali del porto, l'attivazione del Ped/Pid e la sorte dei serbatoi dei prodotti petroliferi. Di questo si è parlato stamani nell'ex aula consiliare del comune di Barletta, al primo piano del teatro "Curci", in un incontro promosso dall'Amministrazione comunale, al quale, oltre al sindaco, Cosimo Cannito, e al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, hanno partecipato, fra gli altri, il Direttore del Dipartimento esercizio porto di Bari Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico meridionale Pietro Bianco, il Comandante della Capitaneria di Porto di Barletta Sergio Castellano, l'ingegnere ambientale responsabile dell'Autorità Portuale del Levante Nancy Attolico, il componente del Comitato di Gestione di Barletta, Sebastiano Longano. Il senatore Dario Damiani ha salutato i relatori per poi lasciare l'incontro per impegni istituzionali. Massiccia è stata la presenza degli operatori del porto di Barletta a testimonianza di quanto sentiti e importanti siano questi temi.

Nel corso del convegno è emerso che per quanto riguarda il dragaggio è in corso la caratterizzazione dei sedimenti e che i tempi, per la gara e l'affidamento dei lavori richiedono almeno altri otto mesi.

Per quanto riguarda invece l'attivazione del Ped/Pid, Punto di entrata designato e Punto designato per l'importazione, imprescindibili per favorire gli scambi internazionali e potenziare i volumi dei commerci del porto di Barletta, è stato riferito che non solo l'Autorità portuale ha accolto la richiesta presentata dall'Amministrazione comunale, su sollecitazione degli operatori del Porto, ma anche che la procedura, da parte della medesima Autorità, è stata avviata con l'Usmaf, dando il via alla fase preliminare per la progettazione delle infrastrutture di base necessarie. La previsione è che l'attivazione potrà avvenire nel 2019.

-segue

"Ringrazio il professor Patroni Griffi per la disponibilità mostrata per quelli che per noi – ha detto il sindaco Cosimo Cannito – sono obiettivi importantissimi, consapevole del fatto che soffriamo i tempi di una burocrazia che non tiene conto delle esigenze del territorio e degli operatori".

"Confidiamo – ha aggiunto il sindaco – nell'Autorità portuale affinché la tempistica sia ridotta il più possibile".

Nel dettaglio degli interventi necessari e di come sta procedendo l'iter che porterà al dragaggio del fondale del porto, è entrata l'ingegnere Nancy Attolico, spiegando che è in corso la caratterizzazione di ben 84.000 metri cubi di sedimenti.

"Il porto di Barletta ha un problema atavico – ha detto il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Ugo Patroni Griffi – che è quello dell'insabbiamento, servono opere di difesa aggiuntive e va rimosso il prodotto dell'insabbiamento, recuperando i fondali. Le risorse sono state reperite, 2.800.000 euro, ma la burocrazia e le leggi impongono dei tempi lunghi".

Griffi ha anche annunciato che, per quanto concerne i silos del porto di Barletta, potranno diventare un "elemento architettonico identitario per la città", essendo in corso un progetto con Puglia Promozione e con l'accademia delle Belle Arti, per trasformarli in opere d'arte. I serbatoi petroliferi, invece, saranno rimossi nel prospetto dei vari interventi previsti nel porto.

"La burocrazia è l'ostacolo maggiore – ha concluso il sindaco Cannito – ma oggi abbiamo raggiunto l'obiettivo di mettere a fuoco gli obiettivi da raggiungere, le priorità e di fare dialogare i soggetti coinvolti in questo processo importante per il futuro economico della città e del territorio".

Porto di Brindisi: affidato a Mercitalia il servizio ferroviario

La società si occuperà anche della movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali

BARI – L'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale ha concesso in via sperimentale a Mercitalia Shunting & Terminal, società per la produzione e la commercializzazione del trasporto ferroviario di merci controllata al 100% da Ferrovie dello stato italiane Spa, l'affidamento del servizio ferroviario in ambito portuale e la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali, con contestuale messa a disposizione di binari funzionalmente collegati al nuovo raccordo ferroviario presso lo sporgente di Costa Morena Est.

L'atto concessorio giunge a valle del verbale di transitabilità dell'impianto infrastrutturale, rilasciato da Rfi alcuni giorni fa.

"Dopo i fasti della Valigia delle Indie, il porto di Brindisi torna a recitare un ruolo strategico nel panorama internazionale della logistica integrata" commenta il presidente dell'AdSp MAM Ugo Patroni Griffi. "Il nuovo raccordo ferroviario associato ad una mirata azione volta a sviluppare nuovi collegamenti intermodali, oltre ad agevolare le numerose imprese che operano nella zona industriale, costituiscono la chiave di volta per la consacrazione del scalo quale hub internazionale per lo scambio di merci con l'Europa e con i Paesi che si affacciano nel bacino del Mediterraneo."

L'atto di concessione prevede, tra l'altro, che Mercitalia si stabilisca a Brindisi con adeguati uffici, mantenendo in efficienza i mezzi impegnati e le infrastrutture assegnate, attraverso un team di manutenzione/pronto intervento operante in loco. Alla società competono tutte le operazioni inerenti il servizio di manovra e formazione treni, tutte le prestazioni accessorie al trasporto ferroviario, movimentazione e trazione dei carri e dei convogli ferroviari in arrivo e in partenza negli ambiti collegati al porto di Brindisi e tutte le relative attività complementari per conto delle imprese che eseguono il trasporto ferroviario, dei terminalisti del porto e degli operatori in generale. È inoltre prevista la realizzazione di uno snodo di composizione e scomposizione dei treni, presso la banchina di riva di Costa Morena Est.

La concessione ha durata triennale e, al fine di agevolare lo sviluppo della nuova tipologia di trasferimento del traffico, l'AdSp MAM ha ottenuto una scontistica per l'avvio della start-up, in base alla quale la tariffa più alta ammonterà a 412,50 euro per le manovre di terminalizzazione dai binari di arrivo della stazione di Brindisi ai binari di carico in banchina e viceversa.

L'infrastruttura si collega alla Rete ferroviaria nazionale (Stazione di Brindisi centrale), per il tramite del cosiddetto raccordo ferroviario consortile, di proprietà del Consorzio Asi di Brindisi che ne detiene concessione di esercizio, in virtù di un contratto stipulato con Rfi per regolare il mantenimento dell'opera.

PORTO DI BRINDISI, AFFIDATO A MERCITALIA IL SERVIZIO FERROVIARIO NELL'AMBITO PORTUALE E LA MOVIMENTAZIONE DEI CARRI FERROVIARI SUI BINARI PORTUALI

Brindisi, 30 luglio 2018 – L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha concesso in via sperimentale a **Mercitalia Shunting & Terminal**, società per la produzione e la commercializzazione del trasporto ferroviario di merci controllata al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane Spa, l'affidamento del servizio ferroviario in ambito portuale e la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali, con contestuale messa a disposizione di binari funzionalmente collegati al nuovo raccordo ferroviario presso lo sporgente di Costa Morena Est.

L'atto concessorio giunge a valle del verbale di transitabilità dell'impianto infrastrutturale, rilasciato da RFI alcuni giorni fa.

“Dopo i fasti della Valigia delle Indie, il porto di Brindisi torna a recitare un ruolo strategico nel panorama internazionale della logistica integrata– commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Il nuovo raccordo ferroviario associato ad una mirata azione volta a sviluppare nuovi collegamenti intermodali, oltre ad agevolare le numerose imprese che operano nella zona industriale, costituiscono la chiave di volta per la consacrazione del scalo quale hub internazionale per lo scambio di merci con l'Europa e con i Paesi che si affacciano nel bacino del Mediterraneo.”

L'atto di concessione prevede, tra l'altro, che Mercitalia si stabilisca a Brindisi con adeguati uffici, mantenendo in efficienza i mezzi impegnati e le infrastrutture assegnate, attraverso un team di manutenzione/pronto intervento operante in loco. Alla società competono tutte le operazioni inerenti il servizio di manovra e formazione treni, tutte le prestazioni accessorie al trasporto ferroviario, movimentazione e trazione dei carri e dei convogli ferroviari in arrivo e in partenza negli ambiti collegati al porto di Brindisi e tutte le relative attività complementari per conto delle imprese che eseguono il trasporto ferroviario, dei terminalisti del porto e degli operatori in generale. È inoltre prevista la realizzazione di uno snodo di composizione e scomposizione dei treni, presso la banchina di riva di Costa Morena Est.

La concessione ha durata triennale e, al fine di agevolare lo sviluppo della nuova tipologia di trasferimento del traffico, l'AdSP MAM ha ottenuto una scontistica per l'avvio della start-up, in base alla quale la tariffa più alta ammonterà a 412,50€ per le manovre di terminalizzazione dai binari di arrivo della stazione di Brindisi ai binari di carico in banchina e viceversa.

L'infrastruttura si collega alla Rete Ferroviaria Nazionale (Stazione di Brindisi Centrale), per il tramite del cosiddetto raccordo ferroviario consortile, di proprietà del Consorzio A.S.I. di Brindisi che ne detiene concessione di esercizio, in virtù di un contratto stipulato con RFI per regolare il mantenimento dell'opera.

Il porto si apre a nuovi collegamenti intermodali

Affidata a Mercitalia la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali

Il porto di Brindisi ancora una volta protagonista assoluto nelle reti logistiche internazionali con nuovi e potenziati collegamenti intermodali.

L'ultima novità, al riguardo, è quella relativa all'affidamento a Mercitalia del servizio ferroviario nell'ambito portuale e della movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali.

«L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - sottolinea una nota - ha concesso in via sperimentale a "Mercitalia Shunting & Terminal", società per la produzione e la commercializzazione del trasporto ferroviario di merci controllata al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane spa, l'affidamento del servizio ferroviario in ambito portuale e la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali, con contestuale messa a disposizione di binari funzionalmente collegati al nuovo raccordo ferroviario presso lo sporcetto di Costa Morona Est».

Nella nota diffusa dallo stesso Ente si evidenzia altresì che «l'anno concessorio giunge a valle del verbale di transitabilità dell'impianto infrastrutturale, rilasciato da RFI alcuni giorni fa».

«Dopo i fasti della Valigia delle Indie, il porto di Brindisi torna a recitare un ruolo strategico nel panorama internazionale della logistica integrata - commenta il presidente dell'Adsp Ego Patroni Griffi - Il nuovo raccordo ferroviario associato ad una miriade di collegamenti intermodali, oltre ad agevolare le numerose imprese che operano nella zona industriale, co-

stituiscono la chiave di volta per la consacrazione del scalo quale hub internazionale per lo scambio di merci con l'Europa e con i Paesi che si affacciano nel bacino del Mediterraneo».

Stando a quanto riferito dall'Autorità, «l'atto di concessione prevede, tra l'altro, che Mercitalia si stabilisca a Brindisi con adeguati uffici, mantenendo in efficienza i mezzi impegnati e le infrastrutture

TARIFE SCONTATE
L'Autorità di Sistema portuale ha chiesto e ottenuto sconti consistenti per l'avvio della start-up

di servizio di manovra e formazione treni - si spiega ancora -, tutte le prestazioni accessorie al trasporto ferroviario, movimentazione e trazione dei carri e dei convogli ferroviari in arrivo e in partenza negli ambiti collegati al porto di Brindisi e tutte le relative attività complementari per conto delle imprese che eseguono il trasporto ferroviario, dei terminalisti del porto e degli operatori in generale».

Non solo. «E inoltre prevista la realizzazione di uno snodo di composizione e scomposizione dei treni, presso la banchina di riva di Costa Morona Est, si aggiunge, facendo presente che «la concessione ha durata triennale e, al fine di agevolare lo sviluppo della nuova tipologia di trasferimento del traffico, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha ottenuto una scontistica per l'avvio

della start-up, in base alla quale la tariffa più alta ammonta a 412,50 euro per lo manovre di terminalizzazione dai binari di arrivo della stazione di

Brindisi ai binari di carico in banchina e viceversa».

«L'infrastruttura - conclude la nota - si collega alla Rete Ferroviaria Nazionale (Stazione di Brindisi Centrale), per il tramite del cosiddetto raccordo ferroviario consortile di proprietà del Consorzio ASI di Brindisi che ne detiene concessione di esercizio, in virtù di un contratto stipulato con RFI per regolare il mantenimento dell'opera».



CROCEVIA DI SCAMBI Una veduta dall'alto del porto di Brindisi

Brindisi, affidato a Mercitalia il servizio ferroviario portuale

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha concesso in via sperimentale a Mercitalia Shunting & Terminal, società per la produzione e la commercializzazione del trasporto ferroviario di merci controllata al 100% da Fs, l'affidamento a Brindisi del servizio ferroviario in ambito portuale e la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali, con contestuale messa a disposizione di binari funzionalmente collegati al nuovo raccordo ferroviario presso lo sporgente di Costa Morena Est. L'atto concessorio giunge a valle del verbale di transitabilità dell'impianto infrastrutturale, rilasciato da RFI alcuni giorni fa.

L'atto di concessione prevede, tra l'altro, che Mercitalia si stabilisca a Brindisi con adeguati uffici, mantenendo in efficienza i mezzi impegnati e le infrastrutture assegnate, attraverso un team di manutenzione/pronto intervento operante in loco. Alla società competono tutte le operazioni inerenti il servizio di manovra e formazione treni, tutte le prestazioni accessorie al trasporto ferroviario, movimentazione e trazione dei carri e dei convogli ferroviari in arrivo e in partenza negli ambiti collegati al porto di Brindisi e tutte le relative attività complementari per conto delle imprese che eseguono il trasporto ferroviario, dei terminalisti del porto e degli operatori in generale. È inoltre prevista la realizzazione di uno snodo di composizione e scomposizione dei treni, presso la banchina di riva di Costa Morena Est.

La concessione ha durata triennale e, al fine di agevolare lo sviluppo della nuova tipologia di trasferimento del traffico, l'AdSP MAM ha ottenuto una scontistica per l'avvio della start-up, in base alla quale la tariffa più alta ammonterà a 412,50 euro per le manovre di terminalizzazione dai binari di arrivo della stazione di Brindisi ai binari di carico in banchina e viceversa. L'infrastruttura si collega alla Rete Ferroviaria Nazionale (Stazione di Brindisi Centrale), per il tramite del cosiddetto raccordo ferroviario consortile, di proprietà del Consorzio A.S.I. di Brindisi che ne detiene concessione di esercizio, in virtù di un contratto stipulato con RFI per regolare il mantenimento dell'opera.

Il porto ci riprova: sarà hub tra Europa e Mediterraneo

Accordo tra Authority e Mercitalia per il servizio ferroviario

di Carmen VESCO

Se è accaduto può accadere di nuovo: il porto di Brindisi, per la sua naturale posizione strategica nel bacino del Mediterraneo, può e vuole tornare protagonista nel panorama degli scambi commerciali internazionali. Proprio come lo fu ai tempi della Valigia delle Indie.

Un hub internazionale per lo scambio di merci con l'Europa e con i Paesi che si affacciano nel bacino del Mediterraneo: ecco cosa si propone di diventare il porto di Brindisi ed è in questa direzione che vanno le scelte strategiche dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale che con affidamento a Mercitalia del servizio ferroviario nell'ambito portuale e la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali torna a investire sul proprio futuro e quello delle infrastrutture collegate.

L'atto concessorio giunge a valle del verbale di transitabilità dell'impianto infrastrutturale, rilasciato da Rfi alcuni giorni fa.

La concessione è in via spe-



perimentale: Mercitalia Shunting & Terminal, società per la produzione e la commercializzazione del trasporto ferroviario di merci controllata al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane Spa, ha avuto incarico di affidamento relativo al servizio ferroviario nell'ambito portuale e della movimentazione dei carri ferroviari sui binari che giungono al porto, con contestuale messa a disposizione di

FARMACIE

Servizio pomeridiano e notturno: RIZZO, via Mecenate 19; RUBINO, via Appia 164.
CAROVIGNO Lamendola, via Colacavallo 14. CEGLIE Caparelli, via C. Colombo 3/c. CISTERNO Osani, via S. Quirico 57. FABIANO Capochiani, corso Garibaldi 52. FRANCAVILLA FONTANA Il Giglio, via Pio La Torre 241. MESAGNE Ricupero, via Marconi 75. ORIA Musto, piazza Lorch 31. OSTUNI Corca, via Venezia 11. SAN PIETRO VERNOTICO Romano, piazza del Popolo 19. SAN VITO DEI NORMANNI De Vito, via Principe di Piemonte 4.



Il bacino di binari a Costa Morena: qui saranno movimentate merci che secondo accordi sottoscritti dall'Autorità portuale di sistema potrebbero rilanciare il porto e collocarlo come camera del traffico tra i Paesi europei e le regioni che si affacciano sul Mediterraneo

il servizio di manovra e formazione treni, le prestazioni accessorie al trasporto ferroviario, movimentazione e trazione dei carri e dei convogli ferroviari in arrivo e in partenza negli ambiti collegati al porto di Brindisi e tutte le relative attività complementari per conto delle imprese che eseguono il trasporto ferroviario, dei terminalisti del porto e degli operatori in generale. Verrà realizzato uno studio di composizione e scomposizione dei treni a Costa Morena Est.

«Dopo i fasti della Valigia delle Indie, il porto di Brindisi torna a recitare un ruolo strategico nel panorama internazionale della logistica integrata», ha commentato il presidente dell'AdSP Mam Ugo Patroni Griffi. «Il nuovo accordo ferroviario, associato a una miriade di azioni volte a sviluppare nuovi collegamenti intermodali, oltre ad agevolare le numerose imprese che operano nella zona industriale, costituirà - ha aggiunto - la chiave di volta per la consacrazione dello scalo quale hub internazionale per lo scambio di merci con l'Europa e con i Paesi che si affacciano nel bacino del Mediterraneo», ha concluso il presidente.

La concessione ha durata triennale. L'AdSP ha ottenuto una scontistica per l'avvio della start-up, in base alla quale la tariffa più alta ammonterà a 412,50 euro per le manovre di terminalizzazione dai binari di arrivo della stazione di Brindisi ai binari di caicini in banchina e viceversa.

binari funzionalmente collegati al nuovo raccordo ferroviario presso lo sporgente di Costa Morena Est.

L'atto di concessione prevede, tra l'altro, che Mercitalia si stabilisca a Brindisi con adeguati uffici, mantenendo in efficienza i mezzi impegnati e le infrastrutture assegnate, attraverso un team di manutentivo e pronto intervento operante nel territorio. La società svolgerà le operazioni inerenti

L'infrastruttura si collega alla Stazione di Brindisi Centrale, per il tramite del cosiddetto raccordo ferroviario consortile, di proprietà del Consorzio Asi che ne detiene la concessione di esercizio, in virtù di un contratto stipulato con Rfi per regolare il mantenimento dell'opera.

Concesso in via sperimentale a Mercitalia il servizio ferroviario portuale: “Chiave di volta per la consacrazione di Brindisi come hub internazionale per lo scambio di merci”

BRINDISI – L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha concesso in via sperimentale a Mercitalia Shunting & Terminal, società per la produzione e la commercializzazione del trasporto ferroviario di merci controllata al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane Spa, l’affidamento del servizio ferroviario in ambito portuale e la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali, con contestuale messa a disposizione di binari funzionalmente collegati al nuovo raccordo ferroviario presso lo sporgente di Costa Morena Est. L’atto concessorio giunge a valle del verbale di transitabilità dell’impianto infrastrutturale, rilasciato da RFI alcuni giorni fa.

“Dopo i fasti della Valigia delle Indie, il porto di Brindisi torna a recitare un ruolo strategico nel panorama internazionale della logistica integrata– commenta il presidente dell’AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Il nuovo raccordo ferroviario associato ad una mirata azione volta a sviluppare nuovi collegamenti intermodali, oltre ad agevolare le numerose imprese che operano nella zona industriale, costituiscono la chiave di volta per la consacrazione del scalo quale hub internazionale per lo scambio di merci con l’Europa e con i Paesi che si affacciano nel bacino del Mediterraneo.”

L’atto di concessione prevede, tra l’altro, che Mercitalia si stabilisca a Brindisi con adeguati uffici, mantenendo in efficienza i mezzi impegnati e le infrastrutture assegnate, attraverso un team di manutenzione/pronto intervento operante in loco. Alla società competono tutte le operazioni inerenti il servizio di manovra e formazione treni, tutte le prestazioni accessorie al trasporto ferroviario, movimentazione e trazione dei carri e dei convogli ferroviari in arrivo e in partenza negli ambiti collegati al porto di Brindisi e tutte le relative attività complementari per conto delle imprese che eseguono il trasporto ferroviario, dei terminalisti del porto e degli operatori in generale. È inoltre prevista la realizzazione di uno snodo di composizione e scomposizione dei treni, presso la banchina di riva di Costa Morena Est. La concessione ha durata triennale e, al fine di agevolare lo sviluppo della nuova tipologia di trasferimento del traffico, l’AdSP MAM ha ottenuto una scontistica per l’avvio della start-up, in base alla quale la tariffa più alta ammonterà a 412,50€ per le manovre di terminalizzazione dai binari di arrivo della stazione di Brindisi ai binari di carico in banchina e viceversa. L’infrastruttura si collega alla Rete Ferroviaria Nazionale (Stazione di Brindisi Centrale), per il tramite del cosiddetto raccordo ferroviario consortile, di proprietà del Consorzio A.S.I. di Brindisi che ne detiene concessione di esercizio, in virtù di un contratto stipulato con RFI per regolare il mantenimento dell’opera.

Traffico merci: al via l'interfaccia nave-treno a Costa Morena

Binari in banchina affidati dall'Autorità di sistema portuale a Mercitalia Shunting & Terminal, società delle Fs

Traffico merci: al via l'interfaccia nave-treno a Costa Morena

BRINDISI - Container e altre merci trasportate per ferrovia hanno finalmente un'interfaccia nave-treno anche a Brindisi. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha concesso infatti per tre anni e in via sperimentale a Mercitalia Shunting & Terminal, società per la produzione e la commercializzazione del trasporto ferroviario di merci controllata al 100 per cento da Ferrovie dello Stato Italiane Spa, l'affidamento del servizio ferroviario in ambito portuale e la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali, con contestuale messa a disposizione di binari funzionalmente collegati al nuovo raccordo ferroviario presso lo sporgente di Costa Morena Est.

L'atto, spiega un comunicato dell'Adsp, giunge dopo il rilascio del verbale di transitabilità dell'impianto infrastrutturale (il nuovo fascio di binari in banchina), rilasciato da Rete Ferroviaria Italiana alcuni giorni fa. L'atto di concessione da parte dell'Adsp prevede, tra l'altro, che Mercitalia si stabilisca a Brindisi con adeguati uffici, mantenendo in efficienza i mezzi impegnati e le infrastrutture assegnate, attraverso un team di manutenzione-pronto intervento operante in loco.

Il porto di Brindisi nuovamente protagonista nelle reti logistiche internazionali

Il porto di Brindisi nuovamente protagonista nelle reti logistiche internazionali con nuovi e potenziati collegamenti intermodali: affidato a Mercitalia il servizio ferroviario nell'ambito portuale e la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha concesso in via sperimentale a Mercitalia Shunting & Terminal, società per la produzione e la commercializzazione del trasporto ferroviario di merci controllata al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane Spa, l'affidamento del servizio ferroviario in ambito portuale e la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali, con contestuale messa a disposizione di binari funzionalmente collegati al nuovo raccordo ferroviario presso lo sporgente di Costa Morena Est. L'atto concessorio giunge a valle del verbale di transitabilità dell'impianto infrastrutturale, rilasciato da RFI alcuni giorni fa.

"Dopo i fasti della Valigia delle Indie, il porto di Brindisi torna a recitare un ruolo strategico nel panorama internazionale della logistica integrata- commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Il nuovo raccordo ferroviario associato ad una mirata azione volta a sviluppare nuovi collegamenti intermodali, oltre ad agevolare le numerose imprese che operano nella zona industriale, costituiscono la chiave di volta per la consacrazione del scalo quale hub internazionale per lo scambio di merci con l'Europa e con i Paesi che si affacciano nel bacino del Mediterraneo."

L'atto di concessione prevede, tra l'altro, che Mercitalia si stabilisca a Brindisi con adeguati uffici, mantenendo in efficienza i mezzi impegnati e le infrastrutture assegnate, attraverso un team di manutenzione/pronto intervento operante in loco. Alla società competono tutte le operazioni inerenti il servizio di manovra e formazione treni, tutte le prestazioni accessorie al trasporto ferroviario, movimentazione e trazione dei carri e dei convogli ferroviari in arrivo e in partenza negli ambiti collegati al porto di Brindisi e tutte le relative attività complementari per conto delle imprese che eseguono il trasporto ferroviario, dei terminalisti del porto e degli operatori in generale. È inoltre prevista la realizzazione di uno snodo di composizione e scomposizione dei treni, presso la banchina di riva di Costa Morena Est.

La concessione ha durata triennale e, al fine di agevolare lo sviluppo della nuova tipologia di trasferimento del traffico, l'AdSP MAM ha ottenuto una scontistica per l'avvio della start-up, in base alla quale la tariffa più alta ammonterà a 412,50€ per le manovre di terminalizzazione dai binari di arrivo della stazione di Brindisi ai binari di carico in banchina e viceversa.

L'infrastruttura si collega alla Rete Ferroviaria Nazionale (Stazione di Brindisi Centrale), per il tramite del cosiddetto raccordo ferroviario consortile, di proprietà del Consorzio A.S.I. di Brindisi che ne detiene concessione di esercizio, in virtù di un contratto stipulato con RFI per regolare il mantenimento dell'opera.

Bari, 30 luglio 2018

Crociere 2019: 41 gli approdi previsti fino ad ora. Confermata la presenza della Msc Musica che arriverà di domenica

BRINDISI - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale è alle prese con la predisposizione del calendario degli approdi crocieristici per il 2019. Su Brindisi, al momento, si registra un approdo in più rispetto all'anno in corso (41 contro i 40 attuali). Tuttavia, la presenza di Msc diminuirà: se quest'anno la Msc Musica ha toccato 30 volte il porto di Brindisi, il prossimo anno lo farà 20 volte. Questo perché il primo approdo è previsto il 26 maggio mentre quest'anno la nave ha iniziato ad attraccare a Brindisi dal 26 marzo.

La novità per l'anno prossimo consisterà nel giorno di arrivo della Musica, che sosterrà a Brindisi la domenica dalle 13 alle 18.

Crotone riferimento mediterraneo per Gnl. Il progetto

(Il progetto per la realizzazione di un grande deposito di Gnl in Calabria è stato presentato al Comune di Crotone e al Corap - l'area industriale dove realizzare il deposito - dall'amministratore di Ionio Fuel, impresa promotrice dell'iniziativa)

di **Luigi Vartuli***

Il mercato energetico a livello globale sta vivendo una stagione di profondi cambiamenti, che potrebbero avere un impatto significativo sull'assetto complessivo del settore. Questi fattori, unitamente alla sempre maggior attenzione della comunità internazionale ai temi dell'efficienza energetica, potrebbero realmente tradursi in un mutamento strutturale del sistema; tuttavia, sebbene il contesto di riferimento sia caratterizzato da un elevato dinamismo, il mercato energetico mondiale stenta a intraprendere un percorso virtuoso verso una maggiore sostenibilità ambientale e un effettivo trend di decarbonizzazione.

A seguito dell'incontro avvenuto presso il Comune di Crotone, è stato presentato e proposto il progetto di massima per l'ubicazione - nella zona industriale - di un impianto di ricezione, stoccaggio e distribuzione di metano liquido.

Il progetto si inquadra nel nuovo scenario energetico nazionale che prevede:

- la graduale liberalizzazione del mercato del gas naturale,
- la graduale liberalizzazione del mercato dell'energia elettrica;
- il raggiungimento degli obiettivi del protocollo di Kyoto sulla riduzione dell'immissione di CO2 in atmosfera.

La combustione del gas naturale immette in atmosfera circa la metà della CO2 mediamente immessa da altri combustibili e comporta la riduzione delle emissioni degli ossidi di azoto e l'annullamento di quelle degli ossidi di zolfo e delle polveri;

- l'utilizzo di siti industriali per la sicurezza e l'approvvigionamento strategico dell'energia;
- l'adozione di misure urgenti per garantire la sicurezza del sistema elettrico nazionale e per la semplificazione delle procedure di autorizzazione degli impianti di produzione di energia elettrica.

La scelta dell'ubicazione dell'impianto a metano liquido LGN nell'area ZES, del CORAP di Crotone, è motivata dalla:

- presenza di una infrastruttura portuale dotata di tutti i servizi;
- la prossimità ad una linea della Rete nazionale dei gasdotti con grande capacità di trasporto, che consente di rendere disponibile ovunque il gas naturale importato, senza necessità di costruire nuovi gasdotti;
- l'opportunità di incrementare l'occupazione industriale nella zona, tramite il contributo che la costruzione e l'esercizio dell'impianto potranno dare in modo diretto ed indiretto; a tale riguardo si sottolinea che sono previsti circa 150 addetti per l'esercizio e la manutenzione dell'impianto e ulteriori addetti nell'occupazione indotta che supererà i 500 addetti;
- la convenienza per le aziende presenti nell'area, per quelle di futuro insediamento nonché per i Comuni del comprensorio di stipulare contratti di fornitura del gas a costi inferiori agli attuali;
- la possibilità di mettere a disposizione "il freddo" per le imprese di surgelazione, refrigerazione e commercializzazione di alimenti diversi;

La **proposta progettuale** ha come obiettivo di realizzare un deposito costiero per il GNL (Gas Naturale Liquefatto) nel comune di Crotone; l'impianto è stato localizzato nell'area industriale CORAP della Provincia di Crotone.

-segue

In sintesi il programma della Società IONIO FUEL è la realizzazione di un impianto che avrà una capacità di stoccaggio pari a 20.000 metri cubi complessivi distribuiti su 18 serbatoi da 1.226 metri cubi ciascuno, realizzati con la migliore tecnologia disponibile. L'area prescelta - che verrà dotata di condotta criogenica sotterranea e subacquea con terminale per l'accosto delle navi gasiere - sorge su una superficie di 6,7 ettari acquisiti nel Consorzio industriale di Crotona. La capacità nominale annua di approvvigionamento e distribuzione, stima nella prima fase fino a 1.440.000 m³ di gas, di cui 700.000 via camion e 340.000 via nave.

Il GNL sta diventando ormai un'alternativa sempre più diffusa ai carburanti tradizionali per le navi e anche per i mezzi stradali pesanti, una tendenza favorita dai nuovi limiti alle emissioni navali che entreranno in vigore nel 2020 in tutto il Mar Mediterraneo e recepita anche dallo Stato italiano, che con la recente approvazione del Quadro Strategico Nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi ha fissato il quadro normativo e le linee guida per il GNL in Italia.

Il deposito di GNL previsto a Crotona ne favorirà l'uso come combustibile per veicoli pesanti e marini, sfruttando una posizione strategica per le rotte marittime e terrestri; la sua realizzazione aiuterà il Paese ad adempiere alle disposizioni europee, che per ridurre le emissioni di sostanze inquinanti impongono la creazione entro il 2025 di un sistema di rifornimento GNL per le navi e per i veicoli pesanti lungo la rete centrale di trasporto transeuropea Ten-T.

Il **porto di Crotona** diventerebbe uno degli scali italiani strategici per promuovere la diffusione del GNL nel settore dei trasporti nel Mediterraneo; in questo contesto e con l'iniziativa proposta, l'opportunità di sviluppo economico e sociale di Crotona passa riportando l'attrattività nell'area portuale e industriale della città.

Per accrescere la competitività del territorio e l'efficienza delle infrastrutture energetiche esistenti, di cui Crotona con i pozzi di estrazione del gas metano è stata da decenni riferimento della rete gas nazionale, bisogna rinnovare e puntare sull'energia a basso impatto ambientale a tutela del territorio. Il metano è l'energia di transizione, il metano liquido è un'opportunità già affermato tra i carburanti fossili, è il meno impattante, in attesa che le rinnovabili possano essere impiegate nei trasporti pesanti, sia navali che terrestri. Il metano, estratto dai pozzi nelle piattaforme a largo della città di Crotona, è immesso totalmente in rete e supporta solo in minima percentuale le esigenze energetiche della rete nazionale. Questa risorsa nazionale dopo decenni di estrazione è in esaurimento, al punto che negli ultimi anni ha dimezzato la sua capacità produttiva.

Con l'affermarsi del cambio energetico, valutare l'opportunità di creare un polo energetico nel crotonese, nel settore del gas metano liquido (LNG), con le ricadute economiche, occupazionali e sociali è strategico per il territorio e per il sud d'Italia. Sorge la necessità di comunicare con maggiore consapevolezza all'opinione pubblica e, a maggiore ragione, all'attenzione alla parte della politica, che il governo territoriale deve determinare gli indirizzi di sviluppo socio economico, sia del sud d'Italia, sia per l'intera nazione. La posizione geografica nel Mediterraneo di Crotona, estrema punta energetica dell'Italia per l'approvvigionamento del LNG, può essere facilmente compresa, ma come reinserire la città nel piano strategico energetico nazionale? Lo sviluppo di un impianto di stoccaggio del metano liquido, a servizio dello sviluppo territoriale e della collettività certamente potrà riportare vantaggi a tutti.

L'Italia importa il 90% del gas metano dall'estero attraverso condotte e utilizza nel nord d'Italia due importanti impianti per rigassificazione di LNG, diversi progetti sono stati proposti a livello nazionale ma con scarsi risultati. La dipendenza energetica e la mancanza di materie prime dell'Italia sono risapute, ci rende poco competitivi in campo internazionale, da cui discende la necessità, di essere efficienti selezionando e mettendo in competizione i vari approvvigionamenti energetici. Possiamo agire per migliorare la competitività e l'efficienza delle infrastrutture di connessione, gli accessi attraverso cui arriva l'energia importata.

-segue

La "blu economy" si è già insediata in Europa e vede la Spagna e le nazioni del nord dell'Europa già leader nell'utilizzo del metano liquido, sia come carburante nei trasporti che nella navigazione. Varie commesse sono state fatte anche in Italia per la costruzione di navi che utilizzano come carburante l'LNG e tra qualche anno centinaia di navi solcheranno il Mediterraneo con l'ausilio di un carburante che nel rispetto delle stringenti normative ambientali, sostituirà i prodotti petroliferi. Quindi l'approvvigionamento energetico, sia via mare sia con i metanodotti esistenti, sono la forza del posizionamento geo-economico di Crotona che si trova al centro del Mediterraneo; con questo scenario, la capacità del sistema portuale e logistico crotonese per essere efficiente e competitivo, deve saper investire per innovare e dovrà dare supporto agli investimenti privati nel settore dei "nuovi" carburanti. Ne consegue che, successivamente, si dovrà rafforzare la filiera del rifornimento e della manutenzione delle navi, intensificando la connessione tra industrie, porti e università, nelle nuove politiche di sviluppo che hanno visto nella nascita delle **Zone Economiche Speciali (ZES)** un'opportunità che nelle aree del CORAP che possono portare condizioni favorevoli per lo sviluppo delle imprese e competizione con gli altri porti e delle altre aree industriali del sud d'Italia. A breve si intensificherà la competizione tra porti del Mediterraneo, riguardo ai sempre maggiori costi dei carburanti, con dirette ripercussioni economiche e sociali su tutto il sistema produttivo ed industriale dei porti. Solo con una politica aperta all'investimento privato che mira alle infrastrutture energetiche e allo sviluppo dell'approvvigionamento dell'LNG, si potrà mantenere una competitività strategica di sviluppo dell'intera Provincia di Crotona.

L'attrattore è l'energia a basso costo ed ecologicamente sostenibile, il porto con questo indirizzo energetico può ambire a diventare l'infrastruttura importante della Città, anche regolando le attività di supporto logistico, sia commerciale sia croceristico. L'iniziativa della creazione di un deposito di metano liquido avrebbe anche un altro positivo impatto in termini di competitività dei servizi marittimi, e ancor in più per una città come Crotona dove non mancano i motivi storici, culturali e turistici, in un contesto dove la storia individua i luoghi della conoscenza.

La contrattualistica energetica in Europa sta cambiando, contratti decennali di fornitura del metano attraverso condotte si sostituiscono con contratti annuali, acquistare metano liquido attraverso nave metaniere è diventato conveniente rispetto a quello gassoso da condotta. Su questi presupposti utilizzare direttamente il metano liquido è diventato una priorità energetica competitiva, non solo per la navigazione, ma per il trasporto pesante, per l'utilizzo industriale e per la rigassificazione in concorrenza con i gasdotti. L'energia è la base primaria su cui poggia lo sviluppo economico, produttivo e sociale di un Paese avanzato, il gap nord sud può essere gestito utilizzando le forme più economiche di energia e mettendo in competizione le diverse forme energetiche, sia le rinnovabili, che le fossili. L'obiettivo che si è posto l'investimento, con il progetto di un impianto multi utilizzo del trattamento del metano liquido, è far sì che Crotona possa ottenere un ruolo di primo piano nel quadro energetico nazionale dotandosi di un terminale che svolga contemporaneamente più linee di utilizzo dell'LNG, quale: bunkeraggio per navi; carburante per il trasporto pesante su gomma; energia per l'industria; rigassificazione. Utilizzando le infrastrutture già esistenti, compensando la minore capacità di produzione dei pozzi di estrazione e facendo in modo da riequilibrare i minori introiti delle royalty, che l'Amministrazione sta ricevendo, in seguito al dimezzamento dell'estrazione dovuto all'esaurimento del metano.

Crotona potrà valorizzare la sua area portuale e industriale, nell'ambito del processo di pianificazione energetica strategica, coinvolgendo nelle tematiche importanti quali le infrastrutture del territorio sia il Ministero che la Regione, realizzando opere a costo zero per l'Amministrazione, ma indispensabili per sviluppare il tessuto produttivo, ricavandone i giusti ritorni di compensazione territoriali.

L'infrastruttura si pone anche come risposta dalla dipendenza energetica dal petrolio e dal gas delle pipeline e favorendo l'importazione e la distribuzione di GNL, risulterà essere perfettamente in linea con i programmi espressi e promossi dalle commissioni europee, relativamente alla sostituzione del petrolio con combustibili alternativi e a basse emissioni, inoltre garantirebbe il funzionamento del mercato dell'energia, la sicurezza dell'approvvigionamento energetico e inserirebbe Crotona nel circuito portuale ed industriale del sud d'Italia.

Sospeso lo stato di agitazione Oggi vertice

giola tauro Sospeso lo stato di agitazione dei portuali è scongiurato, almeno per il momento, lo sciopero generale al termine della riunione di ieri all' Autorità portuale durante la quale si è discusso delle problematiche messe in evidenza da tempo dai sindacati.

Il che non vuol dire che la vertenza abbia avuto un esito positivo; semplicemente si è scelto di provare con una serie di tavoli tecnici con i vertici dell' azienda - il primo dei quali oggi pomeriggio - per affrontare in primis il miglioramento delle condizioni di lavoro che porti ad una turnistica meno gravosa e una seria alternanza mezzo-terra.

All' incontro di ieri sono intervenuti i segretari di Filt Cgil, Salvatore Larocca, Filt Cisl, Nino Sigilli, Sul Porti, Daniele Caratozzolo e i delegati per ribadire l' assenza di investimenti da parte del terminalista, condizione che vede disattesi gli impegni presi in ambito ministeriale ai fini del rilancio occupazionale.

È stato inoltre precisato che, a distanza di un anno dalla costituzione dell' Agenzia, non è stato fatto un solo richiamo. Una situazione definita «assurda». Come si ricorderà, i sindacati avevano dato tempo fino alla fine di luglio per avere risposte certe da parte dell' azienda sui miglioramenti strutturali da realizzare e sulla disponibilità ai richiami dall' Agenzia, sia a tempo determinato che indeterminato: in mancanza di riscontri si sarebbe passati ai fatti con lo sciopero generale. (d.l.)

Il Secolo XIX

Costa: «Il rilancio dei porti siciliani non passa da qui»

Genova - Paolo Costa (economista, docente universitario, già ministro, ex sindaco di Venezia) nella sua vita da presidente del porto del capoluogo veneto ha sostenuto il più ardito progetto della portualità italiana, la banchina "d'altura", fuori dalla Laguna veneta - che doveva liberare Venezia dalle costrizioni della geografia. Progetto ambizioso e accantonato, ma che aveva solide basi giuridiche e la fiducia degli investitori, cinesi in primis .

Come giudica il progetto di Palermo?

«Mi unisco alle perplessità del presidente dell'Adsp della Sicilia Occidentale».

Cosa non la convince?

«Avrei preferito non commentare questo progetto, però non posso tirarmi indietro perché proprio recentemente ho collaborato con gli scali di Catania e Augusta: come si ricorderà, anche in quest'ultimo porto si era a lungo discussa la realizzazione di una piattaforma container. Personalmente ho suggerito di proseguire su altre opzioni».

Perché?

«Per la sua posizione, nel settore container la Sicilia può puntare essenzialmente sul transhipment, dove i porti già presenti nel Mediterraneo sono in forte difficoltà, eccetto Damietta e Tanger Med, che si trovano nei due punti più strategici per questo tipo di operazioni».

Può un davvero porto occupare oltre 400 mila persone?

«Quel progetto sovrastima anche i volumi del traffico Asia-Europa. Quanto agli addetti... mi sembra che oggi siano già in troppi a giocare con le cifre».

Per una governance più snella

Autonomia portuale e Regioni

di Giuliano Gallanti

Già Presidente dell'Autorità portuale di Livorno

Negli ultimi tempi si è riaperto il dibattito sulla migliore forma giuridica che devono assumere le autorità portuali. Nel sostenere la tesi della corporativizzazione delle attuali Autorità di Sistema Portuale, molti fanno riferimento allo scalo marittimo di Rotterdam.

Orbene questo è sicuramente quello che più si è spinto sulla strada della privatizzazione ma occorre tener presente che, in ossequio alla tradizione delle città anseatiche, è sempre stato un porto municipale. La sua trasformazione, deliberata dal Comune proprietario al termine di una discussione ampia e a tratti aspra, costituisce finora la soluzione più spinta sulla strada della privatizzazione.

Attualmente dà lavoro a più di un migliaio di persone ed esercita pertanto un peso politico non indifferente. Gode di un'autonomia molto vasta nello svolgimento delle sue attività commerciali così come nell'assegnazione delle concessioni di porto ai terminalisti, mentre lo Stato detiene una capacità di intervento ridotta e di per sé non decisiva. In breve, da loro non esiste il demanio portuale così come lo conosciamo in Italia, con i suoi vincoli e lacci.

Nei primi anni Duemila il porto di Anversa, che era anch'esso municipale, è stato invece costituito in ente separato con un decreto dello Stato. Sul suo stesso sito Internet si definisce adesso un *landlord port*.

Questo significa che l'Autorità portuale possiede e amministra i siti dell'area portuale, rendendoli utilizzabili alle compagnie per le loro attività sulla base di accordi di *concession agreement* (soltanto nel 2012 ha assegnato concessioni per oltre 300mila metri quadri).

Potrei attardarmi nella descrizione di altre forme di organizzazione portuale caratterizzate da una forte autonomia gestionale e finanziaria (penso a Barcellona e agli scali inglesi) ma questo non farebbe che accrescere le note dolenti del sistema italiano.

La riforma Delrio si è infatti posta soltanto marginalmente il problema della possibilità di trasformare la *governance* portuale, ritenendo a torto che il semplice accorpamento di scali marittimi avrebbe trasformato le Autorità portuali in soggetti in grado di competere finalmente con i porti nordici (così come dichiarato dallo stesso ministro in occasione della presentazione del disegno riformatore).

Alla portualità italiana occorre quindi non soltanto una nuova veste giuridica ma, già da oggi, una forte autonomia (per non dire indipendenza) delle autorità portuali rispetto allo Stato.

-segue

Il governatore della Liguria Giovanni Toti ha recentemente proposto la creazione di Authority di gestione regionali che non siano più enti pubblici non economici ma Spa a capitale pubblico. Proposta interessante ma che non vorrei si riducesse infine nel sostituire lo Stato con la Regione, con buona pace ancora una volta dell'autonomia portuale.

Quel che più conta infatti è che le Autorità portuali italiane dispongano finalmente di strumenti normativi e gestionali adeguati a sostenere le sfide imposte loro dalla concorrenza internazionale.

Consideriamo ad esempio la questione dell'acquisizione di territori limitrofi da parte delle attuali AdSP. Tutti i maggiori porti europei (Rotterdam, Barcellona, Anversa, Amburgo) stanno cercando nuovi spazi a terra perché gli attuali risultano spesso intasati per effetto dell'aumentata capacità di carico delle *megaship*.

È di tutta evidenza che un sistema di regole più vicino al modello privatistico consentirebbe alle attuali AdSP di muoversi in maniera efficace e coi tempi opportuni in una partita fondamentale per il loro futuro.