



Dai Porti:

Trieste:

"...nel 2018 saranno superati i 10 mila treni..."(Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Il porto chiede aiuti per aprire di notte, Signorini: ci persi il Decreto Genova..." (Il Secolo XIX)

"...58°Salone Nautico..." (Corriere Marittimo)

"...Ponte Morandi..." (Messaggero Marittimo, The Medi Telegraph)

"...Vado Ligure, a ottobre il via ai collegamenti intermodali..."
(Corriere Marittimo, The Medi Telegraph, Messaggero Marittimo, Il Nautilus, Ansa)

"...Contship e l'AdSP in Usa e Canada..." (Messaggero Marittimo)

La Spezia:

"...Semestre in leggero calo..." (Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...Corsini fa il punto sull'organizzazione dell'AdSP..."
(Messaggero Marittimo, L'Informatore Navale)

Piombino:

"...98 mila passeggeri in un weekend..." (Messaggero Marittimo)

Salerno:

"...traffico container Salerno super Napoli..."(Il Mattino)

Bari:

"...AdSP con banche e università per il piano di investimenti..."
(Informazioni Marittime, Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...i sindacati attaccano su più fronti..." (Gazzetta del Sud)

Focus:

- **Nasce l'autorità dello stretto di Messina**
(The Medi Telegraph, Il Quotidiano della Calabria, Gazzetta del Sud, Messaggero Marittimo, Ferpress, Quotidiano di Sicilia, Il Secolo XIX, Gazzettadelsud.it, Ilcittadinodimessina.it)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Porto di Trieste: nel 2018 saranno superati i 10 mila treni

Traffico merci da 55 milioni di tonnellate nel 2015 a 65 milioni di tonnellate del 2018

BRESCIA – Ha parlato del 'sistema Trieste' il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale Zeno D'Agostino, intervenuto sabato scorso al convegno internazionale "Il trasporto elettrico delle merci su strada" di Brescia, organizzato tra gli altri dalla società Brebemi, da Concessioni autostrade lombarde e Regione Lombardia.

"Il futuro del trasporto merci passa dall'elettrificazione del sistema, e in tal senso il 'sistema Trieste' può essere considerato un modello per l'Italia".

"Nel solo 2018 -ha spiegato- il porto della città raggiungerà un movimento totale di oltre diecimila treni, impensabile fino a quattro anni fa".

Il 'caso Trieste' perciò non è importante solo per l'area cittadina, ma può essere considerato un modello a cui guardare da tutta l'Italia. "Qui è stata messa in piedi -ha detto- una revisione di tutta la governance del territorio, nell'ambito della quale l'Autorità di Sistema è diventato davvero soggetto coordinatore. È questo ciò che prevede la riforma dei porti, ed è questo che rende operativo il sistema. In Italia ne abbiamo bisogno più degli altri".

A dimostrazione di quello che afferma D'Agostino, ci sono i dati che indicano come negli ultimi quattro anni, dal 2015 ad oggi, il porto triestino abbia raddoppiato il numero di treni. Il traffico merci complessivo è passato da 55 milioni di tonnellate nel 2015 a 65 milioni di tonnellate dell'anno in corso.

"Le funzioni dell'Autorità di sistema sono da soggetto coordinatore di tutto il territorio- ha continuato- e la riforma ha delle potenzialità, questo Trieste l'ha capito cogliendone i benefici".

Il presidente ha concluso con un ultimo dato: a tutto il 30 Giugno i treni sono stati 4980, e a fine anno "di certo supereremo quota diecimila" ha detto.

Il nodo da sciogliere è quello che riguarda i costi del lavoro nei terminal e per l'autotrasporto Il presidente dell' Authority si appella all' esecutivo. Spinelli: troppi Tir, così si rischia il collasso

Il porto chiede aiuti per aprire di notte Signorini: ci pensi il "decreto Genova"

Matteo Dell' Antico /GENOVA Potrebbe essere questione di giorni.

Forse un paio di settimane.

L'apertura notturna dei terminal del porto di Genova, dopo il crollo di Ponte Morandi, consentirebbe allo scalo di movimentare via camion le merci che entrano ed escono dalle banchine senza bloccare la viabilità cittadina durante le ore diurne e contemporaneamente garantirebbe allo scalo maggiore operatività, recuperando così parte del terreno perso rispetto alle difficoltà sopraggiunte dopo la tragedia dello scorso 14 agosto. Uno dei problemi principali che per ora ha fermato l'apertura h24 dei terminal è quello relativo ai costi. «Chiediamo che nel "decreto Genova" venga previsto un sostegno a favore dei terminal genovesi e dell'autotrasporto», dice Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. «Per ora aggiunge - molti operatori hanno dato la loro disponibilità a lavorare anche di notte ma garantire un'operatività al porto h24 ha dei costi. Servono degli incentivi a favore degli imprenditori da parte del governo.

Sono convinto - chiude Signorini - che se nel "decreto Genova" saranno compresi aiuti per il porto, l'apertura notturna dei terminal sarà messa in pratica da tutto lo scalo. In caso contrario, invece, sarà una decisione che spetterà ai singoli terminalisti. Come Authority siamo pronti a dare il via libera in poche ore all'intera macchina organizzativa e dei controlli una volta avuto l'ok da parte degli operatori».

Il porto di Genova movimentava quasi cinquemila Tir al giorno, di questi circa duemila - prima del crollo transitavano su Ponte Morandi. «Sarà necessario aprire il porto anche di notte - dice il terminalista Aldo Spinelli - per evitare il collasso della città. I camion che trasportano i container che arrivano o partono via nave dal nostro porto non possono operare solo durante il giorno, altrimenti avremo un traffico completamente paralizzato. Dalla prossima settimana - sottolinea - le aziende riprenderanno la loro piena produzione dopo la pausa estiva: le merci aumenteranno e di conseguenza crescerà anche il numero di mezzi pesanti movimentati in banchina e che poi si riversano sulle strade».

- segue

Il primo scalo d' Italia, dopo il crollo del Morandi, deve fare i conti anche con la mancanza di una parte della ferrovia utilizzata per le merci perchè i binari sono occupati dalle macerie del viadotto. Ad essere penalizzato da questa mancanza è soprattutto il bacino portuale di Sampierdarena. Il coordinatore europeo del Corridoio Reno -Alpi, Pawel Wojciechowski, questa mattina visiterà il porto di Genova e poi avrà un confronto con il cluster marittimo sulle azioni che il sistema logistico -portuale si trova a mettere in campo dopo il crollo di Ponte Morandi.

La logica dell' incontro, si legge in una nota di Palazzo PAOLO EMILIO SIGNORINI PRESIDENTE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE MAR LIGURE OCCIDENTALE San Giorgio, sarà quella di concentrare l' attenzione principalmente sull' attuale situazione di emergenza, ma saranno rappresentati al coordinatore anche tutti i piani di potenziamento infrastrutturale del porto e dei suoi collegamenti con l' hinterland. Al summit dovrebbero essere presenti oltre agli operatori - anche il sottosegretario alle Infrastrutture Edoardo Rixi, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e il sindaco del capoluogo ligure, Marco Bucci. La commissaria europea ai Trasporti, la slovena Violeta Bulc, sarà invece a Genova il prossimo 8 ottobre.

- matteo.dellantico@ilsecoloxix.it.

58° Salone Nautico di Genova: "Nautica e Fisco"

GENOVA - Giornata di studi dal titolo **"Nautica e Fisco"** - il 25 settembre, nell'ambito del 58° Salone Nautico di Genova. L'iniziativa è frutto del protocollo di intesa tra **UCINA** Confindustria Nautica e il **Consiglio Nazionale dei dottori commercialisti e degli esperti contabili (CNDCEC)**.

"UCINA e CNDCEC" scrive il presidente dei commercialisti, Massimo Miani, "si impegnano a una reciproca collaborazione, a svolgere congiuntamente la programmazione e l'organizzazione di una serie di eventi formativi e informativi per i Commercialisti specializzati nelle materie afferenti le attività di impresa nell'ambito dell'economia del mare".

Rientrano nell'accordo, l'organizzazione congiunta ovvero il reciproco coinvolgimento in eventi scientifici, culturali e sulla **fiscaltà in materia di economia del mare, nautica e diporto**, la realizzazione di studi con riguardo alle attività di impresa, l'analisi di specifiche problematiche tecnico-professionali che coinvolgono il settore, la redazione di proposte comuni di revisione della normativa vigente.

Si rafforza anche la collaborazione fra UCINA Confindustria Nautica e l'Ente di Certificazione internazionale RINA, attraverso la proposta di Convenzione, accolta favorevolmente dagli Organi Direttivi di UCINA, che prevede l'offerta da parte del Registro Italiano Navale di una gamma di servizi finalizzati al supporto in attività tecniche, normative e commerciali.

In particolare, la convenzione offre coordinamento di progetti specifici in ambito tecnico, organizzazione di gruppi di lavoro per lo sviluppo di nuove normative tecniche; collaborazione nell'organizzazione di workshop tecnici/formativi; supporto nella certificazione CE e nello sviluppo di standard su base volontaria, finalizzati alla certificazione; collaborazione su stesura di progetti formativi dedicati alla crescita, sviluppo ed aggiornamento professionale.

In un'ottica di gestione sostenibile dell'evento, la società I Saloni Nautici - partecipata al 100% da UCINA Confindustria Nautica - ha avviato con il RINA l'iter per il conseguimento della certificazione Internazionale ISO 20121 del Salone Nautico Internazionale, che è attualmente in fase avanzata.

La ISO 20121 è la normativa che definisce gli standard per la sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'organizzazione di un evento in tutte le sue fasi (ideazione, progettazione, gestione e realizzazione). L'obiettivo del Nautico è il riconoscimento ufficiale già ottenuto dalle Olimpiadi di Londra e da Expo 2015.

Ponte Morandi: Bureau Veritas pronto a partecipare alla ricostruzione

Pollicardo: "Essere parte di un progetto così ambizioso è un dovere morale"

MILANO – "Ponte Morandi, non si può sbagliare ed è indispensabile oggi definire una struttura organizzativa che garantisca tempi certi, qualità e affidabilità del progetto, qualità e affidabilità nel tempo dell'opera". È in questa ottica che Bureau Veritas si dichiara da subito disponibile e pronto a far parte di un raggruppamento che comprenda gruppi internazionali, che già hanno manifestato l'interesse e che sono tecnicamente incontestabili, come l'americana Parson, nonché l'eccellenza tutta genovese come l'Istituto italiano della saldatura con un obiettivo preciso: garantire, specie nell'ambito delle funzioni di project management, gli standard più elevati ponendosi al servizio del Paese e di Genova.

Un'associazione di imprese la cui affidabilità, così come l'assenza di legami con il passato, potrebbe essere la chiave di volta.

"Essere parte di un progetto così ambizioso è un dovere morale -afferma il genovese Ettore Pollicardo, Ceo di Bureau Veritas Italia- credo, come tutti, che il fattore tempo rappresenti una variabile non indipendente per il futuro della nostra città, dell'economia della nostra Regione e del sistema logistico italiano.

Bureau Veritas come gli altri soggetti coinvolti ha al suo interno le professionalità e le esperienze internazionali indispensabili per intervenire da subito sulla realizzazione della nuova infrastruttura, così come in un'operazione di mappatura delle grandi opere infrastrutturali italiane. Ciò nel quadro di un codice e anche di uno status del nostro Istituto che lega il suo valore alla affidabilità".

Morandi, Bureau Veritas: «Ok a consorzio con Parson e Istituto Italiano della saldatura»

Genova - Policardo: «Garantire, specie nell'ambito delle funzioni di project management, gli standard più elevati».

Genova - «Ponte Morandi, non si può sbagliare ed è indispensabile oggi definire una struttura organizzativa che garantisca tempi certi, qualità e affidabilità del progetto, qualità e affidabilità nel tempo dell'opera». È in questa ottica che Bureau Veritas si dichiara «da subito disponibile e pronto a far parte di un raggruppamento che comprenda gruppi internazionali, che già hanno manifestato l'interesse e che sono tecnicamente incontestabili, come l'americana Parson, nonché l'eccellenza tutta genovese come l'Istituto Italiano della saldatura con un obiettivo preciso: garantire, specie nell'ambito delle funzioni di project management, gli standard più elevati ponendosi al servizio del Paese e di Genova». Così nasce l'idea di «un'Associazione di imprese la cui affidabilità, così come l'assenza di legami con il passato, potrebbe essere la chiave di volta». «Essere parte di un progetto così ambizioso è un dovere morale - afferma il genovese Ettore Policardo, Ceo di Bureau Veritas Italia - credo, come tutti, che il fattore tempo rappresenti una variabile non indipendente per il futuro della nostra città, dell'economia della nostra Regione e del sistema logistico italiano. **Bureau Veritas come gli altri soggetti coinvolti ha al suo interno le professionalità e le esperienze internazionali indispensabili per intervenire da subito sulla realizzazione della nuova infrastruttura, così come in un'operazione di mappatura delle grandi opere infrastrutturali italiane.** Ciò nel quadro di un codice e anche di uno status del nostro Istituto che lega il suo valore alla affidabilità».

Genova, Becce: «Genova non ha bisogno di propaganda»

Genova - L'intervento del presidente dei Assiterminal: «Dopo più di 20 giorni ancora non si conosco quale strumento il governo intenda mettere in campo».

Fino ad oggi sono stato zitto, perché ritenevo che fosse giusto parlassero le istituzioni sia nei confronti delle vittime della tragedia del 14 agosto, sia nei confronti della città, ma anche delle categorie economiche così duramente colpite dal crollo.

Ho deciso di parlare dopo aver ascoltato la presentazione della soluzione per la costruzione del nuovo ponte, con le parole del presidente Toti, del Sindaco Bucci e dell'architetto Senatore a vita Renzo Piano. «Si costruiscono i muri e crollano i ponti». Poche immagini rappresentano più efficacemente la fase nella quale sta vivendo questo paese. Genova ha bisogno di un ponte per tornare a vedere e nutrire il proprio futuro. Genova non è solo una splendida città, Genova è un simbolo della portualità del nostro paese nel mondo.

È il primo porto del Mediterraneo che, oggi, è isolato come collegamento ferroviario ed è seriamente mutilato per quello stradale. Le istituzioni locali stanno operando quotidianamente per alleviare le conseguenze dei fatti, con risultati oggettivi, pur nei limiti che la realtà impone, le forze politiche e sociali del territorio, le associazioni e confederazioni nazionali, anche nel silenzio mediatico, stanno cercando di rappresentare questo dramma nella tragedia al Governo della Repubblica.

A più di 20 giorni dal 14 agosto non si sa quale strumento emergenziale il Governo voglia predisporre per sostenere le tante categorie economiche duramente colpite dal disastro, dopo gli stanziamenti iniziali di qualche milione di Euro. Non solo, a commento della presentazione del progetto del nuovo ponte e della soluzione, l'unica realistica per costruirlo nei tempi più rapidi, affiorano dubbi dello stesso Ministero dei Trasporti. Nessuno, tantomeno io, intende chiedere di attenuare la pressione per la ricerca della verità sulle responsabilità del crollo. Su questo la Magistratura va sostenuta sino in fondo senza remore, anche aprendo ogni dossier. **Ma chi Governa deve guardare al futuro, lasciare che si ripristini quel ponte verso il futuro presentato ieri dalle istituzioni locali.** Perché ciò sia, la procedura innestata di contestazione del concessionario va tenuta separata dalla procedura di ricostruzione del ponte. Ha ragione da vendere il Presidente Toti quando dice che oggi, e ancora chissà per quanto, su quel tratto è attiva una concessione e che quindi quel concessionario non può non essere coinvolto nella ricostruzione. **Certo non va affidato a quel concessionario alcun incarico a scatola chiusa, ed è proprio quello che le istituzioni locali hanno fatto, costruendo una squadra che ha tra i protagonisti una splendida azienda partecipata dallo Stato.** Non si ostacoli questo processo, lo si aiuti. Il Governo prenda in considerazione i contributi ricevuti dalle categorie economiche per sostenere l'economia nazionale colpita dal crollo con interventi emergenziali su accise, tassazione, procedure di appalto. Di tutto abbiamo bisogno ora, meno che di propaganda.

L'autore è presidente di Assiterminal

Vado Ligure, a ottobre il via dei collegamenti intermodali

VADO LIGURE - Dal mese di ottobre sarà avviato il nuovo collegamento intermodale tra il **Reefer Terminal di Vado Ligure** e l'**Interporto Rail Hub Europe SpA di Rivalta Scrivia (Alessandria)**. Il servizio inizialmente garantirà tre treni-blocco alla settimana composti da carri ribassati e adatti al carico di container "high-cube" (extra altezza). Il **Reefer Terminal di Vado**, specializzato nello sbarco e stoccaggio di prodotti ortofrutticoli freschi, ha una capacità annua di 250 mila TEU, di proprietà della società olandese **APM Terminals**, parte del gruppo danese **AP Moller-Maersk**. APM Terminals a Vado Ligure gestirà inoltre la piattaforma container che è in costruzione attualmente nel porto, composta da una banchina di 700 mt con un pescaggio adatto ad ospitare navi di ultima generazione e sistemi di movimentazione automatizzati.

Tornano i treni a Vado

Genova - Apm Terminals organizza nuovi servizi verso Rivalta dal Reefer Terminal.

Genova - Dopo alcuni anni di inattività, tornano operativi i collegamenti ferroviari tra il Reefer Terminal di Vado Ligure (Savona) e l'Interporto di Rivalta Scrivia (Alessandria). A comunicarlo è APM Terminals, la società del gruppo danese AP Moller Maersk che gestisce il Reefer e che sta realizzando in partnership con il gruppo cinese COSCO, sempre a Vado, un nuovo terminal container. **I nuovi servizi, spiega la società, sono stati messi a punto nei mesi di luglio e agosto e partono il primo ottobre: inizialmente si tratta di tre treni blocco alla settimana, composti da carri ribassati e adatti al carico di container «high-cube» (extra altezza), che dal Reefer Terminal di Vado, il più grande terminal portuale frigorifero del Mediterraneo, specializzato nello sbarco e stoccaggio di ortofrutta, raggiungono Rivalta Scrivia, dove ha sede il Rail Hub Europe SpA, interporto di importanza strategica nel sistema logistico del Nord Italia.**

Vado Ligure: al via i collegamenti intermodali

Dal 1 ottobre tre treni alla settimana dal Reefer Terminal di Vado all'interporto di Rivalta Scrivia

VADO LIGURE (Savona) – Dopo alcuni anni, riprendono forma i trasporti su rotaia dal porto di Vado Ligure verso le destinazioni del Nord Italia, servizi messi a punto nei mesi di giugno e luglio.

Da inizio ottobre infatti inizieranno i nuovi collegamenti curati da APM Terminals, la società del gruppo Maersk che già opera a Vado Ligure attraverso la controllata Reefer Terminal S. p. A., e che gestirà la piattaforma container attualmente in costruzione nel porto ligure.

Proprio dal Reefer Terminal di Vado – il più grande terminal portuale frigorifero del Mediterraneo, specializzato nello sbarco e stoccaggio di ortofrutta – partiranno i primi treni con destinazione Rivalta Scrivia (AI), dove ha sede il Rail Hub Europe SpA, interporto di importanza strategica nel sistema logistico del Nord Italia.

Verrà garantita una frequenza minima iniziale di 3 treni-blocco alla settimana, completamente composti da carri ribassati e adatti al carico di container "high-cube" (extra altezza).

L'avvio del servizio è stato finalizzato in questi giorni, i dettagli di tipo tecnico saranno forniti alla clientela a breve.

APM Terminals Vado Ligure S. p. A., di proprietà della società olandese APM Terminals leader nella movimentazione di container, fa parte del gruppo danese AP Moller-Maersk e ha la sua sede nel porto di Vado Ligure, parte del territorio dell'Autorità Portuale di Sistema del Mar Ligure Occidentale.

APM Terminals Vado Ligure S. p. A. è nata per progettare, costruire e gestire un terminal container moderno ed efficiente.

Il nuovo terminal container sarà uno dei più tecnologicamente avanzati del Mediterraneo, dotato di una banchina di 700 metri con pescaggio adatto per ospitare anche le mega navi di ultima generazione e sistemi di movimentazione automatizzati e all'avanguardia. L'obiettivo del terminal è diventare il gateway logistico ideale per il mercato regionale del Nord Italia e per il più vasto mercato del Centro Europa.

Da Agosto 2015 APM Terminals controlla, sempre all'interno del Porto di Vado Ligure, la società Reefer Terminal S. p. A. Con una capacità annuale di 250.000 TEU, Reefer Terminal vanta un terminal refrigerato in porto di 50.000 m2, uno dei più grandi del Mediterraneo, specializzato nello sbarco e stoccaggio di prodotti ortofrutticoli freschi.

VADO LIGURE: VIA AI COLLEGAMENTI INTERMODALI



VADO LIGURE – Dall' 1 ottobre tre treni alla settimana dal Reefer Terminal di Vado (SV) all'interporto di Rivalta Scrivia (AL). Dopo alcuni anni, riprendono forma i trasporti su rotaia dal porto di Vado Ligure verso le destinazioni del Nord Italia, servizi messi a punto nei mesi di giugno e luglio.

Da inizio ottobre infatti inizieranno i nuovi collegamenti curati da APM Terminals, la società del gruppo Maersk che già opera a Vado Ligure attraverso la controllata Reefer Terminal S.p.A., e che gestirà la piattaforma container attualmente in costruzione nel porto ligure.

Proprio dal Reefer Terminal di Vado – il più grande terminal portuale frigorifero del Mediterraneo, specializzato nello sbarco e stoccaggio di ortofrutta – partiranno i primi treni con destinazione Rivalta Scrivia (AL), dove ha sede il Rail Hub Europe SpA, interporto di importanza strategica nel sistema logistico del Nord Italia.

Verrà garantita una frequenza minima iniziale di tre treni-blocco alla settimana, completamente composti da carri ribassati e adatti al carico di container "high-cube" (extra altezza). L'avvio del servizio è stato finalizzato in questi giorni, i dettagli di tipo tecnico saranno forniti alla clientela a breve.

Porti: nuovi servizi intermodali dal porto di Vado

Treni collegheranno Reefer Terminal e Interporto di Rivalta

(ANSA) - GENOVA, 10 SET - Dopo alcuni anni di inattività, tornano operativi i collegamenti ferroviari tra il Reefer Terminal di Vado Ligure (Savona) e l'Interporto di Rivalta Scrivia (Alessandria). A comunicarlo è APM Terminals, la società del gruppo danese AP Moller Maersk che gestisce il Reefer e che sta realizzando in partnership con il gruppo cinese COSCO, sempre a Vado, un nuovo terminal container.

I nuovi servizi, spiega la società, sono stati messi a punto nei mesi di luglio e agosto e partono il primo ottobre: inizialmente si tratta di tre treni blocco alla settimana, composti da carri ribassati e adatti al carico di container "high-cube" (extra altezza), che dal Reefer Terminal di Vado, il più grande terminal portuale frigorifero del Mediterraneo, specializzato nello sbarco e stoccaggio di ortofrutta, raggiungono Rivalta Scrivia, dove ha sede il Rail Hub Europe SpA, interporto di importanza strategica nel sistema logistico del Nord Italia.

Contship e l'AdS del Mar Ligure in Usa e Canada

Un road Show il 12 settembre a New York

SPEZIA – Missione oltreoceano per il porto della Spezia e Contship.

L'Autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale ha organizzato con Contship Italia un road Show il 12 settembre a New York (e Contship a seguire anche a Toronto) per presentare agli operatori internazionali quali sono le capacità di offerta del porto spezzino, gli investimenti, il suo ruolo strategico per quanto riguarda i corridoi intermodali, che oggi sono elemento chiave sia per la competitività dei prodotti made in Italy (export), sia per l'accesso ai mercati del Sud Europa (import).

"L'obiettivo non è solo quello di farci conoscere, di far sapere agli operatori americani e canadesi che in Italia ci sono porti che investono e garantiscono servizi efficienti – spiega il direttore marketing di Contship, Daniele Testi – ma anche di spiegare a quei mercati che è nel loro interesse utilizzare anche altri corridoi che non siano quelli di Rotterdam o Amburgo".

Pubblico e privato dunque in questa missione si uniscono per presentare il "sistema La Spezia", la sua offerta di servizi portuali integrati e trasporti intermodali d'avanguardia.

Un esempio: nel 2017 il terminal container Contship di La Spezia ha vinto AFLAS (Asian Freight, Logistics and Supply Chain Awards) il premio come miglior terminal container Europeo. La Spezia è stato il primo porto in Italia ad accogliere una nave da 14.000 teu (l'unità di misura dei container, ndr) e a lanciare i meccanismi doganali di pre clearing e fast corridor che velocizzano il transito delle merci, fattore sempre più importante con lo sviluppo dei sistemi di e-commerce. "La competitività internazionale – spiega il segretario generale dell'AdSP, Francesco Di Sarcina – si sta spostando sempre più da una competizione 'prodotto contro prodotto' ad una competizione 'supply chain contro supply chain'.

A competere tra loro, cioè, sono i servizi doganali complessivi dei singoli porti, la loro capacità di liberare le merci velocemente". Per La Spezia, New York è il primo porto per volumi scambiati in export.

Informazioni Marittime

La Spezia, semestre in leggero calo

Nella prima metà di quest'anno il porto di La Spezia registra un leggero calo del traffico complessivo, attestatosi a 7,76 milioni di tonnellate (-2%). A crescere sono le rinfuse liquide e i teu, mentre calano vistosamente le rinfuse solide. Cresce il porto di Marina di Carrara, che fa parte della giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale della Liguria occidentale.

Nel dettaglio (in milioni di tonnellate):

Merci varie 6,83 (-2%) **Rinfuse liquide** 646 mila (+28,5%) **Rinfuse solide** 286 mila (-46,4%)

Passeggeri 181 mila (-7,6%)

TEU 722 mila (+1,2%)

Marina di Carrara ha visto un traffico di 1,1 milioni di tonnellate. Nel dettaglio (in tonnellate):

Merci varie 952 mila (+18,7%) **Rinfuse solide** 139 mila (-39,3%) **Rotabili** 261 mila (+51%) **Container** 392 mila (+13,2%)

Corsini fa il punto sull'organizzazione della AdSp

Relazioni con le isole, infrastrutture, anticorruzione e trasparenza

LIVORNO – L'aggiornamento del piano di anticorruzione; il via libera a una nuova fase di gestione dell'organizzazione dell'Ente con l'attivazione dell'organismo indipendente di valutazione, il sistema di controllo di gestione e di valutazione della performance individuale, il lavoro dei dirigenti e dei quadri intermedi per obiettivi. Questi i temi affrontati preliminarmente dal presidente Corsini durante la riunione dell'Organismo di partenariato della Risorsa Mare.

Corsini ha poi parlato dell'isola d'Elba e di Capraia: «il mio desiderio – ha dichiarato – è quello di riuscire ad affrancarmi dalle incombenze del quotidiano per dedicarmi con maggiore energia allo sviluppo dei nostri scali portuali. In particolare, su Portoferraio stiamo studiando la possibilità di aprire un ufficio di rappresentanza dell'Ente. L'Elba merita una Port Authority più presente sul territorio, e così tutte le sedi portuali. ».

Quanto a Piombino, l'insediamento di Jindal ha inaugurato una nuova era: «Da fine Agosto – ha detto – la città è tornata a lavorare l'acciaio. Si tratta di un risultato che non mi stancherò mai di evidenziare e a cui ha contribuito sostanzialmente la Port Authority. Continua a non essere data la giusta evidenza al fatto che oggi lo scalo accoglie ogni mese navi da ventimila tonnellate di semiprodotto. È qualcosa cui fino a pochi mesi fa nessuno avrebbe creduto».

Ma se questo è il presente, per il futuro l'obiettivo primario sarà quello di «aggiornare il Piano industriale del porto, sia per tenere conto delle numerose richieste che stanno arrivando da operatori sia per ottimizzare, coinvolgendo i player di settore, collegamenti stradali, ferroviari e forniture delle utilities industriali.. Valuteremo le varie manifestazioni di interesse assieme alla Regione».

La priorità attuale sono i collegamenti viari. «I lavori della bretella nord verranno affidati entro l'inizio del 2019, l'istruttoria del primo lotto del prolungamento della SS398 sarà trasmessa al Cipe nei prossimi giorni. Nel frattempo abbiamo già definito con Rfi il raccordo base ferroviario».

E Livorno? il presidente dell'Adsp ha annunciato che in questi giorni, tra l'altro, i tecnici dell'Authority sono a lavoro per valutare se sia possibile allargare provvisoriamente la strettoia del canale industriale di altri dieci, venti metri, per accogliere navi di dimensioni maggiori delle attuali e comunque migliorare ulteriormente le condizioni di ingresso. «Stiamo commissionando uno studio per capire dove si trovino esattamente i tubi dell'Eni che oggi limitano il passaggio così da sfruttare ogni centimetro».

Infine, il Piano anticorruzione. Il dirigente responsabile, Claudio Capuano ha comunicato che nei giorni scorsi il testo è stato sostanzialmente aggiornato in ordine a due temi: quello dell'incompatibilità e inconferibilità degli incarichi e quello del comportamento che le società partecipate sono tenute ad avere in ossequio ai dettami della legge Madia sulla pubblica amministrazione.

Riguardo a questo tema, l'AdSp ha organizzato per il prossimo 26 Ottobre una giornata informativa a Piombino per parlare delle novità. Prevista la presenza dell'Anac e siamo in attesa di conferma del presidente, Raffaele Cantone. «Il Piano Anticorruzione garantirà in Authority più efficienza, efficacia, economicità e trasparenza, obiettivi cari al nuovo corso dell'Amministrazione», ha concluso Corsini.

"Occorre sanare nel porto a Livorno situazioni illegittime e abusi"

Delicata questione sollevata dal presidente della Porto 2000 Luciano Guerrieri

LIVORNO – Il presidente della Porto Livorno 2000 Luciano Guerrieri ha annunciato la convocazione di un "cda" straordinario della società con una nota alla stampa. In essa praticamente dice che "L'illegalità non può essere tollerata". Riportiamo testualmente quanto inviato.

"Come amministratore pubblico, dopo aver riflettuto, ritengo di dover sollevare una questione nel mio ruolo di presidente della Porto Livorno 2000 srl e di convocare urgentemente il consiglio di amministrazione.

Non posso esimermi dal denunciare l'incompatibilità di quanto consentito dall'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, nonché socio di maggioranza della Porto di Livorno 2000, alla Sdt srl (Sintermar – Darsena Toscana), in netta contraddizione rispetto alla gara bandita dalla stessa Autorità e che ha portato all'assegnazione della quota maggioritaria della Porto di Livorno 2000, e con essa della totale competenza in tema di navi passeggeri e relativi servizi, a soggetti privati a fronte del pagamento di un corrispettivo di oltre 10 milioni.

Mi sembra perfino superfluo sottolineare la concorrenza sleale che tale comportamento genera ed avalla ai danni della Porto di Livorno 2000.

Anche prescindendo dalle vicende amministrative oggetto di attenzione della stampa e delle iniziative recenti dell'Autorità Marittima relative alle procedure di concessione o di autorizzazione su queste aree ed alla costruzione di una tensostruttura posta sotto sequestro, non mi pare compatibile con gli interessi che intendo come presidente di Porto Livorno 2000 tutelare.

E se ci sono situazioni illegittime ed abusi questi non possono trovare in questo quadro sanatorie nel tempo, tentando di far calare sulla vicenda un silenzio assordante. Al contrario occorre ripristinare il quadro originario previsto dall'oggetto della procedura di gara.

Come amministratore di una società a partecipazione pubblica, conclude la nota del presidente Guerrieri, non posso che evidenziare anche il danno erariale che può derivare dallo svuotamento di questa società, visto che le sue competenze sul traffico passeggeri nel porto vengono tacitamente riconosciute in altre aree e ad altri operatori che non ne hanno titolo. Ciò in virtù di una dubbia procedura di concessione, in palese contraddizione con la lunga procedura di gara svolta secondo la legge 84/94 ed i suoi risultati, duplicando stabilmente aree funzionali passeggeri che nel Piano Regolatore Portuale dovrebbero essere uniche".

Livorno: Si è riunito l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Durante la seduta Corsini fa il punto sull'organizzazione dell'Ente, sulle relazioni con le isole, sulle infrastrutture, e sull'attività in materia di anticorruzione e trasparenza

Livorno, 10 settembre 2018 – L'aggiornamento del piano di anticorruzione; il via libera a una nuova fase di gestione dell'organizzazione dell'Ente con l'attivazione dell'organismo indipendente di valutazione, il sistema di controllo di gestione e di valutazione della performance individuale, il lavoro dei dirigenti e dei quadri intermedi per obiettivi. Questi i temi affrontati preliminarmente stamani dal presidente Corsini durante la riunione dell'Organismo di partenariato della Risorsa Mare.

Corsini ha poi parlato dell'Isola d'Elba e di Capraia: «il mio desiderio – ha dichiarato – è quello di riuscire ad affrancarmi dalle incombenze del quotidiano per dedicarmi con maggiore energia allo sviluppo dei nostri scali portuali. In particolare, su Portoferraio stiamo studiando la possibilità di aprire un ufficio di rappresentanza dell'Ente. L'Elba merita una port authority più presente sul territorio, e così tutte le sedi portuali.».

Quanto a Piombino, l'insediamento di Jindal ha inaugurato una nuova era: «Da fine agosto – ha detto – la città è tornata a lavorare l'acciaio. Si tratta di un risultato che non mi stancherò mai di evidenziare e a cui ha contribuito sostanzialmente la Port Authority. Continua a non essere data la giusta evidenza al fatto che oggi lo scalo accoglie ogni mese navi da ventimila tonnellate di semiprodotto. È qualcosa cui fino a pochi mesi fa nessuno avrebbe creduto».

Ma se questo è il presente, per il futuro l'obiettivo primario sarà quello di «aggiornare il Piano industriale del porto, sia per tenere conto delle numerose richieste che stanno arrivando da operatori sia per ottimizzare, coinvolgendo i player di settore, collegamenti stradali, ferroviari e forniture delle utilities industriali.. Valuteremo le varie manifestazioni di interesse assieme alla Regione». La priorità attuale sono i collegamenti viari. «I lavori della bretella nord verranno affidati entro l'inizio del 2019, l'istruttoria del primo lotto del prolungamento della SS398 sarà trasmessa al CIPE nei prossimi giorni. Nel frattempo abbiamo già definito con RFI il raccordo base ferroviario».

E Livorno? il presidente dell'Adsp ha annunciato che in questi giorni, tra l'altro, i tecnici dell'authority sono a lavoro per valutare se sia possibile allargare provvisoriamente la strettoia del canale industriale di altri dieci, venti metri,

- segue

per accogliere navi di dimensioni maggiori delle attuali e comunque migliorare ulteriormente le condizioni di ingresso. «Stiamo commissionando uno studio per capire dove si trovino esattamente i tubi dell'Eni che oggi limitano il passaggio così da sfruttare ogni centimetro».

Infine, il Piano anticorruzione. Il dirigente responsabile, Claudio Capuano ha comunicato che nei giorni scorsi il testo è stato sostanzialmente aggiornato in ordine a due temi: quello dell'incompatibilità e inconferebilità degli incarichi e quello del comportamento che le società partecipate sono tenute ad avere in ossequio ai dettami della legge Madia sulla pubblica amministrazione.

Riguardo a questo tema, l'Adsp ha organizzato per il prossimo ventisei ottobre una giornata informativa a Piombino per parlare delle novità. Prevista la presenza dell'Anac e siamo in attesa di conferma del presidente, Raffaele Cantone. «Il Piano Anticorruzione garantirà in Authority più efficienza, efficacia, economicità e trasparenza, obiettivi cari al nuovo corso dell'Amministrazione», ha concluso Corsini.

Piombino: 98 mila passeggeri in un weekend

Il 94% del traffico in entrata e uscita proviene o è diretto all'isola d'Elba

PIOMBINO – Tanto lavoro e volumi record con punte massime di quasi 98 mila passeggeri e 30 mila veicoli in un solo weekend. È un traffico da bollino rosso quello che il porto di Piombino ha dovuto sostenere in questa calda estate, con Autorità di Sistema portuale, Capitaneria di porto, Comune di Piombino e Vigili del fuoco a fronteggiare un flusso sempre crescente di persone e auto al seguito.

Molti anche i traghetti: in un solo giorno ne sono arrivati e partiti addirittura 67. Si tratta di cifre importanti per lo scalo portuale, il cui bacino di evoluzione è risultato sempre trafficato e che in un solo giorno ha sfiorato il picco dei 50 mila passeggeri. Sono volumi di traffico che hanno portato la Port authority a dispiegare in forze il proprio personale, con una media di quaranta persone al giorno, per monitorare costantemente la situazione e evitare che ci fossero particolari problemi di sicurezza a seguito dell'inevitabile congestionamento della rete viaria e delle banchine.

E se l'estate piombinese è risultata essere particolarmente trafficata, quella elbana non è stata da meno: considerato che il 94% del traffico in entrata e uscita da Piombino proviene o è diretto a Portoferraio (il restante 6%, infatti, ha come destinazione e origine la Sardegna e la Corsica), il principale scalo portuale dell'isola è arrivato a contare in un solo weekend quasi 93 mila passeggeri e 28 mila veicoli.

I dati che emergono rendono dunque Piombino e l'isola d'Elba due delle mete più trafficate di Italia.

Traffico container Salerno supera Napoli

Salerno supera Napoli nel traffico dei container nei primi sei mesi del 2018. Secondo i dati dell' Autorità portuale nel primo semestre a Salerno sono transitati 2,8 milioni di container contro i 2,7 di Napoli.

È tornato a crescere quello delle crociere. In flessione, sia pur leggera (-2,17%) quello dei passeggeri dei **traghetti** e degli aliscafi. Le crociere dopo un primo trimestre negativo con i crocieristi più che dimezzati, da aprile ha invertito la tendenza e ha recuperato non solo il terreno perduto da gennaio a marzo, ma ha fatto segnare un 16,66 per cento in più rispetto ai primi sei mesi del 2017.

Informazioni Marittime

Bari, AdSP con banche e Università per il piano di investimenti

Mercoledì 12 settembre alle ore 10.30 nella sala conferenze dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, uffici di Bari piazzale C. Colombo 1, verrà sottoscritto un accordo di collaborazione tra le Banche: Popolare di Puglia e Basilicata, Popolare di Bari e Popolare Pugliese, le Università degli studi di Bari, Aldo Moro, e di Lecce, Unisalento, e l'AdSP MAM. Obiettivo dell'intesa, costituire un supporto fattivo alle imprese aggiudicatrici di opere appaltate dall'Ente portuale nella realizzazione del piano operativo triennale di investimenti, con finanza sia ordinaria che straordinaria, anche mediante l'anticipo o la cessione dei crediti maturati nei confronti dell'AdSP.

Attraverso il documento, le Banche si impegnano a fornire forme di agevolazioni per gli investimenti, soprattutto per gli imprenditori interessati a progetti di sviluppo nelle aree portuali o nelle ZES. Le due Università, invece, organizzeranno attività didattiche, di ricerca e analisi delle direttrici ottimali per lo sviluppo economico delle aree portuali/ZES, con l'obiettivo di formare adeguatamente i potenziali investitori che ne facciano richiesta. Con la sottoscrizione dell'accordo, l'AdSP MAM muove un ulteriore e fondamentale passo in avanti per rendere le aree portuali/ZES funzionali e dinamiche, perché possano, nell'immediato futuro, contribuire significativamente al rilancio economico di tutto il territorio.

Il Nautilus

Porto di Bari: mercoledì sottoscrizione con banche



BARI – Mercoledì 12 settembre alle ore 10.30 nella sala conferenze dell'AdSP MAM, uffici di Bari piazzale C.Colombo 1, verrà sottoscritto un Accordo di collaborazione tra le Banche: Popolare di Puglia e Basilicata, Popolare di Bari e Popolare Pugliese, le Università degli studi di Bari, Aldo Moro, e di Lecce, Unisalento, e l'AdSP MAM.

Obiettivo dell'Accordo, costituire un supporto fattivo alle imprese aggiudicatrici di opere appaltate dall'Ente portuale nella realizzazione del piano operativo triennale di investimenti, con finanza sia ordinaria che straordinaria, anche mediante l'anticipo o la cessione dei crediti maturati nei confronti dell'AdSP. Attraverso il documento, le Banche si impegnano a fornire forme di agevolazioni per gli investimenti, soprattutto per gli imprenditori interessati a progetti di sviluppo nelle aree portuali o nelle ZES.

Le due Università, invece, organizzeranno attività didattiche, di ricerca e analisi delle direttrici ottimali per lo sviluppo economico delle aree portuali/ZES, con l'obiettivo di formare adeguatamente i potenziali investitori che ne facciano richiesta. Con la sottoscrizione dell'Accordo, l'AdSP MAM muove un ulteriore e fondamentale passo in avanti per rendere le aree portuali/ZES funzionali e dinamiche, perché possano, nell'immediato futuro, contribuire significativamente al rilancio economico di tutto il territorio.

Leggi anche:

Interlocutorio il vertice romano sul porto di Gioia Tauro

I sindacati attaccano su più fronti e Mct continua a prendere tempo

GIOIA TAURO Venti giorni per riaggiornarsi, gli stessi chiesti dal terminalista MCT per dare le prime risposte.

Questo l'esito dei due diversi incontri al tavolo romano convocati per ieri pomeriggio dopo lo sciopero di tre giorni proclamato ad agosto da Cgil, Cisl e SUL.

Il primo incontro con le sigle sindacali ha registrato la presenza dei rappresentanti territoriali Domenico Laganà, Nino Sigilli e Daniele Caratozzolo, accompagnati dalle rispettive segreterie nazionali, che si sono confrontati con il sottosegretario ai Trasporti, Edoardo Rixi, il senatore Fabio Auddino; il Prefetto di Reggio Calabria, Michele di Bari; l'Autorità portuale di Gioia Tauro e l'azienda MCT, rappresentata dal general manager Antonio Testi e dal dirigente Grasso. Presente anche la Ultrasporti con il segretario regionale Peppe Rizzo.

La riunione ha avuto carattere meramente interlocutorio, con i sindacati che hanno però posto delle problematiche ben precise: gli investimenti che non risponderebbero alla reale necessità di ammodernamento dei mezzi per operare altri volumi; l'ulteriore licenziamento di un'unità legata ai reintegri; il "no" al Jobs Act per le nuove assunzioni; un'

Agenzia per il lavoro portuale più fruibile. Si è quindi aperto un tavolo di monitoraggio su tutte quelle attività previste nell'accordo del 2016.

Nel corso di un secondo incontro sono stati invece ricevuti i rappresentanti dell'Orsa, Domenico Macri e Cosimo Galati, accompagnati da due lavoratori collocati in Agenzia, Rocco Rao e Antonio Cadile. A questa riunione erano assenti i vertici di MCT che, come noto, non riconoscono questa sigla.

Anche Macri e Galati hanno espresso preoccupazione per gli investimenti dell'azienda su Gioia Tauro e biasimo per le presunte "beghe" tra terminalista ed armatore, con i traffici dirottati su porti concorrenti. A tal proposito è stato chiesto al Governo di convocare le parti per firmare un accordo.(d.l.)

Nuova Authority di Messina, la Filt-Cgil: «Solo logiche elettorali»

Genova - Il segretario Natale Colombo all'attacco: «L'esclusione di Gioia Tauro dimostra l'approssimazione politica con cui il Governo affronta le crisi e le difficoltà produttive del Paese».

Genova - «Una nuova Autorità di Sistema portuale unicamente per dare risposte agli elettori e non in una logica di accrescimento, valorizzazione e rilancio di infrastrutture capaci, per potenzialità e collocazione geografica, di sviluppare sinergie sistemiche e sviluppo sociale». Così il segretario nazionale della Filt-Cgil, Natale Colombo, in merito all'annuncio da parte del Ministero dei Trasporti dell'istituzione dell'Adsp dello Stretto di Messina, alla quale faranno capo i porti di Messina e Milazzo per la Sicilia e di Reggio Calabria e Villa San Giovanni per la Calabria. **«L'esclusione del porto di Gioia Tauro da un'opportunità di crescita e ripresa per l'intera economia della Calabria e del Mezzogiorno - sostiene Colombo - dimostra, ancora una volta, l'approssimazione politica con cui il Governo affronta le crisi e le difficoltà produttive del Paese.** Con questa decisione il Governo, continuando a non elaborare soluzioni utili e sostenibili soprattutto per il Sud, ignora sollecitazioni, elaborazioni e proposte tese a tenere insieme ed a coagulare, in una logica di sistema, su Gioia Tauro i siti dello Stretto. Anche alla luce di questa decisione è sempre più urgente superare il commissariamento del porto di Gioia Tauro perché il suo rilancio passa innanzitutto da una progetto di medio lungo termine».

PORTI Toninelli scardina la riforma Delrio

Autorità di sistema A Messina gongolano ma il decreto non c'è

di MICHELE ALBANESE REGGIO CALABRIA

- A Messina e a Palermo gongolano dopo l'annuncio del ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli di creare la sedicesima **Autorità di sistema portuale**. Le pressioni, che le potenti lobby che governano il **mare** tra Scilla e Cariddi hanno prodotto nel tempo, hanno aperto una breccia nello stallo che da anni vi era sull'asse con Gioia Tauro. Messina dovrebbe -il condizionale è d'obbligo visto che al momento vi è solo l'annuncio di Toninelli che però deve materialmente fare un decreto ad hoc - continuare ad avere la sua **Autorità Portuale**, agganciando anche i porti calabresi di Villa San Giovanni e Reggio Calabria, continuando, quindi a detenere la governance sul trasporto di mezzi e passeggeri nello Stretto, sulla quale nessuno può mettere le mani.

Gongola soprattutto il Governatore siciliano Nello Musumeci che ritiene la decisione di Toninelli il raggiungimento di un primo grande obiettivo per la Sicilia. Il ministro in fondo lo ha tolto da guai e dalle pressioni che un pezzo della sua regione esercitava sulla sua maggioranza. Insomma Messina la ribelle potrebbe vincere la sua battaglia dopo aver fatto di tutto per non essere aggregata a Catania. Il progetto di creare un' **Autorità** di

Sistema Portuale auto Reggio non viene cullato da anni e Villa a Messina, concepito in anni a rischio bienti economici, politici ed declassamento editoriali ben precisi con lo scopo di non far mettere le mani a nessuno sul lucroso business del traffico passeggeri e automezzi nello Stretto, ne ai Catanesi ne ai Calabresi. Su questi ultimi, dopo la proposta dell'ex ministro Delrio di agganciare Messina a Gioia Tauro, venne detto di tutto, persino che avrebbero portato sulle sponde siciliane la 'ndrangheta, come se l'asse con Cosa Nostra non fosse già solido da decenni. Ma dalla Calabria, dopo l'annuncio di Toninelli, le reazioni cominciano ad essere forti e compatte.

Un fronte ampio dal quale però mancano i Cinque Stelle, che in Sicilia esultano e in Calabria stanno religiosamente zitti. La mole delle reazioni alla decisione di Toninelli di legare le sorti dei porti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria a Messina è imponente. «La Regione Calabria non condivide questa ipotesi - ha spiegato il vice presidente Francesco Russo - perché la gestione di porti cruciali della

- segue

Calabria non sarebbe uniformata agli standard provenienti da una sola **Autorità di Sistema**, per cui qualunque investitore si troverebbe ad avere differenti procedure tecnico -amministrative e ciò sarebbe ancor più grave nel momento in cui si la regione Calabria sta uniformando le procedure in un unico sportello omogeneo per tutto il territorio regionale. Perché la gestione del porto di Villa San Giovanni sarebbe bruscamente interrotta dopo anni di piena integrazione nel **sistema** della **Autorità Portuale** di Gioia Tauro e della Calabria; integrazione che ha portato, tra l' altro, allo sviluppo di un progetto di controllo telematico cofinanziato dalla Commissione Europea ma anche perché l' integrazione economica e sociale del porto di Reggio Calabria metterebbe in discussione l' integrazione con i porti turistici previsti dal Piano Regionale dei Trasporti nell' ambito del comune di Reggio Calabria. Anzi, al contrario, si arriverebbe ad un declassamento di fatto dei porti di Reggio e Villa San Giovanni che si troverebbero all' interno di un' **Autorità** senza un porto di primo livello- dice Russo. Poi c' è lo sviluppo della Zes Calabria che, sostiene il professore Russo, «perderebbe l' impostazione unitaria. La Zes nel comune di Reggio Calabria vedrebbe aree gestite da enti diversi con procedure diverse, andando verso forme di complicazione procedurale. La Regione rimane in attesa di verificare le proposte che dovessero pervenire dal Ministero». Potrebbe accadere che la Calabria, come fece la Sicilia, bocci la proposta che resterebbe congelata per almeno tre anni, come prevedere la legge di riforma dei porti targata Delrio.

L'assessore regionale Russo, quello comunale Marino e il vice della Metro City Mauro contrari

Nuova Authority, cresce il fronte del "no"

Nuovo sistema portuale, s'infiamma il dibattito ma è tutto un coro di "no" all'annuncio del ministero delle Infrastrutture che vuole spezzare la Calabria e unire i porti dello Stretto. Interviene sul caso il vice presidente della giunta regionale, Francesco Russo, che ha la delega al porto di Gioia Tauro: «In relazione alle notizie diffuse sulla stampa in merito all'istituzione di una nuova Autorità di Sistema Portuale, con la modificazione dell'assetto definito dalle leggi nazionali, la Regione Calabria non è a conoscenza di alcun documento ufficiale. Sempre da notizie di stampa emergerebbe l'ipotesi che la nuova Autorità dovrebbe governare, insieme ai porti di Messina e Milazzo, anche quelli di Reggio Calabria e Villa San Giovanni. La Regione non condivide questa ipotesi per vari ordini di motivi. Motivazioni territoriali: la gestione di porti cruciali della Calabria non sarebbe uniformata agli standard provenienti da una sola Autorità di Sistema, per cui qualunque investitore si troverebbe ad avere differenti procedure tecnico-amministrative.

Motivazioni di continuità gestionale: la gestione del porto di Villa San Giovanni sarebbe bruscamente interrotta dopo anni di piena integrazione nel sistema dell'Autorità portuale di Gioia Tauro e della Calabria.

Motivazioni di integrazione economica e sociale del porto europeo (Comprehensive) di Reggio. Motivazioni di ordine economico e giuridico: lo sviluppo della Zes Calabria perderebbe l'impostazione unitaria.

La Zes nel comune di Reggio vedrebbe aree gestite da Enti diversi».

A giudizio di Russo invece «sarebbe di grande utilità, al fine di rendere immediatamente operativa la Zes Calabria, che il Governo nazionale proceda alla nomina dei membri governativi nel Comitato di Indirizzo».

Riccardo Mauro Anche la Città metropolitana alza un muro con il vice sindaco Riccardo Mauro: «Riteniamo sinceramente incomprensibile la decisione annunciata dal ministro Toninelli, di trasferire a Messina la sede dell'Autorità Portuale dello Stretto, spezzando in due diverse aree il territorio della Città Metropolitana di Reggio Calabria e spostando da Gioia Tauro, cuore pulsante della nuova Zes, istituita da pochi mesi, l'asse baricentrico dello sviluppo portuale di un'area strategica per i trasporti al centro del Mediterraneo».

- segue

«La scelta del Ministro - spiega ancora Mauro - mortifica il percorso avviato in questi anni in stretta sinergia con il precedente Governo, che guardava a Gioia Tauro come il perno di un programma di sviluppo che metteva insieme l'aspetto commerciale con il trasporto passeggeri. Non si può condividere la scelta di assumere una decisione di tale portata senza coinvolgere il territorio e le istituzioni locali. Da rappresentanti della Città Metropolitana, chiediamo al Governo di rivedere quanto annunciato dal Ministro e alla deputazioni parlamentari calabresi di battere i pugni sui tavoli romani».

Giuseppe Marino A giudizio dell'assessore comunale alla mobilità Giuseppe Marino «desta profondo sconcerto e stupore la scelta operata dal ministero dei Trasporti di dar vita ad una **Autorità portuale** dello Stretto. Si tratta di un indirizzo che va nettamente contro gli interessi e le prerogative di Reggio e dell'intera provincia. La decisione annunciata dal ministro - prosegue Marino - riporta improvvisamente il territorio reggino indietro di tanto tempo, vanificando il faticosissimo percorso intrapreso in questi anni». Alessandro Nicolò «Il Governo e nella fattispecie, il Ministro Toninelli, con la loro decisione hanno provocato lo smembramento del sistema **portuale** calabrese che aveva individuato in Gioia Tauro da tempo la struttura di riferimento cui assegnare la sede della nuova **Autorità**». Lo afferma in una nota il consigliere regionale Alessandro Nicolò. «C'è una evidente contraddizione - osserva Nicolò - tra la decisione del ministro dei Trasporti e l'implementazione dell'area Zes attorno a Gioia Tauro e l'estrapolazione dei porti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria, indirizzo che induce a sospettare sulla qualità stessa dell'organizzazione **portuale**».

Si muove anche la Filt-Cgil «Una nuova **Autorità** di Sistema Portuale unicamente per dare risposte agli elettori e non in una logica di accrescimento, valorizzazione e rilancio di infrastrutture capaci, per potenzialità e collocazione geografica, di sviluppare sinergie sistemiche e sviluppo sociale». Così il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo che aggiunge che «l'esclusione del porto di Gioia Tauro da un'opportunità di crescita e ripresa per l'intera economia della Calabria e del Mezzogiorno dimostra, ancora una volta, l'approssimazione politica con cui il Governo affronta le crisi e le difficoltà produttive del Paese».(a.n.)

Fit-Cisl Calabria sulla nuova AdSp

“Non è con un'altra Autorità portuale che si tutelano le peculiarità dello Stretto”

LAMEZIA TERME – Dopo la notizia della nascita della sedicesima autorità portuale, quella dello Stretto di Messina, la Fit-Cisl Calabria, ha diffuso un comunicato che evidenzia come la decisione penalizzi il sistema portuale calabrese e dello Stretto, invitando il Mit a “garantire la continuità territoriale investendo risorse per più servizi di trasporto integrato”.

Questo il testo inviato, a firma del segretario generale regionale Annibale Fiorenza:

“Leggendo le motivazioni della proposta del ministro dei Trasporti Danilo Toninelli, è facile rilevare che i presupposti e le finalità, della stessa, sono già insiti nelle ragioni che hanno contribuito a determinare la configurazione territoriale della ‘Autorità di Sistema dello Stretto’ così come delineata dalla ‘Riforma riorganizzativa di cui al D. L. n. 60 del 4 Agosto 2016’.

La proposta in sé, si presenta come un mero tentativo di premiare i localismi che puntano alla conservazione dell'esistente e a svuotare, il ‘Sistema portuale Calabrese’, di due porti strategici come quello di Villa San Giovanni e Reggio Calabria. È noto da tempo che l'‘Autorità di Sistema dello Stretto’ con sede a Gioia Tauro, si è bloccata per il ripensamento della politica e delle istituzioni messinesi e siciliane.

Intervenire oggi, per modificare quanto già previsto dalla Riforma del 2016, non potrà portare di certo a superare i limiti di un miope localismo che ha già ritardato di due anni gli effetti della riforma stessa. Si evidenzia altresì che non è con la costituzione di un'altra Autorità portuale che si tutelano e si valorizzano le peculiarità dello ‘Stretto di Messina’ che, se estrapolato dal più ampio ‘Sistema portuale interregionale’ verrebbe ridimensionato nelle sue più ampie e diversificate potenzialità.

Ciò premesso e apprezzando le preoccupazioni del ministro in merito alla necessità di garantire ai ‘passeggeri e pendolari dello Stretto’ un servizio di trasporto adeguato, si rappresenta che ciò non si realizzerà sostenendo i costi di un'altra Autorità portuale ma investendo più risorse, anche quelle dei costi indiretti di un'altra Autorità, per programmare e garantire, integrazione, efficienza e sostenibilità, di più adeguati servizi di trasporto marittimo e multimodale che oggi sono insufficienti.

Per la Calabria e lo Stretto di Messina -continua il segretario Fit-Cisl Calabria- rivendichiamo un'attenzione diversa e più concreta. Sollecitiamo investimenti per opere di connessione delle infrastrutture portuali, ferroviarie, stradali e aeroportuali esistenti, a garanzia di una più efficiente integrazione dei servizi multimodali. In questa ottica, puntiamo alla possibilità di poter essere attori positivi in una nuova dimensione del ‘Sistema Paese’ che vogliamo meglio interconnesso nel bacino del Mediterraneo e del più ampio circuito delle reti internazionali. Le sinergie istituzionali e sociali non vanno vanificate.

È stato fatto un buon lavoro che vogliamo capitalizzare al più presto a partire dalla piena operatività della Zes e di un nuovo ed efficiente sistema della logistica integrata a supporto di un moderno sistema intermodale. Il mondo intorno a noi si muove a una velocità che non ci consente di perdere altre opportunità essenziali per la crescita e lo sviluppo del territorio in un Paese che vogliamo sia più inclusivo e più armonico nei fattori di crescita produttiva, economica e sociale”.

Porti: Filt Cgil, su Autorità Stretto Messina serviva logica di sistema con Gioia Tauro

(FERPRESS) – Roma, 10 SET – “Una nuova Autorità di Sistema Portuale unicamente per dare risposte agli elettori e non in una logica di accrescimento, valorizzazione e rilancio di infrastrutture capaci, per potenzialità e collocazione geografica, di sviluppare sinergie sistemiche e sviluppo sociale”. Così il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo sull’annuncio da parte del Ministero dei Trasporti dell’istituzione dell’AdSP dello Stretto di Messina, alla quale faranno capo i porti di Messina e Milazzo per la Sicilia e di Reggio Calabria e Villa San Giovanni per la Calabria, aggiungendo che “l’esclusione del porto di Gioia Tauro da un’opportunità di crescita e ripresa per l’intera economia della Calabria e del Mezzogiorno dimostra, ancora una volta, l’approssimazione politica con cui il Governo affronta le crisi e le difficoltà produttive del Paese”.

“Con questa decisione – afferma il dirigente nazionale della Filt Cgil – il Governo, continuando a non elaborare soluzioni utili e sostenibili soprattutto per il Sud, ignora sollecitazioni, elaborazioni e proposte, tese a tenere insieme ed a coagulare, in una logica di sistema, su Gioia Tauro i siti dello Stretto. Anche alla luce di questa decisione – sostiene infine Colombo – è sempre più urgente superare il commissariamento del porto di Gioia Tauro perché il suo rilancio passa innanzitutto da una progetto di medio lungo termine”.

Autorità portuale

Signorino: «Il percorso va concluso recuperando la Zes»

«Va espressa grande soddisfazione per la notizia che, al completamento dell' esame del dossier, il Ministro Toninelli ha dichiarato il suo parere favorevole alla nascita dell' autorità portuale dello Stretto di Messina»: così l' ex assessore comunale alla Programmazione economica, Guido Signorino commenta le ultime novità provenienti da Roma sulla "geografia portuale" nazionale. «Era la prima richiesta avanzata dall' Amministrazione Accorinti all' allora Governo Renzi ancora nel giugno 2014, in occasione della proposta di interventi per lo "Sbloccitalia". Il documento inviato recitava nel punto dedicato alle autorità portuali: "La forza strutturale del porto di Messina è testimoniata dalle dotazioni (km. di banchine, infrastrutturazione ferroviaria nel porto storico, collegamento diretto al sistema autostradale nazionale a Milazzo-Giammoro), dal volume del traffico-passeggeri (Messina è il primo porto d' Italia per numero di passeggeri) e del traffico ro-ro (Messina è il primo porto d' Italia, con 19 milioni di tonnellate/anno), dallo sviluppo degli accosti legati al crocierismo (ottavo porto italiano), dalle potenzialità del settore diportistico e della portualità commerciale (pontili di Giammoro). Per queste ragioni, Messina rivendica la sua autonomia".

Considerazioni queste che si legavano al punto dedicato alla continuità territoriale con la sponda reggina, indicando la necessità di un' Autorità Portuale unica per la gestione del traffico dello Stretto di Messina». Dopo questo fondamentale risultato, per Signorino, occorre rilanciare la battaglia per il recupero della Zona Economica Speciale (Zes): «Chi parla però di "intervento governativo" senza predisporre un cambiamento nella legge che istituisce le Zes fa però un discorso a metà, che non ha gambe per camminare. Il decreto-Mezzogiorno del 2017 esclude Messina da questa opportunità, perché limita i benefici ai porti "core". Il rafforzamento istituzionale e funzionale dell' area dello Stretto derivante dal riconoscimento dell' autonomia dell' Autorità deve essere utilizzato per richiedere una modifica normativa che colleghi l' istituzione della Zes al ruolo di traino economico proprio delle Città Metropolitane e alle caratteristiche istituzionali e funzionali delle attività portuali svolte».

La decisione del Governo nazionale accolta con favore in vista di un rilancio economico

Nuove prospettive per lo sviluppo locale grazie all' Autorità portuale dello Stretto

Tra gli obiettivi c'è quello di tutelare l'area, valorizzandone allo stesso tempo le peculiarità

MESSINA - Era iniziato tutto da lì, da quel principio di continuità territoriale di cui la precedente Amministrazione comunale cercava il riconoscimento e che la nascita di un **Autorità portuale** dello Stretto avrebbe dovuto rafforzare. L'obiettivo non fu centrato, malgrado il mondo politico, imprenditoriale e sindacale della città si fosse prodigato con appelli e petizioni, e non convinsero neppure i numeri, che parlavano di un traffico merci per il 2016 di quasi sei milioni di tonnellate, di oltre sette milioni di passeggeri in transito e di 390.200 crocieristi sbarcati nel 2017, con un incremento del 6,26% rispetto all'anno precedente.

Come ricorda l'ex assessore allo Sviluppo economico Guido Signorino, l'Amministrazione Accorinti aveva rivendicato nel 2014 l'autonomia dell'**Authority messinese** evidenziando "la forza strutturale del porto di Messina, "testimoniata dalle dotazioni (chilometri di banchine, infrastrutturazione ferroviaria nel porto storico, collegamento diretto al sistema autostradale nazionale), dal volume del traffico -passeggeri (primo porto d'Italia per numero passeggeri) e del traffico crocieristico (ottavo porto italiano), dalle potenzialità del settore diportistico e della **portualità** commerciale (pontili di Giammoro)".

La riforma dei porti voluta dal Governo precedente, che prevedeva l'accorpamento con Gioia Tauro, aveva tolto a Messina anche la centralità amministrativa, aprendo una serie di interrogativi sulla futura gestione delle attività programmate e finanziate dall'attuale governance.

Con la decisione del nuovo ministro alle infrastrutture Danilo Toninelli, che va nella direzione di "tutelare e valorizzare la peculiarità dello Stretto di Messina, un territorio altamente svantaggiato", la situazione dovrebbe cambiare radicalmente. "L'impegno assunto da Toninelli in sede istituzionale - afferma Signorino - è un dato politico relevantissimo. Adesso occorre rilanciare la battaglia per il recupero della Zona economica speciale (Zes).

- segue

Il Decreto Mezzogiorno del 2017 escludeva di fatto Messina da questa opportunità, ma il rafforzamento istituzionale e funzionale dell' area dello Stretto derivante dal riconoscimento dell' autonomia dell' **Autorità portuale** agevola la possibilità di richiedere una modifica normativa che colleghi l' istituzione della Zes al ruolo di traino economico proprio delle Città Metropolitane".

Soddisfazione viene espressa anche dai sindacati. "Oggi - dice Ivan Tripodi, segretario generale Uil - viene risarcita una realtà territoriale che, qualche anno fa, era stata ingiustamente mortificata, nonostante l' **Auto rità portuale** di Messina sia stata, negli anni, un ente florido e protagonista di importanti sinergie territoriali. La peculiarità dei porti di Messina, Reggio, Milazzo e Villa San Giovanni è, in primo luogo, legata a una grande mole di traffico passeggeri e, in tal senso, auspichiamo che la nascita dell' **Autorità** di sistema portuale dello Stretto di Messina possa produrre per i cittadini, a partire dai pendolari, concreti benefici sia in termini di qualità del servizio che di abbassamento delle tariffe.

Siamo persuasi che a questo primo risultato, importante e non scontato, debbano seguire una serie di interventi che portino al rilancio commerciale dell' area, al riconoscimento della mobilità di persone e merci e quindi della continuità territoriale".

Grande risultato anche per Nino Di Mento, segretario regionale della Fast Confsal e Guglielmo Pellegrino di Ugl.

"Abbiamo lavorato - evidenziano - per portare a conoscenza dell' intera città un problema originariamente di settore. Siamo scesi in piazza quando il precedente Governo ha avuto la 'felice idea' di sopprimere l' **Autorità portuale** di Messina accorrandola a Gioia Tauro e lanciato una petizione, che ha raccolto più di 10.000 firme, sottoscritta anche da parlamentari regionali e nazionali, Adesso bisogna utilizzare questa opportunità per il rilancio economico e occupazionale del territorio".

Nuova Authority Regione Calabria e Cgil contro l' Adsp messinese

«Una nuova Autorità di Sistema portuale unicamente per dare risposte agli elettori e non in una logica di accrescimento, valorizzazione e rilancio di infrastrutture capaci, per potenzialità e collocazione geografica, di sviluppare sinergie sistemiche e sviluppo sociale». Così il segretario nazionale della Filt-Cgil, Natale Colombo, in merito all'annuncio da parte del Ministero dei Trasporti dell' istituzione dell' Adsp dello Stretto di Messina, alla quale faranno capo i porti di Messina e Milazzo per la Sicilia e di Reggio Calabria e Villa San Giovanni per la Calabria. Anche il governatore calabrese Russo è contrario: «La Regione non condivide».

Porti, la soddisfazione di Musumeci che accelera sulle Zes

«L'annuncio di Toninelli va nella direzione auspicata»

«Se il Governo nazionale manterrà l'impegno assunto, avremo realizzato uno degli obiettivi da sempre perseguiti dal mio governo: l'Autorità portuale dello Stretto». Nello Musumeci lo ricorda a sé e agli altri: da quando si è insediata la sua Giunta, tutti gli atti sono andati in un'unica direzione, verso la tutela dei porti di Messina e Milazzo. Anche se, bisogna ammetterlo, si è temuto che alla fine la Regione potesse compiere una scelta altrettanto discutibile quanto l'accorpamento a Gioia Tauro, cioè quella di unire Messina-Milazzo a Catania e Augusta (dalla padella alla brace...). La richiesta della XVI Autorità di sistema portuale - ribadisce Musumeci - era stata indicata in via prioritaria durante la campagna elettorale del novembre 2017. «Non mi sono mai arreso negli incontri avuti a Roma con l'allora ministro Graziano Del Rio - aggiunge il presidente - e quattro mesi fa ho scritto al Governo nazionale specificando le ragioni che militano a favore di una autonoma organizzazione dell'area dello Stretto, formalizzando la richiesta in un atto deliberativo. Il 25 giugno, alla Camera dei deputati, nel corso di un convegno assieme a Toninelli, sono tornato sul tema, invitando il ministro a esaminare la medesima ragionevole

richiesta della Regione. Apprendo adesso con soddisfazione la volontà del Governo di Roma di venire incontro alle richieste avanzate. E c'è di più - insiste Musumeci -, la prossima settimana si riaprirà il tavolo regionale delle Zes con i confronti con le organizzazioni di categoria ed i presidenti delle Autorità portuali dell'Isola per la preparazione del Piano strategico delle Zes. Subito dopo ci confronteremo con gli Enti locali interessati, in modo che entro ottobre potremo finalmente chiudere la prima e più impegnativa fase che porterà alla istituzione delle Zone economiche speciali in Sicilia». Intanto, i deputati messinesi e siciliani di Forza Italia Nino Germanà, Matilde Siracusano e Stefania Prestigiacomo precisano ulteriormente la loro posizione: «Non vorremmo essere stati fraintesi, l'annuncio del ministro è quello che noi auspichiamo da tempo, abbiamo semplicemente rilevato che si tratta soltanto di un annuncio e che al momento non esiste atto ufficiale se non i due disegni di legge presentati da Forza Italia. L'elenco delle nuove 15 Adsp italiane è contenuto nella legge 84/94 di riforma dei porti, così come emendata dal D.Lgs 169/2016 che ha modificato sostanzialmente l'originaria

- segue

impostazione, compattando le originarie 24 Ap in 15 Adsp. Ogni porto italiano degno di nota è inserito in una apposita Adsp e la stessa legge dice che un porto ex sede di **Autorità portuale** può passare da una Adsp ad un' altra dopo tre anni (quindi da agosto 2019 in poi) previo accordo con le Regioni interessate. Si rileva inoltre che ai sensi del titolo V della Costituzione, quella dei porti è materia concorrente Stato-Regione quindi ogni modifica della legge va condivisa in Conferenza unificata. Stando a questa impostazione, costituire la sedicesima Adsp o semplicemente spostare un porto da una esistente Adsp ad un' altra richiederebbe a prima vista un iter diverso da un semplice decreto (che peraltro non c' è) che coinvolga almeno la Conferenza unificata e certamente i rami del Parlamento. Sperando di essere stati più chiari, facciamo un plauso anche noi al ministro Toninelli con la riserva di fare applausi più scroscianti quando ci sarà data la possibilità di leggere atti ufficiali e concreti».(l.d.)

Autorità dello Stretto, la Calabria dice no

*Si accende il dibattito dopo l'annuncio del ministro Toninelli che ha dato l'ok al varo della sedicesima **Autorità Portuale***

"In relazione alle notizie diffuse sulla stampa in merito all' istituzione di una nuova **Autorità** di Sistema **portuale**, con la modificazione dell' assetto definito dalle leggi nazionali, la Regione Calabria non è a conoscenza di alcun documento ufficiale. Sempre da notizie di stampa emergerebbe l' ipotesi che la nuova **Autorità** dovrebbe governare, insieme ai porti di **Messina** e Milazzo, anche quelli di Reggio Calabria e Villa San Giovanni. La Regione Calabria non condivide questa ipotesi per vari ordini di motivi". Lo afferma, in una nota, il vicepresidente della Regione Calabria, Francesco Russo. "Alla base di questa presa di posizione - aggiunge Russo - ci sono, in primo luogo, motivazioni territoriali: la gestione di porti cruciali della Calabria non sarebbe uniformata agli standard provenienti da una sola **Autorità** di Sistema, per cui qualunque investitore si troverebbe ad avere differenti procedure tecnico-amministrative e ciò sarebbe ancor più grave nel momento in cui la Regione Calabria sta uniformando le procedure in un unico sportello omogeneo per tutto il territorio regionale. Ci sono poi motivazioni di continuità gestionale: la gestione del porto di Villa San Giovanni sarebbe bruscamente interrotta dopo anni di piena integrazione nel sistema dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro e della Calabria; integrazione che ha portato, tra l' altro, allo sviluppo di un progetto di controllo telematico cofinanziato dalla Commissione Europea. Ci sono anche motivazioni di integrazione economica e sociale del porto europeo (Comprehensive) di Reggio Calabria: nel nuovo scenario si metterebbe in discussione l' integrazione con i porti turistici previsti dal Piano regionale dei Trasporti nell' ambito del comune di Reggio Calabria; anzi, al contrario, si arriverebbe ad un declassamento di fatto dei porti di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni, che si troverebbero all' interno di un' **Autorità** senza un porto di primo livello". "Ci sono, infine - sostiene ancora il vicepresidente della Regione Calabria - motivazioni di ordine economico e giuridico: lo sviluppo della Zes Calabria perderebbe l' impostazione unitaria. La Zes nel comune di Reggio Calabria vedrebbe aree gestite da Enti diversi con procedure diverse, andando quindi verso decise forme di complicazione procedurale che sarebbero opposte ai principi costitutivi delle Zes, che hanno nella semplificazione amministrativa uno dei cardini istitutivi"

Cambiamo Messina dal Basso: un nuovo futuro alle comunità che abitano lo Stretto

CMdB : l' Autorità di sistema portuale dello Stretto sia solo il primo passo

A seguire la nota di CMdB - Cambiamo Messina dal Basso sul tema dell' Autorità portuale: Il dietrofront ministeriale sul provvedimento Delrio di "disorganizzazione" delle Autorità portuali, ci dà fiducia sul fatto che sia ancora possibile parlare di Politica, senza dover metter al centro sempre logiche di spartizione o di tagli fatti col machete. Poco meno di un mese fa C MdB ha scritto al Ministro Toninelli una lettera suggerendo alcune azioni di sua competenza che, se messe a sistema, potranno dare un nuovo futuro alle comunità che abitano lo Stretto .La nascita del Sistema dello Stretto è stato il primo, fondamentale, passo. Ricordiamoci però che non è questo l' obiettivo ma lo strumento. Continuità territoriale, recupero dell' affaccio a mare e rilancio del lavoro marittimo e cantieristico devono essere i traguardi da perseguire, nel solco di una buona Politica condivisa, ragionata e libera.

Vte, nuovo servizio Hapag-Lloyd

Genova - La rotta collega l'Europa all'Australia ed è servita con 13 portacontainer da 6.500 teu.

Genova - Dall'otto settembre 2018, con lo scalo della m/v Jazan è stato riattivato presso il terminal Vte Voltri-Pra' il collegamento diretto con l'Australia, garantito dal servizio Eax di Hapag Lloyd/New Nemo per Cma Cgm. Il servizio impiega tredici navi da 6.500 teu sulla seguente rotazione: **Rotterdam - London Gateway - Hamburg - Le Havre - Fos sur Mer - Genova - Damietta - Point des Galets (La Réunion) - Fremantle - Melbourne - Sydney - Adelaide - Singapore - Chennai - Colombo - Cochin - Damietta - Piraeus - Marsaxlokk - Rotterdam.** «Per consentire ai propri clienti di ottemperare alla normativa anti-BMSB prevista per l'esportazione verso l'Australia, il Vte ha predisposto un servizio dedicato al trattamento specifico - rendo noto il terminal - Per prenotare la messa a disposizione del container ed il trattamento relativo, è sufficiente disporre l'operazione tramite il portale operativo».

Arkas espande la flotta e ordina due nuove portacontainer in Cina

Genova - Dopo il fallimento del cant

Genova - Arkas ha rimpiazzato il contratto che aveva siglato con un cantiere cinese finite in bancarotta a maggio e ha deciso di firmare una commessa per altre due portacontainer presso un altro stabilimento sempre in Cina. **Lo riportano fonti di settore. L'accordo firmato dall'armatore turco riguarda due nuove navi da 3.100 teu.**

Riforma nautica da diporto, alcune criticità nella prassi

SALERNO - Nonostante il settore della nautica da diporto sia ormai riconosciuto come volano di sviluppo dei territori nazionali, vista la presenza dei numerosi scali turistici, tuttavia *"la 'tipizzazione' dei contratti di utilizzo delle unità da diporto ormai vengono adattati alle esigenze degli operatori e non sono ancora disciplinati, creando imbarazzo agli organi deputati al controllo"* lo ha sottolineato il presidente Propeller Club Port of Salerno, Alfonso Mignone intervenuto al **Convegno "Spunti sulla recente riforma della nautica da diporto"** svolto ad Agropoli e promosso da: Università di Salerno dipartimento Scienze Giuridiche, Comune di Agropoli, Capitaneria di Porto/Guardia Costiera di Salerno, Lega Navale Agropoli e Ordine degli Avvocati di Vallo della Lucania.

Secondo Michele Comenale Pinto, ordinario di diritto della navigazione, Università degli Studi di Sassari, **l'utilizzo commerciale delle unità da diporto, avendo superato quello delle imbarcazioni per uso sportivo-ricreativo, crea notevoli criticità legate all'applicazione nella prassi degli operatori.** Sono intervenuti tra gli altri: Mauro Menicucci, professore aggregato di diritto della navigazione Università degli Studi di Salerno che ha trattato l'istituto della limitazione del debito armatoriale applicabile al diporto e i suoi aspetti problematici, e Giovanni Pruneddu, assegnista di ricerca di diritto della navigazione, Università degli Studi di Sassari che si è soffermato sulla normativa applicabile ai porti turistici che non è stata toccata dalla riforma codicistica e che avrebbe bisogno di un "Piano Nazionale dei Porti Turistici". Chiusura dei lavori con il Capo del Circondario Marittimo di Agropoli, Giovanni Cimmino, il quale ha passato in rassegna tutte le novità recentemente introdotte dalla riforma, con particolare attenzione al regime dei controlli e delle sanzioni.

Mergellina, degrado e servizi zero Ma dallo scalo partono poche navi

L'immagine di Jenny Insigne, la moglie del capitano azzurro Lorenzo, campeggia su un mega-cartellone all'angolo tra via Sannazaro e via Caracciolo: fa da testimonial ad una location da matrimonio che dovrebbe proiettare in una dimensione da sogno, ma il molo di Mergellina si presenta come un incubo vivente. Paletti stradali abbattuti da auto in corsa, manto stradale ricoperto con l'asfalto a chiazze, insegna dell'unico bar (chiuso) distrutta, centralina elettrica vandalizzata, vegetazione non curata. Ci sono due banchine, una con gli aliscafi della Snav in partenza verso le isole Eolie, Ponza e la Croazia ed un'altra appannaggio dell'Alilauro da cui salpano soltanto due aliscafi nel weekend direzione Ischia. I servizi pubblici per i turisti sono pari a zero, il decoro appare totalmente assente, gli affari per i commercianti della zona sono pochissimi.

IL DEGRADO Il molo di Mergellina sembra rimasto fermo nel tempo, immobile e malconcio: chi abitava tra Chiaia e Posillipo un tempo neanche tanto lontano preferiva andare verso le isole del Golfo di Napoli partendo proprio da qui. Soluzione comoda e ben servita dalla stazione della metropolitana a Piedigrotta. Da qualche anno, invece, l'intera area è abbandonata al proprio destino. Non

mancano le società di noleggio barche e gommoni, ma trattasi in quel caso di committenti privati che se lo possono permettere. Per il passeggero comune, la concentrazione delle partenze dal molo Beverello ha di fatto ridimensionato questo molo concorrente. Risultato? Una zona di pregio stracolma di ristoranti, chalet e strutture ricettive non produce business se non qualcuno illecito oppure al massimo al confine tra legale e illegale.

LA PROTESTA «Ci siamo lamentati più volte per il degrado di questo molo, ma per la verità non sappiamo neanche a chi ci dobbiamo rivolgere se al Comune o alla Regione - sbotta un acquafresco - Ho tanto la sensazione che qui si mangiano soltanto i soldi e nessuno è invogliato a passare qui: io campo con 20 euro di incassi al giorno massimo». Chi conosce bene ogni angolo delle banchine, e le governa di giorno e di notte, è uno dei parcheggiatori abusivi della zona. Rivendica orgogliosamente la propria professione e sul degrado circostante ammette: «Qui ormai passano pochissime persone per prendere l'aliscafo, non è più come una volta: abbiamo perso le speranze». Alla vecchia biglietteria c'è ancora il programma della Coppa America con le regate in partenza ad aprile del 2012: sono trascorsi

da allora la bellezza di sei anni e le tracce di quell'evento internazionale - che tanti benefici avrebbero dovuto portare alla città a partire dal lungomare stesso - sono ridotte ad un mesto foglietto A4 affisso ad un vetro.

Fred.Olsen Express e Baleària uniscono le forze per collegare la Spagna continentale e le Canarie entro fine anno

Le due linee marittime gestiranno tre servizi settimanali per passeggeri e merci tra il porto di Cadice o Huelva e le isole Canarie

Cadice, 10 settembre 2018 – L'amministratore delegato di Fred. Olsen Express, Andrés Marín, e il presidente di Baleària, Adolfo Utor, hanno firmato un accordo per iniziare a operare congiuntamente le rotte tra il continente spagnolo e le Canarie, attraverso il loro nuovo progetto Canary Bridge Seaways (CBS), da metà novembre in poi.

La CBS inizialmente offrirà tre partenze a settimana tra la terraferma e le isole Canarie, con due navi che garantiscono un servizio completo, affidabile e di qualità sia per i passeggeri che per i veicoli e anche per il trasporto merci.

Il presidente di Baleària, Adolfo Utor, ha dichiarato che l'alleanza rappresenta "un'opportunità per entrambe le società", che operano in diverse aree geografiche, ma che hanno in comune la loro "professionalità, innovazione ed eccellenza nel trattare e prendersi cura dei propri stakeholder, in particolare dei clienti". "Siamo impazienti di questa nuova sfida insieme a una grande compagnia, Fred Olsen Express, e lo facciamo con entusiasmo, e la convinzione che il meglio deve ancora venire nel nostro futuro condiviso", ha sottolineato Utor.

L'amministratore delegato di Fred. Olsen Express, Andrés Marín, ha dichiarato per parte sua che questo progetto riunisce due aziende che condividono la stessa filosofia focalizzata sulla ricerca dell'eccellenza, con l'unico obiettivo di offrire ai propri clienti un servizio di qualità, puntando anche a fornire un servizio completo a livello nazionale. Tutto questo segnerà un punto di svolta nel trasporto marittimo in Spagna, e non solo su questa rotta che sta per diventare realtà. Ha aggiunto che "non avremmo potuto trovare un partner migliore per questa nuova impresa che una spedizione così importante line come Baleària", ringraziando pubblicamente l'azienda e il suo presidente, Adolfo Utor, per "la loro completa dedizione e disponibilità in questo progetto".

Fred. Olsen Express e Baleària stanno lavorando per integrare i loro sistemi commerciali e di gestione in modo da facilitare le prenotazioni attraverso tutti i canali regolari gestiti dalle due società. Stanno inoltre sfruttando al massimo ogni possibile sinergia sia nelle aree commerciali e operative che nella gestione, per offrire un servizio di qualità superiore ai loro clienti.

Il progetto si concentra inizialmente sul traffico della Spagna continentale nelle Canarie, coinvolgendo due società che operano in regioni geografiche molto diverse ma che si sono unite per lanciare questa nuova rotta. L'alleanza darà a entrambe le compagnie di navigazione una maggiore competitività nei rispettivi mercati, offrendo servizi eccezionali e completi con maggiore qualità e affidabilità per i loro passeggeri e i loro clienti di distribuzione.

A giorni dovrebbe arrivare l' autorizzazione della regione siciliana sulle operazioni di dragaggio

L' impegno della "Coedmar": pronti a partire con i lavori

L' abbattimento dell' ultima costruzione che si trova nell' area di cantiere del nuovo porto di Tremestieri, consentirà di sbloccare una serie di operazioni che potrebbero portare all' avvio concreto dei lavori già ad ottobre. L' impossibilità per la "Nuova Coedmar", l' azienda veneta che deve costruire la grande struttura, di avere a disposizione un' area complessiva di circa 250 metri quadri occupati da tre costruzioni (due sono state abbattute pochi giorni fa), non ha, per esempio, consentito di poter completare la bonifica bellica. Prima di poter accendere i motori delle gru e del grande pontone galleggiante che stazionano da tempi in rada, occorreva verificare che non vi fossero nel sottosuolo e nel fondo del mare residui dell' ultima guerra mondiale. Dopo aver liberato l' area sarà completare questa operazione propedeutica. Ma manca ancora un' ultima autorizzazione per l' avvio dei lavori, quella dell' assessorato regionale al Territorio ed ambiente per il dragaggio.

«Siamo ottimisti - dichiara il vice sindaco Salvatore Mondello - è solo questione di giorni». Con il nulla osta in mano e a bonifica conclusa, a quel punto scatteranno i lavori.

«Adesso possiamo finalmente completare tutte le demolizioni - spiega Orianna Boscolo della "Nuova Coedmar" - con lo smaltimento di tutti i materiali di risulta. Poi possiamo iniziare con le fondazioni delle banchine di riva e dopo scatterà il dragaggio davanti ai diaframmi. Speriamo in un mese di poter cominciare ad entrare nel vivo».(d.b.)