



INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...8^a edizione dell'Italian Cruise Day ..." (Corriere Marittimo)

Genova:

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

Livorno:

"...Scalo europeo dell'Autopilot..." (Ferpress, Messaggero Marittimo)

"...Siglato accordo per sicurezza ..." (Il Nautilus)

"...Sollecita lavori strada 398..." (Messaggero Marittimo)

Civitavecchia:

"...dalla Bei 195 milioni per i porti del Lazio..." (MF)

Napoli:

"...Concessioni Demaniali e burocrazia..." (Port News)

"...Economia del mare protagonista della Shipping Week..."
(Corriere Marittimo)

Salerno:

"...Trasmesso l'autorizzazione al dragaggio ..." (Seareporter, Messaggero Marittimo)

Gioia Tauro:

"...Mct investe 14 milioni..." (The Medi Telegraph, Corriere Marittimo)

Cagliari:

"...personale e contratti ..." (Ansa)

Palermo:

"...Dagli impianti energetici al Ponte sullo Stretto ..." (Quotidiano di Sicilia)

Altre notizie dai porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

"Italian Cruise Day" al via a Trieste il 19 ottobre

TRIESTE - Riapre i battenti il 19 ottobre **Italian Cruise Day**, l'annuale Forum dedicato al comparto crocieristico e di riferimento in Italia per il settore, ideato e organizzato da **Risposte Turismo - società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica** - quest'anno in partnership con **Trieste Terminal Passeggeri** e con il supporto di **CLIA Europe**. Evento itinerante che quest'anno si svolge a Trieste, arrivato alla 8° edizione.

Sono oltre 200 i partecipanti iscritti alla manifestazione in rappresentanza delle diverse categorie professionali e che operano nel comparto: compagnie armatoriali, società terminaliste, agenti marittimi, realtà portuali, agenti di viaggio, tour operator, associazioni di categoria. Tutti riuniti **alla Stazione Marittima di Trieste (Magazzino 42) per un'intensa giornata di studio, di confronto, approfondimento e dibattito.**

Per il **2018 l'Italia** si conferma prima nazione del Mediterraneo per numero di passeggeri movimentati con sei scali nella top ten dei porti crocieristici dell'area. Questi i dati del nuovo **Italian Cruise Watch: il rapporto di ricerca realizzato da Risposte Turismo contenente i dati più aggiornati e rilevanti sul comparto crocieristico in Italia e le previsioni per l'anno a venire.**

L'iniziativa è stata presentata alla stampa da **Francesco di Cesare** - presidente Risposte Turismo - e da **Franco Napp** - CEO Trieste Terminal Passeggeri, Italian Cruise Day si conferma anche quest'anno l'appuntamento maggiormente atteso da tutti gli operatori del comparto crocieristico operanti in Italia.

Attesi in apertura di forum il **keynote speech di Pierfrancesco Vago** - Member of the Executive Committee CLIA Europe e, dopo i saluti istituzionali, gli interventi di **Zeno D'Agostino** - Presidente Assoporti, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale e Presidente Trieste Terminal Passeggeri, **Roberto Martinoli** - Chairman CLIA Italy e **Airam Diaz Pastor** - Presidente MedCruise.

I crocieristi nel Mediterraneo preferiscono i porti italiani - Dati Italian Cruise Watch 2018

TRIESTE - Nell'ambito del Forum Italian Cruise Day 2018 - in programmazione a Trieste presso il Terminal Passeggeri, il prossimo 19 ottobre - sarà presentato "Italian Cruise Watch 2018" il rapporto di ricerca realizzato come ogni anno da Risposte Turismo e, contenente i dati aggiornati del comparto crocieristico nazionale 2018 e le previsioni per il 2019.

Secondo i primi dati del report comunicati in anteprima - durante la conferenza stampa di presentazione del Forum - a fine 2018 l'Italia sarà la prima nazione del Mediterraneo per numero di crocieristi movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti) nei propri scali. Più in particolare il nostro Paese vanterà 6 porti crocieristici tra i primi 10 del Mediterraneo, numero che sale a 8 se si considerano i primi 20 scali crocieristici dell'area mediterranea. Nel dettaglio, Civitavecchia manterrà la seconda posizione, alle spalle di Barcellona, sia per numero di passeggeri movimentati (2,452 milioni, +10,4%), sia di toccate nave (770, +5,8%). Di seguito la posizione in classifica degli altri scali italiani:

- **Venezia**: 5° posto (1,475 milioni di passeggeri movimentati e 495 toccate nave), era al terzo fino al 2014;
- **Genova**: 7° posto (1,022 milioni di passeggeri movimentati e 224 toccate nave), guadagnando una posizione rispetto allo scorso anno.
- **Napoli**: 8° posto (1 milione di passeggeri movimentati e 370 toccate nave), in crescita sia per passeggeri movimentati che numero di accosti rispetto al 2017;
- **Savona**: 9° posto (897 mila passeggeri movimentati e 195 toccate nave), mantenendo la posizione del 2017;
- **Livorno**: 10° posto (795 mila passeggeri movimentati e 356 toccate nave), che torna nella top ten degli scali del Mediterraneo, non accadeva dal 2012;
- **Palermo**: 16° posto (580 mila passeggeri movimentati e 172 toccate navi), salendo di tre posizioni rispetto allo scorso anno.
- **Bari**: 17° posto (550 mila passeggeri movimentati e 210 toccate nave), con gli incrementi più alti (+38,3% passeggeri; +46,9% toccate) tra i primi 20 porti.

La leadership del nostro Paese sarà evidenziata anche dal numero di crocieristi che iniziano o finiscono la propria crociera in Italia: a fine anno, infatti, quasi la metà degli imbarchi/sbarchi nel Mediterraneo sarà avvenuto nei porti italiani. Un risultato particolarmente significativo dal punto di vista del coinvolgimento dell'intera filiera della crocieristica e che rappresenta un'opportunità per i territori coinvolti sia pre, sia post navigazione.

Per quanto riguarda le proiezioni aggiornate relative alla chiusura del 2018, Italian Cruise Watch evidenzia una crescita sia per il numero di passeggeri movimentati nei porti nazionali (poco oltre gli 11 milioni, +8,1% sul 2017), sia per le toccate nave (+2,1% sul 2017).

Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, in sede di conferenza stampa ha spiegato: "L'Italia si conferma nazione leader in Europa, e tra le principali nel mondo, nel comparto crocieristico. E' una leadership di traffico, di ricadute economiche ed occupazionali, di coinvolgimento di porti e territori, di partecipazione al business da parte di un'ampia categoria di aziende. Per consolidare questa posizione, però, e possibilmente farla crescere ulteriormente, è imprescindibile la conoscenza reciproca - in particolare tra compagnie e porti - di priorità, intenti, aree di miglioramento, capendo una volta per tutte che non può esserci crescita strutturale se anche solo uno degli anelli dell'ingranaggio non trovasse le condizioni necessarie per operare e riguardare i propri obiettivi di crescita".

Il programma del forum

Dopo la presentazione di Italian Cruise Watch 2018 il forum proseguirà con la tavola rotonda di apertura "La crocieristica in Italia: stato dell'arte e prospettive future", tradizionale appuntamento del forum dedicato alle potenzialità del prodotto crociera, agli investimenti effettuati e in programma da parte di compagnie e terminal crocieristici, alla costruzione degli itinerari crocieristici e alle relazioni all'interno della filiera di produzione.

La mattinata di lavori continuerà con la consegna del Premio di Laurea ICD (valore: 1.000 euro), dedicato alla migliore tesi di laurea sulla produzione e/o il turismo crocieristici, e del Premio di Laurea Assoporti (valore: 500 euro), conferito all'autore della miglior tesi sulla portualità crocieristica e con alcune presentazioni da parte di alcune realtà aderenti a La Casa dei Porti Crocieristici Italiani, lo spazio informativo all'interno di Italian Cruise Day messo a disposizione dei terminal nazionali per illustrare i risultati ottenuti, i lavori in corso di svolgimento e i progetti per il futuro.

- segue

Il pomeriggio di Italian Cruise Day sarà arricchito da tre interessanti tavole rotonde dedicate, rispettivamente, all'intermediazione del prodotto crocieristico (titolo: "Vendere la crociera: prodotto e distribuzione"), ai servizi e ai prodotti per la nave da crociera del futuro (titolo: "Attorno alla nave: il business crocieristico di domani") e ad un momento di confronto ("Crocieristica e gestione dei flussi turistici: un contributo alla crescita delle destinazioni") che cercherà di rispondere a una domanda sempre più importante nel dibattito sulla crocieristica: sono davvero i crocieristi a creare stress in termini di presenze turistiche nelle top destination del nostro Paese o questa tipologia di domanda, per sua natura prevedibile nei numeri e nei tempi, è in grado di agevolare più che complicare la gestione complessiva dell'incoming turistico.

"L'ottava edizione di Italian Cruise Day – ha sottolineato di Cesare – avrà ancora una volta l'informazione al centro della propria formula, con un programma articolato e rinnovato nei contenuti che consentirà a tutti i partecipanti di acquisire nuovi dati, di aggiornarsi, di ascoltare cosa c'è di nuovo nell'industria. Quella che si aprirà a Trieste venerdì 19 ottobre sarà un'edizione particolarmente ricca di spunti, e voglio ringraziare per il fondamentale contributo Trieste Terminal Passeggeri, gli sponsor e le organizzazioni che sostengono la manifestazione, oltre ovviamente i relatori che animeranno le tavole rotonde e gli interventi di quello che oggi è considerato l'appuntamento di riferimento per la business community dell'industria crocieristica".

"Trieste Terminal Passeggeri – ha dichiarato Franco Napp, CEO Trieste Terminal Passeggeri - ha fortemente voluto candidarsi per ospitare l'Italian Cruise Day 2018. Voglio esprimere a nome di tutta la nostra società un sincero ringraziamento al professor di Cesare per aver appoggiato la nostra candidatura e per essere oggi qui con noi".

"Il binomio Trieste-crociera – ha proseguito Napp - è un binomio moderno, pur avendo sempre avuto la Stazione Marittima di Trieste un profondo legame con le navi bianche. Dalle nostre banchine partivano infatti i transatlantici che nel secolo scorso portarono migliaia di giuliani a cercare fortuna nel mondo. Nella seconda decade del nuovo secolo una cordata industriale ha lanciato un ambizioso progetto in collaborazione con l'Autorità Portuale di Trieste: rilanciare la crocieristica nello scalo giuliano. In più di un lustro Trieste ha ospitato stagioni regolari e singole toccate, facendo diventare la Stazione Marittima un fiore all'occhiello della crocieristica in Adriatico".

"Le prospettive future - ha concluso Napp - sono tutte rivolte alla crescita e l'Italian Cruise Day 2018 sarà l'occasione per discutere di nuove opportunità. Mi sento però in questa sede di rivolgere un accorato appello alle Istituzioni per tutelare la crocieristica a Venezia. Dal futuro di Venezia dipenderà anche il futuro di tutti gli altri scali adriatici, Trieste compresa. Non può esserci crocieristica in Adriatico senza la presenza di un hub forte come Venezia, in grado di attrarre flussi di crocieristi da ogni angolo della Terra".

Crociera e lavoro: Carriere&ICD
L'edizione 2018 di Italian Cruise Day terminerà con la nuova edizione di Carriere@ICD, l'unico career day in Italia dedicato al settore crocieristico che darà la possibilità a 50 giovani desiderosi di intraprendere un percorso professionale in questo comparto di ascoltare presentazioni aziendali e svolgere una serie di incontri e di colloqui one to one con alcune delle più importanti aziende del comparto. Quest'anno è confermata la partecipazione a Carriere@ICD di Cagliari Cruise Port, Catania Cruise Terminal, Costa Crociera, Dock&Discover, Dreamlines, Fincantieri, Intempo, Italian Host, MSC Crociera, Starboard Cruise Services, Trieste Terminal Passeggeri, Trumpy Tours, Venezia Terminal Passeggeri. L'iniziativa si inserisce all'interno di Spazio Giovani, l'insieme delle iniziative e delle attività che Risposte Turismo, nell'ambito di Italian Cruise Day, dedica a giovani e studenti e di cui fanno parte anche i citati Premio di Laurea ICD e Premio di Laurea Assoporti.

Ponte Morandi. Parte il primo treno merci dopo il crollo

Genova, 4 ottobre 2018 - Oggi sono riaperte le linee ferroviarie interrotte dopo il crollo di Ponte Morandi. Il primo treno merci in transito sulla ferrovia è transitato intorno alle 10,30 sui binari che a tempo di record RFI ha sgomberato dai blocchi di cemento del ponte crollato e ripristinato: si è trattato di un convoglio in arrivo da Dinazzano (Reggio Emilia) e diretto al bacino portuale di Sampierdarena, precisamente al terminal Messina. Sarà uno degli 82 treni che transiteranno ogni giorno sul collegamento grazie alla riapertura di due linee ferroviarie su tre: la linea "Sommergibile" garantirà il collegamento per le merci con le banchine del porto di Genova, mentre sulla "Bastioni" transiteranno i convogli passeggeri che percorrono le tratte Genova-Ovada-Acqui Terme e Genova Brignole-Busalla-Arquata.

Marco Bucci nominato Commissario per la ricostruzione del ponte di Genova

GENOVA - Marco Bucci, sindaco di Genova, è il Commissario straordinario per la ricostruzione del ponte Morandi. Bucci ribadisce il suo impegno "I tempi per la ricostruzione? 12-16 mesi, faremo un buon lavoro". Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha firmato la nomina: "Con il premier Conte ci siamo messi d'accordo per le cose da fare per andare avanti," ha specificato Bucci - "abbiamo lavorato su alcune variazioni da fare al decreto, tre o quattro che sono veramente importanti" Ci saranno più risorse il viceministro Rixi sta lavorando molto anche su questo discorso."

L'annuncio della nomina è arrivato oggi verso le 17,30, durante la riunione del "commissione consiliare Territorio" del Comune di Genova a Palazzo Tursi, il vicepresidente Mario Mascia ha annunciato la nomina.

Il viceministro Edoardo Rixi dal profilo Facebook ha commentato: "Sono contento della nomina del sindaco Marco Bucci a Commissario di governo per la ricostruzione; non solo perché è una persona capace che ama Genova ma che perché, di fronte alle difficoltà che ci saranno da affrontare bisogna che le istituzioni siano unite e concordi. Per il bene di Genova e del Paese bisogna evitare: litigi, provocazioni, disfattismi o inutili distinguo. Governo, Regione e Comune troveranno nel commissario la giusta sintesi e l'equilibrio per coinvolgere tutti in un grande progetto di rilancio del Paese che proprio dalla tragedia di Genova, con orgoglio, deve risorgere. Faremo tornare Genova Superba e con essa l'Italia".

Bucci: «Rifare il ponte Morandi? Serviranno 16 mesi»

Genova - Chi farà il ponte? «Il Governo ha scritto chiaro sul decreto che Autostrade è fuori - risponde -. Io devo rispettare quel che dice il decreto».

Genova - Quale sarà il tratto distintivo del suo mandato? «Avere un ponte». Marco Bucci, classe 1959, velista, manager, testardo e orgogliosamente genovese, da oggi neo commissario per la ricostruzione del ponte di Genova, fa capire così in quali mani **il premier Giuseppe Conte ha messo il futuro di Genova**. Niente protagonismi, niente polemiche, niente politica. Ma tanto pragmatismo. Di lui, i cittadini feriti dalla tragedia del 14 agosto si fidano. Sindaco dal giugno 2017, Bucci ha già compiuto l'impresa di strappare la città «rossa» al centrosinistra. Sembrava impossibile ma gli riuscì anche grazie ai voti della sinistra delusa. La ricostruzione del ponte sembra impresa più difficile: «Ma faremo gioco di squadra, con Giovanni, Edoardo (Toti e Rixi, ndr) e con gli altri, come abbiamo fatto finora» spiega.

Chi farà il ponte? «Il Governo ha scritto chiaro sul decreto che Autostrade è fuori - risponde -. Io devo rispettare quel che dice il decreto, quello che dice il mio capo, che è il presidente del Consiglio. Noi faremo tutto il possibile perché le aziende che non hanno avuto nulla a che fare con il ponte Morandi possano partecipare. Penso di avere buone notizie».

Diplomato al liceo classico D'Oria e laureato in Farmacia e Chimica farmaceutica all'Università di Genova, Bucci è rientrato dagli Usa dopo diversi anni alla guida di aziende multinazionali come Eastman Kodak Company, la svizzera Sgs e Carestream (società di cui riuscì a portare una divisione proprio a Genova). Nel 2015 è stato chiamato dal presidente Toti e dall'allora assessore Rixi alla guida della partecipata Liguria Digitale. L'incarico dura fino a quando lo candidano a sindaco. Piace subito anche a Salvini e, da semi-sconosciuto, in un paio di mesi sbaraglia l'ex assessore del Pd Gianni Crivello.

Sposato con Laura, titolare di una storica pasticceria genovese, padre di Matteo e Francesca, è stato boy-scout ed è cattolico praticante. Alla guida della città ha riportato al successo la rassegna Euroflora ed è finito sui media internazionali per avere invitato la regina Elisabetta a versare gli arretrati per l'«affitto» della croce di San Giorgio - il vessillo simbolo della città di Genova - sulla bandiera dell'Inghilterra. Oggi si sente di garantire che «sarà fatto un lavoro di qualità per il ponte, ci potrebbero volere da 12 a 16 mesi». «A me il progetto di Piano piace molto» ribadisce. All'ennesima domanda su chi rifarà il ponte, spiega.

«Non precludo niente, su Autostrade ci sono dei problemi grossi che il Governo vuole sottolineare. Non so quale sarà il suo ruolo. Lo vedremo quando leggeremo le parole finali». Sui soldi per fare il ponte «il meccanismo è piuttosto complesso, spiegheremo bene il modo in cui avremo i finanziamenti». **Al neo commissario non piacciono le polemiche**: «Non ho mai fatto guerra al governo, erano discussioni. Io penso che discutere serve sempre, discutere serve per portare avanti le azioni e fare arrivare le idee. Ma se diventano polemiche non va bene». Ride quando gli dicono che è il commissario Derrick: «No, sono quell'altro, il commissario di Topolino, Basettoni». Sì, quello che si arrabbia sempre, ma risolve i casi.

Riaperta linea ferroviaria per il porto di Genova

Primo treno merci in transito del Gruppo Messina

GENOVA – Come previsto, è stata riaperta questa mattina la linea ferroviaria chiusa a seguito del crollo del ponte Morandi. Alle 10.30 un treno gestito dalla Ignazio Messina & c. è stato il primo convoglio merci a transitare riaprendo ufficialmente il collegamento ferroviario fra il porto di Genova e il centro-nord Italia.

Il treno trasportava un carico di 40 container dal terminal di Dinazzano (Reggio Emilia) per arrivare al terminal portuale Imt (Intermodal marine terminal) del Gruppo Messina e ha percorso la linea ferroviaria Sommergebile, lungo la val Polcevera, che collega la rete ferroviaria nazionale con il bacino di Sampierdarena del porto di Genova.

“L’arrivo di questo treno -ha detto Ignazio Messina, amministratore delegato dell’omonima società- segna una svolta importantissima perché ridà certezza alla competitività del porto di Genova, non dimenticando l’impatto positivo che la conseguente diminuzione di camion sulle strade avrà sulla viabilità cittadina. Ringraziamo tantissimo le istituzioni genovesi, Rfi e il vice ministro Rixi per tutto il lavoro svolto e l’efficienza dimostrata in un momento così critico”.

ADSP Mar Tirreno Settentrionale: Livorno scalo europeo dell'Autopilot lancia la sfida dell'innovazione

(FERPRESS) – Livorno, 4 OTT – Non solo guida autonoma ma anche infrastrutture digitali avanzate. Il porto di Livorno fa il bis: dopo aver ospitato, tra il 9 e il 17 novembre del 2016, la prima sperimentazione europea sulla interoperabilità dei sistemi intelligenti di trasporto (gli ETSI Plugtest), lo scalo labronico è stato individuato dall'UE come punto di riferimento a livello nazionale per provare i nuovi servizi di guida autonoma.

La città dei Quattro Mori sarà infatti il secondo sito pilota in Europa dopo Tampere (Finlandia) a testare i risultati sin qui raggiunti da Autopilot, uno dei cinque progetti finanziati dalla Commissione Europea attraverso la call 2016 di Horizon 2020 per la realizzazione di siti sperimentali di larga scala abilitati allo sviluppo dell'Internet of Things.

Le attività di test partiranno a Livorno il 18 e il 19 ottobre prossimi e proseguiranno in tutta Europa fino alla fine del progetto (nel dicembre 2019). Durante questo periodo, ci saranno demo pubbliche a Vigo (Spagna), Brainport (Paesi Bassi) e Versailles (Francia).

L'evento, supportato dalla Regione Toscana e dalla Città Metropolitana di Firenze, è organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale e dal CNIT, e verrà ospitato presso la Stazione delle Crociere nel complesso del terminal passeggeri del Porto. Nella zona del check-in sarà allestito uno spazio per la conferenza e uno per i gruppi di lavoro e le dimostrazioni in remoto.

Sono previste due sessioni:

- una specialistica (il 18 ottobre), riservata agli stakeholder e mirata a studiare le ricadute industriali dei risultati del progetto;
- una generalista (il 19) utilizzata per presentare risultati del progetto a tutto il mondo portuale, agli enti pubblici e privati impegnati nella regolamentazione della guida autonoma nei sistemi di larga scala (città, stazioni, porti, etc.). Per registrarsi alla sessione pubblica [cliccare qui](#)

Le funzionalità di AUTOPILOT copriranno le modalità di guida urbana ed autostradale e in Toscana interesseranno anche la strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno.

«È la nuova frontiera della portualità – ha commentato il presidente della Port Authority, Stefano Corsini –, un porto che sa reggere la sfida della competizione globale sfruttando appieno le proprie capacità di innovazione tecnologica ha una marcia in più rispetto agli altri. L'individuazione di Livorno quale sede europea per l'Autopilot è un riconoscimento agli sforzi fin qui fatti dall'Autorità di Sistema Portuale nel campo della integrazione fra infrastrutture digitali e veicoli connessi».

A Livorno progetto europeo Autopilot

Il porto lancia la sfida dell'innovazione

LIVORNO – Non solo guida autonoma, ma anche infrastrutture digitali avanzate. Il porto di Livorno fa il bis: dopo aver ospitato, tra il 9 e il 17 Novembre del 2016, la prima sperimentazione europea sulla interoperabilità dei sistemi intelligenti di trasporto (gli ETSI Plugtest), lo scalo labronico è stato individuato dall'Unione europea come punto di riferimento a livello nazionale per provare i nuovi servizi di guida autonoma.

La città dei Quattro Mori sarà infatti il secondo sito pilota in Europa dopo Tampere (Finlandia) a testare i risultati sin qui raggiunti da Autopilot, uno dei cinque progetti finanziati dalla Commissione europea attraverso la call 2016 di Horizon 2020 per la realizzazione di siti sperimentali di larga scala abilitati allo sviluppo dell'Internet of Things.

Le attività di test partiranno a Livorno il 18 e il 19 Ottobre prossimi e proseguiranno in tutta Europa fino alla fine del progetto (nel Dicembre 2019). Durante questo periodo, ci saranno demo pubbliche a Vigo, Brainport e Versailles.

L'evento, supportato dalla Regione Toscana e dalla Città Metropolitana di Firenze, è organizzato dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale e dal Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Telecomunicazioni – Cnit, e verrà ospitato presso la Stazione delle Crociere nel complesso del terminal passeggeri del porto. Nella zona del check-in sarà allestito uno spazio per la conferenza e uno per i gruppi di lavoro e le dimostrazioni in remoto.

Sono previste due sessioni:

- una specialistica (il 18 Ottobre), riservata agli stakeholder e mirata a studiare le ricadute industriali dei risultati del progetto;
- una generalista (il 19 Ottobre) utilizzata per presentare risultati del progetto a tutto il mondo portuale, agli enti pubblici e privati impegnati nella regolamentazione della guida autonoma nei sistemi di larga scala (città, stazioni, porti, etc.).

Le funzionalità di Autopilot copriranno le modalità di guida urbana ed autostradale e in Toscana interesseranno anche la strada di grande comunicazione Firenze-Pisa-Livorno.

Il presidente della Port Authority, Stefano Corsini ha dichiarato: «È la nuova frontiera della portualità, un porto che sa reggere la sfida della competizione globale sfruttando appieno le proprie capacità di innovazione tecnologica ha una marcia in più rispetto agli altri. L'individuazione di Livorno quale sede europea per l'Autopilot è un riconoscimento agli sforzi fin qui fatti dall'Autorità di Sistema portuale nel campo della integrazione fra infrastrutture digitali e veicoli connessi».

Porto di Livorno: siglato accordo per sicurezza

LIVORNO – E' stato firmato a Livorno nella sede dell'Autorità di sistema, il Protocollo per la promozione della sicurezza del lavoro nel porto di Livorno e negli stabilimenti industriali dell'area portuale. L'accordo prevede una cabina di regia e un nucleo operativo tra le istituzioni per la periodica stesura e attuazione di un Piano di attività per la sicurezza sul lavoro in ambito portuale. Il protocollo è stato sottoscritto dal sindaco Filippo Nogarini insieme a Enrico Rossi governatore della Toscana, e i rappresentanti di Direzione marittima di Livorno, Autorità di sistema, Ispettorato del lavoro, Inail Toscana, vigili del fuoco, Comune di Collesalvetti, Arpat e Asl Toscana Nord Ovest.

“Il 28 marzo scorso – ha commentato Nogarini – Livorno ha pianto la morte di due operai della Labromare. Avevo detto allora che ai lavoratori che operano in ambiente portuale la politica doveva risposte coraggiose in materia di sicurezza e la firma di questo protocollo è un primo passo importante”.

“Con questo atto – ha aggiunto il sindaco – mettiamo insieme tutti gli attori che partecipano all'attività di prevenzione e controllo in materia di sicurezza sul lavoro, promuovendo il coordinamento delle attività e anche la formazione congiunta.

Alzeremo così l'asticella di quantità e qualità della sicurezza nel porto e negli stabilimenti industriali che operano all'interno dell'area portuale, con un monitoraggio semestrale dei progressi ottenuti”. “Tra le particolarità di questo atto voglio sottolinearne una – ha concluso Nogarini – l'organo di coordinamento dei soggetti sottoscrittori, la cabina di regia, potrà essere convocato anche su iniziativa delle associazioni di categoria, inclusi sindacati confederali e sindacati autonomi.

Un aspetto sul quale la nostra amministrazione ha voluto puntare”.

Rossi sollecita lavori strada 398

Per rendere produttivi investimenti sul porto di Piombino

LIVORNO – Il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, sollecita la realizzazione dei lavori per la strada 398, relativi al primo lotto ed alla bretella, definita tecnicamente “Nuova strada di ingresso al porto di Piombino – stralcio SS 398 dello svincolo Terre Rosse”.

“Dobbiamo fare in modo che i 300 milioni che la Regione ha investito sul porto di Piombino siano davvero produttivi. Per questo va realizzata la strada 398, che è di competenza di Anas e occorre che l’Autorità di Sistema portuale dia risposte sulla viabilità alternativa che è necessario realizzare. Altrimenti né Pim né General Electric avranno un accesso e collegamenti agevoli con le banchine”, ha detto Rossi concludendo i lavori della cabina di regia territoriale dell’Accordo di programma per Piombino, chiamando in causa Anas e l’Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale.

“General Electric – ha precisato il presidente – nonostante il ritardo dovuto a problemi burocratici, conferma il suo investimento su Piombino, ma adesso spetta all’AdSp allestire i servizi in banchina così da garantire l’attrattività del rinnovato porto. Perché se non c’è chiarezza sui servizi e non si predispongono una alternativa alla 398 gli investimenti che abbiamo fatto perderanno di valore”.

Rossi a qui di invitato il Comune di Piombino a organizzare uno specifico incontro su questi aspetti finalizzato a redigere un documento che metta tutti d’accordo circa i rispettivi compiti e che sia firmato congiuntamente.

Nel frattempo saranno firmati a breve, proprio a Piombino, due protocolli d’intesa per definire le ultime fasi dell’insediamento nel porto di Bhge (società nata dalla fusione fra General Electric Oil & Gas e Baker Hughes) e di Pim (Piombino industrie marittime) che contengano cronoprogrammi definiti e la cui attuazione sia sorvegliata da un comitato di coordinamento e monitoraggio tra enti pubblici.

Tornando sulla realizzazione della strada 398 il presidente Rossi ha detto di voler chiedere al nuovo amministratore delegato di Anas tempi e certezze circa la sua completa realizzazione.

Dalla Bei 195 milioni per i porti del Lazio

L' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale (Civitavecchia) ha reso noto che la Banca Europea degli Investimenti ha approvato un finanziamento di 195 milioni di euro in favore dei porti del Lazio.

«Si tratta del più grande finanziamento della Bei a favore di un' Autorità di Sistema Portuale negli ultimi anni», ha spiegato la port authority, aggiungendo che «tale scelta è maturata all' esito di una lunga istruttoria, riattivata nel 2017, in considerazione dello sviluppo delle cosiddette «autostrade del mare». Queste costituiscono un importante snodo per i flussi di passeggeri e merci nel centro Italia e rappresentano uno dei principali collegamenti tra l' Italia continentale e il Mediterraneo occidentale e l' Africa settentrionale». Il progetto co-finanziato dall' istituto di credito lussemburghese consiste nell' ampliamento del porto di Civitavecchia e nella creazione di un nuovo porto commerciale a Fiumicino. Nel primo scalo il progetto prevede la realizzazione di grandi opere infrastrutturali, tra cui in particolare il completamento delle opere relative alle darsene servizi e traghetti, e il prolungamento della diga foranea, nonché le relative connessioni viabilistiche. A Fiumicino, il progetto comprenderà invece la costruzione della nuova darsena pescherecci e della prima fase del nuovo porto commerciale a servizio di traghetti passeggeri, navi ro-ro e navi da crociera, grazie alla realizzazione di due nuovi frangiflutti e di un' importante opera di dragaggio dei fondali.
(riproduzione riservata)

Concessioni demaniali e burocrazia Concessioni demaniali marittime, c'è un controllore di troppo

di Pietro Spirito

Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Per lunghi anni, a valle della riforma del sistema portuale realizzata con la legge n.84/94, non si è mai giunti alla definizione, pure prevista dal legislatore, dei criteri per la determinazione dei canoni per le concessioni demaniali marittime. Una isteresi temporale così lunga non può essere solo frutto di distrazione.

Vale la pena di interrogarci sulle ragioni che hanno condotto a questo stallo. In linea schematica, possiamo individuarne tre.

Ipotesi numero uno: non era facile giungere tecnicamente a una determinazione dei criteri, e quindi si è preferito lasciare alla autonomia delle singole autorità l'assunzione della responsabilità, decidendo sostanzialmente caso per caso, salvo le eccezioni previste dalle regole stabilite (per esempio le concessioni industriali per la cantieristica, e poi, le concessioni turistico balneari).

Ipotesi numero due: si è deciso di mantenere una flessibilità decisoria, nel dubbio che criteri definiti rigidamente e centralmente potessero alterare una logica adattiva del mercato e dei mutevoli rapporti tra concessionari e concedente.

Ipotesi numero tre: è stato consapevolmente deciso che era meglio dare continuità ai meccanismi precedentemente stabiliti nelle concessioni vigenti, in quanto un intervento avrebbe determinato difficoltà molto rilevanti dal punto di vista della continuità economica e della sostenibilità delle concessioni in essere, oppure di quelle che sarebbero andate in scadenza in tempi brevi rispetto alla entrata in vigore della nuova legge.

La verità è che la regolazione economica delle concessioni demaniali non ha mai appassionato molto gli addetti ai lavori. Larga parte delle discussioni si sono concentrate sulle procedure giuridiche per l'assegnazione delle concessioni stesse.

Questo esito non deve stupire. Nella convenienza di molti c'era tutto l'interesse a lasciare la materia in un cono d'ombra. Gli spazi di negoziazione in assenza di criteri sono maggiori. E gli stessi interessi economici militavano per una cristallizzazione degli assetti esistenti, piuttosto che per una scelta di natura differente. Il che non vuol comunque dire che serva una regolazione costruita come una camicia di forza, tale da irrigidire in modo eccessivo una discussione tra le parti che deve essere sempre basata sulla capacità di adattamento rispetto ai singoli casi ed alle singole realtà portuali.

Eppure, tra il nulla (assenza completa di criteri) e il tutto (regole assolutamente rigide) esistono innumerevoli gradazioni intermedie che possono essere percorse. Ed è solo all'interno di questo spazio che possono essere trovate le soluzioni più corrette per disciplinare tale delicata materia. Non sono mancati i tentativi per giungere al previsto regolamento sulla determinazione dei criteri. Ma, ora per una ragione ora per un'altra, l'appuntamento è sempre stato rimandato. Poi improvvisamente, dopo un quarto di secolo di vuoto di memoria collettiva, sono apparsi non uno ma addirittura due provvedimenti sulla materia.

Prima è intervenuto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ([MIT](#)) con la cosiddetta direttiva sulle concessioni del 5 febbraio 2018; quindi l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ([ART](#)) con la delibera n. 57/2018 del 30 maggio 2018. Si potrebbe esprimere soddisfazione per questo opportuno risveglio da

- segue

un lungo letargo. Ma non è così. I due documenti esprimono indirizzi non convergenti e mettono in difficoltà chi deve assumere una decisione nella necessità di trovare una tortuosa chiave interpretativa tra due assetti di regolazione le cui finalità non sono coincidenti. Proviamo a spiegare perché.

Il decreto direttoriale del MIT, che richiama un recente parere in tal senso della Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (S2809/2017), individua «criteri oggettivi, adeguati e puntuali che devono essere portati a conoscenza degli interessati prima della presentazione della domanda tecnica progettuale di cui all'articolo 18 della legge n. 84/1994 e sulla cui base espletare l'istruttoria delle istanze concorrenti».

Tra questi trovano spazio la capacità di assicurare le più ampie condizioni di accesso ai terminal; la natura e rilevanza degli investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali; la tutela dell'ambiente e della sicurezza, sia in termini di *safety* che di *security* e il grado di coerenza con le indicazioni del piano strategico nazionale della portualità e della logistica e degli altri strumenti di pianificazione nazionale vigenti nel settore;

I criteri individuati dal MIT corrispondono a obiettivi di politica generale, incardinati soprattutto nella corretta ricerca di coerenza tra indirizzi di pianificazione nazionale, sviluppo degli investimenti e della occupazione, robustezza e solidità del soggetto al quale viene assegnata la concessione. Va detto inoltre che l'impostazione del decreto direttoriale parte dal presupposto che sia il soggetto privato ad attivare la domanda di concessione, in quanto si riferisce esclusivamente alla domanda tecnico progettuale di cui all'articolo 18 della legge n. 84/1994. Non si fa riferimento a procedure competitive tra diversi soggetti economici, che si possono manifestare mediante ruolo di promotore della competizione da parte del soggetto che gestisce il demanio marittimo.

Diverso, completamente diverso, è invece l'approccio della delibera ART n. 57/2018 dell'ART, nel quale vengono innanzitutto escluse (e non se ne comprende bene la ragione) le concessioni di realizzazione e gestione di opere infrastrutturali. Il suo testo sottolinea inoltre che le procedure di selezione pubblica sono avviate d'ufficio o su istanza di parte, quindi ricordando che anche il soggetto gestore del demanio marittimo può attivare una procedura di selezione competitiva senza attendere la manifestazione di un interesse da parte di un privato.

Secondo l'ART i canoni concessori si devono comporre di una componente fissa e di una componente variabile. La parte fissa è proporzionale alla estensione delle aree e tiene conto della ubicazione, dello stato e del livello delle infrastrutture, con la possibilità di rivedere tale parte qualora dovesse mutare lo stato delle infrastrutture. La parte variabile dovrebbe invece essere determinata in base a meccanismi incentivanti volti a perseguire una migliore efficienza produttiva.

L'Autorità sottolinea poi la necessità di vigilare sull'applicazione delle tariffe per le operazioni e i servizi portuali, particolarmente per quelli che richiedono l'utilizzo di infrastrutture definite essenziali, per le quali siano state verificate cumulativamente le condizioni di condivisibilità, non sostituibilità, non duplicabilità a costi socialmente sostenibili. Il riferimento dovrebbe riguardare in particolare i servizi di pilotaggio, ormeggio e rimorchio: fattori che possono incidere sulla competitività dell'intero ciclo di operazioni portuali.

L'ART sottolinea infine la necessità di una contabilità regolatoria che consenta di rendere trasparenti i meccanismi per la determinazione dei canoni e delle tariffe. Quest'ultima affermazione è particolarmente rilevante per quanto riguarda le tariffe applicate per le attività che si svolgono in regime di monopolio, e quindi per tutte le attività correlate ai servizi tecnico-nautici. L'argomento assume particolare rilievo, perché nei prossimi anni sono previste una serie di gare per l'assegnazione di tali servizi.

L'approccio seguito da ART non si riferisce (come invece accade nel caso del decreto direttorio del MIT) ad alcun obiettivo di politica economica generale ma introduce riferimenti di economicità e di redditività specifica, più di carattere strettamente funzionale alla efficienza.

Seareporter

Conciliare queste due visioni non sarà compito facile per le Autorità di Sistema Portuale (AdSP), soprattutto perché nel recente passato si è innescata una polemica sui ruoli dell'ART. Secondo il MIT, almeno sinora, non esiste infatti uno spazio per una competenza regolatoria da parte dell'Autorità indipendente, in quanto è lo stesso Ministero a indirizzare e controllare le Autorità di Sistema Portuale. Di avviso radicalmente opposto è l'ART, che richiama i poteri conferiti con la legge istitutiva dell'autorità di regolazione. Tra Scilla e Cariddi ci sarà di mezzo la necessità di assumere decisioni, navigando in un mare incerto.

Cercare una sintesi tra i due indirizzi espressi da MIT ed ART nelle due recenti delibere potrebbe essere possibile a condizione che vengano assunti a riferimento per la determinazione dei canoni criteri che mettano assieme da un lato obiettivi di politica economica generale e dall'altro obiettivi di adeguato reddito per il proprietario pubblico, uniti a coefficienti correttivi per stimolare l'efficienza dei concessionari.

Certo, occorre evitare che si generino regole troppo complesse ed ingessanti, in quanto va anche preservata la possibilità di valutare flessibilmente i singoli progetti industriali, evitando che gli automatismi dei criteri non consentano di valorizzare le specificità delle specifiche iniziative.

Napoli e l'economia del mare protagoniste della Shipping Week

NAPOLI - Oltre 4.000 ospiti hanno partecipato ai 40 eventi a calendario della III edizione della Naples Shipping Week, la manifestazione organizzata dal Propeller Club Port of Naples e da Clickutility Team che si è conclusa con la suggestiva Cena tra Mare, Cielo e Terra a Castel Sant'Elmo, dal punto più alto della collina del Vomero.

Una settimana intensa che ha visto coinvolti 300 relatori e l'intera città con eventi speciali e iniziative culturali organizzati fra la Stazione Marittima, il Molo San Vincenzo, il Porto di Napoli, Villa Doria D'Angri, Museo di Capodimonte e Real Bosco, l'Università Parthenope e altri luoghi di Napoli. Per l'occasione Nave Rizzo e la nave scuola Amerigo Vespucci hanno fatto tappa a Napoli accogliendo 23.952 visitatori e offrendo un ampio programma di eventi. Sono stati oltre 3.000 gli studenti coinvolti nelle numerose visite tecniche al Porto e alla Capitaneria – Guardia Costiera, nei vari convegni e a bordo delle due navi grazie all'adesione finale di 32 Istituti Scolastici della Campania e della Sicilia che hanno compreso l'importanza di avvicinare i giovani alla risorsa mare.

"Per una settimana abbiamo avuto cultura, storia ed economia del mare protagoniste di un evento internazionale che ha posto Napoli, il suo porto e il suo golfo al centro del mondo e del Mediterraneo - ha dichiarato Umberto Masucci, Presidente The International Propeller Clubs. L'economia marittima è la prima industria della città e la Naples Shipping Week è stata l'occasione per ribadire la centralità della portualità nell'economia del nostro Paese. E' stata un'edizione di successo, protagonisti anche i giovani grazie al coinvolgimento di numerosi istituti scolastici della Regione e, soprattutto, speciale perché dedicata a Genova cui ora passiamo con entusiasmo il testimone per la prossima Genoa Shipping Week".

Efficienza energetica, governance dei porti, tecnologie disruptive, nuovi mercati e sicurezza alcuni dei temi della 10^a edizione di Port&ShippingTech, Main Conference della manifestazione che ha messo a confronto 150 relatori e che ha registrato una grande partecipazione da parte del cluster marittimo con la presenza di numerosi ospiti di rilievo, autorità e, in particolare Kitack Lim, Segretario Generale IMO.

"Il grande successo della Naples Shipping Week- aggiunge Carlo Silva, presidente di Clickutility Team - è da sempre il risultato di un ottimo lavoro di squadra coordinato dal Propeller di Napoli. Il Forum in particolare, affrontando tematiche fondamentali per il dibattito sulle attività legate al mare, ha confermato la propria leadership nel panorama degli appuntamenti internazionali di settore". Prossimo appuntamento: la quarta edizione della Genoa Shipping Week che si terrà a Genova a giugno 2019.

"La IV edizione della Genoa Shipping Week- sottolinea Alberto Banchemo, presidente Assagenti- sarà per noi un momento molto speciale. Da mesi abbiamo iniziato a lavorare sull'ampliamento del palinsesto, che oltre agli eventi consolidati dello Shipbrokers Dinner e di Port&ShippingTech, vedrà l'ingresso di un festival completamente dedicato ai cittadini e ai turisti, con visite guidate e spettacoli all'interno della cinta portuale per avvicinare sempre di più il porto alla città. Sarà per noi passato quasi un anno dalla caduta del Morandi e sarà forse anche l'occasione per tirare le somme di quanto questo evento ci avrà lasciato, della fiducia che i mercati avranno saputo accordarci e di quanto la comunità portuale sia stata capace di reagire in modo costruttivo".

Porto di Salerno. Ministero dell'Ambiente: trasmesso l'autorizzazione al dragaggio

Salerno. 4 ottobre 2018 – il Ministero dell'Ambiente ha trasmesso l'autorizzazione al dragaggio del porto di Salerno, a seguito del parere favorevole della Commissione per le Valutazioni di Impatto Ambientale (VIA) al monitoraggio effettuato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale per dare esecuzione alle prescrizioni precedentemente avanzate a luglio del 2017.

L'adempimento in tempi rapidi alle numerose prescrizioni formulate dalla Commissione VIA è stato possibile grazie alla collaborazione con la Stazione Anton Dohrn, che ha lavorato con la supervisione di ARPAC.

Intanto, nei prossimi giorni, l'Adsp del Mar Tirreno Centrale sottoscriverà la convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la erogazione dei fondi necessari per la realizzazione dell'opera. Si potrà così procedere alla operazione propedeutica della prospezione degli ordigni bellici ed alla indizione della gara per la esecuzione dei dragaggi.

L'Adsp intende ringraziare la Regione Campania ed il Comune di Salerno per la collaborazione istituzionale che ha reso possibile il raggiungimento di questo risultato, dopo una battaglia amministrativa e burocratica che è durata complessivamente cinque anni.

Ricordiamo che si tratta di una opera estremamente rilevante per la competitività dello scalo: riguarda una quantità di sabbie pari a 3 milioni di metri cubi, per un costo di 38 milioni di euro, con il risultato di portare il fondale del porto ad una profondità di 14,50 metri.

Se non interverranno ulteriori ostacoli burocratici, sempre in agguato in un Paese con regole barocche, incompatibili con la velocità dei cambiamenti nello scenario competitivo, si potranno cominciare i dragaggi del porto di Salerno nell'autunno del 2019. La prima fase dei lavori, che comprende l'escavo per l'ormeggio delle grandi navi da crociera, sarà completata entro la primavera 2020; la conclusione dei lavori è attesa per i primi mesi del 2021.

Dragaggio del porto di Salerno: si va avanti

I lavori inizieranno nel 2019 per portare il fondale ad una profondità di 14,50 metri

SALERNO – Il ministero dell'Ambiente ha recapitato l'autorizzazione al dragaggio del porto di Salerno, dopo il parere favorevole della Commissione per le valutazioni di impatto ambientale al monitoraggio effettuato dall'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale per dare esecuzione alle prescrizioni precedentemente avanzate a Luglio del 2017.

L'adempimento in tempi rapidi alle numerose prescrizioni formulate dalla Commissione è stato possibile grazie alla collaborazione con la stazione Anton Dohrn, che ha lavorato con la supervisione di Arpac.

L'AdSp del mar Tirreno centrale firmerà nei prossimi giorni la convenzione con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'erogazione dei fondi necessari per la realizzazione dell'opera. Si potrà così procedere all'operazione propedeutica della prospezione degli ordigni bellici ed alla indizione della gara per la esecuzione dei dragaggi.

Dall'Autorità portuale arriva il ringraziamento alla regione Campania ed al comune di Salerno per "la collaborazione istituzionale che ha reso possibile il raggiungimento di questo risultato, dopo una battaglia amministrativa e burocratica che è durata complessivamente cinque anni.

Ricordiamo che si tratta di un'opera estremamente rilevante per la competitività dello scalo: riguarda una quantità di sabbie pari a 3 milioni di metri cubi, per un costo di 38 milioni di euro, con il risultato di portare il fondale del porto ad una profondità di 14,50 metri".

I dragaggi potrebbero iniziare nell'autunno del prossimo anno; la prima fase, che comprende l'escavo per l'ormeggio delle grandi navi da crociera, sarà completata entro la primavera 2020 e la conclusione dei lavori è prevista per i primi mesi del 2021.

Gioia Tauro, Mct investe 14 milioni

Genova - Interventi su 130 mila metri quadri di terminal.

Genova - Sono iniziati i lavori sulla banchina Sud del terminal MCT. Gli interventi verranno effettuati su 60.000mq di corridoi di viabilità e su 70.000mq di aree di banchina, con un successivo allargamento di circa 12m dell'area destinata alla circolazione dei mezzi operativi.

Nello specifico, le operazioni interesseranno: i corridoi tra parchi, con la rimozione della pavimentazione in essere in conglomerato bituminoso che verrà sostituita da un manto in calcestruzzo armato; la viabilità antistante i parchi; le aree di banchina dove la pavimentazione esistente verrà sostituita con una pavimentazione in calcestruzzo con finiture in conglomerato bituminoso.

«L'investimento da parte di MCT, ammonta ad oltre 14 milioni di Euro, con il termine dei lavori previsto entro il 31 Dicembre 2019. Lo svolgimento degli interventi non impatterà in alcun modo le attività operative del terminal» spiega il terminalista in una nota.

Gioia Tauro, MCT: Iniziati i lavori per il rinnovo della banchina Sud - 14 milioni di investimento

GIOIA TAURO - Via libera all'investimento per il rinnovo della banchina Sud del Medcenter Container Terminal di Contship situato a Gioia Tauro; Gli interventi interesseranno oltre 130.000mq di superficie del terminal.

La notizia giunge dal Gruppo Contship Italia che in una nota spiega: "*Sono iniziati i lavori sulla banchina Sud del terminal MCT. Gli interventi verranno effettuati su 60.000mq di corridoi di viabilità e su 70.000mq di aree di banchina, con un successivo allargamento di circa 12m dell'area destinata alla circolazione dei mezzi operativi.*

Nello specifico, le operazioni interesseranno: i corridoi tra parchi, con la rimozione della pavimentazione in essere in conglomerato bituminoso che verrà sostituita da un manto in calcestruzzo armato;

La viabilità antistante i parchi; è prevista la rimozione della pavimentazione esistente in autobloccante ed è previsto un intervento di rifacimento del sottofondo con finitura in conglomerato bituminoso

Le aree di banchina dove la pavimentazione esistente verrà sostituita con una pavimentazione in calcestruzzo con finiture in conglomerato bituminoso.

L'investimento da parte di MCT, ammonta ad oltre 14 milioni di Euro, con il termine dei lavori previsto entro il 31 dicembre 2019. Lo svolgimento degli interventi non impatterà in alcun modo le attività operative del terminal.

Porti: all'Authority unica anche il personale e contratti

Passi in canti anche sul piano dell'informatizzazione

(ANSA) - CAGLIARI, 4 OTT - Vecchie authority del mare addio anche per i contratti e le retribuzioni dipendenti. Il riallineamento tra Cagliari e Olbia, dopo la nascita dell'Autorità portuale unica della Sardegna, è stato sancito nella seduta del comitato di gestione. Ma si guarda anche a Oristano: stabilite le concessioni demaniali per il rilancio della cantieristica nautica. Altri temi affrontati: istituzione del piano dell'organico del porto per i lavoratori delle imprese portuali e approvazione del piano di informatizzazione dell'AdSP.

Per quanto riguarda il personale si tratta di un altro passo fondamentale nel percorso di unificazione che culminerà tra qualche mese, nell'approvazione della nuova pianta organica. Con una ripartizione degli incarichi che deve tenere ormai conto della vastissima giurisdizione estesa a sette porti (un altro, quello di Arbatax, in fase di adesione), delle dinamiche del mercato dei trasporti marittimi e degli effetti della legge di riforma.

Fusione che passa anche dall'incremento delle tecnologie: per questo è stato adottato il piano di informatizzazione 2018 - 2020. Tra i principali obiettivi, la semplificazione e l'informatizzazione dei procedimenti amministrativi, la dematerializzazione dei documenti e la standardizzazione e la digitalizzazione della modulistica.

"Un Comitato di Gestione di particolare rilevanza strategica - spiega Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna - Un passaggio necessario per l'armonizzazione contrattuale dei dipendenti dell'AdSP, per la predisposizione di un sistema di informatizzazione che avvicini i nostri scali, velocizzando, nel contempo le operazioni portuali. Ma anche, fatto non meno importante, per la creazione di uno strumento, il Piano dell'Organico del Porto, per monitorare costantemente le dinamiche aziendali delle imprese portuali e affinare gli strumenti per affrontare le eventuali crisi occupazionali".

Dagli impianti energetici al Ponte sullo Stretto Soluzioni reali per rifiuti e mobilità sostenibile

Impossibile chiudere il ciclo della spazzatura senza i termovalorizzatori perché non tutto può essere recuperato

PALERMO - C'è l'ambientalismo dei "no senza se e senza ma", molto noto in Italia per il suo contributo in negativo ai "costi del non fare" - l'Osservatorio di Agici finanzia d'impresa ha calcolato in 600 miliardi di euro il peso specifico del mancato sviluppo di infrastrutture strategiche (strade, ferrovie, connessioni superveloci, infrastrutture energetiche etc..) da qui fino al 2030 - e quello più propositivo che tenta di abbinare sostenibilità e crescita del tessuto produttivo.

In Sicilia, quando si incrociano ambiente e sviluppo, si capisce subito che in ballo ci sono argomenti non da poco, a partire dal settore rifiuti che, in attesa della presentazione del Piano regionale atteso per dicembre, vede una crescita costante della raccolta differenziata, ormai oltre il 20%, secondo i dati della Regione, anche se resta ben definito il predominio della lobby delle discariche che fino al 2016 gestiva ancora circa l'80% dei rifiuti urbani isolani, più di 2 milioni di tonnellate all'anno. Su questo fronte, da parte ambientalista, è netta la chiusura nei confronti dei termovalorizzatori, nonostante Paesi modello come Svezia, Belgio, Danimarca, Paesi Bassi e Germania mantengano percentuali di incenerimento comprese tra il 35 e il 50% (dati Ispra, rapporto rifiuti urbani 2017), ritenendo il recupero energetico un passaggio necessario - lo dice anche la normativa Ue - per chiudere il ciclo e per produrre energia e calore. Tutto questo senza congelare la raccolta differenziata, visto che l'articolo 35 dello Sblocca Italia, adesso nel mirino del ministro Costa, si era orientato alla costruzione di nuovi impianti di termovalorizzazione in Italia, tra cui almeno due in Sicilia, ma basandosi sull'obiettivo del raggiungimento di una raccolta pari almeno al 65% nell'Isola.

Chiusure che restano anche sul fronte del Ponte sullo Stretto, sia sul versante dell'opportunità economica per le merci in arrivo da Suez, e quindi per le aziende, che sulla possibilità di ridurre l'inquinamento legato al traffico dei **traghetti**. La pensano diversamente i siciliani che sono stati coinvolti nella petizione online lanciata dal QdS nelle scorse settimane (si firma qui change.org/p/regione-siciliana-un-ponte-contro-l-isolitudine), che ha visto anche l'appoggio diretto di importanti

rappresentanti del mondo produttivo, come Sicindustria.

Propositive, invece, le ragioni che arrivano sul fronte della bonifiche delle aree inquinate - nell'Isola le aree restituite agli usi legittimi sono ancora poche, lo dicono i dati dell'Arpa e del ministero dell'Ambiente - e sulla mobilità sostenibile, altro tema povero di un'Isola dove 7 isolani su 10 utilizzano il mezzo privato per spostarsi (dati Istat).

Testi di Rosario Battiato A cura di Antonio Leo.