



Primo piano:

"...Istituzione della Zes grande opportunità..." (La Notizia)

Dai porti:

Trieste:

"...Via della Seta premia porto Trieste..."(Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Lavoro e sicurezza..." (Il Secolo XIX)

"...Grandi opere, Genova pronta alla piazza..." (Il Secolo XIX)

"...Allerta meteo:regolamento per operatività in porto..." (Messaggero Marittimo)

"...La storia insegna:assurdi i tagli alla manutenzione..." (The Medi Telegraph)

"...Il cantiere San Giorgio del porto nella lista eccellenze Ue..."
(Messaggero Marittimo)

La Spezia:

"...Piani di Sistema La Spezia/Marina di Carrara coinvolti tutti gli stakeholder del territorio..."(La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Salpa portacontainer di notte dal porto di Livorno..." (Trasporto Europa)

"...Tarzia:bravi i piloti..." (La Gazzetta Marittima)

"...Porti elettricità assurdi..." (La Gazzetta Marittima)

"...Porto chiuso e niente navetta:un vero disagio..." (Il Telegrafo)

Civitavecchia:

"...Chiesta una ispezione su Di Majo..."
(Civonline)

"...Inaspettato lo spostamento della nave..." (Civonline)

"...Discussioni allarmanti sullo sbarco delle banane..." (Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo)

"...Presidenti dei porti convocati il 16 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti..." (Civonline)

Brindisi:

"...Il fronte sull'acqua..." (Il Nautilus)

"...Individuare una banchina del porto esterno dedicata a crociere..."
(Newspam)

Focus:

"...I sindacati chiedono al MIT chiarimenti sulla movimentazione di materiali ferrosi in ambito portuale..." (Informare)

"...Piloti di porto, categoria utile alla crescita del sistema portuale italiano..." (Corriere Marittimo)

INDICE



Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data
12 NOVEMBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

Notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare



La Notizia

Avezzano, Ceglie e Cambise: “Istituzione della Zes grande opportunità”



Redazione 8 novembre 2018 Abruzzo

0

Riceviamo e pubblichiamo: “Zes, zona economica speciale: oggi l’Abruzzo presenta due volti ben distinti e differenti del proprio tessuto imprenditoriale. Uno costituito da grandi aziende, solide ed attive su tutti i mercati, che riesce a fatturare cifre importanti, in continua crescita e ben allineato alla ripresa in atto.

Poi ce n’è un secondo costituito dalla micro impresa che, pur costituendo il 90% delle imprese regionali, ha forti problemi di concorrenzialità dei propri prodotti, soffre della contrazione del mercato interno e non riesce a trovare validi sbocchi nella vendita all’ estero.

Le aree interne abruzzesi, e la Marsica in particolare, appartengono a questa seconda categoria. Il Partito Democratico di Avezzano, con tutti i suoi riferimenti istituzionali ed organizzativi, oltre a farsi sempre portavoce di tali problematiche, ha anche suggerito le azioni per il rilancio delle medesime da un punto di vista imprenditoriale.

Una di queste è stata la richiesta di una ZES. La ZES (Zona Economica Speciale della Regione Abruzzo) rappresenterà una grande opportunità, a patto che la sua istituzione e delimitazione sia supportata da un’idea strategica di sviluppo, che tenga conto delle peculiarità dei territori (le filiere produttive) e di quelli che sono i criteri indicati nel decreto legge che ne prevede l’istituzione.

L’istituzione della ZES deve necessariamente andare di pari passo con il Progetto del Corridoio Tirreno – Adriatico. Soltanto la trasversalità potrà dare sviluppo ai porti abruzzesi ed alle aree interne della nostra Regione.

La ZES è una grande occasione per tutta la Regione. Alla sua organizzazione occorre dare la giusta consistenza e collocazione, se vogliamo veramente cogliere tutte le opportunità.

La logica è quella di creare un’unica matrice economica tra porti e aree “Retroportuali” tra cui emergono l’Interporto di Avezzano e quello di Manoppello, che dovranno diventare effettivi snodi logistici ed industriali, importanti per l’intera Regione.

La ZES sarà inserita nel nuovo Corridoio Mediterraneo trasversale (tra i Porti di Barcellona, Civitavecchia, Pescara, Ortona, Vasto e Ploce) incrociando l’area metropolitana di Roma (secondo mercato nazionale), tre Aeroporti (Pescara, Ciampino e Fiumicino), tre Interporti (Orte, Avezzano e Manoppello), due Autoporti (Roseto degli Abruzzi e San Salvo), il Parco logistico di Roma Nord ed il Centro Amazon di Fiano Romano. Il Corridoio si avvale di una linea Autostradale e di una linea Ferroviaria che collega Civitavecchia, Roma,

-segue-

Pescara, Ortona e Vasto passando per la Marsica. Inoltre, al Corridoio possono far riferimento i numerosi Poli produttivi di Lazio e Abruzzo.

Nei giorni scorsi il Presidente Vicario della Regione Abruzzo Giovanni I.lli ed il Presidente del Consiglio Regionale Giuseppe Di Pangrazio hanno presentato il Progetto che sarà sottoposto, nei prossimi giorni, alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Un ringraziamento doveroso va all'Ingegnere Dott. Antonio Nervegna ed al sociologo Dott. Euclide Di Pretoro, i quali hanno saputo ben mettere a punto tutte le problematiche legate alla portualità, alla trasversalità, alle ZES e alla logistica: la loro passione, il loro impegno continuo supportato da una seria professionalità hanno fatto sempre sperare che qualche cosa di positivo ancora possa spuntare nella nostra Regione. E' il momento di fare quadrato per la Marsica e per tutta la Regione".

Il Segretario del PD di Avezzano Giovanni Ceglie ed Aurelio Cumbise

Via della Seta premia porto Trieste

Bini: forti partnership commerciali in Cina

UDINE – "Il grande progetto cinese della nuova Via della Seta può coinvolgere e premiare il porto di Trieste così come tutto l'entroterra del Friuli Venezia Giulia". È quanto ha affermato l'assessore regionale alle Attività produttive, Sergio Emidio Bini (nella foto), intervenuto a Udine al convegno "La Cina è vicina", promosso dall'Associazione Friuli Europa.

Bini ha ricordato come "la Regione sia stata recentemente impegnata in una missione in Cina che ha aperto forti partnership commerciali e relazioni istituzionali solide per cogliere tutte le opportunità che potranno derivare da questo grande piano strategico mondiale".

"Sicuramente – ha proseguito Bini – vista la posizione geografica strategica del Friuli Venezia Giulia, questo piano vedrà protagonista il porto di Trieste ma anche tutto l'entroterra friulano e giuliano".

Proprio per le sue dimensioni anche economiche (si stimano investimenti del governo cinese tra 4000 e 8000 miliardi di dollari nella "Belt and Road Infrastructure"), Bini ha evidenziato come "la nuova via della Seta sia un'opportunità da maneggiare con cautela, per la velocità con cui si muove questa potenza mondiale nel realizzare il proprio progetto".

Come è emerso infatti nel corso dei vari interventi ed in particolare nella relazione introduttiva del ricercatore del University College di Londra, Marco Dean, la realizzazione di sei corridoi terrestri e di un corridoio marittimo, previsti dalla strategia di sviluppo cinese per collegare il Paese con l'occidente, comporta rischi politici, ambientali, sociali e commerciali. L'espansione della Cina, pur presentata dal governo cinese come un'occasione di sviluppo occupazionale e di riequilibrio economico interno, ha un impatto diplomatico complesso sulla geo-politica internazionale. Ne è testimonianza la volontà di controllo dei porti sul Corno d'Africa e in Asia.

L'impatto con la nostra economia e la gestione di una strategia complessiva nazionale in grado di far cogliere al Friuli Venezia Giulia le opportunità migliori sono state al centro della tavola rotonda conclusiva che ha visto la partecipazione di Renzo Marinig, presidente del Consorzio di sviluppo economico del Friuli, di Michelangelo Agrusti, presidente di Unindustria Pordenone e di Rodolfo Flebus, responsabile trasporti e logistica della Camera di commercio di Pordenone-Udine.

Lavoro e sicurezza «Il porto si fermerà in caso di allerta rossa»

Matteo Dell'Antico

Quando i sindacati escono da Palazzo San Giorgio dicono ai portuali in presidio che «l'incontro è stato positivo per il lavoro e la sicurezza». Gli scali di Genova e Savona - primo caso in Italia - avranno un regolamento ad hoc e una cabina di regia che si attiveranno in caso di allerta rossa per sospendere immediatamente le attività in banchina in caso di picchi di maltempo. Il percorso è stato individuato ieri nel corso di un incontro al quale - oltre ai rappresentanti dei lavoratori - ha partecipato il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona ma non la Capitaneria di porto.

In caso di allerta rossa, quindi, ci potrà essere una chiusura totale del porto e la decisione non sarà più presa dai singoli terminalisti, banchina per banchina. Il summit di ieri, come anticipato dal *Secolo XIX*, è stato chiesto da Cgil, Cisl e Uil per tutelare la sicurezza dei portuali dopo le ultime allerte e i danni provocati nei porti liguri. «Palazzo San Giorgio convocherà a breve una riunione con Capitaneria, terminalisti, Asl, operatori e parti sociali di Genova e Savona - spiega Roberto Gulli (Uiltrasporti) - per definire un regolamento condiviso che consenta di adottare decisioni rapide in caso di picchi di allerta. Se dal prossimo incontro non ci saranno passi avanti sul regolamento, dichiareremo sciopero a ogni



Il presidio dei portuali davanti a Palazzo San Giorgio

BALOSTRO

allerta rossa». Dal rinforzo degli ormeggi alle messa in sicurezza dei piazzali fino allo stop di ogni attività al passaggio di un picco di maltempo: le nuove procedure che i lavoratori e i sindacati chiedono vengano codificate dovranno riguardano non solo il personale dei terminal ma anche quello che si occupa dei servizi tecnico-nautici, i marittimi, chi opera con traghetti e crociere e pure i lavoratori dei cantieri e delle riparazioni navali. «Non è possibile lasciare queste decisioni al buon cuore o meno dei terminalisti - aggiungono Mauro Scognamiglio e Davide Traverso della Fit-Cisl - né vedere situazioni come quelle che si sono verificate nell'ultima allerta dove a Genova, ad un certo punto, la Capitaneria ha chiuso lo scalo ma nessuno lo sapeva e sulle

banchine si è continuato a lavorare, mentre a Savona i lavoratori sono stati chiamati a salvare le auto dal fuoco». Non è una richiesta nuova quella dei sindacati: «È un'esigenza che avevano già portato quattro anni fa - spiega Enrico Poggi della Filt-Cgil - ma ora non si può attendere oltre perché sulla sicurezza dei lavoratori ma anche delle riparazioni navali e degli stessi passeggeri delle navi, non ci sono vie di mezzo».

Al presidio dei lavoratori davanti a Palazzo San Giorgio hanno partecipato portuali fuori dal turno di lavoro iscritti a Cgil, Cisl e Uil e alcuni rappresentanti del movimento Calp (Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali).

matteo.dellantico@ilsecoloxix.it

Grandi opere, Genova pronta alla piazza

Matteo Dell'Antico / GENOVA

Genova è pronta a imitare Torino dopo che in Piemonte sono scesi in migliaia in piazza per dire sì alla Tav. «Le opere per noi essenziali si chiamano Terzo valico e Gronda ma la sostanza non cambia: al Nord Ovest servono nuove infrastrutture, altrimenti non ci sarà sviluppo per le imprese e non ci sarà futuro per la nostra economia», dice Giovanni Mondini, numero uno degli industriali genovesi e vice presidente di Erg che potrebbe portare in strada gli industriali liguri proprio come quando nel luglio del 2011 gli imprenditori organizzarono a Genova un corteo a favore del Terzo valico.

Il messaggio al governo giallo-verde è chiaro: «Ormai non c'è più la possibilità di attendere, sono anni che la Liguria aspetta il completamento dei lavori del Terzo valico e l'inizio di quelli della Gronda». L'analisi costi-be-

nefici che riguarda la linea ferroviaria che servirà a trasportare soprattutto le merci in entrata e uscita dal porto di Genova, dovrebbe essere ultimata a giorni da parte dei tecnici del ministero dei Trasporti guidato da Danilo

Toninelli. «Il giudizio dovrebbe essere positivo e dare il via libera per il completamento dell'opera. Siamo fiduciosi ma aspettiamo conferme da Roma».

Sulla Gronda - l'opera che prevede la realizzazione di

una nuova autostrada a nord del capoluogo ligure - la situazione è invece più complessa. In quest'ultimo caso l'analisi costi-benefici dovrebbe arrivare entro la fine dell'anno ma l'opposizione del M5S è netta, da

sempre. «Se dovremo scendere in piazza per richiamare l'attenzione del governo, lo faremo», chiude Mondini che esprime «massima solidarietà alla gente di Torino che ha manifestato a favore della Tav. Con gli industriali piemontesi e con quelli lombardi abbiamo idee comuni e progetti vogliamo portare avanti assieme per lo sviluppo comune di tutto il Nord Ovest».

Secondo Luca Maestripieri, segretario generale Cisl Liguria, il sindacato «ha una missione che si chiama lavoro. Il lavoro - prosegue - si crea solo con lo sviluppo dell'economia del territorio e dell'Italia intera. Per questo riteniamo che le infrastrutture siano imprescindibili. A Torino, con una manifestazione alla quale hanno partecipato migliaia di persone, lo hanno affermato tante realtà tra loro differenti, anche partiti politici su posizioni diametralmente opposte che però concor-

dano su quale sia il modo di costruire il futuro di questo Paese: il lavoro, non solo durante i cantieri, ma anche quello che si andrà a creare quando le infrastrutture saranno terminate».

Sulle chiusure domenicali dei negozi - tema che ha scatenato un duro botta e risposta tra il sindaco di Milano, Beppe Sala, e il ministro del Lavoro e vice premier, Luigi Di Maio - Maestripieri sottolinea che «il sindacato, nei decenni scorsi, ha sempre portato avanti questa battaglia quando nessuno ne parlava. Sia lavoratori che consumatori possono avere esigenze diverse rispetto a vent'anni fa: l'unico rimedio è quello di affidare il tema alla contrattazione collettiva. Bisogna puntare sulla volontarietà della prestazione domenicale ma occorre anche pagarla di più della giornata feriale», chiude. —

Allerta meteo: regolamento per operatività in porto

A Genova incontro tra sindacati e AdSp per delineare un percorso

GENOVA – Nel corso dell'incontro tra i rappresentanti dell'[Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale](#) e i sindacati, è stato individuato il percorso che porterà alla stesura di un regolamento condiviso e una cabina di regia che si attivi in caso di allerta rossa per sospendere le attività all'interno dei porti di Genova e [Savona](#) in casi di picchi di maltempo.

In sostanza, quello a cui si punta è di non dover prevedere uno stop automatico dell'operatività del porto ma valutare il rischio situazione per situazione.

L'incontro era stato chiesto da Cgil, Cisl e Uil dopo le ultime allerte e i danni provocati nei porti da maltempo e mareggiate. L'Autorità di Sistema portuale convocherà a breve una riunione con Capitaneria di porto, terminalisti, Asl, operatori e parti sociali di Genova e Savona per definire un regolamento condiviso che consenta di adottare decisioni rapide in caso di massima allerta.

The Medi Telegraph

La storia insegna: assurdi i tagli alla manutenzione / L'ANALISI

Genova - Non è un fenomeno imprevedibile, la coda velenosa dei nubifragi che si risolve in uno stillicidio di frane, smottamenti, crolli, colate detritiche. Né che strade, ferrovie e acquedotti siano le infrastrutture più sensibili. Assieme alla stessa rete idrografica, che disegna il paesaggio e condiziona tutte le reti artificiali

Genova - Non è un fenomeno imprevedibile, la coda velenosa dei nubifragi che si risolve in uno stillicidio di frane, smottamenti, crolli, colate detritiche. Né che strade, ferrovie e acquedotti siano le infrastrutture più sensibili. Assieme alla stessa rete idrografica, che disegna il paesaggio e condiziona tutte le reti artificiali.

LE VITTIME DIMENTICATE

Se la frana sulla Via dell'Amore del 2012 fece il giro del mondo, sono presto dimenticate le vittime stradali travolte da una frana, a Imperia o Rogliano Grimaldi, **a Ceprano o sul Brennero**, fino alle valli piemontesi, Vigizzo e Ferrè, in aprile e agosto del 2018. Tutti eventi non annunciati, ma attesi.

L'Italia è unita, almeno nella sua fragilità. E mentre il Tigullio - flagellato via mare pochi giorni fa - subisce un dissesto diffuso che si materializza nella piazzetta più famosa del mondo e sulla linea ferroviaria, per fortuna senza vittime, Palermo viene assetata da uno smottamento che ha fratturato la condotta che dal lago Jato porta l'acqua in città.

Il cantiere San Giorgio del porto nella lista eccellenze Ue

Unico in Italia, potrà effettuare attività di “riciclo navi”

GENOVA – Il [cantiere di riparazioni navali](#) San Giorgio del porto, di proprietà della holding Gin, Genova industrie navali, con la partecipazione di tre soci Garrè, Bisagno e Negri, è stato inserito nella lista dei demolitori navali autorizzati dall'Unione europea in base alla Ship recycling regulation del 2013.

L'inserimento nella lista delle strutture abilitate ad effettuare attività di [ship-recycling](#) significa corrispondere agli standard ambientali e di sicurezza fissati a livello comunitario.

Il cantiere genovese dopo aver presentato la sua istanza alla Commissione europea, nello scorso Ottobre ha visto accogliere la propria richiesta e quindi l'inserimento nella lista dei cantieri autorizzati a livello comunitario.

Ad oggi il cantiere San Giorgio del porto è l'unico operatore italiano presente nell'elenco, altri impianti di riciclaggio di navi sono situati in Danimarca, Finlandia, Turchia e Stati Uniti.

IN COERENZA CON GLI INDIRIZZI DELLA PIANIFICAZIONE NAZIONALE DELLA LOGISTICA

Piani di Sistema La Spezia/Marina di Carrara coinvolti tutti gli stakeholders del territorio

La presidente Roncallo: "I contributi di tutti coloro che vorranno fornire la propria visione e far pervenire i propri suggerimenti, verranno attentamente vagliati"

LA SPEZIA - Si chiama DPSS - Documento di Pianificazione Strategica - il lavoro che sintetizza il nuovo approccio appunto alla pianificazione strategica portuale, avviata con la (segue a pagina 5)

Piani di Sistema La Spezia/Marina

riforma della legislazione del settore e disciplinata dal Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169 e con il successivo comitato del 13 dicembre 2017.

I contenuti del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), in questo caso elaborati dagli uffici dall'Autorità di Sistema Portuale presieduti da Carla Roncallo, coerenti con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, sono state presentati nella sede di via Del Molo durante i primi due dei vari incontri che la presidente Roncallo e il segretario generale Di Sarcina hanno organizzato

per illustrarli nel merito ai principali stakeholder del territorio della Spezia e di Marina di Carrara. Nell'ambito dei due incontri convocati, il DPSS è stato illustrato alle Associazioni ambientaliste, alle Associazioni di categoria dei due territori, alle Camere di Commercio, ai rappresentanti di terminalisti, marine, piloti, ormeggiatori, agenzie marittime e spedizionieri di Spezia di Marina di Carrara.

Nei giorni seguenti verranno coinvolte le amministrazioni pubbliche di entrambe le provincie e le regioni, oltre che i soggetti istituzionali e le altre associazioni a vario titolo interessati.

Il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, per il quale si prevede il completamento della redazione e la presentazione al Comitato di Gestione entro fine anno, riveste

l'importante funzione di definire gli obiettivi e le strategie di sviluppo, oltreché i contenuti sistemici di pianificazione delle Autorità di sistema portuale; di individuare le aree di interazione porto-città ed i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema ed è in sintesi volto ad assicurare una chiara e univoca identificazione di indirizzi, obiettivi e strategie per la redazione dei singoli piani regolatori.

Quanto individuato nel Documento strategico, verrà infatti disegnato dal piano regolatore portuale (PRP), che individuerà analiticamente le caratteristiche di dettaglio di ogni singola opera.

"Abbiamo avviato i primi incontri,

registrando una grande partecipazione di tutti i soggetti interpellati che sono molti, visto il significato che riveste il DPSS per il territorio in cui convivono la comunità portuale e quella urbana. I contributi di tutti coloro che vorranno fornire la propria visione e far pervenire i propri suggerimenti, verranno attentamente vagliati per essere tenuti in debito conto per quanto condivisibili", ha detto la presidente, Carla Roncallo.

"Pensiamo che davvero possa essere messo a punto un documento quanto più possibile condiviso e aderente alle aspettative, talvolta anche molto diverse tra loro, dei diversi soggetti coinvolti", ha aggiunto il Segretario Generale Di Sarcina, che ha seguito in prima persona il gruppo di lavoro costituito internamente alla AdSP, che sta producendo il DPSS.



Carla Roncallo

Trasporto Europa

Salpa portacontainer di notte dal porto di Livorno

Il 7 novembre 2018 è iniziata l'operatività notturna del porto toscano con la prima partenza di una grande nave, la Msc Rachelc, che è uscita dal porto in quaranta minuti.

Tra i lavori di potenziamento previsti dal porto di Livorno per aumentare il traffico di container c'è stato anche l'adeguamento del canale di accesso, intervenendo soprattutto sull'illuminazione, per permettere la manovra notturna di navi di grande dimensione. In seguito a tale intervento, la Capitaneria ha emesso l'ordinanza che 178/2018 concede tale attività disciplinando gli accosti e il 7 novembre la prima grande portacontainer è uscita di notte dallo scalo senza inconvenienti. È la Msc Rachelc, lunga 334 metri e larga 43 metri, che ha affrontato il mare aperto in quaranta minuti. La Capitaneria afferma che la manovra è avvenuta senza incertezze né sbavature. Grazie alla possibilità di operare di notte, le navi non devono più attendere in rada per accedere al porto o in banchina per uscire, riducendo così i costi operativi e rendendo il porto di Livorno interessante anche per le grandi portacontainer. Intanto prosegue il programma di potenziamento con la realizzazione del microtunnel, che permetterà di navigare il canale di accesso nella larghezza di 120 metri, aumentando ancora di più la dimensione delle navi che possono attraccare.

SIA SULLO STUDIO CHE SULL'OPERATIVO A LIVORNO

Tarzia: bravi i piloti

Una lettera di plauso alla corporazione

LIVORNO - È anche per merito della locale Corporazione dei piloti se oggi a Livorno, il cui porto presenta

grossi limiti strutturali, le grandi portacontainer oltre ad approdare di giorno possono salpare anche di

notte. A sostenerlo - in una lettera fatta pervenire oltre che ai piloti di Livorno anche alle associazioni di

categoria Unione Piloti e Fedepiloti - è il comandante della Capitaneria di Porto di Livorno e direttore marittimo della Toscana, contrammiraglio (C.P.)
(segue a pagina 5)

Tarzia: bravi i piloti

Giuseppe Tarzia.

Riprotata nel sito web dei piloti livornesi, la nota del contrammiraglio Tarzia continua così: "L'inadeguatezza degli spazi di manovra portuali in relazione alla crescente dimensione delle navi - spiega - non ha fatto venire meno la necessità di continuare a rendere concorrenziale il Porto di Livorno a condizione che la sicurezza della navigazione sia sempre garantita. La necessaria sinergia tra Autorità marittima e servizi tecnico-nautici, in attesa delle nuove infrastrutture, ha quindi reso possibile la modifica della regolamentazione relativa alle manovre delle grandi navi portacontainer, consentendone gli approdi in orario diurno ma anche le manovre di uscita in orario notturno".

"Tale risultato - afferma ancora il contrammiraglio Tarzia - è stato

possibile grazie al ruolo fondamentale svolto da codesta Corporazione nella fase di studio e, soprattutto, in quella operativa, ove i piloti hanno dato prova di una non comune conoscenza del porto e degli elementi che vi incidono e condizionano le manovre supportando i Comandanti delle navi durante le delicate fasi delle stesse".

"La professionalità e la competenza che caratterizzano i piloti di Livorno ed il supporto sempre dimostrato hanno, quindi, contribuito in maniera determinante alla piena realizzazione delle scelte operate dall'Autorità marittima colmando, almeno in parte, gli attuali limiti strutturali che caratterizzano questo porto, con effetti positivi sull'incremento e sullo sviluppo dei traffici e, quindi, sull'economia locale".

"Esprimo, dunque - conclude il comandante del porto di Livorno e direttore marittimo della Toscana - il mio pieno compiacimento per l'encomiabile apporto fornito e per la professionalità sempre dimostrata, quali indispensabile contributo nel perseguire quella "sicurezza operativa" che è il fine principale del ruolo del Comandante del porto, quale garante e responsabile della sicurezza portuale".

Intanto, come annunciato alla fine del mese scorso, con l'ordinanza n.178/2018 la Capitaneria di porto labronica ha trasformato in realtà l'operatività notturna del porto anche per le grandi navi.

Nella serata di mercoledì scorso 7 novembre, la possibilità prevista nell'ordinanza si è concretizzata per

la prima volta con la manovra di uscita della portacontainer "MSC RACHELE", un gigante di 334 mt di lunghezza per 43 mt di larghezza, la maggiore delle unità che scalano il porto.

La manovra di uscita si è realizzata, come previsto dall'ordinanza, a seguito della valutazione della commissione accesi, all'interno della quale la Capitaneria unisce la propria professionalità a quella dei servizi portuali, garantendo un valutazione tecnica complessiva di tutte le condizioni di manovra.

Valutazione che si è rivelata efficace: la grande nave ha mollato gli ormeggi ed è uscita dal porto in circa 40 minuti con una manovra che si è svolta senza incertezze né sbavature, confermando ancora una volta che il porto è in grado di rispondere alle aspettative.

Porti elettricità assurdi

LIVORNO -- Non ci crederete: ma l'impianto di alimentazione elettrica costruito qualche anno fa sulla calata Sgaralino, per rispondere alle normative sia UE che nazionali in materia di porti "green".
Antonio Fulvi
(segue a pagina 5)

Porti elettricità assurdi

sarebbe al centro di un'inagine della magistratura contabile per danni erariali, o qualcosa di simile. La colpa: aver speso fior di danaro pubblico e non averlo mai utilizzato.

Non so se la notizia sia vera o sia una fake news. Ne circolano tante sui porti, non mi meraviglierebbe. Anche perché arriva quasi in parallelo con quella - controllata, quindi vera - di un altro impianto come quello di Livorno in avvio di costruzione a Genova. E a un piano, sottoscritto dallo stesso ministero MIT, per l'elettrificazione dei principali porti, proprio per obbedire ai dettami dell'UE sulla necessità di ridurre l'inquinamento da navi. Un problema che nei giorni scorsi proprio a Livorno - porto di sperimentazione dell'impianto elettrico, sia pure rimasto inutilizzato (ma non per colpa del porto, una volta tanto: bensì per le non ci sono ancora tutti con i necessari collegamenti elettrici

- ha registrato una presa di posizione molto critica di un'associazione (Piattaforma Civica) in questi termini.

Scopriamo dall'Ansa - dice la nota di Piattaforma Civica a firma di Barbara La Comba - una notizia oggi: avviato il progetto europeo per il rilievo dello smog in alcune città fra cui Livorno. Da noi il problema principale, nonostante ingorghi e rotatorie ed un piano di mobilità ancora da venire, il vero grande e drammatico problema di inquinamento dell'aria dopo la chiusura della centrale Enel, è lo smog derivante dai fumaoli delle navi attraccate alle banchine. Pensiamo, ci auguriamo, che si parli di questo nello studio che è stato avviato.

Da anni l'opinione pubblica chiede aiuto agli enti di controllo ed alle amministrazioni per ridurre lo smog del porto di Livorno dove ricordiamo è fallito il progetto di elettrificazione

delle banchine e, a parte un impegno tardivo di monitoraggio con centraline e sperimentali modelli di studio di diffusione di odori.

Non riesce a trovare il modo di prendere iniziative concrete. La Regione nel piano di monitoraggio di qualità dell'aria inserì, dopo alcune istanze di cittadini visia la distrazione dell'Amministrazione, il porto di Livorno ed il problema del traffico da navi. Diverse interrogazioni sono state depositate in questo senso. Oggi leggiamo che Livorno è stato inserita con Pisa in un monitoraggio con centraline a basso costo che alcuni volontari avevano già installato su edifici della zona residenziale vicino al porto. Su questa battaglia importantissima che ha trovato associazioni di cittadini, consiglieri comunali e regionali uniti più volte nell'ar-chiesta di azioni forti di riduzione dello smog da navi, ancora troppo poco viene fatto.

E di pochi giorni fa l'annuncio del vero del primo traghetto italiano alimentato a LNG, gas liquefatto, processo per cui è possibile riconvertire i motori che, in fase di attracco e partenza dai porti, possono essere alimentati a metano. Unica tecnologia in grado di dare una risposta concreta al problema. Livorno si trova ad accogliere un centro sperimentale di ricerca proprio per questo motivo e recentemente la stessa Regione ha riconosciuto l'importanza di questa soluzione rispetto all'elettrificazione. Ci piacerebbe che, visto anche il progetto di monitoraggio a cui Livorno è stata candidata, le amministrazioni coinvolte, appunto, Autorità Portuale, Comune e Regione, sottoscrivessero un protocollo che vincolasse un impegno continuativo su questi progetti, non solo studi scordati, ma una vera e propria road map con soluzioni che a partire da Livorno potrebbero aiutare a dare risposte per tutti i porti italiani.

RIO IL PD ATTACCA IL SINDACO CORSINI PER IL MANCATO INTERVENTO

«Porto chiuso e niente navetta: un vero disagio»

IL PD attacca il sindaco Marco Corsini per la mancata istituzione di un servizio navetta per Portoferraio nei giorni di chiusura dei porti di Rio Marina e Cavo a seguito della mareggiata dalle 29 ottobre. Porti che, completate le verifiche tecniche sullo stato dei moli e dei fondali disposte dall'autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, potrebbero comunque riaprire molto presto, forse già da domani. «Gli abi-

tanti e i proprietari di seconde case dell'Elba orientale - sostiene il Pd riiese - devono passare da Portoferraio, una situazione che comporta molti disagi poiché gli orari dei pullman non coincidono con quelli dei traghetti.

IL GIORNO dopo la mareggiata suggerimmo al sindaco di Rio di attivarsi affinché fosse istituito un servizio di autobus navetta pagato da Toremar. Non c'è dato co-

noscere il motivo della sua mancata richiesta». Il Pd riiese critica il comportamento del sindaco. «A quando ci risulta - prosegue il partito - l'assessore regionale ai trasporti, Vincenzo Ceccarelli, era disposto ad attivarsi se richiesto dal comune. Pare però che il sindaco Corsini, prima di inviare l'istanza, attendesse di conoscere i risultati delle verifiche tecniche sui due porti che tuttavia sono andate avanti fino a venerdì».

Chiesta una ispezione su Di Majo

Chiquita, che ha scelto Civitavecchia nel 2007, non si sente più gradita. Cfft: "La misura è colma, dopo le ultime dichiarazioni dell'Adsp. Intervengano le istituzioni. Uniport pronta a chiedere al Ministero di inviare ispettori nello scalo

CIVITAVECCHIA - «La città e chi di dovere, istituzioni in primis, devono intervenire perché si sta consumando un serio danno per il porto e per la comunità tutta. Questa situazione non è più tollerabile». Per il vice presidente di Civitavecchia Fruit and Forest Terminal Sergio Serpente la misura è ormai colma, il limite è stato superato. Non solo Civitavecchia, al momento ha perso una nave bananiera e probabilmente sarà così anche le prossime settimane, ma Cfft si sente oggi presa in giro dalle dichiarazioni del presidente Di Majo che ha definito "inaspettato" il fatto di veder dirottata la nave a Livorno.

«Come può essere inaspettata - si sono chiesti Serpente e Gianluca Rossi, manager Operations Cfft - una decisione annunciata, di fatto, da quattro avvertimenti nel corso degli ultimi mesi, ossia le due lettere di Chiquita e le due nostre diffide?». Ed anche la stessa Chiquita non si sente più gradita a Civitavecchia. Lo avrebbe confermato l'amministratore delegato del settore logistico di tutto il gruppo che, nel mondo, movimentata 3 milioni di tonnellate all'anno, dopo il contatto telefonico avuto con il vertice di Molo Vespucci. «A Civitavecchia forse non sono stati recepiti i ruoli che ogni soggetto ricopre nella logistica - ha spiegato - per quanto ci riguarda, siccome decidiamo noi dove inviare la nostra merce e non vogliamo né dare insegnamenti né essere di peso a nessuno, pur dispiaciuti per la serietà mostrata da Cfft in questi anni e la professionalità acquisita dai lavoratori, valuteremo le tante richieste che abbiamo per scegliere dove siamo maggiormente graditi». Parole che pesano, soprattutto perché riferite da un'azienda che ha scelto Civitavecchia nel 2007 «per la professionalità - hanno ricordato Serpente e Rossi - e per la presenza di un terminal a ciglio banchina». Se fino al 2014 l'azienda ha effettuato il servizio con navi proprie e convenzionali, si è poi dovuta adattare al mercato, utilizzando i contenitori e scegliendo il proprio vettore, che da un anno è Maersk.

«Nel 2017 - hanno ricordato da Cfft - Chiquita ha chiesto all'ente di poter scaricare i container direttamente alla banchina 24 e noi, nonostante avessimo già le autorizzazioni, ne abbiamo chiesta di aggiuntive per questioni di sicurezza. Lo stesso cliente ha sollevato il problema delle gru di Gtc, chiedendo a noi più efficienza ed una organizzazione più completa». È sorta così l'esigenza di propri mezzi meccanici, acquistati a maggio con un investimento di oltre 5 milioni di euro, «con il presidente che a febbraio - hanno ricordato - ci aveva anche proposto di acquisire quelle della Gtc». Poi le ultime tappe, dal parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici alle lettere e diffide, fino all'ordinanza e all'udienza al Tar. Ed il tentativo di accordo commerciale con Rtc, società che fa capo al gruppo Msc di Gianluigi Aponte. «Non ci sono mai state bozze d'accordo - ha precisato Serpente - ma bozze di proposte commerciali unilaterali per noi irricevibili. Il 3 ottobre abbiamo riferito di incontri in corso, non certo di accordo alla firma. Più volte abbiamo inviato modifiche, mai accolte. Così si prendono in giro un traffico importante, i lavoratori ed il territorio». Intanto della vertenza si discuterà anche domani, in una riunione di Uniport, l'unione nazionale imprese portuali, pronta anche a chiedere un'ispezione al Ministero, alla luce di questa situazione.

Di Majo: "Inaspettato lo spostamento della nave"

Vertenza Cfft. Il presidente dell'Authority ha rotto il silenzio all'indomani dell'audizione in Regione confermando la bontà del percorso seguito finora dall'ente e parlando di motivazioni commercianti che nulla hanno a che vedere da problemi tecnici. Si è detto disposto a proseguire nel tentativo di far trovare un accordo tra Cfft e Rtc. Ma già ieri il primo tentativo è fallito dopo un contatto telefonico avuto con Chiquita che non ha certo migliorato la situazione

CIVITAVECCHIA - "E' giunta inaspettata la notizia dello spostamento della nave Maersk (che avrebbe dovuto portare alcuni container destinati al magazzino della frutta) dal porto di Civitavecchia a quello di Livorno". Il presidente Dell'Adsp Francesco Maria di Majo rompe il silenzio sulla questione e lo fa all'indomani dell'audizione in Regione, confermando la bontà della strada seguita finora nella delicata vicenda e sottolineando il fatto che non si sarebbe aspettato una decisione del genere. Questo nonostante le diverse lettere che Chiquita avrebbe inviato all'ente per annunciare che, nel caso in cui non fosse stato più possibile attraccare alla banchina 24 di Cfft, avrebbe cambiato porto.

"Era stato già autorizzato, mercoledì 7 novembre, l'attracco della nave presso la banchina 25. Il repentino "cambio di rotta" - ha aggiunto Di Majo - non è comunque dipeso, è opportuno precisarlo, da ragioni tecniche ma probabilmente da ragioni commerciali rispetto alle quali questa AdSP farà un approfondimento con gli operatori coinvolti, invitandoli, ancora una volta, a raggiungere un'intesa basata sul rispetto del principio di leale concorrenza e ciò al fine, come precisato nell'ordinanza 28/2018, di ottimizzare l'utilizzo dell'intera infrastruttura portuale facente parte dell'area commerciale del porto a beneficio di un corretto ed armonioso sviluppo delle attività commerciali nel porto di Civitavecchia". E ha ripercorso poi cosa accadute nelle ultime settimane, a partire da quando il Tar del Lazio non ha accolto la richiesta di sospensiva della società Cfft contro l'ordinanza n.28 emessa dall'AdSP il 13 luglio "con la quale è stato precisato che l'imbarco e lo sbarco di contenitori da parte di navi che effettuano servizi regolari ovvero di linea dovrà avvenire (fino a quando non verrà realizzata una banchina nell'area di cui alla Darsena Energetica Grandi Masse) unicamente presso la banchina 25 del Porto di Civitavecchia, la cui area è destinata, da piano regolatore portuale - ha aggiunto - per le operazioni portuali relative alla movimentazione e stoccaggio di contenitori (e data in concessione ad un terminalista). La predetta ordinanza è stata adottata a valle di un parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dello scorso marzo (pubblicato a maggio 2018) e di un parere consultivo di una Commissione Interistituzionale (composta da rappresentanti di tre AdSP, Autorità Marittima e Dogane) che ne ha declinato i contenuti in relazione al caso specifico della banchina 24, e dai quali è emerso, in particolare, che lo sbarco e l'imbarco di container può avvenire su tale banchina purchè sia occasionale, mentre laddove dovesse avvenire in forma regolare (come il traffico settimanale che il vettore Maersk effettua per CFFT sulla banchina 24) dovrà essere svolto sulla banchina 25. Al fine di non pregiudicare un traffico così interessante ed in crescita come quello dei prodotti ortofrutticoli (che genera importanti ricadute occupazionali), questa AdSP - ha sottolineato il Presidente di Majo - ha ritenuto opportuno favorire un accordo tra il terminalista e l'operatore del magazzino della frutta. I due operatori - ha continuato il Presidente dell'AdSP - hanno, così, raggiunto delle intese preliminari volte a creare forme di collaborazione che sono state, poi, ufficialmente comunicate a questa AdSP il 3 ottobre u.s

-segue

. A seguito di tali comunicazioni l'Ente ha presentato in Comitato di Gestione una delibera (poi approvata) di accordo sostitutivo con la quale è stato individuato un percorso amministrativo volto, in particolare, a consentire la concreta ed efficace attuazione di una sinergica e positiva collaborazione tra due importanti operatori del porto".

Ancora ieri, infatti, c'è stato un gran via vai a Molo Vespucci, con rappresentanti di Cfft che sono stati all'interno dell'ente. Bocche cucite su quanto avvenuto e su quanto detto, ma a quanto pare il Presidente, dopo aver cercato più volte chiarimenti da Maersk - che però ha sempre dichiarato che non è lui l'interlocutore, non decidendo dove andare, ma è il cliente che decide tutto, rotta compresa - ha contattato i vertici di Chiquita, azienda leader nel settore. I bene informati parlano di un colloquio telefonico che non ha portato chiarimenti, tutt'altro. A quanto pare, ormai, il cliente - ed un cliente come Chiquita pesa per i traffici dello scalo - non si sente più tutelato. E siccome nel mercato "governa" la merce, per ora l'intenzione rimane quella di non attraccare più a Civitavecchia.

Civitavecchia: "discussioni allarmanti" sullo sbarco di banane

Panoramica del presidente di Majo sugli interventi effettuati in porto e quelli futuri

CIVITAVECCHIA – Nel corso dell'audizione alla Commissione consiliare permanente "Lavori Pubblici, Infrastrutture, Mobilità, Trasporti" del Consiglio Regionale del Lazio, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo, ha fatto una panoramica delle azioni e degli interventi realizzati dall'AdSp negli ultimi due anni e di quelli che verranno posti in essere nei prossimi anni alla luce, anche, del prestito di 195 milioni di euro recentemente concesso dalla Bei.

Il presidente dell'AdSp ha, però, ritenuto doveroso iniziare il suo intervento illustrando la vicenda da alcuni giorni oggetto di molteplici discussioni e che sta allarmando i lavoratori della società "Cfft" ed alcune sigle sindacali, ovvero la questione dello sbarco di container reefer (contenenti soprattutto banane) sulla banchina pubblica numero 24.

A tale riguardo il presidente di Majo ha ricordato che la settimana scorsa il Tar Lazio non ha accolto la richiesta di sospensiva della società "Cfft" avverso l'ordinanza n. 28 emessa dall'AdSp il 13 Luglio scorso con la quale è stato precisato che l'imbarco e lo sbarco di contenitori da parte di navi che effettuano servizi regolari ovvero di linea, dovrà avvenire (fino a quando non verrà realizzata una banchina nell'area di cui alla darsena Energetica Grandi Masse) unicamente sulla banchina 25 del porto di Civitavecchia, la cui area è destinata, da piano regolatore portuale, per le operazioni portuali relative alla movimentazione e stoccaggio di contenitori (e data in concessione ad un terminalista).

Il presidente ha, altresì, ricordato che la predetta ordinanza è stata adottata a valle di un parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dello scorso Marzo (pubblicato a Maggio 2018) e di un parere consultivo di una Commissione Interistituzionale (composta da rappresentanti di tre AdSp, Autorità Marittima e Dogane) che ne ha declinato i contenuti in relazione al caso specifico della banchina 24, e dai quali è emerso, in particolare, che lo sbarco e l'imbarco di container può avvenire su tale banchina purchè sia occasionale, mentre laddove dovesse avvenire in forma regolare (come il traffico settimanale che il vettore Maersk effettua per "Cfft" sulla banchina 24) dovrà essere svolto sulla banchina 25.

"Al fine di non pregiudicare un traffico così interessante ed in crescita come quello dei prodotti ortofrutticoli (che genera importanti ricadute occupazionali), questa AdSp – ha sottolineato il presidente di Majo – ha ritenuto opportuno favorire un accordo tra il terminalista e l'operatore del magazzino della frutta. I due operatori – ha continuato il presidente – hanno, così, raggiunto delle intese preliminari volte a creare forme di collaborazione che sono state, poi, ufficialmente comunicate a questa AdSp il 3 Ottobre scorso.

A seguito di tali comunicazioni l'Ente ha presentato in Comitato di gestione una delibera (poi approvata) di accordo sostitutivo con la quale è stato individuato un percorso amministrativo volto, in particolare, a consentire la concreta ed efficace attuazione di una sinergica e positiva collaborazione tra due importanti operatori del porto".

"E' giunta, quindi, inaspettata – ha precisato ancora di Majo – la notizia dello spostamento della nave Maersk (che avrebbe dovuto portare alcuni container destinati al magazzino della frutta) dal porto di Civitavecchia a quello di Livorno. Era stato, infatti, già autorizzato, mercoledì 7 Novembre, l'attracco della nave alla banchina 25. Il repentino cambio di rotta non è, comunque, dipeso – è opportuno precisarlo – da ragioni tecniche ma probabilmente da ragioni commerciali rispetto alle quali questa AdSp farà un approfondimento con gli operatori coinvolti, invitandoli, ancora una volta, a raggiungere un'intesa basata sul rispetto del principio di leale concorrenza e ciò al fine, come precisato nell'ordinanza 28/2018, di ottimizzare l'utilizzo dell'intera infrastruttura portuale facente parte dell'area commerciale del porto a beneficio di un corretto ed armonioso sviluppo delle attività commerciali nel porto di Civitavecchia".

-segue-

Il Presidente dell'AdSp ha, quindi, proceduto con l'illustrazione, lunga e dettagliata, degli interventi realizzati e di quelli da realizzare nei tre porti del network.

“Il progetto co-finanziato dalla Bei – ha sottolineato di Majo – consentirà di realizzare in una prima fase a Fiumicino una darsena pescherecci, mentre a Civitavecchia saranno completati importanti progetti infrastrutturali quali la darsena servizi e la darsena traghetti e il prolungamento della diga foranea, nonché le relative connessioni viabilistiche. Nei prossimi mesi sarà, anche, selezionata l'impresa che dovrà realizzare un nuovo pontile che permetterà di aumentare il potenziale nel traffico ro/ro e che beneficerà anche di un contributo della Ue nell'ambito del programma CEF.

A Civitavecchia il porto del futuro sarà diviso, quindi, in 3 parti: a sud il porto storico con la marina da diporto; al centro le crociere, darsena traghetti e container; al nord le rinfuse e i prodotti energetici. Il nuovo assetto è contenuto nel Master Plan approvato in Comitato di Gestione il 26 Ottobre scorso che fa una “fotografia” dello stato di fatto e programma le successive fasi attuative di realizzazione delle opere, necessarie alla piena infrastrutturazione dello scalo.

Per quanto riguarda la darsena energetica grandi masse, ritornata nella disponibilità dell'AdSp a seguito della decadenza della concessione demaniale rilasciata a Compagnia porto di Civitavecchia spa il presidente ha ribadito la necessità di creare un pontile petrolifero tale da consentire l'arrivo di navi con stazza più grande (bunkeraggio). Il presidente ha, poi, evidenziato l'importanza della realizzazione della connessione ferroviaria diretta all'interno del porto.

A questo punto di Majo ha introdotto l'argomento della Zona logistica semplificata (Zls), importante strumento di sviluppo delle opportunità imprenditoriali connesse al ciclo della logistica e ha ringraziato la Regione, in particolare gli assessori Alessandri e Manzella, per la predisposizione della recente delibera della Giunta, con la quale si è dato avvio all'iter procedimentale della redazione del Piano di sviluppo strategico per l'istituzione della Zls.

“L'AdSp- ha ricordato l'avv. di Majo – ha fornito alla Regione tutto il supporto affinché venissero individuati gli obiettivi più importanti da raggiungere nell'elaborazione del Piano e la selezione delle aree da destinare alle Zls. Già dalla scorsa primavera l'AdSp ha organizzato delle riunioni con le associazioni di categoria, imprenditori e ADR, per individuare quali misure di semplificazioni sono richieste per lo sviluppo dei tre porti del network laziale e delle loro aree retroportuali.

“Lo sviluppo del porto di Civitavecchia – ha chiosato il presidente – deve trovare sfogo nel retroporto e in procedure snelle e non può prescindere dalla realizzazione di importanti infrastrutture di collegamento sia ferroviario che stradale, quali la Civitavecchia-Viterbo-Orte e la Civitavecchia-Capranica-Orte, nonché un collegamento ferroviario con Fiumicino (Civitavecchia – Maccarese) ”.

Per quanto riguarda Gaeta, il porto ha avuto un grande sviluppo da quando è stata istituita l'AdSp. “E' previsto – ha concluso di Majo – il completamento del porto commerciale, con 80mila mq. in più di piazzali e sta crescendo anche il settore legato alle crociere. Inoltre, come per Civitavecchia, stiamo lavorando per il rilancio della cantieristica navale e stiamo analizzando le possibili ipotesi per la delocalizzazione del pontile ENI che insiste su un'area urbanizzata”.

Nella guerra dei terminal a Civitavecchia, Chiquita dirotta le banane a Livorno

CIVITAVECCHIA - "E' giunta inaspettata la notizia dello spostamento della nave Maersk dal porto di Civitavecchia a quello di Livorno". Questo il commento del presidente dell' Authority di Civitavecchia Francesco Maria di Majo tramite comunicato stampa, rispetto alla decisione della azienda Chiquita di spostare la nave con il carico di banane a Livorno. La delicata vicenda sta mettendo in crisi il porto di Civitavecchia e vede all'origine la decisione dell'Autorità portuale di spostare il servizio settimanale, operato dalle navi Maersk e con il carico delle banane Chiquita (provenienti dal Sud America) alla banchina 25. Ma c'è un problema ovvero che **questo traffico passerebbe dal molo 24** - dove si trova il **terminal CFFT (Civitavecchia Fruit & Forest Terminal)** specializzato per il traffico frigo container dei prodotti ortofrutticoli e che fino ad oggi ha svolto il servizio- **alla banchina 25 presso il Terminal RTC (Roma Terminal Container)** società che attraverso la controllante cipriota Gitaurco Ltd fa capo al gruppo MSC dell'armatore ginevrino Gianluigi Aponte e che **non è predisposta per lo stoccaggio di frigo container.**

Nel frattempo ieri la nave Maersk è entrata a Livorno nel Terminal Darsena Toscana, da cui stamani è già ripartita, ed ha sbarcato 98 contenitori, un bell'affare per il porto toscano che potrebbe vedere l'acquisizione settimanale di una linea importante, visto che la Chiquita potrebbe essere intenzionata a confermare lo scalo anche per il prossimo arrivo, previsto per martedì prossimo (13 novembre).

La linea con il Sud America era stata avviata a Civitavecchia nel gennaio 2017, un collegamento diretto tra l'Ecuador e il Mediterraneo per il trasporto di banane, un traffico che ha portato al porto laziale un incremento di container del 20%, muovendo settimanalmente circa 150 Teu, quindi 10 mila Teu annui. Con le banane che se ne vanno, Civitavecchia vede sfumare una parte consistente dei traffici, a questo inoltre si potrebbe aggiungere il rischio che il terminalista belga della frutta (CFFT) potrebbe decidere di mandare a casa molti lavoratori.

"Era stato già autorizzato, mercoledì 7 novembre, l'attracco della nave presso la banchina 25. Il repentino "cambio di rotta" - ha specificato di Maio nel comunicato - non è comunque dipeso, è opportuno precisarlo, da ragioni tecniche ma probabilmente da ragioni commerciali rispetto alle quali questa AdSP farà un approfondimento con gli operatori coinvolti, invitandoli, ancora una volta, a raggiungere un'intesa basata sul rispetto del principio di leale concorrenza e ciò al fine, come precisato nell'ordinanza 28/2018, di ottimizzare l'utilizzo dell'intera infrastruttura portuale facente parte dell'area commerciale del porto a beneficio di un corretto ed armonioso sviluppo delle attività commerciali nel porto di Civitavecchia".

Ieri presso la sede dell'Authority a Molo Vespucci si è svolto l'incontro con i rappresentanti di CFFT, top secret su quanto sia stato detto e su quale sia l'evoluzione della vicenda. Tuttavia secondo fonti vicine ai fatti sembrerebbe che mentre la compagnia **Maersk continui a confermare la propria estraneità alla decisione**, l'azienda **Chiquita** - a seguito di un colloquio telefonico con il presidente di Maio- sembra che abbia dichiarato di **non sentirsi più tutelata dallo scalo laziale e pertanto rimarrebbe intenzionata a spostare la linea a Livorno.**

Presidenti dei porti convocati il 16 al Mit. L'ordinanza Di Majo nasce da un parere di commissione con un dirigente livornese

Molo Vespucci per decidere su Cfft ha formato un organo consultivo con gli scali concorrenti. Alla fine, la nave della Maersk è finita proprio in Toscana, con un danno per la Regione Lazio di oltre 100 milioni per il solo gettito di imposta, se non si porrà rimedio

CIVITAVECCHIA - Il ministro Danilo Toninelli ed il suo vice con delega ai porti Edoardo Rixi hanno convocato per il 16 novembre tutti i presidenti delle Adsp per fare il punto sullo stato dell'arte della portualità italiana e delle criticità riscontrate in questi primi mesi di governo nei vari scali.

In attesa di capire se e in che misura a Porta Pia si parlerà anche del quadro locale di ciascun porto, e quindi anche della situazione di Civitavecchia, intanto emerge un altro particolare che, con il senno di poi, non può che fare riflettere sulle scelte effettuate a proposito del traffico delle banane Chiquita. Ad esprimere un parere consultivo sulla vicenda Cfft (parere che poi ha portato all'ordinanza di Di Majo) come si legge nel comunicato di Molo Vespucci è stata composta anche una commissione interistituzionale, nella quale figuravano i rappresentanti di 3 Adsp. Ora, già in un quadro di concorrenza tra i vari scali, è singolare che siano chiamati idirigenti o i vertici di porti concorrenti ad esprimersi su una questione così importante per uno dei traffici principali che Civitavecchia aveva "strappato" alla concorrenza. Se poi si scopre che uno dei commissari è sì l'attuale segretario generale del porto di Ancona, ma che in realtà si tratta di un competente livornese dirigente proprio dell'Adsp toscana, dove guarda caso è poi finito il traffico perso da Civitavecchia, è inevitabile non porsi qualche interrogativo sulle scelte e le decisioni di Molo Vespucci che hanno portato a questa situazione in cui lo scalo ci rimette in termini di immagine, affidabilità, economici, erariali (si parla di un valore complessivo di circa 150 milioni di gettito di imposta perso dalla Regione Lazio a beneficio della Toscana) e occupazionali.

Anziché trovare una soluzione, si è preferito demandare ad una commissione di altri porti ed altre amministrazioni di «declinare i contenuti dell'ordinanza in relazione al caso specifico della banchina 24», (in pratica delegando a Livorno esprimersi sul futuro del traffico) come dichiarato dallo stesso Di Majo in un comunicato stampa.

Il Nautilus

“Il fronte sull’acqua. Valorizzazione del waterfront di Brindisi”

Brindisi-Si è svolta nella sala conferenze dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (sede di Brindisi), la sottoscrizione di una convenzione tra l’AdSP MAM ed il Liceo Artistico “Marzolla-Simone-Durano” di Brindisi per valorizzare e promuovere il waterfront della città di Brindisi, attraverso graffiti e street-art, trasformeranno barriere stradali in cemento ed altri dispositivi di sicurezza, allocati in porto, in oggetti di arredo urbano. Partner del progetto saranno gli studenti delle terze classi del Liceo Artistico che, oltre ad essere impegnati in attività pittoriche pratiche, effettueranno visite guidate ed escursioni in porto ed analizzeranno tutti i segmenti posti in ambito portuale che necessitano di nuove prospettive di valorizzazione.

Il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il prof. Ugo Patroni Griffi, si sofferma su un problema che affligge il territorio: “C’è un problema di marketing territoriale, un problema di cooperazione, in cui tutti quanti dobbiamo cercare di inserire la città di Brindisi -sulla mappa-”.

Per contrastare questo problema si deve partire da un’idea, passare per una cooperazione con il marketing territoriale, integrando le infrastrutture.

“Investire nei non-luoghi” continua Griffi, “I silos, ad esempio, in quasi tutto il mondo, sono diventati elementi iconici del paesaggio, ho tentato anche un’interlocuzione su Brindisi, ma non essendo sull’area demaniale non c’è stato alcun interessamento da parte dei proprietari”. “Tutti sono tenuti a collaborare, anche chi fa l’impresa, e dovrebbe avere il senso della compatibilità ambientale e della leva che l’impresa può esercitare sull’attrattività del territorio, quindi, penso che le associazioni industriali, la Camera di Commercio, debbano fare delle pressioni, anche sulle imprese, dove le infrastrutture di cui godono siano gradevoli e diventino loro stesse un messaggio di marketing”. “Alla scuola chiediamo uno scatto di innovazione, di fantasia, il modello non è solo l’opera verticale, il modello è anche il recupero di tutti gli arredi delle banchine, degli elementi industriali, architettonici, degli edifici, e molto altro”.

Suggestiva anche l’idea di realizzare una sorta di Walk of Fame sul waterfront dove , attraverso immagini, saranno raffigurati tutti i grandi personaggi della storia che hanno attraversato la città di Brindisi.

Il dirigente scolastico del Liceo Artistico “Marzolla-Simone-Durano” di Brindisi, la prof. Carmen Taurino: “Se il territorio chiama, la scuola non può che rispondere. E la nostra scuola è sempre stata molto aperta alle collaborazioni, e soprattutto a quelle di pregio”. “Mi piace pensare che, l’idea di coinvolgere questo liceo sia quello che negli anni, il nostro liceo, si è sempre speso nel dare un valore al territorio”. “La scuola si muove in questa direzione, valorizzare il territorio, valorizzare le competenze dei ragazzi, avvicinandoli al territorio”.

“La mission della nostra scuola è quella di aprirsi al territorio, una mission che la scuola ha nella sua indole, ma che, anche le direttive ministeriali sostengono e promuovono. Il nostro liceo artistico, musicale, classico, ha una tradizione di lungo corso di collaborazione con gli enti e con le istituzioni, per la caratteristica peculiare anche di questo liceo, che ovviamente interpreta e vive l’arte. Ci è stata chiesta un’esperienza artistica e noi, ovviamente, rispondiamo mediante un’intervento di alternanza scuola-lavoro, che però affonda le sue radici in un’attività curriculare di studio del territorio, della storia e del passato di Brindisi”. “Da queste radici, noi, passiamo ad una riqualificazione che sarà poi il bozzetto finale, frutto di uno studio, che si costruisce su un’analisi attenta del passato della città di Brindisi”.

Salvatore Carruezzo

Ops: “Individuare una banchina del porto esterno dedicata a crociere. Necessario trovare soluzione per rifornire navi alimentate a gas”

Il crescente interesse da parte delle compagnie di navi da crociera per il porto di Brindisi impone una immediata individuazione di una banchina nel porto esterno onde poter ospitare e gestire i flussi dei crocieristi delle navi di grandi dimensioni che non potranno trovare ormeggio nel porto interno per l'angustità dello stesso.

Premesso che nessuna nuova banchina, seppur necessaria, potrà essere realizzata a breve in quanto non è possibile ipotizzare nell'immediato i dragaggi dei fondali, OPS ritiene sia indispensabile che si individui una banchina del porto esterno che venga dedicata alle crociere e la si attrezzi con adeguati arredi portuali e quant'altro necessario per accogliere al meglio questo importante traffico.

Le limitazioni dettate dal cono di atterraggio degli aerei in alcuni punti del porto sono meno stringenti e con la buona volontà di tutti gli enti, inclusi quelli aeronautici, si potrà riuscire a garantire almeno un ormeggio per le nuove navi di grandi dimensioni.

Gli Operatori Portuali Salentini ritengono che sia comunque necessario pianificare e mettere a budget gli interventi che possano garantire nuove banchine al porto, ad iniziare da quello impellente già previsto di Sant'Apollinare e che si giunga presto anche ad una soluzione per poter divenire uno dei pochi porti in grado di rifornire le navi di nuova generazione alimentate a gas.

-segue-

Inoltre, l'associazione ha incontrato il Comandante del porto di Brindisi Giovanni Canu con il quale ha condiviso le priorità da fornire all'Autorità Portuale, come richiesto dallo stesso ente legate agli interventi di manutenzione nel porto.

Il consiglio direttivo OPS

Informare

I sindacati chiedono al MIT chiarimenti sulla movimentazione di materiali ferrosi in ambito portuale

Il parere espresso dal Ministero - denunciano Filt, Fit e Uilt - è l'ultimo di una serie di attacchi al lavoro portuale

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno chiesto al direttore generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Mauro Coletta, un incontro al fine - hanno spiegato le tre organizzazioni sindacali - di ottenere un «chiarimento approfondito su presupposti, contenuti e inevitabili ricadute sui lavoratori di un recente parere espresso dal Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti sulla movimentazione di materiali ferrosi in ambito portuale».

In una nota Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno specificato che «tale parere non ci trova d'accordo, in quanto insinua pericolose dinamiche di concorrenza sleale sulle banchine, modificando di fatto l'impostazione della norma che sovrintende il mercato del lavoro nell'ambito dei porti e delle operazioni portuali».

«Questo - hanno evidenziato i sindacati - è l'ultimo di una serie di attacchi al lavoro portuale che potrebbero riaccendere il conflitto sulle banchine».

Ammiraglio Pettorino: "Piloti di porto, categoria utile alla crescita del sistema portuale italiano"

ROMA - Il comandante generale della Guardia Costiera, ammiraglio Giovanni Pettorino durante incontro con i rappresentanti della **Federazione Italiana Piloti dei porti**, ha espresso il proprio apprezzamento nei confronti della categoria quale punto fondamentale per la crescita del sistema portuale Italiano. Presenti all'incontro, svolto a Roma, l'ammiraglio **Andrea Agostinelli** del Corpo delle Capitaneria di porto, per Fedepiloti il presidente **Francesco Bandiera** e il direttore **Giacomo Scarpati**. Pettorino ha elogiato l'atteggiamento propositivo mantenuto dalla federazione nei tavoli dove è impegnata, evidenziando ancora una volta l'importanza del lavoro concluso con il decreto ministeriale per la formazione dei piloti entrato definitivamente in vigore il 10 ottobre scorso.

Durante l'incontro Fedepiloti ha confermato il proprio impegno rappresentativo in seno all'IMO (Organizzazione Internazionale Marittima) a dimostrazione di ciò la recente visita a Londra dove il presidente Bandiera ha incontrato i rappresentanti dell'International Maritime Pilots Association (IMPA) il presidente Simon Pelletier e il segretario generale Nick Cutmore.