Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 9/6/2016

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo Piano:

- **La Riforma dei Porti** (TeleSud3, TrapaniOk)

Dai Porti:

Trieste:

"...Trieste, partiti i lavori di collegamento con il porto..."

(L'Avvisatore Marittimo)

Genova:

"...Nave Vespucci al porto antico 85 anni con il vento in poppa..."

(Il Secolo XIX)

"...Porto di Genova, condannato il supemanger Pieracci..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, La Repubblica Ge)

La Spezia:

"...Tunnel alpini, per l'italia solo rischi..." (L'Informatore Navale, Searepor-ter.it, The Medi Telegraph, Informazioni Marittime)

Livorno:

"...Livorno , Provinciali confermato segretario dell'Authority..."

(The Medi Telegraph, Informatore Navale, Ansa, Informazioni Marittime,

AP Livorno, Il Tirreno, L'avvisatore Marittimo, La Nazione LI)

"...Lucarelli va verso il molo Italia. Disinnescata la "guerra dei ro-ro..."

(Il Tirreno)

"...Operaio schiacciato tra i carrelli..." (Il Tirreno, La Nazione LI)

Napoli:

"...E' in uscita lo "Speciale Porto di Napoli"..." (The Medi Telegraph)

"...Presentazione 3'Rapporto Annuale Italian Maritime Economy..."

(L'informatore Navale)

"...Piloti di Napoli, «ancelle» del porto da 150 anni..."

(Informazioni Marittime)

Brindisi:

"... Porto di Brindisi chiude in attivo il bilancio consuntivo 2015..."

(Informazioni Marittime)

Olbia:

"...Corsica Linea sbarca in Sardegna..."(L'avvisatore Marittimo,Il SecoloXIX)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 9/6/2016

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Messina:

"...Opere portuali, da luglio nel limbo..."

(Gazzetta del Sud, Quotidiano di Sicilia, Tempo Stretto)

Palermo:

"...Numeri positivi per voli e passeggeri.." (Quotidiano di Sicilia)

"...Il bacino ai cantieri, «opera importante»..." (Giornale di Sicilia)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Riorganizzazione autorità portuali, iniziata la discussione

Ha preso il via in Commissione Trasporti, al Senato, la discussione inerente il decreto sulla «riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994 n.84». Ne dà notizia il Senatore Antonio d' Ali che è intervenuto a seguito dell' audizione del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, chiedendo alcuni chiarimenti in ordine all' inserimento nel Decreto di porti non attualmente sede di autorità portuali e denunciando, a tal proposito, una violazione dei limiti della delega a suo tempo concessa al Governo. «Questo argomento - commenta il Senatore d' Ali - sarà naturalmente ripreso in discussione generale e in fase di proposta di modifiche al Decreto che prevede appunto la volontà del Governo di inserire il Porto di Trapani nell' autorità portuale della Sicilia Occidentale con sede a Palermo. Terremo informati la cittadinanza e gli operatori dello svolgersi del dibattito e del suo esito in seno al parere reso dalla Commissione». (Letto 46 volte)

Politica

SEN. D´ALì - RIORGANIZZAZIONE AUTORITÀ PORTUALI, INIZIATA LA DISCUSSIONE

Roma, 7 giugno 2016. Ha preso il via oggi in Commissione Trasporti, al Senato, la discussione inerente il decreto sulla «riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994 n.84». Ne dà notizia il Senatore Antonio d' Alì che è intervenuto a seguito dell 'audizione del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, chiedendo alcuni chiarimenti in ordine all'inserimento nel Decreto di porti non attualmente sede di autorità portuali e denunciando, a tal proposito, una violazione dei limiti della delega a suo tempo concessa al Governo. «Questo argomento - commenta il Senatore d' Alì - sarà naturalmente ripreso in discussione generale e in fase di proposta di modifiche al Decreto che prevede appunto la volontà del Governo di inserire il Porto di Trapani nell'autorità portuale della Sicilia Occidentale con sede a Palermo. Terremo informati la cittadinanza e gli operatori dello svolgersi del dibattito e del suo esito in seno al parere reso dalla Commissione».

REDAZIONE REGIONALE

A LUGLIO TERMINERÀ LA PRIMA FASE DEL POTENZIAMENTO

Trieste, partiti i lavori di collegamento con il porto

Via alle opere per il link ferroviario tra lo scalo e Campo Marzio

Sono stati avviati ieri gli interventi di potenziamento infrastrutturale nella stazione di Trieste Campo Marzio che consentiranno la riapertura del collegamento tra la stazione e il Porto di Trieste. Saranno sostituiti alcuni scambi e migliorato il tracciato ferroviario con modifiche plano-planimetriche. I lavori si svolgeranno in due fasi. La prima, che si concluderà a luglio, permetterà la riapertura del collegamento ferroviario tra il molo VII del porto di Trieste e la stazione. La seconda fase terminerà in autunno. Sarà più veloce effettuare le manovre carri ferroviari per il trasferimento delle merci dalla banchina alla stazione e quindi più veloce la composizione dei treni. Questo comporta l'aumento della capacità dell'impianto in termini di numero treni/anno.

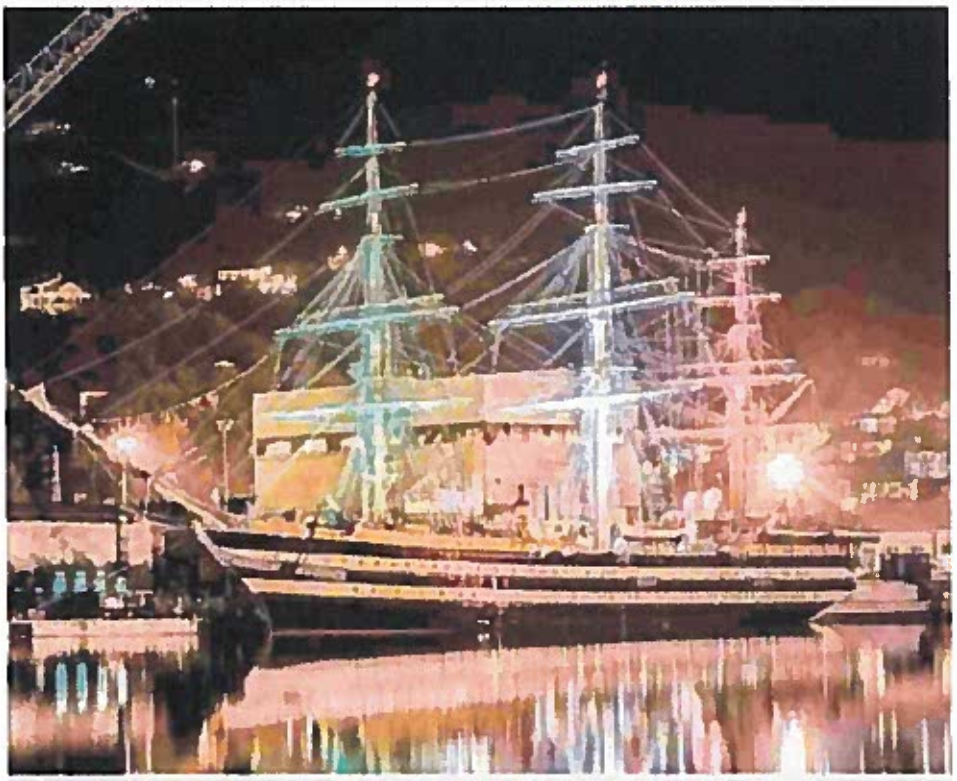
Prosegue quindi l'impegno di Rete Ferroviaria Italiana per aumentare il traffico ferroviario da e per il porto di Trieste, considerato uno dei principali hub del sistema logistico italiano. Investimento complessivo 680mila euro.

«E' la dimostrazione evidente e concreta che le risorse per il porto di Trieste sono vere e stanno già dando i loro frutti» ha spiegato la presidente della regione Debora Serracchiani commentando l'inizio dei lavori di potenziamento infrastrutturale nella stazione di Trieste Campo Marzio. Per Serracchiani «è anche la dimostrazione che le Istituzioni hanno lavorato in modo sinergico ed efficace, riuscendo a cantierare rapidamente i 50 milioni di euro stanziati dal Governo per lo sviluppo del porto di Trieste. A questi lavori seguiranno l'intervento previsto su tutto Campo Marzio e il collegamento della piattaforma logistica con la rete ferroviaria».

Il molo VII di Trieste

[+] DA DOMANI A LUNEDÌ

VISITE A BORDO



NAVE VESPUCCI AL PORTO ANTICO 85 ANNI CON IL VENTO IN POPPA

DOPO una lunga sosta per importanti lavori di ammodernamento, la nave scuola Amerigo Vespucci, comandata dal capitano di vascello Curzio Pacifici, arriverà domani a Genova per la Giornata della Marina Militare, decima tappa della campagna navale organizzata in occasione dell'85° anniversario del varo, avvenuto il 22 febbraio 1931 a Castellammare di Stabia. La nave scuola Vespucci è tutt'oggi è in servizio per l'addestramento degli allievi ufficiali dell'Accademia di Livorno. Lunga 101 metri, larga 15,5, con un pescaggio di 7,3 metri e un dislocamento di circa 4.000 tonnellate, è universalmente conosciuta come la "Nave più bella del Mondo".

Recentemente è stato sostituito l'apparato propulsivo e di generazione elettrica, dotando l'unità anche di una nuova elica e nuovi sistemi di piattaforma, più efficienti e orientati alla tutela dell'ambiente. In occasione dell'85° anniversario, la Marina Militare ha sviluppato collaborazioni esterne per la tutela dell'ambiente marino tra cui quella con il Wwf Italia, che festeggerà i 50 anni dalla fondazione, e quelle con Marevivo, con le Università di Bari e di Siena, con il Consiglio nazionale delle ricerche e con il Consorzio nazionale interuniversitario per le Scienze del Mare, che prevedono attività di osservazione, in particolare, di delfini, meduse e presenza di rifiuti.

Durante la campagna, Nave Vespucci affianca la Società italiana dell'ipertensione arteriosa per sensibilizzare la popolazione sul tema, e sostiene la candidatura di Roma a ospitare l'Olimpiade del 2024.

Venerdì il programma prevede visite a bordo dalle 14.30 alle 17, con apertura di vari stand della Marina Militare e di altre associazioni e istituzioni e un'esibizione della Scuola italiana cani da salvataggio. Le visite proseguiranno dalle 20 alle 21.30. Nel pomeriggio, consegna per la sezione "Narrativa" del premio nazionale di letteratura "Casinò di Sanremo - Antonio Semeria" per il tema "La magia di un soffio di mare". Sabato 11, dalle 10.30 alle 12 visite a bordo per scolaresche e gruppi organizzati; dalle 14.30 alle 17.30 visite a bordo per tutti; dalle 17 alle 18 musica sul Molo vecchio con la fanfara del Comando marittimo Nord; dalle 18 alle 19 seminario "Mare di Liguria, tra terra e cielo", a cura del Wwf Italia; dalle 20 alle 21.30 visite a bordo. Domenica 12, dalle 10.30 alle 12.30 messa a bordo per associazioni e gruppi organizzati; dalle 14.30 alle 17 visite a bordo ed esibizioni cani da salvataggio; dalle 17.30 alle 19 seminario "Sulla scia di Amerigo Vespucci"; dalle 20 alle 21.30 visite a bordo. Lunedì 13, dalle 10 alle 12, uscita in mare con associazioni e scolaresche.

The Medi Telegraph

Porto di Genova, condannato il supermanager Pieracci

Genova - Il dirigente è stato condannato a un anno di reclusione e a un anno di interdizione dai pubblici uffici in uno dei filoni che lo vedevano imputato per alcuni appalti truccati e vari favoritismi ad aziende private che lavoravano per conto dell'Authority.

Genova - **Andrea Pieracci**, uno dei massimi dirigenti **dell'Autorità portuale di Genova**, è stato condannato questa mattina **a un anno di reclusione e a un anno di interdizione dai pubblici uffici** in uno dei filoni che lo vedevano imputato per alcuni appalti truccati e vari favoritismi ad aziende private che lavoravano per conto dell'Authority. Nei mesi scorsi Pieracci era stato condannato dalla Corte dei Conti per una vicenda analoga, mentre in un altro processo il supermanager aveva beneficiato di una lunga serie di prescrizioni.

Il Secolo XIX

ENTRO FINE GIUGNO IL VERDETTO IN UN ALTRO FILONE DI ACCERTAMENTI

Appalti truccati in porto, nuova condanna per Pieracci

Dopo la Corte dei conti, anche il tribunale punisce il superdirigente [redacted] per il sistema-spezzatino

MATTEO INDICE

UN ANNO di condanna, altrettanto d'interdizione dai pubblici uffici. Il tribunale di Genova dice che il supermanager del porto Andrea Pieracci, tuttora uno dei principali dirigenti [redacted] genovese, favorì la società Edilatellana frammentando un appalto da 179 mila euro in più sotto-commesse, per far lievitare i costi.

Il processo che si è chiuso ieri è solo uno dei vari filoni sul cosiddetto "sistema spezzatino" che svariati pubblici ministeri hanno contestato a Pieracci, concentrandosi in particolare sulla sua attività fra 2008 e 2010. Nello specifico, il verdetto più recente arriva dopo le indagini sul restyling d'un lucernario danneggiato dalla pioggia nel 2009 al Centro smistamento merci di San Benigno, a sua volta già sottoposto a un restyling complessivo da parte della medesima Edilatellana, anch'esso oggetto di un'indagine giudiziaria.

Quella di ieri è la seconda condanna subita da Pieracci nello spazio di pochi mesi. A febbraio era stata la Corte dei conti (branca della magistratura che si occupa dei possibili danni arrecati da funzionari pubblici alle casse dello Stato) a pronunciarsi negativamente sul suo conto, condannandolo a pagare il 60% di 270 mila euro, il resto finiti sul groppone di altri due dipendenti dell'Ap. Anche in questo frangente i rilievi si sono concentrati sull'ampliamento del Csm. Secondo l'accusa erano state compiute «numerose irregolarità nell'appalto del progetto esecutivo imputabili a Pieracci, oltre che al co-progettista e direttore dei lavori». La Procura contabile chiedeva un ristoro di 467 mila euro e i giudici avevano infine deciso per 270 mila, certificando solo alcuni degli addebiti.

Edilatellana si era aggiudicata l'incarico per la ristrutturazione complessiva nel 2003, per un importo di oltre 5 milioni. Dal 2005 al 2008 il progetto originario è stato sottoposto a varie revisioni, che secondo l'accusa avrebbero fatto lievitare i costi, perché «non necessarie e in alcuni casi illegittime». Pieracci, che da sempre si proclama innocente e perseguitato, era stato invece assolto, beneficiando di un'abbondante serie di prescrizioni, in un terzo filone più o meno simile, sebbene nelle motivazioni della sentenza i giudici stigmatizzassero pesantemente l'andazzo in porto sotto la sua gestione. Per la fine di giugno è inoltre attesa un altro pronunciamento in un processo nel quale è imputato, anche qui per commesse frazionate in più *tranche*. Il suo legale Carlo Biondi, a proposito del verdetto di ieri, rimarca come «la contestazione di aver frammentato gli appalti in più segmenti sotto la soglia massima per non bandire una gara pubblica, non trova a nostro parere riscontro, poiché i lotti erano per lo più superiori al tetto. Attenderemo comunque le motivazioni».

Andrea Pieracci, il dirigente del porto condannato

IL PROCESSO IL DIRETTORE DELL'AUTHORITY CONDANNATO E SOSPESO DAI PUBBLICI UFFICI

Abuso d'ufficio in porto, un anno a Pieracci

IN aula non ha lasciato trapelare alcuna reazione. Andrea Pieracci, superdirigente [redacted] ieri, impassibile, ha ascoltato la sentenza con attenzione, senza muovere lo sguardo dal giudice. Che lo ha condannato ad un anno di reclusione (con la sospensione della condizionale e la non menzione), più l'interdizione dai pubblici uffici per un tempo equivalente alla durata della pena. L'ingegnere dell'ufficio tecnico è accusato di abuso d'ufficio in relazione ad alcuni lavori ed appalti all'interno del porto affiduti a trattativa diretta, con il sistema dello "spezzatino" a Cam Spa.

Solo in corridoio Pieracci ha incrociato lo sguardo del suo avvocato, Carlo Biondi, non nascondendo l'amarezza per una condanna così pesante. Anche se si dovranno attendere gli altri due gradi di giudizio prima che si arrivi alla sentenza definitiva. Si vedrà.

Pieracci è imputato per avere frazionato "artificiosamente" l'appalto in cinque distinti interventi, ciascuno non di importo superiore a 40.000. Appunto sotto la soglia minima che consente di dribblare le gare pubbliche.

La vicenda risale al 2009 e al 2010, e secondo quanto sostiene il pm Massimo Terrile, sull'importo complessivo di 179 mila euro ci sarebbe stata l'emissione di 5 distinti ordinativi (tre il 6 ottobre 2009 per gli importi di 40.000, 25.000 e 40.000 euro; uno il 27 ottobre 2009 per 34.000 euro; uno il 28 aprile 2010 per 40.000 euro).

L'avvocato Biondi, al termine dell'udienza, ha commentato: «L'accusa è assolutamente erronea perchè ben 3 dei preventivi erano di 40 mila euro, superiori alla soglia consentita, quindi avrebbero dovuto comunque fare la gara e non poteva esserci un intento doloso. Inoltre, questi pagamenti erano stati autorizzati e disposti dagli organi superiori a Pieracci: dal direttore di ragioneria o dalla segreteria generale».

(y filetto)

PALAZZO SAN GIORGIO
La sede [redacted] di Genova

La community portuale di La Spezia denuncia:Tunnel alpini, per l'Italia solo rischi

L'effetto aspirapolvere su merci e container attirati verso il nord potrebbe decretare, prima con il Gottardo, poi con il Brennero, la totale dipendenza dell'Italia da sistemi logistici e portuali stranieri

La Spezia, 8 giugno 2016 – Qualcuno lo ha battezzato "effetto-aspirapolvere", denunciando quello che – al di là delle cerimonie e degli slogan – potrebbe essere in tempi brevi la principale conseguenza dell'entrata in servizio della nuova galleria del Gottardo, quindi di quella del Ceneri e del nuovo tracciato di Alptransit che attraversa longitudinalmente la Svizzera, fornendo l'asse principale per il corridoio Genova-Rotterdam.
E proprio l' "effetto-aspirapolvere" che La Spezia Port Service, ovvero la community degli operatori portuali di La Spezia, paventa non tanto per il Gottardo (forse influente in modo meno marcato per La Spezia rispetto ad esempio al porto di Genova), ma per tutte le grandi opere transalpine destinate a unire mercati logisticamente avanzati con un mercato fragile e indifeso come è quello italiano.
"Queste gallerie transalpine rischiano di funzionare per il traffico delle merci solo in una direzione che è quella verso il nord, collegando i grandi porti del Northern Range a un'area di influenza sempre più estesa che già oggi comprende gran parte della pianura Padana piemontese e lombarda."
"E' necessario per una volta – afferma Alessandro Laghezza, che è presidente degli spedizionieri di La Spezia e anche consigliere di Confetra e Fedespedi – dire la verità: il Gottardo oggi, il Brennero domani (e i nove anni che lo separano dalla sua entrata in servizio nel 2025 vòlano) potrebbero determinare una marcata dipendenza del sistema produttivo del Nord Italia da sistemi logistici e portuali a mille km di distanza. Già oggi dalla Svizzera, che tanto si è impegnata nella realizzazione del più importante asse ferroviario europeo, non arriva un grammo di merce da e per i porti liguri. In compenso si è consolidato un flusso costante di treni che dagli interporti piemontesi e lombardi raggiungono il mare del Nord con merci italiane".
"Con il terzo valico Genova-Milano in ritardo e con la linea Pontremolese di fatto sparita dall'orizzonte temporale delle grandi opere – prosegue Laghezza – ma specialmente con un sistema logistico che denuncia un forte gap organizzativo rispetto ad esempio alla Germania, dove la logistica è asset strategico da oltre trent'anni, il Gottardo è destinato a drenare in Italia quantitativi crescenti di merce e di container".

Da qui la richiesta della Community spezzina, rivolta alle principali associazioni del settore, di rompere gli indugi e di compiere un esame approfondito sull'effetto tunnel alpini. Effetto straordinario dal punto di vista della tutela dell'ambiente, potenzialmente molto negativo non solo per il comparto della logistica italiana ma anche per quelle aziende produttive che verrebbero private del loro diritto a disporre di logistica e di porti vicini alle aree di produzione (come il mercato mondiale dei container imporrebbe), diventando in modo ancora più accentuato dipendenti da sistemi logistici esteri".
"E' per questo che oggi gli operatori privati e le loro associazioni di rappresentanza devono affiancare con decisione il governo nello sforzo in atto per l'attuazione rapida di un serio piano della logistica e dei porti. Ciò significa – è la posizione della Community di La Spezia – compiere subito le scelte di priorità strategica delle opere sulle quali concentrare risorse e investimenti; favorire con misure concrete quella concentrazione e razionalizzazione dei flussi che nei maggiori paesi europei è stata attuata; prestare attenzione alle necessità e non attuare decisioni avulse da ciò che il mercato, specie quello dell'interscambio via mare, richiede".

Seareporter.it

Allarme da La Spezia: "Tunnel alpini, per l'Italia solo rischi"

L'effetto aspirapolvere su merci e container attirati verso il nord potrebbe decretare, prima con il Gottardo, poi con il Brennero, la totale dipendenza dell'Italia da sistemi logistici e portuali stranieri

Qualcuno lo ha battezzato "effetto-aspirapolvere", denunciando quello che – al di là delle cerimonie e degli slogan – potrebbe essere in tempi brevi la principale conseguenza dell'entrata in servizio della nuova galleria del Gottardo, quindi di quella del Ceneri e del nuovo tracciato di Alptransit che attraversa longitudinalmente la Svizzera, fornendo l'asse principale per il corridoio Genova-Rotterdam. E proprio l' "effetto-aspirapolvere" che La Spezia Port Service, ovvero la community degli operatori portuali di La Spezia, paventa non tanto per il Gottardo (forse influente in modo meno marcato per La Spezia rispetto ad esempio al porto di Genova), ma per tutte le grandi opere transalpine destinate a unire mercati logisticamente avanzati con un mercato fragile e indifeso come è quello italiano. "Queste gallerie transalpine rischiano di funzionare per il traffico delle merci solo in una direzione che è quella verso il nord, collegando i grandi porti del Northern Range a un'area di influenza sempre più estesa che già oggi comprende gran parte della pianura Padana piemontese e lombarda." "E' necessario per una volta – afferma Alessandro Laghezza, che è presidente degli spedizionieri di La Spezia e anche consigliere di Confetra e Fedespedi – dire la verità: il Gottardo oggi, il Brennero domani (e i nove anni che lo separano dalla sua entrata in servizio nel 2025 vòlano) potrebbero determinare una marcata dipendenza del sistema produttivo del Nord Italia da sistemi logistici e portuali a mille km di distanza. Già oggi dalla Svizzera, che tanto si è impegnata nella realizzazione del più importante asse ferroviario europeo, non arriva un grammo di merce da e per i porti liguri. In compenso si è consolidato un flusso costante di treni che dagli interporti piemontesi e lombardi raggiungono il mare del Nord con merci italiane". "Con il terzo valico Genova-Milano in ritardo e con la linea Pontremolese di fatto sparita dall'orizzonte temporale delle grandi opere – prosegue Laghezza – ma specialmente con un sistema logistico che denuncia un forte gap organizzativo rispetto ad esempio alla Germania, dove la logistica è asset strategico da oltre trent'anni, il Gottardo è destinato a drenare in Italia quantitativi crescenti di merce e di container". Da qui la richiesta della Community spezzina, rivolta alle principali associazioni del settore, di rompere gli indugi e di compiere un esame approfondito sull'effetto tunnel alpini. Effetto straordinario dal punto di vista della tutela dell'ambiente, potenzialmente molto negativo non solo per il comparto della logistica italiana ma anche per quelle aziende produttive che verrebbero private del loro diritto a disporre di logistica e di porti vicini alle aree di produzione (come il mercato mondiale dei container imporrebbe), diventando in modo ancora più accentuato dipendenti da sistemi logistici esteri". "E' per questo che oggi gli operatori privati e le loro associazioni di rappresentanza devono affiancare con decisione il governo nello sforzo in atto per l'attuazione rapida di un serio piano della logistica e dei porti. Ciò significa – è la posizione della Community di La Spezia – compiere subito le scelte di priorità strategica delle opere sulle quali concentrare risorse e investimenti; favorire con misure concrete quella concentrazione e razionalizzazione dei flussi che nei maggiori paesi europei è stata attuata; prestare attenzione alle necessità e non attuare decisioni avulse da ciò che il mercato, specie quello dell'interscambio via mare, richiede".

«Dai nuovi tunnel alpini solo rischi per la logistica italiana»

La Spezia - La denuncia della comunità portuale spezzina dopo l'entrata in servizio della nuova galleria del Gottardo.

La Spezia - **Qualcuno lo ha battezzato "effetto-aspirapolvere", denunciando quello che - al di là delle cerimonie e degli slogan - potrebbe essere in tempi brevi la principale conseguenza dell'entrata in servizio della nuova galleria del Gottardo,**quindi di quella del Ceneri e del nuovo tracciato di Alptransit che attraversa longitudinalmente la Svizzera, fornendo l'asse principale per il corridoio Genova-Rotterdam. E proprio l'"effetto-aspirapolvere" che La Spezia Port Service, ovvero la community degli operatori portuali di La Spezia, paventa non tanto per il Gottardo (forse influente in modo meno marcato per La Spezia rispetto ad esempio al porto di Genova), ma per tutte le grandi opere transalpine destinate a unire mercati logisticamente avanzati con un mercato fragile e indifeso come è quello italiano.

«Queste gallerie transalpine rischiano di funzionare per il traffico delle merci solo in una direzione che è quella verso il nord, collegando i grandi porti del Northern Range a un'area di influenza sempre più estesa che già oggi comprende gran parte della pianura Padana piemontese e lombarda». **«E' necessario per una volta - afferma Alessandro Laghezza, che è presidente degli spedizionieri di La Spezia e anche consigliere di Confetra e Fedespedi - dire la verità:** il Gottardo oggi, il Brennero domani (e i nove anni che lo separano dalla sua entrata in servizio nel 2025 vòlano) potrebbero determinare una marcata dipendenza del sistema produttivo del Nord Italia da sistemi logistici e portuali a mille km di distanza. Già oggi dalla Svizzera, che tanto si è impegnata nella realizzazione del più importante asse ferroviario europeo, non arriva un grammo di merce da e per i porti liguri. In compenso si è consolidato un flusso costante di treni che dagli interporti piemontesi e lombardi raggiungono il mare del Nord con merci italiane».

«

Con il Terzo valico Genova-Milano in ritardo e con la linea Pontremolese di fatto sparita dall'orizzonte temporale delle grandi opere - prosegue Laghezza - ma specialmente con un sistema logistico che denuncia un forte gap organizzativo rispetto ad esempio alla Germania, dove la logistica è asset strategico da oltre trent'anni, il Gottardo è destinato a drenare in Italia quantitativi crescenti di merce e di container». **Da qui la richiesta della Community spezzina, rivolta alle principali associazioni del settore, di rompere gli indugi e di compiere un esame approfondito sull'effetto tunnel alpini.** Effetto straordinario dal punto di vista della tutela dell'ambiente, potenzialmente molto negativo non solo per il comparto della logistica italiana ma anche per quelle aziende produttive che verrebbero private del loro diritto a disporre di logistica e di porti vicini alle aree di produzione (come il mercato mondiale dei container imporrebbe), diventando in modo ancora più accentuato dipendenti da sistemi logistici esteri».

«E' per questo che oggi gli operatori privati e le loro associazioni di rappresentanza devono affiancare con decisione il governo nello sforzo in atto per l'attuazione rapida di un serio piano della logistica e dei porti. Ciò significa - è la posizione della Community di La Spezia - compiere subito le scelte di priorità strategica delle opere sulle quali concentrare risorse e investimenti; favorire con misure concrete quella concentrazione e razionalizzazione dei flussi che nei maggiori paesi europei è stata attuata; prestare attenzione alle necessità e non attuare decisioni avulse da ciò che il mercato, specie quello dell'interscambio via mare, richiede».

Gottardo, La Spezia teme effetto-aspirapolvere

Qualcuno lo ha battezzato "effetto-aspirapolvere", denunciando quello che - al di là delle cerimonie e degli slogan - potrebbe essere in tempi brevi la principale conseguenza dell'entrata in servizio della nuova galleria del Gottardo, quindi di quella del Ceneri e del nuovo tracciato di Alptransit che attraversa longitudinalmente la Svizzera, fornendo l'asse principale per il corridoio dei trasporti Genova-Rotterdam. La Spezia Port Service, l'associazione rappresentativa dell'intero cluster portuale di La Spezia, paventa questo effetto-aspirapolvere non tanto per il Gottardo (forse influente in modo meno marcato per La Spezia rispetto ad esempio al porto di Genova), ma per tutte le grandi opere transalpine destinate a unire mercati logisticamente avanzati con uno fragile come quello italiano.

«Queste gallerie transalpine rischiano di funzionare per il traffico delle merci solo verso il nord, collegando i grandi porti del northern range a un'area di influenza sempre più estesa che già oggi comprende gran parte della pianura Padana piemontese e lombarda», commenta Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri di La Spezia e consigliere Confetra e Fedespedi. «È necessario per una volta – afferma – dire la verità: il Gottardo oggi, il Brennero domani (e i nove anni che lo separano dalla sua entrata in servizio nel 2025 volano) potrebbero determinare una marcata dipendenza del sistema produttivo del Nord Italia da sistemi logistici e portuali a mille chilometri di distanza. Già oggi dalla Svizzera, che tanto si è impegnata nella realizzazione del più importante asse ferroviario europeo, non arriva un grammo di merce da e per i porti liguri. In compenso si è consolidato un flusso costante di treni che dagli interporti piemontesi e lombardi raggiungono il mare del Nord con merci italiane». «Con il terzo valico Genova-Milano in ritardo e con la linea Pontremolese di fatto sparita dall'orizzonte temporale delle grandi opere - prosegue Laghezza - ma specialmente con un sistema logistico che denuncia un forte gap organizzativo rispetto ad esempio alla Germania, dove la logistica è asset strategico da oltre trent'anni, il Gottardo è destinato a drenare in Italia quantitativi crescenti di merce e di container».

Da qui la richiesta della community spezzina di spingere sul piano nazionale della portualità e della logistica che va di pari passo con la riforma dei porti. Gli operatori «devono affiancare con decisione il governo - conclude Larghezza - nello sforzo in atto per l'attuazione rapida di un serio piano della logistica e dei porti. Ciò significa compiere subito le scelte di priorità strategica delle opere sulle quali concentrare risorse e investimenti; favorire con misure concrete quella concentrazione e razionalizzazione dei flussi che nei maggiori paesi europei è stata attuata; prestare attenzione alle necessità e non attuare decisioni avulse da ciò che il mercato, specie quello dell'interscambio via mare, richiede».

Livorno, Provinciali confermato segretario dell'Authority

Livorno - Rimarrà in carica per sette mesi e mezzo, dal 17 giugno, data di scadenza del precedente incarico, al 31 dicembre, o anche prima, se nel frattempo dovesse essere approvata in consiglio dei Ministri la nuova legge sui porti.

Livorno - **Massimo Provinciali** è stato confermato, oggi, all'unanimità dal Comitato portuale, segretario generale dell'Autorità portuale. Rimarrà in carica per sette mesi e mezzo, dal 17 giugno, data di scadenza del precedente incarico, al 31 dicembre, o anche prima, se nel frattempo dovesse essere approvata in consiglio dei Ministri la nuova legge sui porti e nominato di conseguenza il nuovo presidente dell'Autorità portuale. «La scelta - ha spiegato il commissario dell'Authority Giuliani Gallanti - in deroga a quanto previsto dalla legge 84/94, che non prevede per l'incarico del segretario generale l'istituto della proroga, è stata presa con l'avvallo degli uffici del Mit». «Colgo l'occasione per ringraziare il Comitato portuale - ha detto Provinciali - considero la conferma come uno stimolo a migliorare. Mi rendo conto che si è trattata di una decisione presa con qualche tormento in punta di diritto: la portualità vive da anni una situazione paludosa dove norme di riferimento sono diventate scivolose».

LIVORNO: Massimo Provinciali, confermato dal Comitato Portuale, al vertice della macchina dell'APL

Rimarrà in carica come segretario generale sino al 31 dicembre

Livorno, 8 giugno 2016 – Massimo Provinciali è stato confermato al vertice della macchina dell'Autorità Portuale. Per sette mesi e mezzo, dal 17 giugno, data di scadenza del precedente incarico, sino al 31 dicembre, o anche prima, se nel frattempo dovesse essere approvata in Consiglio dei Ministri la nuova legge sui porti e nominato di conseguenza il nuovo presidente dell'APL.

È stato il commissario Gallanti ad avanzare la proposta di Provinciali: lo ha fatto nel comitato portuale di stamani, che ha dato l'ok all'unanimità dei presenti. «La scelta in deroga a quanto previsto dalla legge 84/94, che non prevede per l'incarico del segretario generale l'istituto della proroga, è stata presa con l'avvallo degli uffici del Mit», ha spiegato il numero uno dello scalo labronico.

«Colgo l'occasione per ringraziare il comitato portuale – ha detto Provinciali -, considero la conferma come uno stimolo a migliorare. Mi rendo conto che si è trattata di una decisione presa con qualche tormento in punta di diritto: la portualità vive da anni una situazione paludosa dove norme di riferimento sono diventate scivolose».

Porti: Livorno, Provinciali confermato segretario Authority

Rimarrà in carica per sette mesi e mezzo, dal 17 giugno al 31 dicembre

LIVORNO, 08 GIU - Massimo Provinciali è stato confermato, oggi, all'unanimità dal Comitato portuale, segretario generale dell'Autorità Portuale. Rimarrà in carica per sette mesi e mezzo, dal 17 giugno, data di scadenza del precedente incarico, al 31 dicembre, o anche prima, se nel frattempo dovesse essere approvata in Consiglio dei Ministri la nuova legge sui porti e nominato di conseguenza il nuovo presidente dell'Autorità portuale. "La scelta - ha spiegato il commissario dell'Authority Giuliani Gallanti - in deroga a quanto previsto dalla legge 84/94, che non prevede per l'incarico del segretario generale l'istituto della proroga, è stata presa con l'avvallo degli uffici del Mit". "Colgo l'occasione per ringraziare il Comitato portuale - ha detto Provinciali - considero la conferma come uno stimolo a migliorare. Mi rendo conto che si è trattata di una decisione presa con qualche tormento in punta di diritto: la portualità vive da anni una situazione paludosa dove norme di riferimento sono diventate scivolose".

Livorno, Provinciali bissa segreteria dell'authority

Massimo Provinciali è stato confermato al vertice dell'Autorità portuale come segretario generale. Per sette mesi e mezzo, dal 17 giugno, data di scadenza del precedente incarico, sino al 31 dicembre, o anche prima, se nel frattempo dovesse essere approvata in Consiglio dei ministri la nuova legge sui porti e nominato di conseguenza il nuovo presidente dell'Autorità portuale toscana
È stato il commissario Gallanti ad avanzare la proposta di Provinciali: lo ha fatto nel comitato portuale di stamani, che ha dato l'ok all'unanimità dei presenti. «La scelta in deroga a quanto previsto dalla legge 84/94, che non prevede per l'incarico del segretario generale l'istituto della proroga, è stata presa con l'avvallo degli uffici del Mit», ha spiegato il numero uno dello scalo labronico. «Considero la conferma come uno stimolo a migliorare. Mi rendo conto che si è trattata di una decisione presa con qualche tormento in punta di diritto: la portualità vive da anni una situazione paludosa dove norme di riferimento sono diventate scivolose», ha commentato Provinciali.

Provinciali prorogato fino a fine anno

Massimo Provinciali è stato confermato al vertice della macchina dell'Autorità Portuale. Per sette mesi e mezzo, dal 17 giugno, data di scadenza del precedente incarico, sino al 31 dicembre, o anche prima, se nel frattempo dovesse essere approvata in Consiglio dei Ministri la nuova legge sui porti e nominato di conseguenza il nuovo presidente dell'APL.

È stato il commissario Gallanti ad avanzare la proposta di Provinciali: lo ha fatto nel comitato portuale di stamani, che ha dato l'ok all'unanimità dei presenti. «La scelta in deroga a quanto previsto dalla legge 84/94, che non prevede per l'incarico del segretario generale l'istituto della proroga, è stata presa con l'avvallo degli uffici del Mit», ha spiegato il numero uno dello scalo labronico.

«Colgo l'occasione per ringraziare il comitato portuale – ha detto Provinciali -, considero la conferma come uno stimolo a migliorare. Mi rendo conto che si è trattata di una decisione presa con qualche tormento in punta di diritto: la portualità vive da anni una situazione paludosa dove norme di riferimento sono diventate scivolose».

Per Provinciali arriva la proroga fino a fine anno

Alla metà di maggio era stato il commissario [redacted] ad avere la proproga al timone [redacted] Labronica con un decreto del ministro Delrio. Ora tocca all'altra metà del vertice di Palazzo Rosciano, ma con un iter differente: stiamo parlando del responsabile della "macchina" amministrativa dell'ente, il cui contratto è nelle mani del presidente (o del commissario). Ecco che nella riunione del comitato portuale di ieri Massimo Provinciali (foto) è stato confermato segretario generale. Fino a quando? «Per sette mesi e mezzo, dal 17 giugno, data di scadenza del precedente incarico, sino al 31 dicembre», si premurano di precisare da Palazzo Rosciano. Ma con una sottolineatura (la stessa che vale per Gallanti): fin da ora si annuncia che la scadenza sarà anticipata qualora intanto «dovesse essere approvata in Consiglio dei Ministri la nuova legge sui porti e nominato di conseguenza il nuovo presidente [redacted] La proposta è stata avanzata da Gallanti: è stata accolta all'unanimità dal comitato portuale ed è stata avallata dagli uffici del ministero. Provinciali ha detto di considerare la conferma «come uno stimolo a migliorare». E ha aggiunto: «Mi rendo conto che si è trattata di una decisione presa con qualche tormento in punta di diritto: la portualità vive da anni una situazione paludosa dove norme di riferimento sono diventate [illegible]».

Livorno, Provinciali confermato

Massimo Provinciali è stato confermato al vertice della macchina dell' [redacted] Per sette mesi e mezzo, dal 17 giugno, data di scadenza del precedente incarico, sino al 31 dicembre, o anche prima, se nel frattempo dovesse essere approvata in Consiglio dei Ministri la nuova legge sui porti e nominato di conseguenza il nuovo presidente dell'Apl. Estato il commissario Gallanti ad avanzare la proposta di Provinciali: lo ha fatto nel comitato portuale di stamani, che ha dato l'ok all'unanimità dei presenti. «La scelta in deroga a quanto previsto dalla legge 84/94, che non prevede per l'incarico del segretario generale l'istituto della proroga, è stata presa con l'avvallo degli uffici del Mit», ha spiegato il numero uno dello scalo labronico. «Colgo l'occasione per ringraziare il comitato portuale – ha detto Provinciali –, considero la conferma come uno stimolo a migliorare. Mi rendo conto che si è trattata di una decisione presa con qualche tormento in punta di diritto: la portualità vive da anni una situazione paludosa dove norme di riferimento sono diventate scivolose».

FRONTE DEL PORTO

NUOVA FIDUCIA IN PUNTA DI DIRITTO

«RINGRAZIO IL COMITATO PORTUALE – HA DETTO L'AVVOCATO PROVINCIALI – E CONSIDERO LA CONFERMA COME UNO STIMOLO A MIGLIORARE. DECISIONE PRESA CON QUALCHE TORMENTO»

In Comitato passa la linea-Gallanti Provinciali confermato segretario

Incarico prorogato di altri sette mesi: scadrà il 31 dicembre

– LIVORNO –

CONFERMA all'unanimità del comitato portuale, quella per Massimo Provinciali alla segreteria generale [redacted] di [redacted]. Chi nei giorni scorsi aveva cercato di buttare un po' di sabbia nell'ingranaggio, rifacendosi alle norme della legge 84/94 che non prevedono incarichi paralizzati a tempo per i segretari generali, non ha insistito. Del resto a supportare la sua proposta di confermare Provinciali il commissario [redacted] – ed avvocato di grido – [redacted] ha ricordato che sono stati gli stessi uffici del MIT (ministero infrastrutture e trasporti) a dare il nulla osta alla soluzione. In vista della riforma della legge portuale – è la tesi degli uffici romani – si può anche andare in deroga alla norma che tra l'altro ha anche qualche aspetto di incertezza.

PROVINCIALI rimarrà in carica per sette mesi e mezzo, dal 17 giugno prossimo – data di scadenza dell'attuale mandato – sino al 31 dicembre. La formula della nomina ricalca quella dei commissari: decadrà anche prima, se nel frattempo dovesse essere approvata in Consiglio dei Ministri la nuova legge sui porti e nominato di conseguenza il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale che metterà insieme le [redacted] di Livorno e Piombino. «Colgo l'occasione per ringraziare il comitato portuale – ha detto l'avvocato Provinciali dopo la nuova fiducia – e considero la conferma come uno stimolo a migliorare. Mi rendo conto che si è trattata di una decisione presa con qualche tormento in punta di diritto: tra la portualità vive da anni una situazione paludosa dove norme di riferimento sono diventate suvvolose». Tradotto: non fa piacere ad alcuno sentirsi contestato su norme di diritto "suvvolose", e magari capire che si utilizzano certe perplessità per colpire trasversalmente. Ma evidentemente in porto "se ne sono fatti una ragione". Anche perché lo stesso comandante del porto Di Marco, che aveva ricordato la norma e aveva proposto di chiedere un Ok scritto al MIT ("Verba volant"...) alla fine ha votato anch'egli per la riconferma.

Altro punto importante all'ordine del giorno di ieri, che già era stato affrontato in precedenza nella commissione consultiva, ha riguardato la richiesta "d'emergenza" del terminalista Lucarelli per avere un ormeggio provvisorio sul lato nord del molo Italia per il traghetto roro della Tirrenia che altrimenti avrebbe dovuto abbandonare Livorno per altri scali. L'avvocato Gallanti ha informato il comitato che anche sulla base delle valutazioni generali sul traffico, concederà il richiesto attracco in via provvisoria dal 1 luglio al 31 dicembre, scongiurando la perdita per il porto di un importante servizio e anche ripercussioni negative tra il personale di Cristiano Lucarelli.

A.F.

AL VERTICE Il segretario della Port[redacted] Provinciali, e a destra il commissario Gallanti

PORTO » AUTOSTRADE DEL MARE: CERCASI PACE SOCIALE SULLE BANCHINE

Lucarelli va verso il molo Italia Disinnescata la "guerra dei ro-ro"

Gallanti annuncia l'intenzione e nel "parlamentino" [redacted] saltano fuori anche le polemiche Il terminal sconta la presenza di una strozzatura che impedisce di accogliere navi oltre i 150 metri

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

Ancora non c'è la delibera specifica nero su bianco ma a Palazzo Rosciano, sede [redacted] sembrano essersi create le condizioni di contorno perché il Lucarelli Terminal abbia in uso provvisorio fino a fine anno il molo Italia lato nord.

Il commissario [redacted] prova a disinnescare una "mina" che rischiava di esplodere come effetto collaterale nella "guerra dei ro-ro" fra Onorato e Grimaldi: proprio per rispondere all'attacco di Grimaldi, l'armatore Onorato potenzia i collegamenti con la Sardegna. Ma per farlo finisce per mandare in tilt il terminal del quale è cliente (Lucarelli): colpa del fatto che la banchina dell'ex golcador amaranto non può accogliere navi oltre i 150 metri («cioè praticamente quasi tutte», dicono dal terminal) ed è da tempo in lista d'attesa per un intervento strutturale [redacted] che dovrebbe tagliare la strozzatura. Tradotto: a rischio le buste paga di 40 addetti.

La delibera è nelle mani del commissario, che comunque ne ha dato notizia al comitato portuale. Va detto che la commissione consultiva in passato non aveva lesinato i mugugni su quest'operazione. Anche la seduta del "parlamentino" di Palazzo Rosciano non è stata avara di scontri: protagonisti, ad esempio, il sindaco Nogarin (schierandosi con Lucarelli, ha sollevato il problema del conflitto d'interessi presente all'interno del comitato portuale) e il direttore confindustriale Umberto Paoletti (che lo ha accusato di non conoscere la legge su come si compone il comitato portuale). Nel mirino anche il fatto che ci si muove spesso a suon di deroghe sull'onda dell'emergenza ma questo intralcia il decollo della zonizzazione: c'è il timore che a suon di deroghe e strappi, si finisca per far grippare l'ingranaggio che dovrebbe portare agli spostamenti di terminal (come Ten e Cilp, per dirne un paio) per comporre il puzzle creato dal nuovo Prg. Sull'altro piatto della bilancia, il destino di 40 famiglie in una città dove la disoccupazione già azzanna i destini di tanti.

A quanto è dato sapere, il nulla osta provvisorio coprirà presumibilmente il periodo da qui a fine anno. E appunto il 31 dicembre scade anche il contratto che lega al Lucarelli Terminal la compagnia Tirrenia di Onorato.

«A questo punto – dice Cristiano Lucarelli, titolare del terminal – la palla è nelle mani di Onorato: contiamo che in questi mesi il nostro lavoro lo convincerà a rimanere con noi, altrimenti 40 famiglie resteranno senza sostegno».

Per l'impresa dell'ex cannoniere un provvedimento era indispensabile nel giro di poco tempo: dal 1° luglio la Tirrenia metterà in servizio la "Massimo Mura" lunga 193 metri, dunque fuori misura per un terminal che non può accogliere navi oltre i 150 metri.

Secondo quanto auspicano al terminal, la resecazione della banchina potrebbe anche avvenire in due fasi: già con un primo "taglio" di 30 metri la banchina potrebbe accogliere navi più grandi.

La "guerra dei ro-ro" nasce lontano da qui: è un duello – quantomeno di livello nazionale – fra i big del settore, Grimaldi vs Onorato. Ma sono proprio le nostre banchine a rischiare di diventare il campo di battaglia: non è un segreto che, potendo contare Grimaldi sull'egemonia su Civitavecchia, il fronte principale d'attacco anti-Onorato è su Livorno. Ma in sede locale si sono moltiplicati i focolai di "guerra": oltre al caso Lucarelli, lo scontro sulle aree ex Seatrag alla radice della Darsena Toscana, le tensioni sindacali in Lim e il passaggio di Cotunav da Lim a Scotto-Neri (stoppato [redacted]

Gallanti nelle l'accento sull'aumento della fame di spazi per le "autostrade del mare". E torna a insistere: la soluzione è una accelerazione della fase due della maxi-Darsena. Come? Andando a scandagliare eventuali interessati con un "appello a offrire": una sorta di scouting di mercato per l'altra metà della Darsena Europa. «Costerà assai meno del polo container, le dighe foranee ci saranno già», dice Gallanti. Eppure siamo ancora distanti dalle 13,4 milioni di tonnellate nel ro-ro del 2008.

[redacted]

Cristiano Lucarelli

> Proroga fino a fine anno, la palla ora è nelle mani di Onorato: contiamo di convincerlo a rimanere con noi, altrimenti 40 famiglie saranno nei guai

Il molo Italia: sul lato nord una nave da crociera

Operaio schiacciato tra i carrelli

Incidente sul lavoro in porto, ferito un dipendente di 45 anni della Sintermar

LIVORNO

Un operaio che resta schiacciato e imprigionato tra due carrelli elevatori, le urla, i colleghi che fermano le macchine e chiamano i soccorsi.

È un grave incidente sul lavoro, che per fortuna non ha avuto gravissime conseguenze, quello avvenuto intorno alle 14 di ieri all'interno della zona portuale di Livorno, in via Leonardo Da Vinci.

Mauro Montalbano, 45 anni, a quell'ora era al lavoro all'interno del teminal container dell'azienda Sintermar, società che si occupa di movimentazione merci e servizi marittimi. A quell'ora erano in corso le operazioni di carico e scarico sottobordo all'Eurocargo Genova. Per cause ancora da chiarire, l'operaio è rimasto schiacciato tra due carrelli elevatori. Subito sono scattati i soccorsi. Un'ambulanza della Svs è arrivata poco dopo all'interno del piazzale.

Secondo un prima diagnosi, l'operaio avrebbe subito uno schiacciamento del torace e diverse fratture alle costole.

Il quarantacinquenne è stato immediatamente trasportato all'ospedale di Livorno. Le sue condizioni sono gravi ma l'operaio è sempre rimasto cosciente e non è in pericolo di vita. Adesso toccherà agli agenti della Polmare ricostruire la dinamica dell'incidente per verificare le eventuali responsabilità.

«Innanzitutto - scrive in una note La Segreteria della Federazione livornese di Rifondazione Comunista - vogliamo fare gli auguri di pronta guarigione a Mauro Montalbano. Rimarchiamo come il porto stia diventando un'ambito di lavoro dove i livelli di sicurezza sono spesso bassi, tanto da aver provocato in questi anni anche incidenti mortali. Certe incidono su queste dinamiche gli allentamenti sulla questione delle regole che, come abbiamo denunciato più volte, ricadono sui lavoratori sia su piano sociale che dei livelli di sicurezza nei luoghi di lavoro. Per fermare questa spirale - concludono - bisogna che il lavoro ed i lavoratori tornino ad avere un ruolo e una funzione centrale nelle attività lavorative, in particolare nel nostro porto». *(f.l.)*

Il piazzale della Sintermar dov'è avvenuto l'incidente (Marzi/Pentafoto)

ALLA SINTERMAR

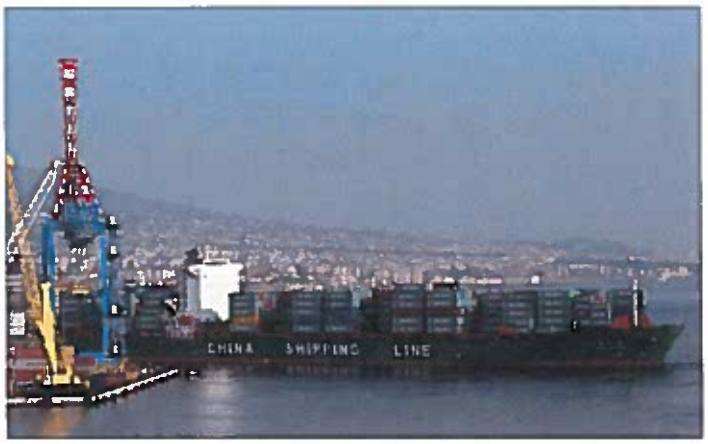
Resta incastrato tra due carrelli: grave operaio portuale

- LIVORNO -

PURTROPPO la giornata di ieri ha fatto registrare ancora un grave infortunio in area portuale. un operaio di 45 anni livornese, m.m. le sue iniziali, è rimasto schiacciato tra due carrelli elevatori all'interno della Sintermar, Darsena Toscana del porto labronico. L'incidente si è verificato intorno alle 14.30 durante le operazioni di carico e scarico di una nave. Sulla dinamica gli accertamenti sono tuttora in corso da parte dei tecnici dell'ufficio sicurezza nei luoghi di lavoro dell'Asl. L'uomo per cause ancora da chiarire, è rimasto schiacciato tra due carrelli riportando serie ferite e contusioni al petto, tra cui fratture delle costole anteriori, uno pneumotorace e trauma cranico. L'uomo per fortuna non ha mai perso conoscenza, anche se le sue condizioni sono parse subito critiche. Sul posto l'ambulanza della Svs con medico a bordo, che ha trasportato il ferito al pronto soccorso dell'ospedale di Viale Alfieri. In serata Rifondazione Comunista con una nota ha voluto esprimere auguri di pronta guarigione al lavoratore ferito. «Rimarchiamo come il porto - scrive Rc – stia diventando un'ambito di lavoro dove i livelli di sicurezza sono spesso bassi. . Certo incidono su queste dinamiche gli allentamenti sulla questione delle regole che, come abbiamo denunciato più volte, ricadono sui lavoratori sia sul piano sociale che dei livelli di sicurezza nei luoghi di lavoro. Occorre che il lavoro ed i lavoratori tornino ad avere un ruolo e una funzione centrale nelle attività lavorative, in particolare nel nostro porto».

È in uscita lo "Speciale Porto di Napoli"

Genova - È in uscita lo "**Speciale Porto di Napoli**": analisi, approfondimenti, interviste ai principali protagonisti dello scalo campano e dello shipping nazionale in doppia lingua, italiano e inglese.



Genova - È in uscita lo "**Speciale Porto di Napoli**": analisi, approfondimenti, interviste ai principali protagonisti dello scalo campano e dello shipping nazionale in doppia lingua, italiano e inglese. Lo speciale sarà pubblicato in formato cartaceo sull'***Avvisatore Marittimo*** *e in formato digitale sul magazine mensile del* ***MediTelegraph****. Sul sito www.themeditelegraph.com sarà inoltre possibile scaricare l'inserto in formato Pdf. La versione cartacea sarà distribuita in occasione della Naples Shipping Week.*

Per informazioni, e per prenotare uno spazio pubblicitario, è possibile rivolgersi a Publikompass ai seguenti recapiti: stefano.milano@publikompass.it, telefono 010 5388243.

Presentazione 3' Rapporto Annuale Italian Maritime Economy | Napoli, 23 giugno 2016

Napoli, 8 giugno 2016 – SRM presenta la terza edizione del Rapporto Annuale**"Italian Maritime Economy"** nell'ambito del convegno sul tema: **Suez, il ruolo della Cina, il nuovo Panama: dalle rotte globali, un Mediterraneo più centrale**. L'evento si terrà a Napoli **giovedì 23 giugno 2016** a partire dalle ore 9.30 presso la Sala delle Assemblee del Banco di Napoli.

Il Rapporto, frutto degli studi compiuti dall'Osservatorio di SRM sull'Economia dei Trasporti Marittimi e della Logistica, analizza i nuovi fenomeni che caratterizzano la blue economy, con particolare riferimento al nostro Paese e al Mezzogiorno. Questa edizione, inoltre, è arricchita da due focus: uno sui porti del Northern Range e l'altro sul Canale di Panama.

Il volume, in edizione limitata, sarà distribuito ai partecipanti fino ad esaurimento copie.

Per motivi di sicurezza, l'ingresso presso il Banco di Napoli sarà consentito dalle ore 9.30 e non oltre la capienza della sala. Per adesioni compilare il form online.

Per informazioni scrivere a comunicazione@sr-m.it

Piloti di Napoli, «ancelle» del porto da 150 anni

di **Paolo Bosso** È l'ancella del porto, il primo contatto che una nave ha nello scalo di approdo, e oggi compie 150 anni, perlomeno quella di Napoli. È la corporazione dei piloti, che ieri nel capoluogo campano ha festeggiato l'anniversario (anno di nascita: 1866) con un convegno alla stazione marittima e una cerimonia di benedizione alla sua "Torre".

«Qui a Napoli sono i custodi che hanno affiancato armatori quali Lauro, d'Amico, Grimaldi e Aponte. Facciamo un servizio fondamentale che non ha però un rapporto dialettico con la città: non c'è un'immagine nitida del pilota», spiega Luigi Lucenteforte, capopilota del porto di Napoli da pochi mesi. Lucenteforte riflette su una caratteristica propria dei mestieri marittimi, quella di appartenere a un microcosmo autosufficiente e isolato dal territorio. È la caratteristica delle città portuali, un luogo scisso in una difficile convivenza: tra le potenzialità industriali del porto e le esigenze socio-urbanistiche della città. «La nave è la prima di tutte le variabili che incontra un pilota», spiega Lucenteforte. «Siamo uno strumento ancillare, non ausiliare e neppure servile – continua – che opera in acque che conosce meglio di chiunque altro». Un ruolo riconosciuto anche dalle Capitanerie. «Perché non facciamo noi stessi servizio di pilotaggio?», si domanda retoricamente il direttore marittimo della Campania Arturo Faraone, «perché ci fidiamo di un corpo con centocinquant'anni di esperienza. L'impianto normativo non deve cambiare». «Operano al di là delle condizioni materiali – aggiunge il commissario dell'Autorità portuale Antonio Basile -. Nonostante le carenze strutturali del porto di Napoli, riescono a far entrare navi mastodontiche. Sono la garanzia di un servizio improntato sulla salvaguardia del mare e delle persone». Un mestiere che non può cambiare perché riflette la tradizionalità dello stesso trasporto marittimo, come spiega il direttore Fedepiloti Fiorenzo Milani: «Se pensiamo che si sale e si scende dalle navi sempre allo stesso modo e che ci si orienta con sempre lo stesso strumento, la bussola, per quanto sofisticate siano le apparecchiature, un pilota si accorge prima di qualunque tecnologia quando una nave inizia ad accostare: questo fa ancora la differenza». Non c'è proprio niente da riformare di questo mestiere? «Penso che sia arrivato il momento di inserire un "quality standard",

rilasciato dalla stessa associazione di categoria insieme all'International Maritime Organization e agli enti di certificazione».
Per diventare piloti bisogna fare la scuola nautica, ottenere la qualifica di capitano di lungo corso e passare un concorso, ma ovviamente ciò che alla fine rende un pilota tale è l'esperienza in mare tra torre di controllo, banchine e rada. Essere operativi poco prima dell'alba per lavorare fin quasi alla mattina del giorno dopo, come racconta - in una video-intervista nel corso del convegno - uno dei decani dei piloti napoletani, Alfonso Fappiano, classe 1920, che annovera tra le sue giornate di lavoro migliori quelle con oltre dieci servizi di pilotaggio. E sono proprio la verosimiglianza di questi racconti a coronare di un'aura mitica un mestiere che è nato insieme alla nave. «Già il codice di Hammurabi menziona la figura del pilota», sottolinea Gioacchino Longobardo, presidente dell'associazione di Studi e ricerche della marineria della penisola sorrentina. Trattandosi di farsi guidare nel porto di arrivo da uno che lo scalo lo conosce bene, è chiaro che la nascita di questo mestiere, con data e luogo precisi, è impossibile. Comunque, le prime testimonianze documentali risalgono ai Fenici.
I piloti in Italia e a Napoli«Tra le variegate componenti del cluster marittimo mondiale, quella dei piloti è indubbiamente la categoria più tipica, quella più simile tra loro in ogni porto, più degli agenti marittimi», commenta Umberto Masucci, agente marittimo e vicepresidente Federmare, che ha snocciolato qualche dato sul pilotaggio in Italia. Ad oggi l'organico ne conta quasi 260 distribuiti in 69 porti, con una flotta di 124 pilotine per un totale di 245mila prestazioni l'anno, circa mille per pilota (pari a una media di 2,7 al giorno). A Napoli i piloti sono 13 (dodici più il capopilota, due entreranno con il prossimo concorso), 4 le pilotine: tre di tipo Keith Nelson con due motori da 260 cavalli, più un'altra con un solo motore che opera tra i porti di Castellammare di Stabia e Torre Annunziata. Tutti scali da sei mesi sotto un'unica giurisdizione, quella dei "Piloti del Golfo di Napoli" dopo la fusione della corporazione di Napoli con quelle di Castellammare e Torre Annunziata (decreto del 24 settembre 2015 in vigore dal primo gennaio 2016). «Sarebbe forse il caso di pensare a un sistema unificato anche per Capri, Procida, Pozzuoli, ci sono troppi servizi di approdo differenti», conclude Lucenteforte.

Porto di Brindisi chiude in attivo il bilancio consuntivo 2015

E' stato approvato dal Comitato portuale (dieci voti favorevoli, un astenuto) il bilancio consuntivo relativo all'esercizio 2015 dell'Autorità portuale di Brindisi, chiusosi con un avanzo di amministrazione pari a circa 16,2 milioni di euro.

Il rendiconto generale si legge in una nota dell'Ap, ha ottenuto la piena approvazione del Collegio dei revisori dei conti, i quali hanno riscontrato che i dati relativi allo stato patrimoniale, al conto economico e ai dati finanziari sono stati redatti nel rispetto della normativa vigente conformandosi ai vincoli di spesa indicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Inoltre, in attuazione della direttiva 2000/35/CE relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali, l'Authority pugliese rende noto di aver posto particolare attenzione al rispetto dei tempi di pagamento delle fatture emesse dai fornitori.

CINQUE TRAVERSATE A LUGLIO E AGOSTO FRA MARSIGLIA E PORTO TORRES

Corsica Linea sbarca in Sardegna

La concorrenza con Corsica Ferries simile a quella tra Moby e Grimaldi

Corsica Linea allarga i propri orizzonti e punta sulla Sardegna. Poche settimane dopo aver raccolto il testimone dall'ex flotta pubblica Snem, protagonista di un controverso processo di liquidazione, la compagnia francese, che vuole spostare la sede da Marsiglia ad Ajaccio, ha annunciato un nuovo collegamento estivo fra Marsiglia e Porto Torres. Si tratta di cinque traversate nei week-end in alta stagione, fra 30 luglio e 28 agosto. La nuova compagnia va così a fare concorrenza a Corsica Ferries, che quest'anno ha inaugurato servizi fra la Sardegna e i porti francesi di Nizza e Tolone. In ballo ci sono anche possibili finanziamenti per i collegamenti fra Corsica e Sardegna. Si tratta di un milione di euro all'anno che la regione autonoma di Corsica vorrebbe assegnare come delegazione di servizio pubblico. Intanto il sindacato Cgt ha depositato un preavviso di sciopero di 48 ore, per i giorni 13 e 14 giugno, per il personale delle compagnie marittime Corsica Linea e La Méridionale, nel quadro delle proteste che si susseguono da alcune settimane a livello nazionale contro la nuova legge sul lavoro voluta dal ministro Myriam El Khomri e varata dal governo di Parigi.

Corsica Linea ha pubblicato sul proprio sito l'offerta del nuovo collegamento per la Sardegna, che verrà svolto in collaborazione con La Méridionale, compagnia con cui Corsica Linea condivide già la delegazione di servizio pubblico fra Marsiglia e la Corsica. «Con questa politica dei prezzi aggressiva - spiega un comunicato di Corsica Linea, che offre combinazioni con sconti del 50 per cento - Corsica Linea conferma la propria volontà di proporre un'offerta di qualità al prezzo migliore e si pone come protagonista marittimo in Mediterraneo».

L'annuncio di Corsica Linea rappresenta una novità nell'offerta della compagnia. La ex Snem non prevedeva infatti collegamenti con la Sardegna, ma soltanto con la Corsica e con il Maghreb. La linea stagionale verso l'isola italiana va a fare concorrenza a Corsica Ferries, che da fine maggio ha aperto nuove linee fra Francia, Corsica e Sardegna. In particolare, sulla linea Nizza-Porto Vecchio-Golfo Aranci, operativa dal 30 maggio al 3 settembre, la compagnia guidata da Pierre Mattei ha programmato fino a quattro partenze notturne a settimana, sulla Tolone-Porto Torres-Porto Vecchio offre due partenze notturne settimanali dal 14 giugno al 4 settembre prossimi. La rivalità fra le due compagnie francesi sulla Sardegna, con annunci e contro-annunci di nuove linee, riproduce quella che si sta consumando anche sul versante italiano fra Moby e Tirrenia, entrambe di Vincenzo Onorato, e la Grimaldi di Napoli, con osservatore interessato la Gnv di Gianluigi Aponte. Quest'anno dall'Italia per l'isola sono previste circa 5.600 partenze (fino a 28 al giorno) e una capacità massima di oltre 62 mila passeggeri giornalieri.

La vicenda del passaggio da Snem a Corsica Linea ha un'appendice giudiziaria, con un'udienza prevista per il prossimo 28 giugno. La gara per Snem era stata vinta nel 2015 dall'imprenditore còrso Patrick Rocca, che aveva cambiato il nome della compagnia in Mem, contro altri tre concorrenti fra cui il consorzio Corsica Marittima, composta da altri imprenditori còrsi. Questi ultimi il principio del 2016 hanno comunque avviato una propria compagnia, Corsica Linea, per fare concorrenza a Mem, nonostante che le condizioni di partecipazione alla gara glielo vietassero. Il servizio avviato era stato stoppato dal tribunale. Successivamente si è consumato un altro colpo di scena, con la vendita di Mem da parte di Rocca alla stessa Corsica Marittima. Il vincitore della gara vendeva la compagnia e le sue rotte, compresa la delegazione di servizio pubblico, alla seconda classificata. Il 3 maggio scorso la nuova Corsica Linea, erede questa volta di Snem, è stata ufficialmente inaugurata. La vendita però è stata fortemente contestata dal Comitato d'impresa (la Rsu francese), che ha fatto ricorso mettendone in dubbio la legittimità. Il tribunale del commercio di Marsiglia avrebbe dovuto riunirsi sul caso lo scorso 18 maggio, ma ha rinviato l'udienza al 28 giugno. Il destino delle rotte della ex-Snem in Francia ha una forte valenza politica, per l'intrecciarsi degli interessi, spesso contrastanti, dei sindacati e delle comunità marittime di Marsiglia e della Corsica.

Alberto Ghiara

Una nave della compagnia francese

TRAGHETTI

Corsica Linea punta ai collegamenti con la Sardegna

GENOVA. Corsica Linea allarga i propri orizzonti e punta sulla Sardegna. Poche settimane dopo aver raccolto il testimone dall'ex flotta pubblica Sncm, protagonista di un controverso processo di liquidazione, la compagnia francese, che vuole spostare la sede da Marsiglia ad Ajaccio, ha annunciato un nuovo collegamento estivo fra Marsiglia e Porto Torres. Si tratta di cinque traversate nei week-end in alta stagione, fra 30 luglio e 28 agosto. La nuova compagnia va così a fare concorrenza a Corsica Ferries, che quest'anno ha inaugurato servizi fra la Sardegna e i porti francesi di Nizza e Tolone. In ballo ci sono anche possibili finanziamenti per i collegamenti fra Corsica e Sardegna. Si tratta di un milione di euro all'anno che la regione autonoma di Corsica vorrebbe assegnare come delegazione di servizio pubblico. Corsica Linea ha pubblicato sul proprio sito l'offerta del nuovo collegamento per la Sardegna, che verrà svolto in collaborazione con La Méridionale, compagnia con cui condivide già la delegazione di servizio pubblico fra Marsiglia e la Corsica.

L'annuncio di Corsica Linea rappresenta una novità nell'offerta della compagnia. La ex Sncm non prevedeva infatti collegamenti con la Sardegna, ma soltanto con la Corsica e con il Maghreb.

Gazzetta del Sud

Il 22 giugno finisce il mandato di De Simone, ancora incerti contenuti e tempi della riforma

Opere portuali, da luglio nel limbo

Messina dispone già del Piano triennale. Chi lo porterà avanti?

Ultimi tredici giorni per la gestione dell' Autorità portuale di Messina -Milazzo affidata al presidente Antonino De Simone. Il 22 giugno l' ex capitano di vascello della Marina lascerà forse Messina, e l' ente ministeriale, istituito nel 1994 a Messina e in altre 23 città d' Italia per i porti nazionali di prima classe, dovrebbe prima o poi diventare una nuova realtà, unita a Gioia Tauro nella nuova Autorità di Sistema del Tirreno meridionale. In attesa di verificare se sarà "vera gloria" oppure una iattura per il sistema porto -città, non resta - in tema di opere pubbliche - che segnalare il rischio che programmi e fondi dell' Autho rity messinesi comincino ad essere sprecati dai soli tempi di attesa. Sarebbe almeno auspicabile la concessione della moratoria, fino atre anni, che il Comitato portuale di Messina ha invocato per iscritto dal Governo Renzi, chiedendo al governatore Crocetta di presentare l' istanza fin dal primo giorno del decreto. Si vedrà: intanto ricordiamo gli obiettivi del Piano triennale approvato dal Comitato portuale, con mirato anticipo, già a maggio. «Il nuovo Pot 2017-2019 - scrive l' ufficio tecnico dell' Authority - prevede la realizzazione di interventi infrastrutturali nelle aree di Messina e Milazzo, ai fini dell' ulteriore aumento delle potenzialità dei terminali portuali di competenze dell' Ente. Il complesso degli interventi previsti - si legge - contempla un investimento pari a 167 milioni e 766.000 euro, dei quali 58.466 già nel corso del primo anno». Soffermiamoci, in questa fase, solo su Messina.

Banchine crocieristiche - Il completamento della nuova banchina, di lunghezza complessiva pari ad oltre 500 metri è stata impulso di sviluppo del traffico crocieristico nella direzione del potenziamento infrastrutturale per tale tipologia di traffico. Nel nuovo strumento di pianificazione sono stati previsti sia la rettifica della banchina I Settembre, che l' ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo, sia per la disponibilità di nuovi spazi utili al traffico crocieristico che ai fini del potenziamento del traffico commerciale in genere. Inoltre è stata prevista la realizzazione di un nuovo e più moderno Terminal crociere presso le banchine I Settembre e Vespri-Colapesce, atteso che l' esistente stazione marittima risulta ormai insufficiente per le necessità del porto.

Nuovo "Norimberga" - Riguardo al Molo Norimberga, sono stati previsti alcuni interventi di ampliamento della pavimentazione e delle strutture portuali, in linea con la recente delocalizzazione degli uffici della

MARCO IPSALE

Quotidiano di Sicilia

Il presidente dell' Autorità portuale ha assunto l' impegno di avviare la stesura di un Piano di caratterizzazione

MESSINA - Il tema delle bonifiche è stato al centro di un ampia fetta del dibattito. Nel corso dell' incontro, si è infatti discusso dell' inserimento nel Piano regionale delle bonifiche di alcune aree non incluse dal primo intervento, al fine di potere accedere alle risorse comunitarie. Su questo aspetto, il presidente dell' autorità portuale, De Simone, ha assunto l' impegno di avviare la stesura di un Piano di Caratterizzazione, funzionale a questa procedura, non appena sarà definitivamente chiuso il contenzioso con il Comune di Messina. Intanto, però, si potrebbero inserire in questa pratica le aree già censite in passato attraverso appositi studi (nella zona della Cittadella fortificata), in cui sono emersi livelli di contaminazione. A quel punto, sarà necessaria una risposta da parte degli assessorati regionali all' Energia e al Territorio e Ambiente, al fine di capire se queste ipotesi sono percorribili. Entro i prossimi dieci giorni, tutti i partecipanti al tavolo tecnico daranno riscontro rispetto agli impegni assunti: consegna del Prp, consegna dei documenti inerenti un primo finanziamento per la bonifica, definizione di un cronoprogramma per l' inserimento di nuove aree atto a intercettare ulteriori risorse.
In conclusione, si è deciso di richiedere alla Presidenza della Regione la disponibilità a ospitare, entro fine mese a Palermo, una nuova riunione del tavolo tecnico.

Guardia di Finanza che hanno permesso il recupero di ulteriori spazi sul fronte banchina, oltre che un importante intervento di adeguamento ed ampliamento del molo stesso, ai fini del potenziamento del "Terminal multipurpose" per attività commerciali.
Piattaforma logistica - Il Pot prevede inoltre importanti opere volte al miglioramento della logistica: in particolare, il cofinanziamento della nuova via Don Blasco tra il porto e lo svincolo di Gazzi, e il cofinanziamento della nuova piattaforma logistica intermodale di Tre mestieri (15 milioni) e dell' edificio servizi (1 milione): un sistema che sarà in grado di assorbire l' intero traffico di traghettamento dello Stretto più l' aliquota del traffico ro -ro delle autostrade del mare, e tutto a vantaggio del decongestionamento del porto storico e della viabilità urbana».
Protezione del demanio - Poiché convivono, nella circoscrizione, accanto alle aree destinate a funzioni tipicamente portuali, altre, di non minore importanza, naturalmente vo cate alla fruizione e godimento del fronte mare, l' Ente sta avviando per queste ultime interventi di riqualificazione e recupero (vedi Fiera, ndr). Sono previsti anche gli interventi necessari alla protezione delle aree demaniali marittime alla foce del torrente Annunziata».

politica

Gestione del quartiere fieristico, il bando si chiude senza offerte

Turismo, promozione del territorio e attività economiche. Nulla di tutto ciò, almeno per il momento, al quartiere fieristico , perché il bando di gara per la gestione, fondato su quei tre concetti chiave, è andato deserto . Era possibile inviare le domande di partecipazione entro lunedì scorso ma nessuna è pervenuta all' Autorità Portuale. Quindi cosa succederà adesso? "Io sarei dell' avviso di 'aggiustare' qualcosa e di proporre un nuovo bando, come abbiamo fatto altre volte in cui le gare sono andate deserte - afferma il presidente dell' Autorità Portuale, Antonino De Simone -. Ma siccome il mio mandato è in scadenza e non voglio si pensi che io spinga per una soluzione invece che per un' altra, convocherò il Comitato Portuale e si deciderà insieme. Mi interessa soprattutto il pensiero delle istituzioni cittadine perché c' è molto da riflettere. L' area fieristica è una grande risorsa ma se la gara va deserta c' è qualche problema serio e non riguarda certo il canone ma evidentemente il tessuto cittadino offre poco e gli investitori hanno tante incognite. Benissimo abbiamo fatto a pubblicare il bando, almeno abbiamo una base di partenza". Il mandato di De Simone scadrà il prossimo 22 giugno , quattro anni dopo il suo insediamento. Scatterà una proroga automatica di 45 giorni, quindi fino alla prima decade di agosto , durante i quali il Ministero potrebbe nominare un nuovo presidente. La sensazione, però, è che passeranno tutti e forse anche più, in attesa della riforma delle Autorità Portuali.Cosa bisognerà cambiare in un eventuale nuovo bando? "Mi hanno detto che volevo 'regalare' l' area fieristica ai privati - prosegue De Simone -, questa è invece la prova che si doveva fare ancora di più. In passato c' era stato l' interesse di un gruppo arabo ma evidentemente hanno ritenuto l' investimento non conveniente. Non voglio forzare la mano, sono al di sopra delle parti, aspetto l' intervento delle istituzioni in Comitato Portuale".Ma quando sarà la prossima riunione? "La prossima settimana sarò in Cina in qualità di vicepresidente di Assoporti - conclude De Simone -, in quella successiva ancora convocherò il Comitato".Qualunque sarà l' esito di quella seduta, i tempi si allungheranno inevitabilmente, mentre la stagione estiva è alle porte . Da mesi l' Autorità Portuale ha chiesto al Comune se ha interesse ad organizzare eventi nell' area ma, nonostante alcuni incontri, non è ancora arrivata alcuna risposta ufficiale. A brevissimo De Simone invierà un' ultima

lettera ma l' impressione è che ormai sia troppo tardi e che l' unico obiettivo possa essere quello di coinvolgere in extremis i privati. (Marco Ipsale)

MARCO IPSALE

Quotidiano di Sicilia

I dati di maggio 2016 hanno fatto segnare un incremento dell' 8,2% sullo stesso mese dell' anno precedente

Numeri positivi per voli e passeggeri

Orlando: "Dallo scalo un grande contributo per l' internazionalizzazione del territorio"

PALERMO - La privatizzazione dello scalo e la guerra tra Comune e Regione Siciliana sono ormai alle spalle. Con il recepimento nell' isola della legge Delrio, dopo anni di tormentata incertezza il sindaco del capoluogo, Leoluca Orlando, è diventato anche sindaco della città metropolitana e si è impadronito di quote e funzioni dell' ormai ex Provincia, non solo all' aeroporto ma anche dentro il comitato dell' Autorità portuale e nelle varie fondazioni e partecipate.

Alla Gesap, per esempio, Orlando controllerà, sommando il 31,5% del Comune e il 41,3% dell' ex Provincia - ora Città Metropolitana - quasi il 73% delle quote societarie. E infatti il primo cittadino di Palermo ha subito replicato a Riggio precisando che della privatizzazione per ora non c' è bisogno perché "ben cinque banche si sono dette disponibili a finanziare questi lavori, venderemo quando Gesap sarà un' eccellenza. Con questi nuovi varchi l' aeroporto diventa sempre più sicuro, attraente e attrattivo, è un altro grande contributo all' internazionalizzazione di Palermo e della sua area metropolitana".

A maggio i transiti di passeggeri sono stati 488.851, circa 37 mila in più di maggio 2015 (un aumento dell' 8,2%), con una media di 1.200 passeggeri in più al giorno. In aumento del 10,7% anche i voli, che sono stati 3.824.

Nei primi cinque mesi dell' anno il traffico passeggeri ha toccato quota 1.879.653, cioè il 13,3% in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, con un aumento di circa 220mila viaggiatori. Segno positivo (+10,8) anche per i voli: 15.421. Da gennaio a maggio, il traffico internazionale complessivo è stato di 381.081 passeggeri (+23,3%), con una crescita di circa 60 mila transiti rispetto al 2015. Nel 2016, Roma, Bergamo e Milano Linate sono le prime tre rotte nazionali per crescita, tra l' 8% e l' 11%, mentre Londra Stansted, Parigi Orly e Dusseldorf Weeze risultano essere le rotte internazionali più battute. In aumento del 6% Londra e Dusseldorf; Parigi ha raggiunto un aumento del 33%, grazie anche all' estensione delle frequenze anche nel periodo invernale. (gi)

Giornale di Sicilia

DAL WEB «È BENE COMPRENDERE CHI LA REALIZZERÀ E IN CHE TEMPI», «PENSATO COSÌ È SOLO PROPAGANDA»

IL BACINO AI CANTIERI, «OPERA IMPORTANTE»

Un nuovo bacino galleggiante da 80 mila tonnellate riadattando il vecchio da 52 mila tonnellate che si trova nello specchio d' acqua del porto di Palermo. Ecco i commenti pubblicati su www.gds.it.

DOOO Complimenti ai progettisti e agli esecutori che hanno saputo adattare il precedente bacino di carenaggio. Questo rappresenta certamente una spinta significativa al le attività cittadine. Emidio OOO Sarebbe interessante comprendere chi realizza l' opera: dall' ingegneria alle opere esecutive. In quanto tempo si realizzerà l' opera?

Ma quante navi da 80.000 tonnellate è previsto che faranno all' anno? E così via...

commento firmato O OO Fatto il nuovo bacino, siamo sicuri che Fincantieri darà commesse di lavoro? O preferirà i porti del profondo Nord.

Peppe O OO Finalmente buone notizie che possono aiutare la nostra economia ad andare avanti. Finora abbiamo avuto a che fare solo con tagli che hanno penalizzato il settore.

Claudio O OO Progetto non realizzabile cosi com' è pensato e solo propaganda Vincenzo O OO Palermo potrebbe diventare una capitale per il Mediterraneo fornendo servizi di eccellenza sul fronte dei cantieri navali ma non solo. Leggo commenti densi di pessimismo. Ma stiamo dicendo vero?

Di questo passo non andremo da nessuna parte e rimarremo ancora una volta periferia sempre del mondo occidentale.

commento firmato OOO Siamo stati per anni indietro.

Ora qualcosa di buono si registra.

Speriamo che non si fermi ad annuncio o, come scrive Vincenzo nel suo commento, solo propaganda.

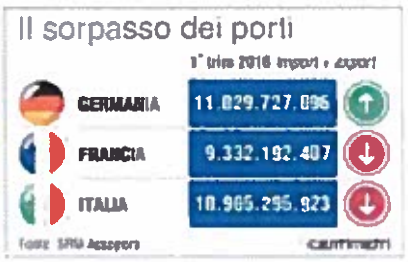
Marco.

Porto Empedocle – Festa della Marina Militare in programma venerdì 10 giugno

Porto Empedocle, 8 giugno 2016 – Venerdì 10 giugno si svolgerà a P. Empedocle la celebrazione per la festa della Marina Militare. La manifestazione, organizzata dalla Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di P. Empedocle unitamente al Gruppo ANMI – Associazione Nazionale Marinai d'Italia "Carmelo Sanfilippo", presieduto dal Cav. Gerlando Sirone, avrà luogo alle ore 10.00 presso il monumento ai Caduti del Mare, nel piazzale antistante la Biblioteca Comunale.
Il programma avrà inizio con la cerimonia dell'alzabandiera e, a seguire, la deposizione di una corona al monumento ai Caduti del Mare, a cura delle massime autorità presenti. Dopo la lettura dei messaggi augurali provenienti dalle Autorità centrali si procederà, infine, alla consegna di alcune ricompense a militari del Corpo che si sono particolarmente distinti nell'ultimo anno.
Gli uffici della Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di P. Empedocle saranno brevemente chiusi al pubblico dalle ore 10 fino al termine della cerimonia: la ricezione agli utenti sarà ripresa subito dopo la conclusione della manifestazione.

—le inchieste del Mattino—

Sud, il flop dei porti Germania prima nel Mediterraneo



Nando Santonastaso

Mentre Napoli e Salerno litigano per la leadership della nuova e unica [redacted] prevista dalla riforma Delrio, l'Italia perde nei primi tre mesi dell'anno lo storico primato del commercio marittimo sul Mediterraneo. Ci ha sorpassato, manco a dirlo, la Germania che pure il «mare nostrum» lo vede solo con il binocolo e che già qualche anno fa aveva messo il muso davanti nell'interscambio complessivo delle merci con i Paesi dell'area mediterranea, considerati cioè anche simde, interporti, autostrade e ferrovie.

» Segue a pag. 6

Porti, la Germania sorpassa l'Italia sul Mediterraneo

Merci: Berlino vola, qui si litiga per le poltrone

Nel primo trimestre cambia la leadership marittima Pesano vecchi e nuovi limiti

Nando Santonastaso

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Stavolta ha fatto di più, come rivela uno studio di Srm-Assoporti appena aggiornato: si è messa in scia il Paese che in Europa può contare sul maggiore kilometraggio di coste (più di 7mila km) e che a fine 2015 - ecco il dato più preoccupante di tutti - aveva chiuso in testa alla classifica del valore degli scambi marittimi del Mediterraneo con 50,7 miliardi di euro, quasi 5 miliardi più dei tedeschi e 8 miliardi più dei francesi. L'acqua - è il caso di dirlo - si è increspata nei primi tre mesi del 2016 con un calo rispetto allo stesso periodo del 2015 di oltre 9 punti percentuali. Anche Berlino ha perso qualcosa ma in maniera quasi insignificante: il sorpasso di marzo può invece aprirle prospettive a dir poco ottimistiche per fine 2016 quando bisognerà tirare le somme. E c'è chi è pronto a scommettere che sarà complicato spodestarla. Il fatto è, purtroppo, che alla luce dei dati analizzati dai ricercatori l'Italia portuale più di tanto non può fare. Nel senso che anche se i valori commerciali come detto sono più bassi di un anno fa, è sbagliato pensare a una frenata: la verità è che i tedeschi marciano a una maggiore velocità e sono anche abili a sfruttare i punti critici del sistema portuale italiano. Che si chiamano scarso dragaggio, penuria di collegamenti tra scali marittimi e reti ferroviarie e autostradali, campanilismi a ogni piè sospinto: i mali che la riforma vorrebbe correggere in maniera definitiva ma che, al momento, pesano e come sul piano della competitività internazionale.

Gioia Tauro Posizione strategica

I tedeschi hanno fiutato prima l'affare Suez e ora aspettano di capire cosa arriverà nel Mediterraneo dal prossimo raddoppio del canale di Panama, altra operazione strategica per utilizzare i nuovi giganti del mare. Navi cioè di tonnellaggio doppio rispetto a quelle che ancora solcano i mari europei e che da noi non potrebbero mai attraccare perché non c'è la profondità necessaria, quello che i tecnici chiamano appunto dragaggio. Ma c'è di più. Mentre - come si temeva - la riforma Delrio ha finito per catturare il picco di attenzione non appena ha annunciato la riduzione delle autorità portuali e la semplificazione delle strutture di decisione, altrove - come in Spagna o in Marocco - i porti sono diventati altro che un semplice scalo per navi di una certa stazza. Tangeri o la stessa Porto Said, primo porto dopo avere superato Suez, hanno sviluppato i terminal in senso globale: hanno permesso alle aziende che trasportano merci via mare, e molte sono di caratura internazionale, di insediare nella stessa stabilimenti per assemblare o stoccare i prodotti e spedirli in maniera più veloce e con un robusto risparmio di costi alle mete finali di destinazione. Noi, in ma ancora troppi limiti nei sistemi di logistica integrata

Italia, pensiamo ancora che due porti distanti solo poche miglia marittime debbano ancora restare divisi per proteggere ruoli e leadership, vere o presunte, da non si sa bene chi o cosa. In Germania la pensano esattamente al contrario: hanno fatto diventare Amburgo l'hub marittimo ideale perché le merci provenienti dal mediterraneo raggiungessero in tempi rapidi i mercati dell'Europa centrale, redditizi e meno lontani di quanto si potrebbe pensare. Noi paghiamo ancora dazio per le scelte del passato che impediscono ad esempio a Gioia Tauro di essere quello che già è, ovvero l'hub inevitabile per tutto il traffico merci del Mediterraneo considerata la sua strategica collocazione: i ritardi infrastrutturali di allora sono più o meno gli stessi di oggi e la gestione del porto può farci poco. Così come a Taranto, dopo la decisione del vettore internazionale «Evergreen» di Taiwan di lasciare lo scalo e di trasferirsi armi e bagagli al Pireo, in Grecia, grida ancora vendetta ma intanto si è fatto poco per impedirla. E oggi che si cerca disperatamente di correre ai ripari, rilanciando lo scalo pugliese anche senza certezze sul futuro dell'Ilva, il principale committente degli ultimi anni, bisogna fare i conti anche con i cinesi che al Pireo sono sbarcati da tempo. E si sa che quando si muovono loro agli altri rimane ben poco.

Non è un caso che i nodi Gioia Tauro e Taranto emergano puntualmente dallo studio aggiornato di Srm, come spiega Alessandro Panaro: «È fuori discussione che l'aumento dei concorrenti abbia aumentato l'esigenza di competitività con i grandi porti del Nord Europa; ma non si può nemmeno dimenticare che l'insediamento delle free zone, di aree cioè di enormi vantaggi fiscali, a ridosso dei porti africani inciderà non poco sull'interscambio marittimo del Mediterraneo». Free zone, da noi non se ne parla e non solo perché l'Europa comunitaria è come al solito contraria salvo poi a permettere a un Paese membro come la Polonia di continuare ad avere zone libere come quando nell'Ue non era entrata. I tedeschi sfruttano anche un sistema imprenditoriale forte, baldanzoso, che impone ai porti intesi come strutture di servizio i tempi e la qualità dei loro trasporti. Ma contano soprattutto su un sistema integrato porto-strade, porto-ferrovie che è unanimemente riconosciuto come uno dei più efficienti del mondo. Si chiama logistica che in Italia e anche da queste parti, peraltro, c'è ed è anche di qualità: eppure non è bastata a impedire il sorpasso. Un paradosso anche questo, non vi pare?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Taranto
Praticamente bloccato: pesano il caso Ilva e l'addio del vettore di Taiwan

I dati dell'interscambio marittimo

	1° trim 2016 imp+exp	1° trim 2015 imp+exp	Var % 2016/2015
GERMANIA	11.029.727.696	11.135.107.700	-0,9%
FRANCIA	9.332.192.407	10.316.163.737	-9,5%
ITALIA	10.965.295.923	11.957.460.462	-8,3%

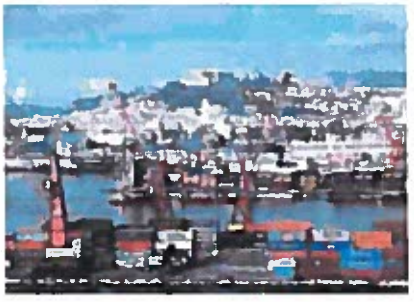
Fonte: SRM Associati

Il ministro

Il titolare dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio sta cercando di accelerare per l'attuazione della riforma che porta il suo nome: ma campanilismo e resistenze di ogni genere la frenano

I container

Il sistema del trasporto via mare sta subendo notevoli trasformazioni anche a livello tecnologico. Oggi solcano già i mari navi di stazza raddoppiata rispetto a quelle che normalmente attraccano ai porti europei



Il meeting

Gentiloni a Napoli per Srm

L'appuntamento è per il 23 giugno prossimo. A Napoli com'è ormai consuetudine da tre anni si tiene l'«Italian maritime economy», il rapporto annuale di Srm che approfondirà aspetti connessi alla portualità del Nord Europa e alla prossima riforma del sistema voluta dal ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Delrio. Per l'occasione sarà in città il ministro degli Esteri Paolo Gentiloni: i temi in discussione infatti non sono soltanto per addetti ai lavori ma investono anche la geopolitica europea e il Mediterraneo.

I numeri

Ma negli scambi marittimi primi tra i Paesi Ue

Tra i Paesi europei, con 50,7 miliardi di euro, l'Italia fino al 2015 presentava il valore più elevato degli scambi marittimi con l'area MED; veniva prima di Germania e Francia, con 48,7 e 42,1 miliardi di euro; ed era prima in Europa anche per quantità di merci trasportate nell'area: circa 60 milioni di tonnellate (dato in crescita del 10% sull'anno precedente); Italia al 15° posto nel ranking mondiale del traffico container con oltre 11 milioni di Teu, l'unità di misura che conteggia le tonnellate trasportate per il valore delle merci. Il 76,2% dell'interscambio commerciale tra l'Italia ed i Paesi del Mediterraneo avviene via mare. La Turchia si conferma il principale partner marittimo dell'Italia nell'area mediterranea (11,4 miliardi di euro di import export; +9,3% sul 2014). Seguono Arabia Saudita, Tunisia, Algeria ed Egitto. Trieste e Cagliari sono i porti italiani con le migliori performance nell'ultimo decennio in termini di merce complessiva: 57 milioni di tonnellate al 2015 per Trieste (+19,8% sul 2005); 41 milioni per Cagliari (+8,4% sul 2005).

DAL TRAVERSAMENTO IN ANTEPRIMA

Panama, pronto il nuovo canale «italiano»

Lo storico allargamento realizzato da un consorzio internazionale guidato da Salini Impregilo

di **Marco Valsania**

PANAMA CITY. Dal nostro inviato

La piccola lancia di sei metri ha un curioso nome di lusso, Bentley. Ma mi conduce a un appuntamento davvero speciale, con quelle che, a rischio di retorica, sono le emozioni della storia. Alle soglie d'una rivoluzione del commercio marittimo mondiale: è lei, la Bentley, a fare da improvvisato "apripista" alla prova generale di una colossale nave Post'panamax, che oggi solcherà per la prima volta lentamente, guidata da due rimorchiatori e da piloti appositamente addestrati, le acque di un nuovo, enormemente ampliato Canale di Panama, per la precisione le inedite chiuse dal lato dell'Atlantico imitate esattamente sul versante del Pacifico.

Tutto funziona come dovrebbe, sembra voler rassicurare anche il coccodrillo che nuota placidamente accanto; a ricordare forse che il Canale di Panama - il tratto nuovo come il vecchio - è un progetto senza eguali e senza date. Fatto dai rischi, drammi e sacrifici che il "passaggio" tra due oceani è costato a cavallo di tre secoli. Venticinquemila morti per domare la giungla tra l'Ottocento e il Novecento, tra sforzi, futili, francesi e poi di successo, statunitensi. Otto in incidenti di lavoro fra le 30mila persone, al 90% locali, impegnate nei sette anni serviti al nuovo progetto. Un'epopea che può essere apprezzata soltanto dallo sguardo d'aquila d'un volo in elicottero, mezz'ora da costa a costa sopra una densa e selvaggia foresta pluviale, ancora immensa macchia verde scuro segnata da tortuosi corsi d'acqua quali i 200 chilometri del Rio Chagres.

Le maestose e sofisticate paratoie delle chiuse, le più grandi al mondo del genere, viste da sotto, dalla tolda del Bentley, si aprono e chiudono rapidamente, in meno di dieci minuti, e senza sforzo. Tutto è pronto per un'inaugurazione ufficiale che ormai incombe, il 26 giugno, per dare il via libera alla traversata da un oceano all'altro in dieci ore, anziché dodici, di generazioni di vascelli grandi il doppio e capaci di carichi tripli rispetto alle imbarcazioni che navigheranno al loro fianco, lungo le chiuse del vecchio canale di Panama ultracentenario. Oggi da quel Canale passa solo più il 3% del commercio marittimo globale, 270 miliardi su novemila, ma era il triplo anni or sono, un declino per mancanza di dimensioni e lentezza che adesso dovrebbe invertire la rotta.

La prova odierna è a sua volta una vera e propria inaugurazione, seppur senza cerimonie. La nave che metterà alla prova le chiuse è la MS Baroque, al termine di un lungo viaggio che l'ha portata a toccare Shanghai, Israele, Gibilterra e Baltimora. Un autentico "bulk carrier", un porta-grano che batte bandiera di Malta in forze alla flotta Swissmarine, con stazza di 63.940 tonnellate, larga 43 metri e lunga 255. È per fare spazio a simili mastodonti del mare che ha operato la sua "magia" Salini Impregilo, il colosso italiano di ingegneria e opere infrastrutturali ai quattro angoli del pianeta guidando un consorzio - il Grupo Unidos por el Canal - che comprende la spagnola Sacyr, la belga Jan De Nul e la locale Constructora Urbana. Una magia che ha dato vita a un sistema tecnicamente definito da una modesta espressione, "il terzo set di chiuse" (le prime due appartengono al vecchio canale, a doppia corsia). Ma Giuseppe Quarta, mappe alla mano, nei gesti tradisce l'enormità del progetto, che va ben oltre le sue stesse parole surrealmente semplici. «Un grande ascensore», è come il veterano project manager di Salini Impregilo, da due anni alla guida del consorzio, descrive il nuovo sistema sia di chiuse che di canali d'accesso e uscita agli estremi dell'istmo che fa da naturale crocevia tra Centro e Sudamerica e tra Est e Ovest. Chitarrista e fan di Frank Zappa, nel prossimo futuro Quarta andrà a seguire lo sviluppo di progetti negli Stati Uniti. Ora però è qui a toccare con mano e trepidazione la "sua" rivoluzione creativa: le sei vaste nuove chiuse, tre sul Pacifico e altrettante sull'Atlantico, che sollevano o calano ciascuna di nove metri le navi per superare il dislivello complessivo di 27 metri tra i due oceani e le vie d'acqua artificiali, la Corte Culebra, Valle del Serpente, e il lago Gatun, cuore del canale create oltre un secolo fa.

La passione affiora nei dettagli. «L'ordine di grandezza dell'opera e la complessità dei sistemi di controllo e della loro integrazione - antincendio, telecomunicazioni, segnalamento e tanti altri - sono state le maggiori sfide», racconta. E snocciola numeri: 5 milioni di metri cubi di calcestruzzo, ogni mese più di quanto ne venisse prodotto nell'intera Panama, e quasi trenta volte il ferro e l'acciaio usato per la Torre Eiffel, per dar vita a dieci chilometri di vie d'acqua sui 77 chilometri del Canale.

Il gioiello del progetto è però nelle chiuse: sedici gigantesche paratoie in tutto, doppie per sicurezza su entrambi le sponde oceaniche dal peso di fino a 4mila tonnellate, dividono i sei bacini di questo straordinario "ascensore", ciascuno profondo 49 metri, lunghi 427 e larghi 55, oltre un terzo più dei vecchi che rimarranno in funzione per le navi minori. Le paratoie d'acciaio, lunghe 60 metri, larghe dieci e alte una trentina, sono vuote all'interno per alleggerirle, ricche di sistemi tecnologici e scorrono orizzontali su ruote supportate da un sistema di galleggiamento, al contrario dell'apertura su cardini delle vecchie chiuse, aiutate da cavi d'acciaio e dalla pressione idraulica. «Si muovono a velocità doppia serrandosi ermeticamente grazie a materiale plastico» dice Andrea Garbuio, 38 anni, ingegnere e responsabile dell'installazione, che ha visto arrivare le paratie per nave dall'Italia e ha diretto l'operazione più delicata, pilotarne il collocamento con carrelli teleguidati sui binari dove oggi scorrono. Nella straordinarietà del progetto, Garbuio sottolinea anche lo scarso impatto ambientale: vasche di riciclaggio parallele alle chiuse fanno risparmiare il 60% dell'acqua dolce scaricata in mare dal vecchio Canale, 200 milioni di metri cubi, trattenendo con una soluzione di vasi comunicanti parte dell'acqua. Il viaggio odierno tra le chiuse è l'ultimo passo d'un cammino per allargare il Canale intrapreso nel 2006 da Panama, che aveva ormai ricevuto dal 1999 dagli Stati Uniti il controllo della cruciale via d'acqua dagli Stati Uniti, idea dal genio militare americano e inaugurato dal presidente Teddy Roosevelt nel 1914. Il consorzio di Impregilo, poi Salini Impregilo, vinse l'appalto battendo su costi e tecnologia proprio la concorrenza della statunitense Bechtel. E se oggi Panama ha un'economia fondata su turismo e servizi finanziari - comprese giungle di grattacieli costruiti da capitali in fuga e l'evasione fiscale denunciata dai Panama Papers (11 milioni di documenti, il triplo della popolazione locale) - il suo motto rimanda tuttora al Canale e alle glorie del commercio internazionale via nave: Pro Mundi Beneficio. A vantaggio del mondo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Opera chiave. Da quando, nel 1999, il Canale è passato sotto il controllo panamense ha contribuito fino al 40% del Pil del Paese centroamericano. Con il triplicamento della capacità portato dall'allargamento, questa percentuale è destinata a salire ulteriormente.

The Medi Telegraph

Mar Nero, cala il traffico nel trimestre

Londra - I volumi dei container pieni perdono il 3% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

Londra - I terminal contenitori del Mar Nero (Ucraina, Russia, Georgia e Bulgaria) hanno movimentato 587 mila contenitori nel primo trimestre del 2016. Ma i container pieni sono calati del 2,94% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, con un risultato totale pari a 425 mila teu. I container pieni rappresentano il 72,54% del totale contenitori dei porti. In particolare il dato negativo è stato per colpa del calo del terminal georgiano che ha subito un decremento del 36,75%. L'import ha rappresentato il 52,62% dei volumi, mentre il 47,38% è stato dedicato all'export. **Maersk è stata la compagnia che maggiormente ha portato traffico ai porti, aumentando i propri volumi rispetto a Msc che vantava il primato.** Arkas è diventata la quarta per importanza superando Zim. Anche il ranking dei principali terminal della regione è cambiato: in prima posizione c'è DPW (a Constanza, in Romania), poi APMT Poti (Georgia) scivolato dalla seconda alla quarta posizione, NLE (Novorossyisk, Russia) ha scalato la classifica arrivando alla seconda posizione dalla quarta. HPC Ukraine (Odessa, Ukraine) è passato in terza (dalla quinta) e NUTEP (Novorossiysk, Russia) chiude la top five, dopo essere stato retrocesso dalla terza posizione

TRAFFICO IN CALO

Contenitori, i terminal del Mar Nero perdono terreno nel trimestre

I terminal contenitori del Mar Nero (Ucraina, Russia, Georgia e Bulgaria) hanno gestito 587 mila contenitori nel primo trimestre del 2016. Ma i container pieni sono calati del 2,94% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, con un risultato totale pari a 425 mila teu. I container pieni rappresentano il 72,54% del totale contenitori dei porti. In particolare il dato negativo è stato per colpa del calo del terminal georgiano che ha subito un decremento del 36,75%. L'import ha rappresentato il 52,62% dei volumi, mentre il 47,38% è stato dedicato all'export. Maersk Line è stata la compagnia che maggiormente ha portato traffico agli scali, aumentando i propri volumi rispetto a Msc che vantava il primato. Arkas è diventata la quarta per importanza superando Zim. La classifica delle top five carrier quindi è: Maersk, MSC, CMA CGM, Arkas e Zim. Tutte insieme hanno movimentato il 74,36% del traffico dei terminal. Anche il ranking dei principali terminal della regione è cambiato: in prima posizione c'è DPW in Constanza, in Romania, poi APMT Poti (Georgia) scivolato dalla seconda alla quarta posizione, NLE (Novorossiysk, Russia) ha scalato la classifica arrivando alla seconda posizione dalla quarta. HPC Ukraine (Odessa, Ukraine) è passato in terza (dalla quinta) e NUTEP (Novorossiysk, Russia) chiude la top five, dopo essere stato retrocesso dalla terza posizione.

Barcellona: il porto ed Enagas in un centro di distribuzione di GNL nel Mediterraneo

Il presidente del Porto di Barcellona, Sixte Cambra, ed il CEO Enagás, Marcelino Oreja.

Barcellona, 7 giugno 2016 – Il Porto di Barcellona e Enagas creeranno nell' area portuale un centro di distribuzione di GNL nel Mediterraneo. Entrambe le entità hanno firmato un accordo per promuovere il gas naturale liquefatto (GNL) come combustibile alternativo ai combustibili convenzionali di mobilità.

Sixte Cambra, il presidente del porto di Barcellona, e Marcelino Oreja, il CEO di Enagas, hanno firmato un accordo questa mattina per la creazione di nuovi servizi di logistica per il gas naturale liquefatto (GNL) presso l'impianto di rigassificazione che la società di energia gestisce nell'area portuale. L'accordo prevede iniziative da sviluppare congiuntamente per convertire il porto di Barcellona in un centro di distribuzione di GNL nel Mediterraneo.

Sia il porto di Barcellona che Enagas sono fermamente impegnate nel gas naturale, che è attualmente riconosciuto e promosso come combustibile per il trasporto di merci perché rappresenta un'alternativa realmente sostenibile ai combustibili tradizionali derivati dal petrolio greggio a livello internazionale. Infatti, il gas naturale liquefatto in una forma ha iniziato ad essere utilizzato nel trasporto (autocisterne) di trasporto merci (camion). Si stima che entro la fine del 2016 un centinaio di navi saranno alimentati a gas naturale. Il vantaggio principale che la modifica di questo combustibile porterà al porto di Barcellona sarà una riduzione della materia gassosa e particellare, con conseguente miglioramento della qualità dell'aria per l'ambiente e la città. Il Presidente, Sixte Cambra, ha evidenziato il contributo che l'uso di GNL come combustibile avrebbe sulla riduzione dell'inquinamento ambientale: "Rispetto ai combustibili a base di petrolio, GNL emette l'80% in meno di emissioni di NOx e non di particolato e le emissioni di ossidi di zolfo", ha sottolineato .

Vantaggi competitivi

Da parte sua, l'amministratore delegato di Enagas, Marcelino Oreja, ha evidenziato gli oltre 45 anni di esperienza che l'azienda ha nel settore del gas naturale e il ruolo importante che l'impianto di rigassificazione a Barcellona può giocare come un centro

logistico, soprattutto data la crescente domanda. Oltre ai benefici ambientali, ha affermato che "l'uso del gas naturale può contribuire a migliorare la competitività delle attività di trasporto, in quanto è un combustibile più conveniente di petrolio."
La presenza di un infrastrutture di approvvigionamento di GNL nel porto stesso è essenziale per incoraggiare la promozione di questo prodotto come carburante per il trasporto alternativo. L'impianto di stoccaggio e rigassificazione Enagas nel porto di Barcellona – in funzione dal 1969 – è ricco di esperienza e know-how per quanto riguarda il trattamento del GNL. La disponibilità di questa progetto è una grande occasione per sviluppare il processo per cambiare il tipo di combustibile utilizzato nel porto.
L'accordo offrirà una maggiore velocità alla catena di fornitura che è necessario per convertire il porto di Barcellona in un centro di distribuzione di GNL nel Mediterraneo. Così, l'introduzione di questo carburante alternativo migliorerà la qualità dell'aria dell'ambiente, aumentando la competitività della logistica e dei trasporti (il suo prezzo è inferiore a quello del gasolio) e anche per aiutare a ottenere nuove linee di navigazione con le moderne navi alimentate a metano.
La collaborazione tra il porto di Barcellona e Enagas per aumentare GNL come combustibile mobilità alternativa si estende ad altre aree come il progetto Nucleo europea LNGas Hive, guidato da Enagas in collaborazione con oltre 40 organizzazioni e aziende, in cui il porto di Barcellona è un Partner e il coordinatore delle cinque iniziative. Queste azioni includono l'adattamento di un ancoraggio da cui GNL può essere fornito a chiatte e navi di piccole dimensioni; la modifica di una chiatta per la fornitura di GNL per navi; la progettazione e l'installazione di un motore a gas naturale LNG-alimentati per generare elettricità per farla arrivare ad un nave da carico durante la sua permanenza in porto; la trasformazione di due straddle-vettori (apparecchiature terminali) nei due terminal container del porto di Barcellona (TCB e BEST) per essere alimentato da LNG; e la progettazione di un rimorchiatore alimentato a gas naturale.