Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 7/12/2016

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

- **Riforma Portuale**

  (Gazzetta Marittima, Il Sole 24 Ore)

Dai porti:

Venezia:

"...Sulla sicurezza nel lavoro l'impegno per gli standard qualitativi..."

(The MediTelegraph)

Genova:

"...Signorini, primo giorno da Presidente «Ma lavoro da mesi»..."

(Il Secolo XIX, La Repubblica, Corriere Marittimo, The MediTelegraph, Ansa)

"...Nella "lista della spesa" c'è spazio anche per il dossier delle concessioni..." (Il Secolo XIX)

"...Basta fumi inquinamento in porto con l'elettrificazione delle banchine..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...La Spezia meno Teu e crociere..." (La Gazzetta Marittima)

"...La Spezia sequestrati in porto 2600 peluche pericolosi..."

(Corriere Marittimo)

Livorno:

"...Porto, conclave con Ivano Russo..." (Il Tirreno)

Ancona:

"...Giampieri Presidente Mare Adriatico Centrale..."

(La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Authority di Civitavecchia ufficializzato di Majo..."

(La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...Porto Napoli: Spirito, aperti a città, ora dobbiamo investire..."

(Ansa, The MediTelegraph, Il Natilus, Informazioni Marittime, L'Informatore Navale)

"...«Porto, nuova colmata per liberare Bagnoli»..." (Il Mattino)

"...Napoli: Propeller Club "il pubblico ed il privato nella riforma portuale" al Polo dello Shipping..." (L'Informatore Navale)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 7/12/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Brindisi:

"...Sciopero nei porti greci e disagi a Brindisi..." (Il Natilus)

Gioia Tauro:

"...Porti: Gioia Tauro, domani si conoscerà sorte lavoratori..." (Ansa)

"...Domani il futuro dei lavoratori del Porto..." (GazzettadelSud.it)

Cagliari:

"...A Cagliari tasse d'ancoraggio meno 1 milione..."

(La Gazzetta Marittima)

Messina:

"...Autorità Portuale Messina-Milazzo E adesso cosa succederà..."

(Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Lavori al Portoi di Augusta, via libera del Ministero..."

(Giornale di Sicilia)

Catania:

"...L'Autorità Portuale con Catania, Noè: «Una vera sinergia può portare sviluppo»..." (Giornale di Sicilia)

I TANTI INTERROGATIVI DEL MONDO ITALIANO DELLA LOGISTICA

La riforma della portualità nell'incognita del dopo Renzi

Tutta da rivedere l'impostazione di Delrio dopo il "niet" agli accentramenti a Roma di molte competenze delle Regioni? E i decreti attuativi che strada prenderanno?

LIVORNO - Non disponendo della sfera di cristallo, non sappiamo - e non ci azzardiamo a supporre - come procederà, dopo la sconfitta di Matteo Renzi e della sua "rivoluzione", la coda della riforma dei porti. Non tanto per i presidenti delle Autorità di sistema portuale già nominati e insediati, ma per i pochi che ancora mancano e dove gli accordi Stato-Regione non si sono perfezionati. Non ci vuol molto a capire che non sarà più facile.

Nella ristretta ottica dell'economia marittima e portuale, la crisi di governo non aiuta. E senza voler

A.F.

(segue a pagina 5)

Incognita del dopo Renzi

entrare nell'agone della politica e della partitocrazia, gli interrogativi che da due giorni circolano nel mondo della logistica hanno il diritto di rappresentanza, premettendo che la riforma è stata molto criticata dalle associazioni degli operatori portuali, ma alla fine che rimanga nel limbo non fa bene a nessuno.

Il primo interrogativo riguarda il completamento della riforma - che piaccia o no, è ormai legge dello Stato - attraverso la serie di decreti che devono seguire le nomine per completare la "governance". La bocciatura dell'accentramento a Roma di alcune delle competenze delle Regioni modificherà la componente degli organi di governo dell'intero "sistema porti" nazionale? Inoltre: anche nei pareri per le nomine dei presidenti già fatte, ci sono state divergenze di fondo tra quelli espressi dal Senato e dalla Camera. Con il Senato che rimane con i pieni poteri, si accentuerà lo scontro "ad personam" su alcuni designati o designandi? E i decreti, diventeranno di nuovo materia del contendere?

A cascata, la fine del governo Renzi e presumibilmente di molti dei suoi ministri - se non tutti - cambierà necessariamente i valori in campo. Tra le ipotesi che circolavano in prima battuta c'era anche quella di una staffetta tra Renzi e Delrio - che avrebbe assicurato continuità alla riforma, bella o brutta che sia - per guidare il governo "ponte" verso eventuali nuove elezioni. Nuove elezioni di cui forse il Paese avrebbe fatto volentieri a meno, in tempi di crisi come questi nei quali si sperava (e si continua a sperare) che le beghe tra caste politiche fossero rinviate per trovare le soluzioni all'economia e al lavoro. Ma tant'è, il popolo è sovrano. Anche se.

Fermiamoci qui. L'abbiamo già scritto altre volte: *Sutor, ne supra crepidam!* Non andiamo né vogliamo andare oltre quello che è scritto sulla nostra testata, le informazioni mercantili e la politica economica. Dunque, chiediamoci della riforma portuale, dei grandi piani della logistica, della "cura del ferro", della "Blue Economy". Per ora, sono state specialmente grandi etichette su contenitori con i quali ci era stato promesso di costruire un'Italia più efficiente. Chi verrà ci metterà anche più contenuti, come da anni speriamo?

Davvero, auguriamoci tempi migliori, ne abbiamo bisogno.

Ancona e Genova si concentrano sulle aggregazioni

Pur con l'incognita delle dimissioni del premier, arrivate dopo l'esito del referendum costituzionale, la riforma dei porti (per ora) prosegue. Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, sta per firmare la nomina di Pietro Spirito alla presidenza dell'Autorità portuale di sistema del Mar Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) mentre sono già arrivate quella di Rodolfo Giampieri all'Adsp del mare Adriatico centrale (con i porti marchigiani e abruzzesi di Ancona, Pesaro, Falconara, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona), quella di Paolo Emilio Signorini alla Adsp del Mar Ligure occidentale (Genova e Savona), che si insedia oggi, e quella di Daniele Rossi all'Adsp del Mar Adriatico centro-settentrionale (che comprende solo Ravenna).

I presidenti delle Adsp che fanno capo ad Ancona e Genova si preparano dunque ad affrontare l'aggregazione di porti diversi. In particolare Giampieri che, spiega, gestirà «un nuovo soggetto giuridico con 215 chilometri di costa. Si uniscono sei porti e si creerà una banchina unica che può dare tanto al territorio. Mi preparo a fare 20 giorni di incontri con i presidenti delle Regioni Marche e Abruzzo, con i comandanti dei porti, con le parti sociali e con gli operatori. Entro tre mesi dovremo stilare un piano operativo triennale dell'Adsp capace di esaltare le peculiarità dei singoli porti e superare i campanili per entrare in una dinamica di sistema. La nuova Authority punterà a essere un facilitatore per le imprese, con l'intento di creare ricchezza e occupazione sul territorio e con una vocazione indirizzata a container, rinfuse e traghetti ro-pax (merci e passeggeri, *ndr*)».

Anche Signorini sottolinea che si dedicherà «all'integrazione tecnico-amministrativa di Genova con Savona, sotto il profilo dei progetti in corso, dello sviluppo del traffico container e di quello crocieristico. Ci vorrà circa un anno per terminare tutto. Poi c'è un altro passo da fare: capire qual è la posizione competitiva di questa Adsp a fronte dello scenario portuale mondiale. I terminal devono essere in una posizione negoziale con chi movimenta le merci e le lavora. Alla luce di questo si devono decidere le priorità per gli investimenti in corso e l'avvio di nuovi investimenti».

LA RIFORMA AVANZA

Il ministro delle Infrastrutture Delrio sta procedendo con la nomina dei vertici delle nuove Autorità di sistema portuale

Sia Giampieri che Signorini, comunque, auspicano che le dimissioni di Matteo Renzi non pregiudichino il pieno compimento della riforma portuale appena varata. Fermarla «sarebbe una follia istituzionale», afferma il presidente dell'Adsp ligure; mentre Giampieri sottolinea che con la riforma «si riesce finalmente ad avere una visione di sistema Paese sulla portualità. È un'occasione irripetibile, perderla sarebbe impensabile».

R.d.F.

Terminal portuali sottocapitalizzati

Raoul de Forcade

Terminal portuali affetti da nanismo (al pari dei porti pre-riforma) e sottocapitalizzati, per i quali sarebbero necessari processi di *merger & acquisition*, l'ingresso di fondi e nuove regole per le concessioni. È il quadro che traccia, delle banchine della penisola, Marco Conforti, presidente di Assiterminal, l'associazione che raggruppa i terminalisti italiani.

Il nostro Paese, spiega, «risulta al terzo posto, con 570 milioni di tonnellate di merci movimentate, nel rank europeo del tonnellaggio nazionale mosso nei porti, mentre al primo posto c'è l'Olanda e al secondo l'Uk. La Germania risulta solo al quinto posto. Se però guardiamo al rank Ue del tonnellaggio medio mosso dai porti italiani, ci accorgiamo che il Paese è al 16° posto».

Questo dimostra, prosegue Conforti, «che siamo di fronte a porti piccoli con troppe Autorità portuali che si fanno concorrenza tra loro realizzando opere analoghe in scali vicini (un esempio sono i terminal container, sorti in moltissimi porti, *ndr*) e senza coordinamento. A questa situazione ha inteso porre rimedio la riforma varata dal Governo Renzi, che ha concentrato gli scali italiani in 15 Autorità di sistema portuale (Adsp), a fronte delle 24 precedenti port Authority».

Una mossa, dice il presidente di Assiterminal, che è suggerita anche nell'ultimo rapporto (2015) dell'Oecd (*Organisation for economic co-operation and development*) sulle mega-navi. «In quel documento – suggerisce Conforti - si parla di come le compagnie di container abbiano collaborato (creando alleanze e m&a, a fronte di un utilizzo di navi sempre più grandi, *ndr*), consolidando le proprie posizioni. Altrettanto dovrebbero fare le Autorità portuali». Tra queste ultime, insomma, sarebbe opportuno, si legge nel report Oecd, un maggiore coordinamento «sul futuro sviluppo dei porti e degli investimenti, che include fusioni di sistemi portuali frammentati per far crescere la capacità di contrattazione, dove è possibile senza compromettere la competizione». Anche perché, ricorda Conforti, «se 20 anni fa i top 20 delle compagnie portacontainer controllavano l'80% del mercato, nel 2015 le top 4 controllavano il 50% e oggi, sempre le top 4 (cioè Maersk, Msc, Cma-Cgm e Cosco, *ndr*) hanno una quote tra il 75 e l'80%». Dunque i terminal, che sono gli spazi che devono accogliere quelle navi, in Italia hanno bisogno di una cura simile a quella imposta ai porti con la riforma del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio.

A fronte di navi sempre più grandi, attese nel 2017 con capacità fino a 21mila teu (contenitori da 20 piedi) nonché di grandi terminalisti, nel mondo, controllati spesso dalle stesse compagnie armatoriali, dice Conforti, «abbiamo in Italia terminal molto polverizzati, talvolta sottocapitalizzati e a conduzione familiare. I quali non sono in grado di ricevere le mega-ship e neppure di ammortizzare gli investimenti che occorrono per acquistare le grandi gru che sono necessarie a operare sulle nuove portacontainer».

In effetti occorrono 20-25 ann per ammortizzare il costo di una gru con il traffico portuale. «E la forte crescita delle dimensioni delle navi - aggiunge Conforti - nell'ultimo periodo, ha portato i terminal a trovarsi nella condizione di dover aggiornare il parco gru senza avere ammortizzato i costi delle precedenti e magari con concessioni in scadenza in un troppo breve arco di tempo».

In alcune merceologie e tratte commerciali, prosegue Conforti, «è possibile che si mantengano dimensioni ridotte. In altre, il gigantismo e l'oligopolio della domanda potrà provocare fenomeni di ristrutturazione dell'offerta. Aprendo la strada, dunque, a cooperazioni, m&a, e finanziarizzazione dei terminal. Magari anche attraverso l'ingresso sulle banchine italiane di fondi pensione, che già sono presenti in alcuni terminal dell'Ue. I *newcomers*, però, devono trovare attrattivo un settore che, per sua natura, ha orizzonte di attività e ritorni ultradecadali».

SAFETY DAY ALLA NUOVA COMPAGNIA LAVORATORI PORTUALI DI VENEZIA

Sulla sicurezza nel lavoro l'impegno per gli standard qualitativi

Nel 2016 sono stati erogati 37 mila turni di lavoro, più 13 per cento gli avviamenti, 15 mila ore di formazione e meno 77 per cento gli infortuni

MARGHERA (Venezia) - Si è svolta a Marghera la prima giornata dedicata alla sicurezza sul lavoro organizzata dalla Nuova Compagnia Lavoratori Portuali (NCLP) di Venezia. L'evento, si pone l'obiettivo di presentare i risultati raggiunti nel 2016 in materia di sicurezza e di promuovere il dialogo tra soggetti operanti in porto per poter assicurare standard qualitativi del lavoro sempre più alti.

La Nuova CLP è l'impresa autorizzata per la fornitura di lavoro portuale temporaneo per il porto di Venezia, la società ha registrato nel 2015 un +23.27% di avviamenti nel 2015 (rispetto all'anno precedente) e +13.16% nel 2016 con oltre 37.600 turni di lavoro erogati alle imprese portuali

In una organizzazione così complessa, la sicurezza riveste un ruolo rilevante così come la formazione, nel 2016 la Nuova

Nuova Compagnia Lavoratori Portuali ha erogato oltre 15mila ore di formazione ai suoi dipendenti investendo il 10% del suo fatturato in corsi e attività mirate alla formazione sulla sicurezza.

Attività che hanno consentito di ridurre del 77% l'indice di frequenza degli infortuni e del 64% l'indice di gravità degli stessi, nonostante un considerevole aumento delle ore lavorate gli infortuni sono passati da 19 nel 2015 a soli 5 nel 2016.

Uno Stakanov sui moli «Io non perdo tempo»

MATTEO DELL'ANTICO

QUANDO è entrato a Palazzo San Giorgio era quasi stupito di trovarvi una piccola folla di fotografi e giornalisti. Paolo Emilio Signorini, d'altra parte, non è un politico abituato ai riflettori ma un "uomo macchina". Dicono che sia capace di lavorare 12 ore al giorno senza battere ciglio. «Non perderò tempo», dice, «le priorità le conosco».

L'ARTICOLO >> 13

PASSAGGIO DI CONSEGNE NEL PORTO DI GENOVA. E OGGI TOCCA A SAVONA

Signorini, primo giorno da presidente «Ma lavoro da mesi»

«Darsena, bacini di carenaggio, Torre Piloti, diga: ho già chiara la scala delle mie priorità»

IL PERSONAGGIO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Paolo Emilio Signorini, nel suo primo giorno da presidente, arriva a Palazzo San Giorgio a piedi, passo svelto, seguito a vista dalla sua segretaria. Testa bassa, quasi stupito dalla folla di giornalisti che lo attendono alla porta. Forse perché, come dice chi lo conosce bene, è capace di lavorare senza quasi mai fermarsi per dodici ore di fila. «Una macchina, più che un semplice burocrate». Sarà anche per questo, probabilmente, che non ama le luci della ribalta. «Non perderò tempo - spiega, senza mai alzare la voce - perché l'intenzione è quella di mettermi subito al lavoro. Anzi - si corregge - lavoro già da tempo...».

Il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona - che ieri ha ufficialmente preso in mano le redini dell'ente - non lascia trasparire alcuna emozione. E snocciola quasi a memoria l'elenco delle priorità che dovrà affrontare «immediatamente». «Ci sono l'affidamento della Darsena nautica e dei bacini di carenaggio, le concessioni ed i lavori nei terminal, la Torre Piloti, l'aeroporto e la nuova diga. Poi il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e le grandi opere».

Al primo piano di Palazzo San Giorgio, nella Sala del Capitano, lo attende l'ammiraglio Giovanni Pettorino, che dopo l'addio anticipato di Luigi Merlo ha guidato il porto di Genova per più di un anno. E pensare che dovevano essere due mesi. Una stretta di mano veloce, qualche complimento e tanti sorrisi. Poi il passaggio di consegne, simbolico. Si attende la chiave di Palazzo San Giorgio, quella che arriva con qualche minuto di ritardo e che una dipendente dell'ente porta in sala sopra un piattino d'argento, abilmente riciclato *in extremis* per l'occasione: si tratta infatti di un riconoscimento che porta la firma del cantiere San Giorgio del Porto, probabilmente tenuto come arredo in uno dei tanti uffici dell'Authority. Piccola gaffe, che pochi notano.

Per la Regione Liguria è presente l'assessore con delega al porto, Edoardo Rixi, che porta i saluti del governatore Giovanni Toti: il governatore a Palazzo San Giorgio arriverà a cerimonia ormai terminata. «Sentiti ringraziamenti all'ammiraglio Pettorino che lascia oggi formalmente l'incarico di commissario rimanendo a capo della Capitaneria di porto di Genova», sottolinea l'ex segretario generale della Regione Liguria. Che aggiunge: «Domani (*oggi per chi legge, ndr*) sarò a Savona. Perché oltre a Genova, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale include anche Savona e Vado Ligure. Siamo in attesa di costituire il comitato di gestione, scrive-

rò agli enti locali e gli dirò di fare presto a scegliere il loro rappresentante. Il segretario generale? Non mi preoccupa, sono stati fatti diversi nomi, tutte persone competenti, non c'è preoccupazione».

Signorini sarà da subito presidente dell'Autorità portuale di Genova, mentre assumerà la guida di quella di Savona a partire da gennaio. A nominarlo al vertice del più importante sistema portuale italiano è stato il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, d'intesa con la Regione Liguria. «Delrio è il padre della riforma portuale – sottolinea il nuovo presidente di Palazzo San Giorgio - e spero che resti in carica anche dopo questa crisi di governo». E con lui, indirettamente, il consigliere Luigi Merlo. L'ultima parola tocca all'assessore Rixi: «La Regione risponderà nel giro di un paio di giorni indicando il nome del proprio rappresentante nel board». In Capitaneria, invece, si stanno facendo le ultime verifiche: il rappresentante potrebbe essere lo stesso Pettorino come direttore marittimo ma potrebbe anche delegare lasciando spazio alla Capitaneria di Savona. «Subito al lavoro», ripete Signorini. Passano i minuti, non più di venti.

La sala si svuota velocemente e il nuovo presidente scompare dietro una porta di Palazzo San Giorgio. Poco più tardi incontrerà i dirigenti della struttura e il governatore Giovanni Toti che dirà di non avere alcun dubbio «sulle qualità umane, professionali e gestionali» di Signorini «avendo lavorato fianco a fianco per oltre un anno. Rilancerà al meglio il principale scalo del Paese».

www.themeditelegraph.it

IL PIATTINO IN "PRESTITO" DAL CANTIERE

LA scritta, in inglese, recita *"With the compliments of San Giorgio del Porto shipyard"*. E il piattino, d'argento, è quello sul quale è stata simbolicamente consegnata la chiave di Palazzo San Giorgio al nuovo presidente del porto, dopo qualche minuto d'attesa. Un oggetto riciclato per l'occasione, in extremis. Nessuno ci aveva pensato.

Paolo Signorini con l'ammiraglio Giovanni Pettorino BALOSTRO

E a San Giorgio tocca a Signorini al lavoro su torre piloti e terminal

Il debutto al vertice dell'ente dell'ex segretario generale della Regione

"La Liguria è un territorio piccolo con opere grandi, è un fatto geografico"

La sfida con i porti del Mediterraneo e del Nord Europa, l'interazione con poteri centrali ed europei, lo sviluppo e le infrastrutture.

Ma anche la composizione dei nuovi organi che guideranno la nuova autorità di sistema del porto di Genova, unità da gennaio a quella di Savona nell'ambito della riforma dei porti varata dal ministro Madia. Sono le nuove sfide che dovrà affrontare Paolo Emilio Signorini, neo presidente dell'Autorità portuale di Genova.

Ieri è andato in scena il passaggio di consegne ufficiale con l'ammiraglio Giovanni Pettorino, primo atto del mandato di Signorini a Palazzo San Giorgio.

Nella sala dei Capitani l'ammiraglio e commissario uscente dell'Autorità portuale, ha consegnato simbolicamente a Signorini la chiave dell'ufficio storicamente deputato ad accogliere i presidenti.

«Il porto come traffici va abbastanza bene, è in discreta salute Genova; come governance delle principali iniziative infrastrutturali la situazione è un po più critica», ha spiegato Signorini. Un problema che colpisce Genova e la Liguria generale. «La Liguria — ha sottolineato — è una regione piccola con opere molto grandi, è un fatto geografico; questo pone dei problemi di scala nella governance cioè c'è una pressione su porto Comune e Regione non indifferente, dovendo interagire con poteri centrali, poteri europei, tutto è reso molto complicato e questa è la sfida di fondo».

Subito pronte intanto le lettere per chiedere agli enti locali di mandare i nomi dei rappresentanti che andranno a comporre il board, il nuovo comitato di gestione istituito con la riforma.

Poi le nuove sfide che attendono il nuovo presidente dell'Autorità portuale.

«Non solo con il nord Europa ma anche nel Mediterraneo c'è una bella competizione, Genova non è l'unico porto ma è sistema portuale, con Savona è uno dei principali scali. E per tutti gli scali mediterranei c'è un problema di competizione leale con il Nord Europa, lì dovremmo farci valere».

Signorini ha risposto ai cronisti anche sul problema legato alle grandi opere e all'adeguamento infrastrutturale sulla città.

«Le ferrovie — ha aggiunto ancora — sono un problema sia dentro il porto, sia nel navettamento, con i retroporti sia con il terzo valico e con la chiusura del corridoio fino alla Svizzera e verso il centro Europa. Sono criticità endemiche al sistema delle opere pubbliche italiano, come fallimenti, ritardi in progettazione e aggiudicazione. Su quello dovremo lavorare molto».

Tra i primi impegni di lavoro, su Genova, le gare aperte per la nuova darsena, le concessioni dei terminalisti e la Torre piloti. Intanto si attende l'arrivo del nuovo segretario generale dell'autorità portuale.

«Per il segretario generale — ha concluso Signorini — come si è visto con il presidente sono stati fatti nomi di grande spessore, non ho molta paura indipendentemente dalla procedura sulle qualità delle persone che verranno nominate, che saranno sicuramente di esperienza».

Quanto alla Torre Piloti, negli scorsi giorni si è accesa la polemica dopo che nell'ultimo comitato portuale non era stato dato il via libera alla realizzazione del progetto donato dall'architetto Renzo Piano, per dare vita alla nuova torre in Darsena al posto di quella tragicamente abbattuta il 7 maggio 2013 dalla Jolly Nero a Molo Giano.

Al lavoro da subito, Signorini dovrà affrontare partite delicate, come quella delle concessioni per i terminalisti, bloccata da mesi e che tiene fermi oltre trecento milioni di euro di investimenti. Si dovrà poi accelerare sull'avvio del piano regolatore portuale già varato dall'allora presidente Luigi Merlo e che ha la nuova diga foranea come elemento di punta. Un'infrastruttura del costo di circa un miliardo di euro che prevede la realizzazione della nuova diga a circa 500 metri da quella attuale.

(r.e.)

©RIPRODUZIONE RISERVATA

"Il porto come traffici va bene, come governance delle principali iniziative infrastrutturali la situazione è un po più critica"

Signorini, a Palazzo San Giorgio

Genova- Paolo Sjgnorini si è insediato ufficialmente a Palazzo San Giorgio, alla presidenza del'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno che comprende Genova e dal 2017 anche Savona, durante una breve cerimonia che ha visto la consegna simbolica delle chiavi da parte di Giovanni Pettorino, Commissario straordinario dell'Authority e comandante della capitaneria di porto del capoluogo ligure.

Il neo presidente nel ricevere il benvenuto ha dichiarato che si metterà al lavoro immediatamente senza perdite si tempo, anzi, ha sottolineato di essere al lavoro già da mesi. Riguardo alle priorità da affrontare le ha messe in fila, una dietro l'altra: "la darsena nautica, privatizzazione Ente Bacini, terminal portuali, Torre piloti e aeroporto".

Giovanni Toti. presidente della Regione Liguria, dopo aver ringraziato l'ammiraglio Pettorino per il lavoro svolto "*garantendo al porto una guida autorevole*" nei mesi di instabilità politica, ha augurato un buon lavoro al neo presidente e si è detto certo che Signorini "S*aprà rilanciare il principale scalo del paese, a partire dagli investimenti pubblici e privati da troppo tempo bloccati, e portare avanti progetti come la privatizzazione dell'aeroporto*".

Genova, Signorini a Palazzo San Giorgio

Genova - Il nuovo presidente del porto: «Darsena nautica, privatizzazione Ente Bacini, terminal portuali, Torre piloti e aeroporto saranno le mie priorità».

Genova - **«Darsena nautica, privatizzazione Ente Bacini, terminal portuali, Torre piloti e aeroporto saranno le mie priorità».** Sono state queste le prime parole di **Paolo Emilio Signorini,** che da questo pomeriggio si è insediato a Palazzo San Giorgio. Il nuovo presidente del porto di Genova (e Savona) ha preso simbolicamente le chiavi del palazzo dal commissario dello scalo, Giovanni Pettorino, durante una cerimonia che è durata qualche minuto. «Non perderò tempo - ha detto Signorini - ma voglio mettermi subito al lavoro. Anzi, sono già al lavoro da mesi».

«Sentiti ringraziamenti all'ammiraglio Pettorino che lascia oggi formalmente l'incarico di Commissario straordinario dell'autorità portuale rimanendo a capo della Capitaneria di porto di Genova». Lo ha detto il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti. «Il suo - ha detto Toti - è stato un lavoro qualificato e generoso, che ha garantito funzionalità al Porto di Genova anche in un momento così difficile. Siamo lieti di essere riusciti a nominare una compiuta governance del principale porto d'Italia prima di questa fase di instabilità politica innescata dai risultati del referendum. Siamo riusciti a trovare tutti gli accordi necessari e condivisi per garantire al porto una guida autorevole: in caso contrario questa fase di instabilità politica avrebbe comportato per il porto un grave danno e un probabile lungo immobilismo. **A Paolo Emilio Signorini - ha aggiunto Toti - rivolgiamo un caloroso in bocca a lupo: sulle sue qualità umane, professionali e gestionali non abbiamo alcun dubbio avendo lavorato fianco a fianco per oltre un anno.** Siamo certi che saprà sin dall'inizio dare impulso a tutto quanto serva per rilanciare al meglio il principale scalo del Paese a partire da quegli investimenti pubblici e privati da troppo tempo bloccati, e portare avanti progetti come la privatizzazione dell'aeroporto».

Porti: Genova-Savona, le chiavi a Signorini

Partita la lettera per chiedere agli enti i nomi per il board

(ANSA) - GENOVA, 06 DIC - "Prendo un porto in perfetta salute per i traffici, meno come governance delle principali iniziative infrastrutturali, una situazione più critica che colpisce Genova e in generale la Liguria". Paolo Emilio Signorini ha ricevuto questo pomeriggio dal commissario Giovanni Pettorino che lascia dopo 12 mesi, le chiavi di Palazzo San Giorgio, per insediarsi alla guida dell'Autorità di sistema portuale di Genova e domani andrà a Savona. Il primo dossier? "Ci sono gare aperte per la nuova darsena, concessioni ai terminalisti, la torre piloti: c'è l'imbarazzo della scelta", dice Signorini che ha già inviato la lettera per chiedere a presidente della Regione, Capitaneria, Comune di Genova e Comune di Savona di esprimere i nomi per il comitato di gestione che governerà insieme al presidente l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. E l'assessore regionale Edoardo Rixi, che ha partecipato al passaggio di consegne portando gli auguri del presidente Toti a Signorini e il ringraziamento al commissario Giovanni Pettorino per il lavoro svolto, assicura che la Regione risponderà nel giro di un paio di giorni. Per quanto riguarda la Capitaneria, si stanno facendo le ultime verifiche: il rappresentante potrebbe essere lo stesso Pettorino come direttore marittimo se potrà in alcuni casi delegare ad altri funzionari la presenza, altrimenti si nominerà un altro.(ANSA).

Il caso

Nella "lista della spesa" c'è spazio anche per il dossier delle concessioni

••• I PRIMI due dossier sul tavolo del nuovo presidente del porto sono, almeno in ordine di tempo, l'affidamento delle Darsena nautica della Foce e la privatizzazione della società Ente Bacini, che attualmente ha in gestione le vasche di carenaggio dell'area delle riparazioni navali. Sulla Darsena i tempi sono stretti, anzi strettissimi. La concessione, oggi in mano alla Confindustria nautica, scade infatti il 31 dicembre: a Palazzo San Giorgio sono arrivate cinque buste che portano i nomi di altrettanti pretendenti che vorrebbero aggiudicarsi la superficie di 92.850 metri quadrati. Per la privatizzazione di Ente Bacini invece non è stata fissata una scadenza, ma la gara è in ritardo di oltre un anno. Poi c'è da chiudere la pratica degli affidamenti dei terminal, già decisi in comitato portuale ma sui quali è stata inviata una segnalazione di verifica a Roma. Infine la realizzazione della Torre Piloti e - qui i tempi sono più lunghi - la nuova diga.

I CASI RISOLTI

Basta fumi inquinanti in porto con l'elettrificazione delle banchine

Partita a Pra' la fase di prova

GIULIANO GNECCO

COSA hanno in comune i lettori **Giorgio Sessarego, Enzo Tortello, Luciano Speranza** (e altri)? Ci hanno più volte scritto nel tempo per denunciare i disagi e l'inquinamento provocati dai fumi neri che salgono dalle navi in porto.

A questo proposito, la struttura dell'Autorità Portuale fa sapere: «Il problema dell'inquinamento è da ormai un decennio la priorità della politica di sviluppo di Palazzo San Giorgio. Vale per l'inquinamento atmosferico, vale per l'inquinamento acustico. Il problema, sia detto, nonostante l'impegno profuso e i provvedimenti presi, resta, ma è stato decisamente mitigato. Basti pensare che tra qualche settimana saranno elettrificate le banchine dell'area delle Riparazioni (9,3 milioni di euro di investimento, il cavo è stato posato nei giorni scorsi), tra 14 mesi sarà completata l'elettrificazione del terminal di Pra'-Voltri (12 milioni di euro) e a quel tempo sarà definita la terza fase, relativa ai terminal passeggeri».

Prosegue l'Authority: «La speranza era quella di fare prima, ma il fallimento della ditta che aveva vinto l'appalto ha fatto perdere per strada 26 mesi. A Pra', l'esperimento della "duna" alberata tra il terminal e la Fascia di rispetto sta dando buoni frutti, grazie anche alla collaborazione di diversi comitati di quartiere impegnati nell'individuazione degli effettivi problemi e dell'intensità del problema. Per quanto riguarda l'area del Porto Antico (passeggeri) da oltre due anni sono applicate "buone prassi" grazie all'opera di sensibilizzazione di Autorità portuale e Autorità marittima: è stato così imposto alle navi traghetto l'obbligo di operare il passaggio al combustibile a basso tenore di zolfo già a partire dalla distanza di 5 miglia dal porto. Tutte le navi, poi, con la collaborazione dei piloti, operano in regime di rotazione dei motori in modo da operare sempre a potenza minima. Sul fronte acustico, poi, le navi più rumorose sono sempre accolte sul prolungamento di Ponte Assereto, in modo da essere sempre più distanti dal centro abitato».

gnecco@ilsecoloxix.it

La Spezia meno Teu e crociere

LA SPEZIA – Nei primi dieci mesi del 2016 il traffico containerizzato nel porto della Spezia raggiunge complessivamente 1.048.277 mila Teu (-4,3%), con una proiezione a fine anno pari a 1,26 mln di contenitori a fronte di 1,3 mln dello scorso anno.
LSCT La Spezia Container Terminal ha fatto registrare una movimentazione di 967 mila Teu (-4%) che su base annua proietta LSCT verso 1,16 mln di contenitori.
I containers trasportati a ferrovia sono stati pari a 267 mila Teu, con un incremento del 2,7% rispetto al 2015 ed una quota di trasporto intermodale LSCT che si attesta al 28,8% del traffico diretto.
TDG Terminal del Golfo continua ad essere penalizzato dalla crisi dei propri mercati di riferimento, come quello libico e del nord Africa più in generale: le movimentazioni del terminal Tarros si attestano a 81mila Teu, con una flessione da gennaio ad ottobre del 7,5%. Il trasporto containers è svolto in questo caso solo su gomma.
Nel complesso del porto, quindi, il trasporto contenitori su ferro si attesta nei primi 10 mesi al 26,7%.
Nel settore delle rinfuse liquide le movimentazioni si attestano complessivamente a 646 mila tonnellate, con una flessione del 15,9%. Riapparse al terminal GNL Italia le movimentazioni di gas liquido con 118mila tonnellate sbarcate da inizio anno.
Le rinfuse solide ammontano nel periodo a 979 mila tonnellate, con una flessione del 10,5%. In calo sia il carbone sbarcato, con 851 mila tonnellate (-11,6%) che le altre rinfuse solide, con 105 mila tonnellate (-4,5%).
Le merci varie ammontano a 10,2 mln di tonnellate (-4,6%), di cui 10,1 mln relative alle sole merci containerizzate (-3,6%) mentre le altre merci varie non containerizzate sono state 71 mila tonnellate (-61%).
Il movimentato complessivo del porto si attesta a 11.833.000 tonnellate (-5,8%), con una proiezione a fine anno di 14,2 mln di tonnellate.
Il settore del traffico passeggeri, a causa quest'anno della sensibile riduzione delle attività crocieristiche di home porting, ha subito una flessione del 27,4%, con un totale di 455 mila passeggeri transitati nei dieci mesi.

La Spezia sequestrati in porto 2600 peluche pericolosi

LA SPEZIA- Sono stati sequestrati nel porto ligure 2600 giocattoli non rispondenti ai requisiti di sicurezza e ritenuti pertanto pericolosi per la salute, soprattutto peluche "caratterizzati" da perdita di pelo e di sostanze pericolose per la salute se ingeriti, respirati oppure messi a contatto con gli occhi. Si è trattato di una operazione congiunta del Nas - Carabinieri liguri e dei funzionari antifrode dell'agenzia della Dogane di Spezia. I giocattoli provenivano dalla Cina ed erano diretti ad un importatore di Forlì, pronti per essere immessi nel mercato italiano per le feste natalizie, riportavano il marchio di sicurezza Ce, risultato successivamente contraffatto.

Il Tirreno

Porto, conclave con Ivano Russo

Stamattina l' inaugurazione della Logistic Training Academy

LIVORNO Si intitola "Lo sviluppo delle attività logistiche: contributo ad un laboratorio di idee": è il convegno che è stato messo in preventivo per stamani alle ore 10 al Palazzo del Portuale in occasione della inaugurazione della Logistic Training Academy, il cui amministratore delegato Francesca Marcucci aprirà i lavori.

Logistic Training Academy srl nasce dall' esperienza della società Centro Studi Aziendali srl in collaborazione con le due storiche cooperative la Compagnia Portuale di Livorno e Cft di Firenze.

Un particolare motivo di interesse è il fatto che sia annunciata la presenza di Ivano Russo, dirigente del Gabinetto del ministero delle infrastrutture e trasporti, uno dei più stretti collaboratori del ministro Delrio: presenterà un contributo dal titolo "I nuovi porti italiani: la vision del ministero delle infrastrutture e trasporti". L' intervento di Russo sarà precedeuto dalle relazioni dell' assessore regionale Cristina Grieco (che parlerà sul tema "La Regione Toscana ed il contributo al cambiamento della portualità toscana"), del presidente di Confetra Nereo Paolo Marcucci (che avrà come argomento "I tools necessari per affrontare le nuove sfide: la parola alle imprese") mentre l' Isfort Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti - Intempo spa parlerà di "Un nuovo laboratorio di idee: la Scuola Nazionale Portuale".

NOMINATO DAL MINISTRO DELRIO

Giampieri presidente Mare Adriatico Centrale

La nuova Autorità di Sistema Portuale conta sei porti con 215 chilometri di costa e punta alla Blue Economy

ANCONA - È arrivata alla vigilia del referendum anche la nomina di Rodolfo Giampieri a presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale da parte del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio.

Nasce così ufficialmente un nuovo soggetto giuridico che conta 6 porti nella direttrice Adriatica (Pesaro, Falconara, Ancona, San Benedetto, Pescara, Ortona) con 215 km di costa da Pesaro a Ortona.

"L'Autorità di Sistema - ha detto Giampieri alla conferenza stampa di presentazione - dovrà valorizzare le potenzialità di ciascun porto in una logica di cluster, per massimizzare l'efficienza e l'impatto

(segue a pagina 5)

Rodolfo Giampieri

Giampieri presidente

economico - sociale sui territori di riferimento di ogni scalo. La sintesi di diverse eccellenze diventa fattore di competitività sistemica".

La collaborazione istituzionale come Format. "L'elemento fondamentale in cui il porto di Ancona ha creduto - ha spiegato il presidente - è la collaborazione istituzionale. Proprio grazie a questa idea di squadra ha saputo crescere e modernizzarsi in un momento di crisi della portualità italiana". "Sarà quindi fondamentale proseguire ed estendere quello che ormai è diventato un format riconosciuto" ha ribadito Giampieri. "Sono stati proprio alcuni dei punti, oggetto di questa nuova riforma, su cui si è basato il lavoro svolto fino ad oggi, ovvero: il dialogo porto-città, il potenziamento delle infrastrutture necessario allo sviluppo, il considerare un porto contemporaneo con le esigenze degli imprenditori senza dimenticare l'importanza delle nuove tecnologie come l'informatizzazione e la telematizzazione fino ad arrivare all'APP Welcome to Ancona come esempio nazionale di comunicazione tra porto/territorio e passeggeri/turisti".

Nuove opportunità. Il presidente ha poi spiegato che "Sono oltre 215 i km che comprendono questa nuova Autorità di Sistema. 215 km di piattaforma logistica diversificata e con potenzialità da esplorare, senza campanili, guardando alle esigenze delle imprese e dei lavoratori, rispettando e rafforzando le strategie territoriali di sviluppo infrastrutturale. L'Autorità di sistema si colloca al centro della Macroregione Adriatico-Ionica, ed è pronta a cogliere le opportunità della Blue Economy. In quest'ottica, i porti di Pescara e Ortona rappresentano un valore aggiunto estremamente importante per il loro ruolo strategico".

"La nuova Autorità - ha concluso il presidente Giampieri - sarà un sistema che si mette a disposizione del "progetto Italia" di sviluppo dell'economia del mare per affrontare con decisione la sfida competitiva della portualità internazionale, lavorando per creare nuove opportunità di sviluppo economico ed occupazionale".

Authority di Civitavecchia ufficializzato di Majo

CIVITAVECCHIA - Lo studio internazionale Watson Farley & Williams ("WFW") ha annunciato la nomina dell'avvocato Francesco Maria di Majo, Counsel dello Studio, a presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, che comprende i porti di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino.

Come già pubblicato la designazione dell'avvocato di Majo è stata approvata il 15 novembre da parte delle Commissione Trasporti della Camera dei deputati, a seguito del parere favorevole del Senato l'8 novembre, ed è stata ufficializzata tre giorni fa con la firma del decreto di nomina da parte del ministro dei Trasporti Graziano Delrio.

L'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta - dice una nota dello studio WFW - è al centro del sistema logistico che collega Roma e il centro Italia con il resto del mondo. Rappresenta uno snodo di collegamento strategico tra la Regione Lazio ed altre regioni quali la Campania, l'Umbria, la Toscana e le Marche ed è punto di riferimento delle grandi rotte crocieristiche del Mediterraneo.

Il porto di Civitavecchia è il primo porto croceristico d'Italia con circa 2,3 milioni di passeggeri movimentati ed è il secondo del Mediterraneo dopo Barcellona (con circa 2,5 milioni di passeggeri movimentati). Sono attualmente in corso progetti per aumentare ulteriormente la sua capacità ricettiva sia nel settore delle crociere che in quello dei traghetti e traffico Ro-Ro (le c.d. Autostrade del Mare). La realizzazione di nuove importanti opere infrastrutturali portuali è prevista anche per Fiumicino e Gaeta.

La Regione Abruzzo, con i porti di Ortona e Pescara, ha chiesto di far parte dell'Autorità del Mar Tirreno centro-settentrionale che potrebbe dunque diventare la più grande Autorità in Italia.

L'avvocato di Majo, ha partecipato, in qualità di consulente giuridico, esperto di diritto europeo dei trasporti, alla "Iniziativa di Studio sulla Portualità" del Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica (DIPE) della Presidenza del Consiglio. L'avvocato di Majo vanta un'esperienza quale diplomatico presso il ministero degli Affari Esteri in cui ha ricoperto diversi incarichi internazionali, tra cui quello di addetto commerciale presso l'Ambasciata d'Italia a Vienna partecipando al negoziato dell'Accordo di Stato, Italia-Austria, per la realizzazione del Tunnel di Base del Brennero. E' stato project manager di un programma dell'Unione Europea nei Balcani occidentali (in particolare nel settore degli appalti pubblici, concorrenza, ambiente ed energia) e consulente giuridico di diverse organizzazioni internazionali e di Stati esteri nel settore degli appalti pubblici, energia, valorizzazione del demanio pubblico e revisione delle misure di controllo doganale nei porti. L'avvocato di Majo ha anche ricoperto il ruolo di delegato della Camera di Commercio italiana per la Germania ed è docente di diritto europeo ambientale presso l'Università per Stranieri di Perugia nonché autore di numerose pubblicazioni sull'argomento e sulla portualità.

Porto Napoli: Spirito, aperti a città,ora dobbiamo investire

Si insedia neo presidente, casa di vetro, farò accordo con Anac

(ANSA) - NAPOLI, 6 DIC - Un porto di Napoli "aperto alla città" e gestito condividendo le scelte nel "comitato di gestione con il presidente della Regione De Luca, il sindaco di Napoli de Magistris e la direzione marittima della Campania".

Così Pietro Spirito lancia la sua presidenza dell'Autorità Portuale del Tirreno Centrale che comprende Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno, che si integrerà pienamente al termine di una moratoria di 12-18 mesi secondo alcune previsioni.

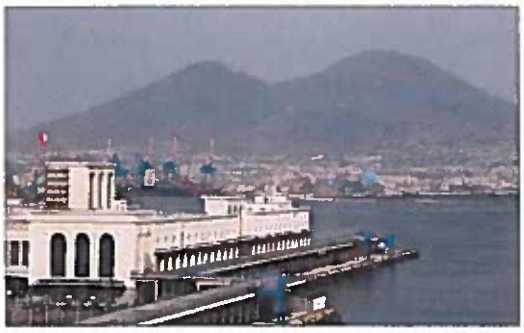
"Dobbiamo fare investimenti per il porto di Napoli, abbiamo 130 milioni di euro impegnati sui 150 a disposizione" ma si dovrà farlo "con un percorso di legalità che andrà rafforzato, con accordi sui controlli che faremo con la Prefettura di Napoli e con l'Anac di Cantone" ha spiegato. Spirito ha sottolineato che il porto di Napoli, percorso negli anni scorsi da una serie di inchieste giudiziarie, "deve diventare una casa di vetro".

Il manager proveniente dall'Interporto di Bologna, con esperienze alla divisione cargo di Trenitalia, di Ferport Genova, all'Atac e a Bagnoli, si è insediato oggi nella sede dell'Autorità Portuale all'Immacolatella, in un ufficio occupato per tre anni da commissari straordinari. La sua nomina era pronta da tempo, è andata avanti nonostante la bocciatura della Commissione Trasporti del Senato, ed è stata firmata in extremis da ministro Delrio. "Il ministro - ha spiegato Spirito commentando la precarietà dell'esecutivo - ha deciso di garantire una governance stabile ai porti, senza precarità". Ora Spirito ha la responsabilità di far partire le grandi opere per il porto di Napoli, a cominciare dai dragaggi che permetteranno di accogliere navi più grandi. "Una sfida ampia e complessa - spiega - che porteremo avanti concretamente, magari annunciando le opere quando le abbiamo fatte, senza promesse.

Abbiamo 130 milioni di finanziamenti su 150 già impegnati, dobbiamo investire". Il piano di investimenti sarà nel "documento di pianificazione operativa che presenterò al ministro entro due mesi - spiega Spirito - per entrare nel merito delle scelte di indirizzo strategico per i prossimi quattro anni". Nel suo primo giorno al porto, Spirito liquida le polemiche ("il senatore Esposito del Pd mi ha bocciato? Basta leggere il mio libro Trasportopoli per sapere perché" dice) e si dice pronto a dialogare con De Luca e de Magistris, ma anche con i sindacati e gli armatori. "Sui contenziosi con gli operatori dei terminal - spiega - dovremo diradare le nebbie, ci vuole sinergia, perché le competizioni interne hanno fatto solo male al nostro sistema logistico. Molte vicende nascono da gelosie tra gli operatori e così l'idea che l'Italia fosse la piattaforma logistica del Mediterraneo è rimasta uno slogan. Poi bisogna scegliere se far lavorare gli avvocati o i portuali". Cinquantaquattrenne di Marcianise, laureato alla Federico II, Spirito è già radicato in città "conosco De Luca", spiega, e anche "l'ad della Gesac Brunini con cui ho lavorato benissimo a Bologna", ricorda. Non conosce ancora de Magistris: "Gli ho scritto e credo che lo incontrerò nei prossimi giorni", spiega Spirito che chiede subito al Comune di Napoli un parere aggiornato sul piano regolatore del porto: "è una questione primaria - afferma - che porterò al comitato di gestione che formeremo entro un mese. Voglio riascoltare l'opinione del Comune perché è stato approvato nel 2012 ma da allora un po' di cose sono cambiate nel mondo". Ultimo passaggio sul turismo e le crociere, previste in calo del 30% nel 2017: "Napoli è un luogo altamente attrattivo ma che non è riuscito a presentare un pacchetto Napoli. Penso all'intuizione del Museo di Capodimonte che ha istituito una linea dal porto al Museo raddoppiando i visitatori. Napoli si presenta oggi in modo ancora non pieno, dovremo lavorare con le istituzioni e con i centri culturali, anche a Salerno, per dare pacchetti semplici ed evitare che i crocieristi arrivano a Napoli e restano sulla nave".(ANSA).

Porto di Napoli, Spirito presidente

Napoli - Il ministro Delrio ha firmato il decreto di nomina. L'ex direttore dell'Atac e presidente dell'Interporto di Bologna diventa il numero uno dello scalo partenopeo.



Napoli - **Pietro Spirito è il nuovo presidente del porto di Napoli.** Il ministro Delrio ha firmato il decreto di nomina. L'ex direttore dell'Atac e presidente dell'Interporto di Bologna diventa così il numero uno dello scalo partenopeo.

Porto di Napoli: si insedia il neo presidente Spirito

NAPOLI – Un porto di Napoli "aperto alla città" e gestito condividendo le scelte nel "comitato di gestione con il presidente della Regione De Luca, il sindaco di Napoli de Magistris e la direzione marittima della Campania".
Così Pietro Spirito lancia la sua presidenza dell'Autorità Portuale del Tirreno Centrale che comprende Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno, che si integrerà pienamente al termine di una moratoria di 12-18 mesi secondo alcune previsioni.
"Dobbiamo fare investimenti per il porto di Napoli, abbiamo 130 milioni di euro impegnati sui 150 a disposizione" ma si dovrà farlo "con un percorso di legalità che andrà rafforzato, con accordi sui controlli che faremo con la Prefettura di Napoli e con l'Anac di Cantone" ha spiegato. Spirito ha sottolineato che il porto di Napoli, percorso negli anni scorsi da una serie di inchieste giudiziarie, "deve diventare una casa di vetro".
Il manager proveniente dall'Interporto di Bologna, con esperienze alla divisione cargo di Trenitalia, di Ferport Genova, all'Atac e a Bagnoli, si è insediato oggi nella sede dell'Autorità Portuale all'Immacolatella, in un ufficio occupato per tre anni da commissari straordinari. La sua nomina era pronta da tempo, è andata avanti nonostante la bocciatura della Commissione Trasporti del Senato, ed è stata firmata in extremis da ministro Delrio. "Il ministro – ha spiegato Spirito commentando la precarietà dell'esecutivo – ha deciso di garantire una governance stabile ai porti, senza precarità".
Ora Spirito ha la responsabilità di far partire le grandi opere per il porto di Napoli, a cominciare dai dragaggi che permetteranno di accogliere navi più grandi. "Una sfida ampia e complessa – spiega – che porteremo avanti concretamente, magari annunciando le opere quando le abbiamo fatte, senza promesse. Abbiamo 130 milioni di finanziamenti su 150 già impegnati, dobbiamo investire". Il piano di investimenti sarà nel "documento di pianificazione operativa che presenterò al ministro entro due mesi – spiega Spirito – per entrare nel merito delle scelte di indirizzo strategico per i prossimi quattro anni".
Nel suo primo giorno al porto, Spirito liquida le polemiche ("il senatore Esposito del Pd mi ha bocciato? Basta leggere il mio libro Trasportopoli per sapere perché" dice) e si dice pronto a dialogare con De Luca e de Magistris, ma anche con i sindacati e gli armatori. "Sui contenziosi con gli operatori dei terminal – spiega – dovremo diradare le nebbie, ci vuole sinergia, perché le competizioni interne hanno fatto solo male al nostro sistema logistico. Molte vicende nascono da gelosie tra gli operatori e così l'idea che l'Italia fosse la piattaforma logistica del Mediterraneo è rimasta uno slogan.
Poi bisogna scegliere se far lavorare gli avvocati o i portuali". Cinquantaquattrenne di Marcianise, laureato alla Federico II, Spirito è già radicato in città "conosco De Luca", spiega, e anche "l'ad della Gesac Brunini con cui ho lavorato benissimo a Bologna", ricorda.

Non conosce ancora de Magistris: "Gli ho scritto e credo che lo incontrerò nei prossimi giorni", spiega Spirito che chiede subito al Comune di Napoli un parere aggiornato sul piano regolatore del porto: "è una questione primaria – afferma – che porterò al comitato di gestione che formeremo entro un mese. Voglio riascoltare l'opinione del Comune perché è stato approvato nel 2012 ma da allora un po' di cose sono cambiate nel mondo".
Ultimo passaggio sul turismo e le crociere, previste in calo del 30% nel 2017: "Napoli è un luogo altamente attrattivo ma che non è riuscito a presentare un pacchetto Napoli. Penso all'intuizione del Museo di Capodimonte che ha istituito una linea dal porto al Museo raddoppiando i visitatori. Napoli si presenta oggi in modo ancora non pieno, dovremo lavorare con le istituzioni e con i centri culturali, anche a Salerno, per dare pacchetti semplici ed evitare che i crocieristi arrivano a Napoli e restano sulla nave".

Spirito alla «prima» al porto di Napoli

Ha incontrato stamattina prima il personale dell'Autorità del porto di Napoli (ora assieme a Salerno e Castellammare Adsp del Tirreno centrale), poi alle 12 si è presentato ai giornalisti. Pietro Spirito, 54 anni, sposato, una figlia, è stato nominato ieri dal ministro Graziano Delrio alla presidenza dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale. «È una sfida complessa ed ampia –ha detto in conferenza stampa– quella che andremo ad affrontare assieme Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. In due mesi presenteremo al ministro il piano operativo di sistema». Ma alcuni particolari sono ancora da chiarire come quello relativo alla proroga chiesta dal porto di Salerno. A quanto è dato di sapere il premier dimissionario Renzi non ha firmato il Dpcm relativo e, quindi, non solo non si sa se la proroga sarà decretata ma non si conosce, se concessa, di quanti mesi dovrà essere. Spirito sulla questione non si è espresso, ma ha confermato che presto andrà anche al porto di Salerno. «Non sarà questo a fermarci –ha osservato il neo presidente– conto entro un mese di formare il Comitato di gestione chiedendo alle istituzioni (Regione, Comuni di Salerno e Napoli e Direzione marittima) di indicare il proprio rappresentante, che la legge indica in persone di comprovata esperienza. Insediato il Comitato uno dei primi atti da prendere sarà quello della nomina del segretario generale». Il porto di Napoli, dopo circa tre anni e nove mesi di regime commissariale torna, dunque, ad una gestione ordinaria con una governance che la nuova legge di riforma assicura, quanto meno, più vasta. «Devo ringraziare tutti i commissari –ha ricordato Spirito– che in questi anni si sono succeduti al governo del porto. E' stata una gestione difficile perché quando si opera con proroghe di tre mesi in tre mesi è impossibile programmare». E sul Grande progetto ha osservato che «con 130 milioni di opere impegnati su 150 c'è una responsabilità di tutti nel procedere in interventi necessari per lo sviluppo ed investimenti che diano risposte ad un mercato in rapidissima evoluzione». E sulla legalità «bisogna rafforzare il percorso anche con esperienze tipo quella adottata per Bagnoli. Invitare alle gare imprese comprese in white list e sviluppare un protocollo d'intesa con il presidente Cantone». Molti i temi sollecitati dai giornalisti: Piano regolatore, darsena di levante, collegamenti intermodali con gli interporti, attività passeggeri e crocieristica. «Si può lavorare molto –ha confermato Spirito– sullo sviluppo dell'attività delle crociere. In questo senso vedo una sinergia più forte con l'aeroporto di Capodichino. Conosco bene l'Ad della Gesac Armando Brunini essendo lui stato all'aeroporto di Bologna ed io all'interporto. Possiamo trovare assieme le dovute sinergie. In termini di rilancio turistico dei porti della Campania occorre costruire pacchetti ad hoc. Penso, in questo senso, ai benefici avuti dal Museo di Capodimonte che ha migliorato le visite con i turisti provenienti dal porto».

L'Informatore Navale

Porto di Napoli: Pietro Spirito,nuovo presidente,si e' insediato

Napoli, 6 dicembre 2016 – Nella caotica giornata politica romana, il Ministro dei Trasporti Delrio, ha siglato in extremis la nomina a presidente della nuova AdSP, Pietro Spirito, 53enne di Marcianise e con un curriculum professionale di tutto rispetto. Una visita mattutina alla sede dell' Autorita' con i dipendenti e la stampa, successivamente a quella dei Militari della Capitaneria di porto e Guardia Costiera. Ancora non e' dato di sapere se Salerno sara' "accorpata" subito,tra 18 mesi o 36 di mesi. Una cosa e' certa: che il lavoro dovra' essere intenso,considerando che e' un presidente che si siede sulla poltrona di regia dopo quasi 4 anni, dopo i numerosi commissari che si sono succeduti.In quattro anni il mondo marittimo ha fatto passi da gigante: dalle navi full container da 12 mila teu, siamo arrivati a 20mila teu e si parla di numeri ancora piu' grandi. Questo significa che abbiamo perso il treno delle grandi navi,ridimensionando fortemente il traffico e quindi il lavoro.Le colpe ? Del nondo politico: Della nuova Darsena se ne parlo' una ventina di anni fa,con la visita a Napoli dell' allora Ministro dei Trasporti cinese ed i vertici della Cosco unitamente al Ministro dei Trasporti italiani con un codazzo di politici al suo seguito.Venti anni gettati al vento. Fondali e spazi liberi inesistenti, una rete ferroviaria portuale spazzata, sparita,per non parlare della vecchia e storica cancellata che divideva il porto alla citta'.

Oggi va di moda affermare che bisogna aprire il porto alla citta': personalmente, non ho mai visto un ambiente di lavoro aperto alla citta' ed ai cittadini. Gli aeroporti, e da sempre, sono luoghi recintati e non aperti alle citta'. Bisognera' capire il vero significato di tali progetti.

La svolta

«Porto, nuova colmata per liberare Bagnoli»

Napoli: s'insedia Spirito, presidente dell'Authority. Attesa per la moratoria chiesta da Salerno

Antonino Pane

Una nuova colmata nel porto di Napoli per liberare Bagnoli dai sedimenti inquinati, fare dell'Autorità portuale una casa trasparente; spendere presto e bene i 130 milioni di euro del Grande progetto. Pietro Spirito, il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale ha messo subito in chiaro due cose: lavorerà da subito al documento di pianificazione che il ministro delle Infrastrutture attende entro due mesi; andrà avanti comunque in un'ottica di sistema, cioè guardando alla Campania e, quindi, oltre al porto di Napoli e a quello di Castellammare, anche a quello di Salerno. Spirito ha ammesso di non sapere se e quanto sarà lunga la moratoria chiesta per il porto di Salerno; ha solo detto che «la richiesta è stata inoltrata dal ministero delle Infrastrutture alla presidenza del Consiglio ieri quando ho firmato per accettazione il decreto di nomina, ma non è ancora tornata firmata. Non so neanche quanto sarà lunga la moratoria perché solo quando sarà autorizzata riguarderà il mio nuovo incarico».

Insomma Spirito taglia corto: il risultato del referendum e lo scossone ai vertici del governo non sembrano impensierirlo più di tanto. E taglia corto anche sul voto negativo del Senato sulla sua nomina: «Leggete il mio libro Trasportopoli e scoprirete dove nascono i rancori». In fa mistero di aver rinunciato a tutti gli incarichi che ricopriva: «Ho solo mantenuto l'incarico di docente di economia e commercio all'Univesità di Tor Vergata perché non in contrasto col mio nuovo lavoro».

Avanti, dunque. Spirito sembra avere le idee chiarissime. Ha già chiesto i nomi per il Comitato di gestione ai due sindaci dei porti maggiori (Napoli e Salerno), al presidente della Regione. Ne farà parte anche il direttore marittimo della Campania ma senza voto. La darsena di levante sarà colmata con le sabbie inquinate del porto di Napoli. Poi ci vorrà un'altra colmata, quella che deve accogliere un milione e ottocentomila tonnellate di sedimenti provenienti da Bagnoli. «Al ministero si sono chiesti dove deve finire la colmata di Bagnoli e i sedimenti dei fondali contaminati dagli idrocarburi. Ebbene il porto più vicino che poteva accoglierli era Trieste. Bisognava circumnavigare l'Italia. E allora si è deciso di puntare sul porto di Napoli con una nuova colmata». Nel porto di Napoli una nuova colmata è già prevista nel piano regolatore portuale, è quella della darsena petroli. Pensa a quella presidente? «Dobbiamo verificare tutto dobbiamo creare una colmata utile al porto è risolvere il problema di Bagnoli». Spirito non entra nel merito del piano regolatore bloccato al Consiglio superiore dei lavori pubblici per le opposizione dei petrolieri si limita a dire che: «Se il Comune di Napoli confermerà che ritiene ancora utile quel piano regolatore portuale, lo applicheremo questo è fuori discussione. È opportuno, comunque, visto il tempo trascorso effettuare una verifica». Trovare un'altra sistemazione per i sedimenti di Bagnoli, oltre la darsena petroli, sembra un'impresa ciclopica. Anche perché ancora non si sa neanche se la cifra di un milione e ottocentomila tonnellate è attendibile. «Abbiamo chiesto aiuto alla stazione Anton Dohrn - aggiunge Spirito - per capire quanto è profondo lo strato dei sedimenti inquinati. La cifra salta fuori da calcoli certamente approssimativi».

Ma torniamo ai rancori, quelli che hanno paralizzato per anni l'attività dentro e fuori l'Autorità Portuale. «Tutti insieme dobbiamo decidere se devono lavorare gli imprenditori portuali o gli avvocati. Io credo sia giunto il momento di rimboccarci le maniche e di guardare avanti più che al passato». Spirito sa bene che ci sono inchieste in corso, che anche l'anticorruzione ha scoperchiato una pentola dove di trasparente sembra esserci proprio poco. «Collaborerò con la magistratura e con chiunque voglia fare chiarezza. L'Autorità di sistema portuale deve diventare una casa trasparente dove tutto avviene alla luce del sole. Per questo chiederò una collaborazione strettissima al capo dell'Anticorruzione, Raffaele Cantone e allo stesso prefetto di Napoli. Vorrei un tavolo stabile con il prefetto Gerarda Pantalone in modo da poter insieme verificare tutto a cominciare dagli appalti per i quali vorrei utilizzare solo aziende comprese nella white list». Spirito non ha neanche tralasciato obiettivi importanti: nel nord Europa la logistica funziona con massimo tre giorni di fermo delle merci; da noi si va da sette a nove. Questi sono i problemi da risolvere subito. E per questo intendo utilizzare da subito le sinergie con gli interporti di Marcianise e di Nola. Il porto di Napoli ha la fortuna di avere queste due grandi volani, dobbiamo metterli in moto e vedrete che ci saranno benefici per tutti».

Napoli: Propeller Club "Il pubblico ed il privato nella riforma portuale" al Polo dello Shipping

Napoli, 6 dicembre 2016 – Il "Propeller Club di Napoli" si riunirà giovedi' 15 dcembre prossimo alle ore 17 e 30 presso il Polo dello Shipping in via A. Depretis, 51 per un convegno sul tema: ***" Il pubblico ed il privato nella riforma portuale"***

Introduzione:

Bruno Castaldo

(Past President Propeller Club di Napoli)

Relazione:

Vincenzo Cocozza

Ordinario di Diritto Costituzionale – Università Federico II di Napoli

Interventi:

Umberto Masucci

Vice Presidente Federazione del Mare

Stefano Sorrentini

Presidente Associazione Agenti Marittimi

Augusto Forges Davanzati

Presidente Associazione Spedizionieri Doganali di Napoli

Al termine del convegno avrà luogo la premiazione del Concorso fotografico Propeller-ANIAI "Il mare bagna Napoli: fotografie dal Molo San Vincenzo", indetto in occasione della Maratonina di Santa Barbara svoltasi il 4 dicembre u.s.

Sciopero nei porti greci e disagi a Brindisi

BRINDISI – Ancora proteste nei porti della Grecia contro la privatizzazione dei porti decisa dal Governo Ellenico. Già da ieri navi e traghetti sono rimasti attraccati nei porti della Grecia per uno sciopero generale proclamato dalla Federazione Nazionale dei dipendenti dei porti (Omyle).
E si prevede un dicembre ellenico poco tranquillo: il Centro nazionale dei sindacati della Grecia (GSEE) ha proclamato uno sciopero generale per l'8 dicembre prossimo. La ulteriore protesta, che si aggiunge a quella dei porti, è contro l'eliminazione totale dei diritti dei lavoratori che il Governo sta attuando, compreso il forzato licenziamento ed ostacolando la contrattazione con il Sindacato.
Alcune difficoltà di ritorno e soprattutto di carattere organizzativo si stanno registrando anche nel porto di Brindisi. Da giorni si sono formate lunghe code di tir in attesa d'imbarco per Igoumenitsa, creando non pochi disagi agli autisti e passeggeri; l'intero piazzale di sosta prima dell'ingresso alle rampe d'imbarco di Costa Morena (Terrare) è già pieno; si parla di oltre cinquecento tir e pare che le difficoltà dureranno fino giovedì prossimo 8 dicembre.
Gli unici traghetti in partenza sono quelli del Gruppo Grimaldi; la Compagnia, nel rispetto delle motivazioni dello sciopero da parte dei portuali e marittimi ellenici, sta mantenendo il programma rispettando le partenze. Per via dello sciopero le navi sono costrette a ritornare a Brindisi vuote (e questo significa costi aggiuntivi) per poi caricare e con la loro disponibilità si sta evitando che la situazione di sosta a Brindisi possa degenerare.
Le forze dell'ordine stanno presiedendo la zona continuamente, svolgendo compiti anche di protezione civile per alleviare la lunga attesa di autisti e di passeggeri. Anche il terminal privato situato all'ingresso per l'imbarco si sta adoperando in tutti i modi per alleviare il disagio ai viaggiatori, ottemperando alle esigenze di ogni genere.

Porti: Gioia Tauro, domani si conoscerà sorte lavoratori

Pressoché nulle speranze mantenimento livelli occupazionali

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 6 DIC - Si saprà domani quale sarà la sorte dei lavoratori del porto di Gioia Tauro e dell'Agenzia del Lavoro, strumento che era stato ipotizzato apposta per costruire un contenitore che consentisse di salvare i 400 esuberi di Medcenter, che, dopo averli riqualificati con un periodo di formazione professionale, avrebbero dovuto reinserirli al lavoro.

Dalle notizie che trapelano, però, le speranze sembra siano ridotte al lumicino, anzi sono pressoché nulle. Stamattina, infatti, la conferenza dei capigruppo del Senato, con una decisione presa a maggioranza, ha stabilito che domani in Senato, nel corso della seduta convocata per approvare la Legge di bilancio, verrà posto il voto di fiducia sull'articolo 1 del Ddl di Bilancio, che contiene la manovra, e così i tempi di definizione del provvedimento risulteranno fortemente accorciati. Una scelta che non consente al Governo di presentare un dispositivo all'interno di un maxiemendamento che finanzi l'Agenzia del lavoro per i portuali.

Nei giorni scorsi in commissione Bilancio erano stati dichiarati inammissibili, per estraneità di materia, gli emendamenti che avrebbero consentito alle autorità portuali di creare una Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale. Provvedimenti che avrebbero permesso, per il primo anno, di "salvare" 900 lavoratori dei porti di Gioia Tauro e Taranto (con un costo nel 2017 di 18,1 milioni di euro). Pochi giorni dopo il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri Claudio De Vincenti aveva annunciato la presentazione di uno specifico emendamento in Senato. Proposito che, con la decisione di porre la fiducia domani in Senato, non potrà essere attuato.

In sostanza, l'Agenzia salterà ed a quel punto il rischio che per i portuali in esubero si spalanchino le porta della mobilità si farà sempre più concreto. (ANSA).

GazzettadelSud.it

Domani il futuro dei lavoratori del porto

Pressoché nulle speranze mantenimento livelli occupazionali

Si saprà domani quale sarà la sorte dei lavoratori del porto di Gioia Tauro e dell' Agenzia del Lavoro, strumento che era stato ipotizzato apposta per costruire un contenitore che consentisse di salvare i 400 esuberi di Medcenter, che, dopo averli riqualificati con un periodo di formazione professionale, avrebbero dovuto reinserirli al lavoro. Dalle notizie che trapelano, però, le speranze sembra siano ridotte al lumicino, anzi sono pressoché nulle. Stamattina, infatti, la conferenza dei capigruppo del Senato, con una decisione presa a maggioranza, ha stabilito che domani in Senato, nel corso della seduta convocata per approvare la Legge di bilancio, verrà posto il voto di fiducia sull' articolo 1 del Ddl di Bilancio, che contiene la manovra, e così i tempi di definizione del provvedimento risulteranno fortemente accorciati. Una scelta che non consente al Governo di presentare un dispositivo all' interno di un maxiemendamento che finanzi l' Agenzia del lavoro per i portuali. Nei giorni scorsi in commissione Bilancio erano stati dichiarati inammissibili, per estraneità di materia, gli emendamenti che avrebbero consentito alle autorità portuali di creare una Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale. Provvedimenti che avrebbero permesso, per il primo anno, di "salvare" 900 lavoratori dei porti di Gioia Tauro e Taranto (con un costo nel 2017 di 18,1 milioni di euro). Pochi giorni dopo il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri Claudio De Vincenti aveva annunciato la presentazione di uno specifico emendamento in Senato. Proposito che, con la decisione di porre la fiducia domani in Senato, non potrà essere attuato. In sostanza, l' Agenzia salterà ed a quel punto il rischio che per i portuali in esubero si spalanchino le porta della mobilità si farà sempre più concreto.

A Cagliari tasse d'ancoraggio meno 1 milione

CAGLIARI - Durante l'ultima seduta del Comitato portuale è stato definito l'abbattimento delle tasse portuali (segue a pagina 5)

Tasse d'ancoraggio

legate al traffico commerciale per 1 milione di euro che interesseranno la movimentazione delle merci relative al 2016.

Roberto Isidori, commissario straordinario dell'Autorità portuale si dice "soddisfatto della scelta fatta stamattina dal Comitato portuale, perché questi interventi rendono il porto di Cagliari ancor più competitivo rispetto ai principali scali del Mediterraneo. La decisione di oggi, che si inserisce in continuità con le scelte fatte negli anni precedenti vuole sostenere lo sviluppo dei traffici commerciali favorendo ricadute importanti su investimenti privati e sulla creazione di nuovi posti di lavoro. Il nostro scalo" - prosegue Isidori - "si conferma 4° porto italiano di transhipment con un trend in crescita continua nel corso degli ultimi anni".

Gazzetta del Sud

Autorità portuale Messina -Milazzo E adesso cosa succederà?

Interrogativo al momento senza risposta. Ma l' autonomia va difesa

Lucio D' Amico Che fine farà la riforma della portualità italiana? E la richiesta di proroga avanzata dal presidente della Regione Rosario Crocetta in nome e per conto dell' Autorità portuale di Messina e Milazzo? Il terremoto post -referendum, con le annunciate dimissioni del premier Matteo Renzi, quali conseguenze avranno sull' immediato futuro dei nostri porti? Sono interrogativi di non poco conto e ai quali, al momento, nessuno sa dare risposta. Il quadro politico nazionale, sconvolto dal trionfo dei No, è in profonda evoluzione.

Tra i possibili premier "traghettatori" si fa il nome anche del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio, l' artefica della riforma.

Se dovesse essere lui il presidente del Consiglio, è molto probabile che la riorganizzazione delle Autorità portuali avrà un' accelerata ed è assai difficile, se non impossibile, che la deroga al decreto venga concessa, vista la netta contrarietà più volte manifestata dallo stesso Delrio. In caso di altre ipotesi, lo scenario potrebbe mutare radicalmente. In ogni caso, le ragioni a tutela dell' autonomia dei porti di Messina e Milazzo vanno sempre più tu telate, soprattutto in un momento di grande incertezza come quello che si vivrà nel Paese nelle prossime settimane.

Ieri, intanto, a Gioia Tauro si è svolto un convegno sulle Città metropolitane dello Stretto, promosso dalla Cisl. E tra gli interventi, da sottolineare quello del segretario generale del sindacato messinese. «Bisogna accorciare lo Stretto - ha dichiarato Tonino Genovese -, renderlo un unico ambiente. Da anni si dibatte sull' integrazione dell' Area dello Stretto e adesso che anche la normativa, con la costituzione delle due Città metropolitane di Messina e Reggio Calabria, va in quella direzione, bisogna lavorare per integrare le due aree attraverso azioni condivise e comuni, dando una coerenza alla mobilità delle persone e delle merci. Per renderci un' unica grande città e per fare questo riteniamo sia necessaria la costruzione del Ponte».

Genovese ha posto l' accento anche sul tema dell' integra zione delle Autorità portuali evidenziando come «una unica Autority che governi il sistema portuale in termini di sviluppo è per Messina, Milazzo,

Reggio Calabria e Gioia Tauro una prospettiva. Nelle more, comunque, bisogna tenere conto delle specificità e sciogliere il nodo legato alla governance». Il segretario generale della Cisl di Messina ha auspicato che il ministro Delrio si esprima sulla richiesta del governatore Crocetta: «Non per alimentare divisioni, ma per dare coerenza e sviluppare sinergicamente tutte le azioni e non consentire che i porti calabresi e messinesi siano compressi ma possano avere una valenza strategica per l' intero Mediterraneo».4.

Giornale di Sicilia

GLI INTERVENTI PER LE BANCHINE IL PROGETTO PREVISTO PER L' APPRODO CONTAINER AMMONTA A 58 MILIONI DI EURO: DA REALIZZARE PIAZZALI E IMPIANTI ANTICENDIO

Lavori al porto di Augusta, via libera del Ministero

La commissione ha detto «no» alla nuova valutazione di impatto ambientale che era stata richiesta da Comune e Legambiente

La commissione tecnica del ministero dell' Ambiente ha detto «no» ad una nuova valutazione di impatto ambientale sugli interventi previsti al porto di Augusta. Per l' ex assessore Schermi il Comune deve ricorrere al Tar.

Cettina Saraceno OOO Non sarà necessario rifare la «Via», la valutazione di impatto ambientale per la realizzazione delle banchine containers del porto commerciale di Augusta, il cui importo ammonta a poco più di 58 milioni di euro. A dirlo è la Commissione tecnica di verifica dell' impatto ambientale del ministero dell' Ambiente, presieduta da Guido Monteforte, che nei giorni scorsi ha espresso parere favorevole all' esclusione della procedura di «Via» dal progetto dell' Autorità portuale, rigettando così le osservazioni presentate, ad aprile scorso, sia dal Comune di Augusta che da Legambiente Sicilia. Sia gli ambientalisti, che già nel 2013 si erano opposti al progetto che l' amministrazione comunale avevano, infatti, contestato l' ulteriore "colmatura di circa 300.000 metri quadrati delle saline del Mulinello", che si trovano nell' area dove dovrebbe nascere la banchina per accogliere i containers. Il progetto risale al 2007 ed è stato poi riformulato nel 2013 unificando due stralci della stessa opera senza però effettuare una nuova valutazione di impatto ambientale che, secondo gli ambientalisti e lo stesso ente locale, andava L' INTERVISTA invece rifatta perchè la procedura era stata "spezzettata" e considerato che la precedente era già scaduta, essendo già trascorsi cinque anni dalla procedura. La commissione ministeriale ha invece ritenuto di non dover procedere ad una nuova «Via» perchè l' entrata in vigore della norma che fissa in cinque anni la validità della «Via» è del 2008, di un anno dopo il provvedimento di «Via» già emanato del progetto esecutivo. E anche perchè "si può escludere che le modifiche proposte al progetto - si legge nel documento della commissione per la Via- possano generare nuovi impatti significativi e negativi alle compo nenti ambientali e alla salute pubblica non valutati nell' ambito della stessa istruttoria di Via, che possano incidere in maniera significativa sul contesto territoriale; al contrario, l' eliminazione delle attività di

dragaggio e del trasporto in discarica dei sedimenti incide favorevolmente sulle matrici ambientali suolo, ambiente idrico, atmosfera e rumore". Pertanto l' opera, già appaltata alla «Rti» composta da«Condotte d' acqua», «Cosedil» e «Piacentini costruzioni» e che prevede la realizzazione di 116 mila metri quadrati di piazzali, 415 metri lineari di banchine con opere accessorie, 130 metri lineari di opere di contenimento, impianti antincendio, idrico, di smaltimento delle acque piovane e di depurazione delle acque di prima pioggia potrebbe essere avviata al più presto.
A chiedere al Comune di impugnare il provvedimento della commissione è Giuseppe Schermi, ex assessore con delega al Porto ed ex vicesindaco all' epoca della presentazione delle osservazioni. «Ritengo che la risposta del ministero sia una grossa forzatura perchè - dice sembra quasi che chi veniva prima di questa legge ha un diritto illimitato e senza tempo e chi viene dopo invece no. È un' infrazione alle direttive comunitarie che, invece, ri badiscono che non si possa fare l' esclusione della norma spezzettando tanti progetti». Per Schermi il Comune dovrebbe fare appello al rigetto delle osservazioni e opporre un ricorso al Tar visto che dal 2007 sono intervenuti fatti nuovi come il decreto di vincolo regionale del parco e dell' hangar a sito di interesse storico -monumentale e il piano paesaggistico regionale. «Sarebbe opportuno - continua - presentare una nuova interrogazione al ministero dei Trasporti e dell' Ambiente anche alla luce di un altro fatto nuovo come la polemica sui fondi europei del porto che sarebbero stati messi a rischio perchè la Commissione europea ha espresso perplessità. Cementifichiamo per fare un' area deposito per container, questo progetto ha ricevuto la bocciatura dell' Audit della Corte dei conti europea, che ha fatto rilevare che da quando è stato costituito il porto non è arrivato un solo container e la dimensione dell' opera sarebbe due volte i traffici attuali esistenti di container per tutta la Sicilia. Il ministro dovrebbe prendere atto che il progetto non è economicamente valido ed essere il primo a stopparlo. Qualora il ricorso del Comune dove essere perdente e - conclude- il ministro non intendesse stoppare quest' opera si dovrebbe fare il ricorso alla Corte di giustizia europea per contravvenzione delle direttive ambientali europea, ma sono tutte cose che necessitano di una forte volontà politica». (*CESA*)

Giornale di Sicilia

L' Autorità portuale con Catania, Noè: «Una vera sinergia può portare sviluppo»

Cercare lavoro per il porto di Augusta, rendendolo sempre più competitivo e attraendo investimenti. Ma anche svolgere un ruolo di ambasciatore di sviluppo e di sentinella del buon governo, imparando a ragionare in termini di un territorio più ampio, nell' ottica della futura e concreta collaborazione tra l' Autorità portuale di Augusta, guidata ancora dal commissario straordinario Antonio Donato che prosegue dopo i primi sei mesi di mandato e quella di Catania. Sono gli obiettivi che si prefigge Marina Noè, amministratore della società «Cantiere Navale», un passato anche da assessore regionale all' Industria e un ruolo di rilievo in Confindustria, da poco nominata presidente di «Assoporto Augusta», l' associazione che raggruppa una trentina di operatori portuali megaresi.

OOO Presidente Noè, Augusta sta attraversando una fase per certi versi di stallo ma anche storica, così come gli altri porti italiani, per via della nuova riforma della portualità italiana che ridurrà a quindici le «Autorità portuali». Cosa ne pensa?

«Senza dubbio questa è una fase storica del sistema portuale, ci potranno essere molti cambiamenti o si potrà anche tornare indietro, anche se ancora non sappiamo cosa succederà rispetto all' Autorità di sistema portuale. Se quello che brilla è una reale volontà di riforma, è corretta la legge di riordino del sistema portuale, perché fare una programmazione nazionale della gestione dei nostri porti è corretto, ma solo se si tiene conto delle peculiarità e delle capacità di ogni territorio. Di qual è il territorio che va migliorato dal punto di vista degli investimenti. Se, invece, tutto questo serve per fare confusione e, alla fine, a non cambiare nulla e a fare le solite nomine, allora non va bene, in questo saremo molto vigili ed attenti e faremo anche una battaglia eventualmente. È importante capire quali sono le vocazioni dei vari territori, perché il sistema portuale è al momento bloccato a livello nazionale in attesa che ci sia un riordino e che questa normativa ossa finalmente vedere la luce».

OOO Come vede il tanto "temuto" accorpamento tra i due porti di Augusta e Catania che daranno vita all'«Autorità di sistema della Sicilia orientale»?

«Non solo non temo l' accorpamento ma lo ritengo, invece, un fatto positivo. Penso, infatti, che l' unione

di due autorità come a Augusta e Catania potrà avere l' effetto di rafforzare e migliorare i diversi ambiti per i quali si opera, consapevoli da sempre che l' unione fa la forza se guidata da persone lungimiranti che antepongono l' interesse collettivo a quello proprio e del proprio territorio. E che si sentono cittadini non più di questa o quella provincia ma cittadini siciliani, italiani ed europei. Se ci facciamo la guerra non solo non andiamo da nessuna parte, ma con questo atteggiamento ne avrà vantaggio un altro porto che magari sta già andando avanti. Mi auguro che ci sia un ragionamento di tipo diverso. Non dobbiamo lottare l' uno contro l' altro, ma cercare quella collaborazione e vedere quello che è possibile fare insieme. Questo è il nostro proposito. Quello che sfugge forse è che, con la rifor ma, le linee di sviluppo si decideranno a Roma, dove ci sarà una sorta di cabina di regia, tutto è stato ri -centralizzato. L 'unico auspicio è che adesso si pensi a mettere alla guida persone capaci di portare avanti questo progetto e a quel punto io non vedo la gelosia di Catania su Augusta o quella di Messina su Reggio».

OOO Quale è il ruolo dell'«Assoporto»?
«La nostra è un' associazione senza fini di lucro la cui attività è e dovrà continuare ad essere di promozione e tutela del nostro porto. Dobbiamo trovare la forza, il coraggio e la passione per annientare la rassegnazione e rilanciare il nostro ruolo di ambasciatori di sviluppo e sentinelle di buon governo. L' Assoporto serve a fare verifiche, analisi, studi e poi proposte perchè partire con dei progetti senza prima fare un' analisi non ha senso.
Tutto quello che significa ricchezza per il porto di Augusta sarà per noi oggetto di studio.
Per questo promuoveremo dei gruppi di studio dentro l' associazione. Saremo, inoltre, costantemente vigili sulle azioni del governo locale, regionale e nazionale e non esiteremo a mettere in atto azioni di contrasto in caso di azioni lesive dei nostri interessi».

OOO Quali sono le prime azioni che l' associazione intende portare avanti?
«Insieme al consiglio direttivo abbiamo già condiviso un documento propositivo con le prime linee guida, che nei prossimi giorni sottoporremo alla prima assemblea degli associati. Poi intendiamo incontrare il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio e il sottosegretario Simona Vicari per affrontare non solo le questioni relative all' Autorità portuale e all' Autorità di sistema portuale, ma anche problematiche particolari come ad esempio l' utilizzo del "Poanet", la sburocratizzazione attraverso l' uso degli strumenti informatici e della posta elettronica di tutte le autorizzazioni necessarie, come per altro prevede la legge, il rifornimento urgente della diga foranea, l' utilizzo polifunzionale delle banchine del porto commerciale, attualmente non sfruttate appieno. Prevediamo di incontrare la Capitaneria di porto e Autorità portuale, che sono di certo i nostri principali interlocutori, gli imprenditori, le associazioni, ma anche gli uomini e le donne di buona volontà che fanno capo all' Autorità portuale di Catania per cominciare a conoscersi ed affrontare insieme le sfide del prossimo decennio».