



Primo piano:

- **Riforma dei porti**
(Il Sole 24 Ore, Messaggero Marittimo, Gazzetta del Sud)

Dai Porti:

Trieste:

- “...Trieste si conferma primo scalo italiano...”
(Ansa, L'Informatore Navale)
- “...Via ai lavori per la piattaforma logistica delle Tmt...”
(Il Sole 24 Ore, Ferpress)

Genova:

- “...Traghetti bloccati in porto...” (Il Secolo XIX)
- “...Resto fino a primavera, ma il porto non si ferma...”
(Il Secolo XIX, The Meditelegraph)
- “...Avanti tutta con il Blue Print...” (La Repubblica GE)

La Spezia:

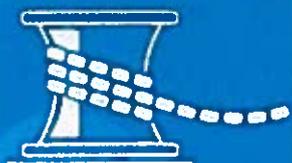
- “...La Spezia, allarme dragaggi...” (L'avvisatore Marittimo, The Medi Telegraph, Ansa, Ferpress)
- “...Lsct-La Spezia all'ormeggio navi di oltre 10mila teu...”
(Il Messaggero Marittimo)

Livorno:

- “...Gallanti e Nogarin a tu per tu con i ragazzi...” (Il Tirreno)
- “...Nuovo servizio Grimaldi Livorno-Olbia...”
(Messaggero Marittimo, Il Tirreno, The Medi Telegraph)
- “...Raffiche fino a 50 nodi problemi e maxi ritardi in porto...”
(La Nazione Livorno)
- “...Seatrag-Sintermar, verso l'intesa...” (Il Tirreno, La Nazione)

Piombino:

- “...5 milioni per tredici cantieri...” (Il Messaggero Marittimo)



INDICE



Napoli:

"...Cambio al timone dei piloti del Golfo di Napoli..."

(Seareporter)

Notizie da altri porti

Porti stranieri

Il nuovo Titolo V. Ricentralizzate una ventina di competenze, tra cui sicurezza sul lavoro e le politiche attive per l'occupazione

Dai porti alle reti, il potere torna allo Stato

■ L'ultima battaglia è in pieno svolgimento sulle cosiddette "trivellazioni", con tanto di appello via twitter lanciato dal Governatore della Puglia Michele Emiliano a Matteo Renzi perché revochi «tutte le autorizzazioni per trivellare nostro mare per lealtà costituzionale verso le regioni». Basta questo caso freschissimo a capire il peso della riforma costituzionale riapprovata ieri dalla Camera, che nel pendolo delle competenze riporta al centro una ventina di materie lasciate alla "concorrenza" fra Stato e Regioni dal Titolo V varato nel 2001.

Al di là del merito, proprio questa vicenda mostra il prodotto tipico di questa confusa «competenza concorrente» pensata 15 anni fa, che scatena conflitti prima politici e poi giuridici invadendo la Corte costituzionale di ricorsi dei

Governatori contro i provvedimenti statali e del Governo contro quelli regionali. Proprio l'ambiente e l'ecosistema entra con la riforma nel nuovo, lungo elenco di competenze esclusive dello Stato, che è articolato in 20 lettere dalla «a» alla «z» ma comprende in realtà molte più materie perché spesso una lettera abbraccia una pluralità di aspetti.

L'orizzonte è chiaro, ed è quello di riportare le Regioni al loro originario assetto di enti programmatori delle politiche territoriali, semplificando il panorama dei 20 legislatori regionali che moltiplicano la complessità italiana. È questo il significato principale anche del ritorno al centro del tema ambientale, tema che alla Consulta ha visto Governo e Regioni contrapposte in quasi 300 casi, su temi chiave per lo sviluppo come la «valutazio-

ne ambientale strategica» che accompagna la progettazione di molte opere pubbliche, l'energia e altri capitoli centrali per la vita dell'economia.

In questo senso, l'ambiente si intreccia con altre competenze che nel 2001 erano state affidate in modo originale alla «competenza concorrente», estesa a materie tipicamente nazionali come «porti e aeroporti civili», «grandi reti di trasporto e di navigazione», oppure la «produzione, trasporto e distribuzione nazionale dell'energia». I veti sono stati il frutto più evidente di questo federalismo all'italiana, che ha spesso gonfiato i tempi e i costi delle infrastrutture per addolcire i «no» pronunciati dal territorio; ma accanto a questo le competenze spezzettate hanno spesso alimentato l'attivismo locale, come mostra per esempio il caso

dei tanti mini-aeroporti che ora si tenta di razionalizzare.

Ma nell'elenco delle competenze nazionali scritto dalla riforma c'è anche l'ordinamento delle professioni e soprattutto la sicurezza sul lavoro, per evitare alle imprese medio-grandi di dover fare i conti con regole diverse nelle loro diverse sedi. Tornano al centro anche le politiche attive per l'occupazione, dopo gli scarsi risultati ottenuti a livello locale.

La chiave di volta, poi, è rappresentata dalla «clausola di supremazia», che secondo il nuovo testo costituzionale permetterà allo Stato di intervenire su materie estranee alla sua competenza esclusiva «quando lo richieda la tutela dell'unità giuridica o economica della Repubblica, ovvero la tutela dell'interesse nazionale».

G.Tr.

© 2016 RASSEGNA STAMPA

CLAUSOLA DI SUPREMAZIA

Lo Stato potrà intervenire nelle materie non di sua competenza esclusiva per tutelare l'unità della Repubblica

Significative modifiche a L. 27/05/2015

MILANO - La Legge 69/2015 ha introdotto significative modifiche per ovviare all'inadeguatezza del sistema previgente e per contrastare il fenomeno corruttivo, il riciclaggio di denaro e gli illeciti societari. Nello specifico, ha incrementato le sanzioni per i reati contro la Pubblica amministrazione, previsto il recupero delle somme indebitamente percepite dal pubblico ufficiale, rafforzato gli obblighi informativi nei confronti dell'Autorità nazionale anticorruzione (Anac) e revisionato il reato di false comunicazioni sociali. Lo Studio legale Margiotta & Partners di Milano, sottolinea «il sensibile inasprimento delle pene per i reati contro la Pa, nell'intento di riaffermare l'efficacia preventiva della sanzione e rafforzare gli strumenti a disposizione delle autorità preposte all'azione di contrasto alla criminalità d'impresa. In particolare, l'art. 1 della Legge 69 non interviene solo sulle pene principali, ma anche a quelle accessorie. Il legislatore - prosegue lo Studio - ha inoltre inciso sulla responsabilità degli enti aumentando le quote della sanzione pecuniaria prevista per la violazione dell'art. 25-ter del D. lgs. 231/2001 in materia di reati societari. Di conseguenza, ogni società nel predisporre il proprio modello organizzativo deve prestare particolare attenzione alle modifiche introdotte. La Legge 69/2015 assume pertanto particolare rilevanza anche per la responsabilità ex D. Lgs. 231/2001. La nuova previsione ha poi introdotto il ravvedimento operoso (art. 323 bis c. p.) che consente la riduzione della pena da un terzo a due terzi per chi collabora con la giustizia, adoperandosi affinché l'attività delittuosa non venga portata a conseguenze ulteriori, fornendo le prove dei reati o individuando gli altri responsabili». «La nuova legge con l'art. 9 ha inoltre modificato l'art. 2621 c. c. - false comunicazioni sociali - sanzionando il reato di falso in bilancio come reato di pericolo e non di mero danno. Questa fattispecie torna ad essere un delitto perseguibile d'ufficio ad eccezione delle piccole società non soggette a disciplina fallimentare, per le quali si procede con querela. Rientrano nella previsione dell'art. 2621 c. c. le comunicazioni imposte dalla legge, effettuate con informazioni false oppure omesse, in modo idoneo a indurre in errore i destinatari. Oggetto della falsificazione possono essere i bilanci, le relazioni e le altre comunicazioni dirette ai soci e al pubblico previste dalla legge. Restano pertanto fuori dalla fattispecie le false comunicazioni atipiche». «Per questo reato è prevista la pena della reclusione da 1 a 5 anni, mentre per le false comunicazioni sociali delle società quotate (art. 2622 c. c.) la pena va dai 3 agli 8 anni. È però introdotta un'ipotesi di riduzione della pena - da 6 mesi a tre anni - per i fatti di lieve entità (art. 2621-bis c. c.), che deve tener conto della natura e delle dimensioni della società. Per quanto riguarda invece l'accesso al patteggiamento l'art. 6 modifica la disciplina prevista: l'imputato e il Pubblico Ministero possono chiedere al giudice l'applicazione della pena a richiesta solo a seguito della restituzione integrale del prezzo o del profitto del reato. Per un catalogo di reati contro la pubblica amministrazione - conclude lo Studio legale - la sospensione condizionale della pena è invece subordinata al pagamento di una somma equivalente al profitto del reato ovvero all'ammontare di quanto indebitamente percepito dal pubblico ufficiale o dall'incaricato al pubblico servizio. La riparazione pecuniaria non sostituisce l'eventuale ulteriore risarcimento del danno».

IL PACCHETTO MADIA VERSO IL CDM

Dieci decreti e un regolamento In arrivo un pacchetto di 10 decreti e un regolamento Taglia tempi per le grandi opere Il regolamento dà attuazione all' articolo 4 della legge delega e prevede poteri sostitutivi a Palazzo Chigi per fissare termini accelerati sulle autorizzazioni Conferenza servizi Tempi certi per un processo decisionale che coinvolge più amministrazioni e riunioni quasi sempre via email Testi unici partecipate e Spl Due testi di riordino per ridurre in poco meno di un biennio da 8mila a mille le società partecipate e ridisegnare i servizi pubblici su distretti più ampi degli attuali. Cambia anche la governance: si prevede un amministratore unico salvo scelta diversa dei soci Guardia forestale Il corpo viene trasferito nei Carabinieri (con altre funzioni, le sue saranno ripartite in altri corpi) Agenda digitale Arriva il Pin unico per accedere ai servizi pubblici Trasparenza Semplificazioni alle norme anticorruzione e Freedom of information act Camere di commercio Riduzione del numero dalle attuali 105 a non più di 60 Dirigenti sanitari Meno discrezionalità nelle nomine Autorità portuali Si riducono da 19 a 15 Taglia enti Primi tagli a partire dal Formez.



Riforma della pubblica amministrazione. L'associazione dei giudici contabili: rischioso perdere le competenze sui danni erariali degli amministratori

Partecipate, allarme Corte conti sui poteri di controllo

roma Il testo unico sulle partecipate, atteso venerdì in consiglio dei ministri nel pacchetto di 10 decreti legislativi più un regolamento che attuano il primo blocco della riforma della Pubblica amministrazione, rischia di tagliare le competenze della Corte dei conti e in particolare delle sezioni giurisdizionali chiamate a contestare il danno erariale e a condannare gli amministratori che lo generano. L'allarme arriva direttamente dall'associazione dei magistrati contabili, che chiedono al Governo «una riflessione ulteriore sul testo» e propongono un confronto da tenersi a stretto giro per offrire il proprio apporto sul tema.

Il giudizio dei magistrati, va detto, non è definitivo (anche perché non lo sono nemmeno le bozze di decreto circolate finora), e riconosce «le nuove attribuzioni» assegnate alla stessa Corte dei conti nel controllo sulle decisioni degli enti proprietari, a partire dalle delibere che danno il via alla creazione di nuove società (fenomeno ormai piuttosto raro, in realtà). Le «preoccupazioni» dell'associazione si concentrano però su un altro aspetto, quello dei giudici che saranno chiamati a perseguire i danni prodotti dagli amministratori incapaci o infedeli. Sul punto, le bozze di riforma prevedono che «i componenti degli organi di amministrazione e controllo delle società partecipate» saranno «soggetti alle azioni civili di responsabilità previste dalla disciplina ordinaria delle società di capitali». In questo allineamento fra società pubbliche e aziende private, che le ipotesi di riforma portano avanti anche in altri campi come la gestione del personale (si veda Il Sole 24 Ore del 7 gennaio), il danno erariale, cioè i colpi subiti dalle finanze pubbliche su cui si esercita l'azione della Corte dei conti, sarebbe solo quello «direttamente subito dagli enti partecipanti», anche a causa del mancato controllo sulle loro società. In pratica, cda e collegi sindacali risponderebbero solo al giudice ordinario, «principalmente su impulso degli stessi organi societari» come spiega l'associazione dei magistrati riferendosi al caso delle azioni di responsabilità, mentre la Corte dei conti si occuperebbe solo degli enti pubblici. Se questa ipotesi sarà confermata dal testo definitivo, la prospettiva temuta dai magistrati contabili è quella di un'ulteriore riduzione del loro raggio d'azione, già oggi limitato alle società in house che nello Statuto escludono la possibilità di vendere azioni ai privati, come prevede la



- segue

rigida definizione della Cassazione che su questa base esclude molte società pubbliche dal "rischio" di dover rispondere ai magistrati contabili.

Ieri i tecnici dei diversi ministeri coinvolti nella stesura dei testi hanno proseguito l'esame: giovedì si andrà in pre-consiglio e venerdì al primo varo in Consiglio dei ministri. Oltre al testo unico sulle partecipate di cui s'è detto fin qui è confermato anche quello per la "distrettualizzazione" dei servizi pubblici locali. Confermato anche il riordino delle Camere di commercio (anche se il testo è ancora in elaborazione) per ridurre le attuali 105 a non più di 60, con la possibilità di mantenere attivi enti non accorpatisi solo su territori con una presenza minima di 75mila imprese. Sul fronte dei primi riordini delle amministrazioni statali sui territori arriva poi il piano per portare da 19 a 15 le autorità portuali che diventeranno autorità di sistema con competenze anche su più di un grande porto. C'è poi l'addio alla Forestale: settemila uomini passano ai Carabinieri ma le funzioni e le attività saranno suddivise anche tra Vigili del fuoco, GdF, Polizia e ministero per le Politiche agricole. Dirigenti sanitari: si limiterà la discrezionalità nelle nomine dei manager delle Asl. Le Regioni sceglieranno i dg non solo basandosi sulla rosa di candidati ricavata dall'elenco nazionale attraverso la commissione ad hoc, ma la selezione avverrà tra coloro che hanno aderito al bando, previo avviso della Regione, esprimendo il loro interesse per la postazione in palio. Semplificazione, poi, per trasparenza e accesso agli atti amministrativi: le amministrazioni, a seconda delle rispettive specificità, dovranno pubblicare sui propri siti il tempo medio d'attesa delle prestazioni sanitarie, i debiti cumulati, le fasi degli appalti. Sarà liberalizzato il diritto di accesso agli archivi pubblici (il Freedom of information act). Arriva, poi, l'aggiornamento del Codice per la Pa digitale, con il debutto del Pin unico, la semplificazione della Conferenza dei servizi il taglio dei tempi delle procedure amministrative per autorizzare opere pubbliche, insediamenti produttivi e attività imprenditoriali rilevanti, con un regolamento che affida poteri sostitutivi alla presidenza del Consiglio. Infine in Cdm potrebbe approdare la prima sforbiciata sugli enti minori (come il Foromez), con l'obiettivo di sfoltire il complesso di organismi doppiati o microrealità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

DAVIDE COLOMBOGIANNI TROVATI

Regione: spostate somme inizialmente stanziata dalla Stato

Spesa ad "alto rischio": escamotage per salvare i preziosi fondi dell' Ue

Ma i "retrospettivi" sono stati bocciati da Corte dei Conti e Bruxelles

Michele Cimino PALERMO Fondi europei per la Sicilia "ad alto rischio". Questa almeno sembra essere la scelta del governo Crocetta, ricorso, negli ultimi 10 giorni di dicembre, all' escamotage della cosiddetta "spesa retrospettiva" per salvare finanziamenti per un miliardo e mezzo, ovvero, all' incirca un terzo dei fondi del Fesr non ancora utilizzati.

In pratica, quei fondi, anziché per finanziare nuove opere, verrebbero utilizzati, quasi una sorta di rimborso spese, per opere già realizzate con fondi statali o regionali. Il che, come hanno affermato i giudici della Corte dei Conti in occasione dell' ultimo giudizio di parifica del bilancio regionale, dimostrerebbe «l' incapacità di programmare l' utilizzo delle risorse comunitarie» da parte della Regione. «Le Sezioni riunite -hanno sottolineato i magistrati contabili in quell' occasione - fanno presente che, sebbene non si rinvengano, nell' ambito della normativa europea, disposizioni che esplicitamente vietino l' assistenza retrospettiva, purtuttavia la Commissione Europea qualifichi tale procedura come "ad alto rischio", sia per il possibile mancato rispetto delle pertinenti regole della normativa europea e nazionale, sia in quanto si riferisce ad interventi, spesso avviati e realizzati, privi di una specifica correlazione con gli obiettivi del programma».

Per cui le opere indicate potrebbero non essere certificate e, quindi, i relativi fondi dovrebbero essere restituiti.

Inoltre, sempre secondo la Corte dei Conti, «il ricorso ai strumenti, che si traducono esclusivamente in una "reimputazione contabile" di progetti certificabili perché coerenti con la linea d' intervento, celi, nei fatti, una generale carenza di progettualità, rivelando una sostanziale incapacità ad incrementare la spesa comunitaria con progetti originariamente inseriti nel programma».

Con l' aggravante che, sottolineano i giudici, «in tale ipotesi non si verifica l' atteso effetto benefico per l' economia, consistente nell' aumento della spesa pubblica, idonea ad incrementare, seppure nel breve periodo, l' occupazione e la crescita reddituale dell' economia siciliana». «Ad alto rischio», pertanto, ci sarebbero 137 milioni di euro per l' edilizia scolastica, 500 milioni per l' assistenza dei migranti, 36 milioni per l' accordo "Energia", 381 milioni per l' informatizzazione, 36 milioni per il finanziamento di progetti per la riqualificazione delle città, 23 milioni per la creazione di infrastrutture sportive in zone degradate, 11,6 milioni per la gestione del servizio idrico, 50 milioni per il trasporto marittimo, 13,6 milioni per il trasporto aereo, altri cinquanta per il trasporto ferroviario.3.

MICHELE CIMINO

Sicilia

Premiati gli alunni della 3. E dell' "Aci Bonaccorsi"

Il premio è stato consegnato ai vincitori della terza edizione del concorso "Aci Bonaccorsi" a Palermo. I premiati sono stati premiati per aver realizzato opere di arte e cultura di alto livello. Il concorso è organizzato dalla Aci Bonaccorsi e ha come obiettivo quello di promuovere la creatività e l'impegno sociale degli studenti.

Agricoltura biologica nella Dr. Ulla, italiana la prima

La Dr. Ulla, in provincia di Palermo, è stata premiata come la prima azienda agricola italiana a ottenere la certificazione per la produzione di prodotti agricoli biologici. L'azienda ha investito in tecnologie avanzate e in pratiche sostenibili per garantire la qualità e la sicurezza dei prodotti.



Spesa ad "alto rischio": escamotage per salvare i preziosi fondi dell'Ue

La spesa ad alto rischio è un escamotage per salvare i preziosi fondi dell'Ue. I giudici della Corte dei Conti hanno criticato la mancanza di trasparenza e di accountability nella gestione delle risorse comunitarie.



Michele Cimino ha scritto questo articolo per la Gazzetta del Sud. È un giornalista e scrittore che si occupa di temi di politica e economia.

Bin Al-Hamed conferma il suo interesse

Bin Al-Hamed ha confermato il suo interesse per la Sicilia e per le opportunità di sviluppo che offre. Ha espresso il desiderio di contribuire al progresso della regione attraverso investimenti e progetti di cooperazione internazionale.





Porti: Trieste si conferma primo scalo italiano Movimentati 57,1 mln tonnellate di merce (+0,07%)

TRIESTE, 11 GEN - Trieste si conferma primo porto d'Italia nel 2015 per volumi complessivi con 57,1 mln tonn merce movimentata (+0,07% sul 2014). Leggera flessione rinfuse liquide, 41,2 mln tonn (-0,96%), forte crescita rinfuse secche (+106,85%). Aumentano merci varie non containerizzate (+21,84%).

Invariato traffico container (501.276 tonn; -0.94%). I segnali più incoraggianti arrivano dal comparto Ro-Ro (301.144 semirimorchi movimentati, +1,49%). D'Agostino: "Superamento del milione di TEU non è uno spot".

L'Autorità portuale segnala che netta è stata la ripresa dei container nella seconda metà 2015, tanto da assorbire la forte diminuzione iniziata a fine 2014 e durata fino al primo semestre 2015. I segnali più incoraggianti arrivano però dal comparto Ro-Ro con 301.144 semirimorchi movimentati (+1,49%).

Positivi anche i numeri sul traffico ferroviario dello scalo, che collocano Trieste ai vertici nazionali: 5604 treni - con destinazione internazionale in prevalenza - manovrati nel 2015 nel porto (+12,71%).

"Trieste è un porto leader per l'intermodalità - spiega la stessa nota - e per vedere il rilievo che la quota del traffico intermodale 'unitizzato' sta assumendo all'interno del porto, vale la pena fare un ragionamento complessivo anche in termini numerici, che integri la movimentazione dei container e dei Ro-Ro. Esprimendo in Teu equivalenti anche il traffico delle unità di carico movimentate su navi Ro-Ro, e sommandole ai container marittimi, si arriva a 1.178.783 di Teu lavorati nel 2015 (+0,44%)".



Porti: Trieste; D'Agostino, superamento milione Teu è realtà

Sommando container e rotabili

TRIESTE, 11 GEN - "Il superamento del milione di Teu sommando container e rotabili, non è uno spot, ma la cifra che rappresenta la realtà del nostro porto". E' il commento del Commissario dell'Autorità portuale di Trieste, Zeno D'Agostino, ai risultati dello scalo che confermano Trieste primo porto in Italia per volumi complessivi. "Abbiamo superato vari record nel corso del 2015, ma in realtà non ci interessa stilare delle classifiche, perché i numeri vanno letti e interpretati. Un porto è qualcosa di più che una posizione in una tabella che può variare di anno in anno - ha aggiunto D'Agostino - Desideriamo far emergere che Trieste ha sempre più un carattere polivalente. Non si vive di solo container o di solo petrolio, nonostante le rinfuse liquide abbiano un peso primario per noi. Non vogliamo guardare solo a questi due settori, ma investire sulla diversificazione, vero valore aggiunto per uno scalo moderno. Traffico intermodale e ferroviario saranno le leve su cui puntare. Trieste deve crescere sempre di più guardando all'integrazione logistica terra-mare", ha concluso.

Trieste si conferma primo porto d'Italia per movimentazione merce in tonnellate nel 2015

D'Agostino: "superati vari record, ma la vocazione del porto è polivalente. Traffico intermodale e ferroviario, le leve su cui puntare"

Trieste, 11 gennaio 2016 - Trieste si conferma primo porto d'Italia nel 2015 per volumi complessivi. Nel corso dell'anno appena concluso, sono state movimentate 57.161.201 tonnellate di merce (+0,07 % rispetto al 2014). Si registra una leggera flessione delle rinfuse liquide, 41.286.761 tonnellate, (-0,96%), mentre va evidenziata la forte crescita delle rinfuse secche (+106,85%). Rilevante anche l'aumento delle merci varie non containerizzate (+21,84%).

Netta la ripresa dei container nella seconda metà dell'anno, tanto da assorbire completamente la diminuzione a due cifre, iniziata già alla fine del 2014 e durata fino al primo semestre del 2015. Con questa inversione di tendenza, il traffico è rimasto quasi invariato rispetto all'anno precedente, con una movimentazione complessiva nel 2015 di 501.276 Tou, (-0,94%).

I segnali più incoraggianti arrivano però dal comparto RO-RO che segna un + 1,49% con 301.144 semirimorchi movimentati. Trieste è un porto leader per l'intermodalità, e per vedere il rilievo che la quota del traffico intermodale unitizzato sta assumendo all'interno del porto, vale la pena fare un ragionamento complessivo anche in termini numerici, che integri la movimentazione dei container e dei RO-RO. Esprimendo in TEU equivalenti anche il traffico delle unità di carico movimentate su navi RO-RO, e sommandole ai container marittimi, si arriva a 1.178.783 di TEU lavorati nel 2015 (+0,44%).

Positivi anche i numeri sul traffico ferroviario dello scalo, che collocano Trieste ai vertici nazionali della movimentazione ferroviaria in ambito portuale.

5604 sono stati i treni - con destinazione prevalentemente internazionale - manovrati nel 2015 nel Porto con un aumento del 12,71% sul 2014. Ciò a conferma della bontà delle scelte strategiche compiute dell'APT in materia di investimenti nel comparto ferroviario.

- segue



Ottimi i risultati per il Commissario dell'APT, Zeno D'Agostino: "Abbiamo superato vari record nel corso del 2015, ma in realtà non ci interessa stilare delle classifiche, perché i numeri vanno letti e interpretati. Un porto è qualcosa di più che una posizione in una tabella che può variare di anno in anno. Desideriamo far emergere che Trieste ha sempre più un carattere polivalente. Non si vive di solo container o di solo petrolio, nonostante le rinfuse liquide abbiano un peso primario per noi. Non vogliamo guardare solo a questi due settori, ma investire sulla diversificazione, vero valore aggiunto per uno scalo moderno. Traffico intermodale e ferroviario saranno le leve su cui puntare. Trieste deve crescere sempre di più guardando all'integrazione logistica terra-mare. Il superamento del milione di TEU sommando container e rotabili, non è uno spot, ma la cifra che rappresenta la realtà del nostro porto."

Porti. Investimento da 130 milioni

Trieste, via ai lavori per la piattaforma logistica della Tmt

TRIESTE Partiranno nei prossimi giorni i lavori per la nuova piattaforma logistica del porto di Trieste, opera attesa da 15 anni per un investimento che supera i 130 milioni. Un tassello cruciale per un porto che vuole fare di diversificazione e intermodalità i suoi tratti distintivi anche per il futuro.

Lo scorso dicembre è arrivata la concessione di 60 anni alla Trieste Marine Terminal per la gestione del terminal contenitori; una concessione "strategica" per il commissario Zeno D' Agostino - che grazie a un investimento privato di 188 milioni di euro da parte di Tmt permetterà al molo VII di diventare il più importante terminal dell' Adriatico con fondali e collegamenti ferroviari adeguati. Pochi mesi prima, a settembre 2015, era arrivata un' altra firma, quella tra Autorità portuale di Trieste e Siot per la concessione demaniale marittima cinquantennale del Terminale Marino situato nel punto franco olii minerali del porto di Trieste. Gli ultimi dati confermano il porto giuliano al primo posto in Italia nel 2015 per volumi complessivi.

Nel corso dell' anno appena concluso sono stati movimentati oltre 57 milioni di tonnellate di merce (+0,07 % rispetto al 2014), con una leggera flessione delle rinfuse liquide (-0,96%) e una forte crescita delle rinfuse secche (+106,85%). Rilevante anche l' aumento delle merci varie non containerizzate (+21,84%). I dati mostrano una netta ripresa dei container nella seconda metà dell' anno, tanto da assorbire completamente la diminuzione a due cifre, iniziata già alla fine del 2014 e durata fino al primo semestre del 2015. Con questa inversione di tendenza, il traffico è rimasto quasi invariato rispetto all' anno precedente.

I segnali più incoraggianti arrivano però dal comparto ro-ro che segna un + 1,49% con 301.144 semirimorchi movimentati. Positivi anche i numeri sul traffico ferroviario dello scalo, che collocano Trieste ai vertici nazionali della movimentazione ferroviaria in ambito portuale. «Abbiamo superato vari record nel corso del 2015 - commenta il commissario dell' Autorità D' Agostino - ma in realtà non ci interessa stilare delle classifiche.

Un porto è qualcosa di più che una posizione in una tabella che può variare di anno in anno. Desideriamo far emergere che Trieste ha sempre più un carattere polivalente. Non si vive di solo container o di petrolio, nonostante le rinfuse liquide abbiano un peso primario per noi. Noi vogliamo

investire sulla diversificazione, vero valore aggiunto per uno scalo moderno. Traffico intermodale e ferroviario saranno le leve su cui puntare. Trieste deve crescere sempre di più guardando all' integrazione logistica terra-mare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



**FVG: oggi consegna dei lavori di dragaggio del Porto Mandracchio.
Presente Santoro**

Trieste, 11 GEN – Lunedì 11 gennaio alle ore 14.00 l'assessore regionale alle Infrastrutture, alla Mobilità, alla Pianificazione territoriale, ai Lavori Pubblici e all'Edilizia del Friuli Venezia Giulia Mariagrazia Santoro sarà presente a Grado alla consegna dei lavori di dragaggio del Porto Mandracchio. Lo comunica in una nota l'ufficio stampa del Friuli Venezia Giulia.

“Diamo avvio – spiega Santoro – a un intervento di pulizia dei fondali del Porto che attualmente si trova in una situazione di grave interrimento per il notevole accumulo di sedimenti in alcuni tratti del canale che impediscono l'accesso e la fruibilità in sicurezza sia alle imbarcazioni da diporto sia ai pescherecci”.

ALLERTA PER BURRASCA IN VIGORE PER TUTTA LA GIORNATA DI OGGI

Mareggiata, traghetti bloccati in porto

Onde alte fino a sei metri: i piloti costretti a terra, dieci navi costrette a rimanere al largo

IL CASO

PABLO CALZERONI

LA BURRASCA, che ieri ha flagellato la Liguria, raggiungerà il suo picco massimo nelle prime ore di oggi. Attese raffiche di vento superiori a 80 chilometri orari e onde fino a sei metri di altezza. Un miglioramento è previsto a partire dal pomeriggio. Al momento gli stabilimenti balneari genovesi hanno subito solo danni lievi, in gran parte dovuti al materiale depositato sugli arenili. Gravi invece le ripercussioni sul traffico marittimo. La libeccia a forza 10 ha costretto il comandante della "Excellent" a ritardare la partenza dalla Spagna. L'arrivo è previsto per oggi. Stessa sorte per la "Sharden" della Tirrenia, bloccata a Porto Torres. Cancellate le partenze da Genova di "Athara" e "Nuraghes", per la Sardegna, e della "Rhapsody", per Tangen. Disagi anche sul fronte del traffico commerciale; i piloti del porto non hanno potuto svolgere in sicurezza le consuete operazioni di imbarco sui cargo in arrivo. La partenza di una portacointainer al Vte è stata rimandata ad oggi e una decina di cargo in arrivo, ieri alle 20.30, non avevano ancora ricevuto l'ordine di attracco.

A causa della mareggiata il sindaco con un'ordinanza ha disposto, anche per la giornata di oggi, la chiusura di tutti gli accessi pubblici al mare e alle scogliere. L'avviso di allerta meteorologico resterà in vigore per tutto il giorno. Il vento, secondo le previsioni di Arpal, dovrebbe progressivamente interessare le zone più a levante della provincia, ieri già particolarmente battute dalla violenza delle raffiche.

L'assessore regionale al demanio e all'urbanistica Marco Scajola, visti i problemi che si sono verificati un po' in tutta la Liguria, ha deciso di convocare una riunione «per fare il punto della situazione e valutare nuovi interventi esaminando nel dettaglio i disagi affrontati dai balneari», si legge in una nota. All'ordine del giorno anche le questioni legate al ripascimento delle spiagge, reso necessario proprio a causa dell'effetto delle mareggiate e delle correnti: «È stata approvata una mia proposta che vede raddoppiare, per il 2016, i fondi a disposizione della categoria per questa particolare tipologia di intervento - ha detto Scajola - Gli stanziamenti sono passati da 600 mila a 1.2

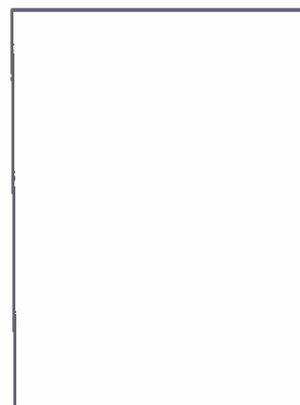
milioni di euro».

Il vento, che in alcuni punti dell'entroterra ligure ha raggiunto i 150 chilometri orari, ha causato parecchi problemi anche in città: divieto di transito sulla Sopraelevata per le moto e decine di segnalazioni di alberi abbattuti e pali pericolanti in diversi quartieri. I vigili del fuoco, da ieri, sono stati ufficialmente invitati a mantenere, in caso di allerta, un presidio permanente nella sala operativa della protezione civile con un minimo di due unità. È il risultato di un accordo siglato nelle scorse ore dal governatore Giovanni Toti e il direttore del corpo regionale dei pompieri, Dante Pellicano. Accordo finalizzato a ottimizzare gli scambi di informazioni tra enti per una migliore gestione operativa delle emergenze.

I DANNI DEL VENTO

Raffiche fino a 80 chilometri orari: alberi abbattuti e pali pericolanti in tutta la città

calzeroni@secoloxix.it
011 49501111



GENOVA, PARLA L'AMMIRAGLIO COMMISSARIO

«Resto fino a primavera, ma il porto non si ferma»

Pettorino: «La mia sarà comunque una gestione breve. Le aree per Ansaldo? Soluzione vicina»

L'INTERVISTA

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Doveva essere un commissariamento breve, anzi brevissimo. Almeno così aveva spiegato il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, lo scorso novembre a Genova. Adesso, dopo neppure due mesi, l'ammiraglio Giovanni Pettorino, successore di Luigi Merlo alla guida di Palazzo San Giorgio, anticipa al *Secolo XIX/The MediTelegraph* che resterà al comando del porto «fino a primavera».

Ammiraglio, si teme una paralisi dello scalo senza la nomina di un presidente. Timori ingiustificati?

«Sono d'accordo con gli operatori: il governo deve nominare un presidente. Ma nel frattempo il porto non si è fermato, glielo posso assicurare».

Il suo però doveva essere un commissariamento breve.

«Lo sarà. Il ministro Delrio ha ben chiaro quello che c'è da fare».

A partire dalla legge di riforma dei porti? Si parla di venerdì prossimo.

«Non conosco i tempi tecnici, ma non manca molto».

Nel frattempo? Concessioni, Blue Print, Ente Bacini, riassetto dei terminal, aree Ilva, traffico merci in porto. Da dove partiamo?

«Il comitato portuale di Genova, anche nella sua ultima riunione, ha dato il proprio parere favorevole al progetto del Blue Print ideato da Renzo Piano. Ai circoli nautici è stata rinnovata la concessione degli spazi per un solo anno. Poi dovranno spostarsi».

Per dare più spazio alle riparazioni navali?

«Tra pochi giorni uscirà il bando per Ente Bacini. La città di Genova deve continuare a credere in questo settore. Il tombamento del porticciolo Duca degli Abruzzi è un primo passo per dare più respiro all'industria».

C'è anche la Darsena nautica della Foce. Un'altra area contesa.

«Ci sono quattro richieste: Ucina, il cantiere Amico & Co

assieme all'agenzia Pesto, e due proposte da Fiera di Genova. Valuteremo l'offerta migliore».

Aree Ilva. Ansaldo vorrebbe uno sbocco a mare. Come vi state muovendo?

«Stiamo analizzando la si-

tuazione, sia dal punto di vista tecnico che giuridico. Non abbiamo ancora preso una decisione, lo faremo nelle prossime settimane».

Parliamo della partita aperta sui terminal? I privati chiedono assegnazioni più lunghe per fare investimenti in banchina.

«Oggi seguiamo quelle che sono le attuali regole ministeriali. Il presidente Merlo aveva già impostato un buon lavoro. Stiamo proseguendo su questa strada, in attesa di nuove indicazioni da Roma».

Con la riforma di Savona sarà accorpata a Genova. Questo ha suscitato diverse proteste dal mondo politico e imprenditoriale savonese.

«I porti dovranno essere visti come realtà inserite in un contesto nazionale. E la nuova legge si muoverà proprio in questo senso».

Ammiraglio, oggi lei si trova alla guida di Palazzo San Giorgio, della Capitaneria di Genova e del comando regionale della Guardia Costiera. Nient'altro?

«Non è semplice. Ma in fondo il ruolo nuovo è solamente uno, quello di commissario del porto».

Fino a primavera, giusto?

«Direi proprio di sì».

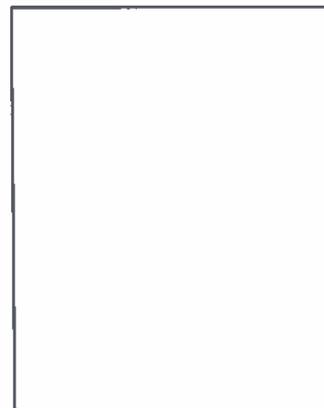
www.themeditelegraph.it



RIPARAZIONI NAVALI

Fra pochi giorni il bando per Ente Bacini. La città deve credere in questo settore

GIOVANNI PETTORINO
commissario porto di Genova





**«Resto fino a primavera, ma il porto non si ferma» /
INTERVISTA**

Genova - Parla l'ammiraglio commissario dell'Authority di Genova. Pettorino: «La mia sarà comunque una gestione breve. Le aree per Ansaldo? Soluzione vicina».

Genova - Doveva essere un commissariamento breve, anzi brevissimo. Almeno così aveva spiegato il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, lo scorso novembre a Genova. Adesso, dopo neppure due mesi, l'ammiraglio **Giovanni Pettorino**, successore di Luigi Merlo alla guida di Palazzo San Giorgio, anticipa al *Secolo XIX/The MediTelegraph* che resterà al comando del porto «fino a primavera».

Ammiraglio, si teme una paralisi dello scalo senza la nomina di un presidente. Timori ingiustificati?

«Sono d'accordo con gli operatori: il governo deve nominare un presidente. Ma nel frattempo il porto non si è fermato, glielo posso assicurare».

Il suo però doveva essere un commissariamento breve.

«Lo sarà. Il ministro Delrio ha ben chiaro quello che c'è da fare».

A partire dalla legge di riforma dei porti? Si parla di venerdì prossimo.

«Non conosco i tempi tecnici, ma non manca molto».

Nel frattempo? Concessioni, Blue Print, Ente Bacini, riassetto dei terminal, aree Ilva, traffico merci in porto. Da dove partiamo?

«Il comitato portuale di Genova, anche nella sua ultima riunione, ha dato il proprio parere favorevole al progetto del Blue Print ideato da Renzo Piano. Ai circoli nautici è stata rinnovata la concessione degli spazi per un solo anno. Poi dovranno spostarsi».

- segue

Per dare più spazio alle riparazioni navali?

«Tra pochi giorni uscirà il bando per Ente Bacini. La città di Genova deve continuare a credere in questo settore. Il tombamento del porticciolo Duca degli Abruzzi è un primo passo per dare più respiro all'industria».

C'è anche la Darsena nautica della Foce. Un'altra area contesa.

«Ci sono quattro richieste: Ucina, il cantiere Amico & Co assieme all'agenzia Pesto, e due proposte da Fiera di Genova. Valuteremo l'offerta migliore».

Aree Ilva. Ansaldo vorrebbe uno sbocco a mare. Come vi state muovendo?

«Stiamo analizzando la situazione, sia dal punto di vista tecnico che giuridico. Non abbiamo ancora preso una decisione, lo faremo nelle prossime settimane».

Parliamo della partita aperta sui terminal? I privati chiedono assegnazioni più lunghe per fare investimenti in banchina.

«Oggi seguiamo quelle che sono le attuali regole ministeriali. Il presidente Merlo aveva già impostato un buon lavoro. Stiamo proseguendo su questa strada, in attesa di nuove indicazioni da Roma».

Con la riforma, l'Authority di Savona sarà accorpata a Genova. Questo ha suscitato diverse proteste dal mondo politico e imprenditoriale savonese.

«I porti dovranno essere visti come realtà inserite in un contesto nazionale. E la nuova legge si muoverà proprio in questo senso».

Ammiraglio, oggi lei si trova alla guida di Palazzo San Giorgio, della Capitaneria di Genova e del comando regionale della Guardia Costiera. Nient'altro?

«Non è semplice. Ma in fondo il ruolo nuovo è solamente uno, quello di commissario del porto».

Fino a primavera, giusto?

«Direi proprio di sì».

Il commissario e il futuro del porto “Avanti tutta con Il Blue Print”

MASSIMO MINELLA

AVANTI tutta con il Blueprint. Giovanni Pettorino guarda al futuro di Genova da un doppio osservatorio, dal mare, come comandante della Capitaneria, e dalla terra, come commissario del porto di Genova. Sarà forse anche per questo che la sua riflessione corre più veloce dalla città che gli ha affidato, temporaneamente, le chiavi dello scalo genovese. Chiamato dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio il 20 novembre a ricoprire il ruolo di commissario dopo l'uscita anticipata da Palazzo San Giorgio di Luigi Merlo, Pettorino ci tiene a sottolineare una cosa: il porto non si ferma.

Ammiraglio, dica la verità, non pensava arrivando a Genova di dover far i conti in poche settimane, con due incarichi così pesanti...

«Se è per questo, sono tra. Il mio ruolo di direttore marittimo della Liguria non mi affida solo la responsabilità del porto di Genova, ma anche quello di tutte le altre province della regione. E a questo si aggiunge ovviamente il ruolo di commissario».

Riesce a conciliare tutto?

«Sì, con la collaborazione di tutti e

con spirito di sacrificio. Abbiamo già tenuto due comitati portuali a dicembre, abbiamo preso decisioni importanti. Gli organismi sono in funzione, dal segretario al comitato portuale al collegio dei revisori».

Avete anche deciso un anno di proroga ai circoli nautici che si affacciano sul Duca degli Abruzzi. Questo non frena il Blueprint?

«No, assolutamente, l'attuazione del Blueprint non ha una completezza immediata, ha necessità di una programmazione definita. Noi abbiamo dato una concessione temporanea che non è assolutamente d'intralcio al percorso di questo progetto che non deve fermarsi ed è in linea con i tempi della verifica sulla dislocazione dei circoli nautici. Un anno di proroga è il periodo giusto».

Quindi anche lei resta convinto della validità del progetto di Piano?

«Piano ha fatto un grande dono a Genova prima del Blueprint, il Porto Antico, l'unica soluzione vincente in Italia per far sposare una città con il suo porto. Se si esclude Gioia Tauro, non esistono in Italia grandi porti lontani dalle città di appartenenza. Ma tutto soffre di una separazione fra

porto e città, a eccezione appunto di Genova. Grazie a Piano tutti noi possiamo entrare e vivere il porto, vedere le evoluzioni delle navi, gli attracchi. E il Blueprint è la naturale evoluzione di questo grande progetto».

Il ministro aveva spiegato, il 20 novembre, giorno del suo insediamento, che il suo mandato sarebbe durato poco. Ma si attende ancora l'approvazione del decreto.

«Si stanno studiando le soluzioni giuridiche e tecniche prima della presentazione del testo, quanto a me penso solo a lavorare, non ho certo intenzione di propormi per Palazzo San Giorgio, continuerò a operare per il bene pubblico, lontano dai personalismi, lo sono abituato così. È giusto che il primo porto d'Italia possa essere presto nella pienezza dei suoi ruoli, ma il porto non si ferma, continua il suo lavoro esattamente come quando è in carica un presidente».

Toccherà a lei annunciare il nuovo record del traffico, intanto...

«La proiezione è quella, anche se attendiamo anche noi i dati ufficiali. So verosimilmente sarà così sarà un risultato importante, frutto della collaborazione di tutti, impresa e lavoro, raggiunto nonostante la crisi del Far East, che è sempre più evidente».

”

La proroga di un anno allo Yacht Club non intralcia l'opera di Piano, per la quale serve tempo

Non starò qui ancora a lungo, ma nel frattempo lo scalo funziona come se ci fosse un presidente

“

GIOVANNI PETTORINO
COMMISSARIO PORTO



La Spezia, allarme dragaggi

Gli operatori: avanti con i lavori per la tutela del porto

Chiarimenti e interventi rapidi che, nel pieno rispetto dell'inchiesta giudiziaria in corso e quindi della individuazione di eventuali responsabilità, scongiurino da subito anche il minimo rischio di condizionare negativamente l'operatività presente e futura del porto di La Spezia. La Spezia Port Service, voce unitaria della Community degli operatori portuali spezzini, scende direttamente in campo sul caso dei dragaggi, facendo scattare l'allarme e chiedendo, in una nota, che proprio alla Spezia, porto che ha evidenziato e subito in anticipo rispetto a tutti gli altri porti commerciali italiani il problema delle bonifiche ambientali dei fondali marini, il sistema paese (nella legittima separazione delle sue funzioni istituzionali), fornisca una prova di grande maturità e responsabilità: portare avanti con decisione un'inchiesta giudiziaria, senza bloccare e quindi distruggere una risorsa economica strategica ed essenziale per tutta l'Italia. «Se sono stati compiuti errori, abusi o violazioni di legge in ambiti che contiamo siano davvero circoscritti - afferma per La Spezia Port Service, Andrea Fontana, presidente dell'associazione locale degli agenti marittimi - è giusto che siano evidenziati e sanzionati. Ma proprio La Spezia, che è riuscita a far sopravvivere il porto a quasi un decennio di decisioni e scelte contraddittorie sul tema dei dragaggi, trovandosi comunque costretta a posticipare importanti scelte di sviluppo, è pronta oggi a schierarsi compatta a difesa delle attività commerciali e marittime che fanno di questo scalo un esempio di efficienza a livello internazionale e una componente essenziale e irrinunciabile del sistema logistico nazionale ed europeo». «Siamo convinti - ha aggiunto Flavio Borra, presidente dell'associazione spedizionieri doganali - che proprio qui nel porto della Spezia, per le esperienze drammatiche vissute proprio sul tema della compatibilità fra sviluppo e tutela dell'ambiente, possa maturare una nuova esperienza, unica a livello nazionale e condivisa fra le varie istituzioni, (in primis la magistratura inquirente che sta dando prova di grande equilibrio) e i privati, di salvaguardia delle realtà economiche e occupazionali anche in concomitanza con l'accertamento di eventuali responsabilità di tipo giudiziario». Secondo la Spezia Port Service, e quindi la community portuale spezzina, anche il dibattito fra istituzioni (in particolare fra l'Autorità portuale e il Comune) sullo sviluppo del porto e sulle scelte di utilizzo degli spazi e delle banchine portuali, deve essere ricondotto a un valore di fondo, condiviso da tutti. «Ciò vale per le crociere, migliorando la percezione e quindi lo sforzo per generare ricadute positive cittadine di questo business, esattamente come vale per i container che non possono essere valutati in funzione di un loro rapido transito come elementi di sacrificio di territorio, bensì - sottolinea Alessandro Laghezza, presidente dell'Associazione spedizionieri di La Spezia e componente di La Spezia Port Service - come driver di sviluppo di importanti attività indotte sul territorio».

L'AVVISATORE MARITTIMO

"Stena Carrier", tolto il blocco

E. Crivellini inaugura la Livorno-Cittina nominando le priorità di lavoro



Il blocco del porto di La Spezia è stato tolto dopo che il containeriere Stena Line ha autorizzato il transito delle navi. L'operazione è stata coordinata dalla Spezia Port Service e ha permesso il ritorno alla normalità delle operazioni portuali. In parallelo, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, E. Crivellini, ha inaugurato la tratta Livorno-Cittina, nominando le priorità di lavoro per il sistema portuale.

La Spezia, allarme dragaggi

Gli operatori: avanti con i lavori per la tutela del porto



La Spezia Port Service ha lanciato un allarme sui dragaggi in corso nel porto, chiedendo maggiore trasparenza e rapidità di intervento. Gli operatori sottolineano che i lavori di dragaggio, se non gestiti correttamente, possono compromettere l'ambiente marino e l'efficienza del porto.

AMENDOLA

AMENDOLA è un marchio di prodotti per la casa e per il giardino. Offre una vasta gamma di articoli di qualità, tra cui tessuti, stoffe e accessori per l'arredamento. Per maggiori informazioni, visitate il sito www.amendola.com.

The Medi Telegraph



La Spezia, allarme dragaggi in porto

La Spezia - L'appello della Spezia Port Service.

Gli operatori: avanti con i lavori per la tutela del porto.

La Spezia - Chiarimenti e interventi rapidi che, nel pieno rispetto dell'inchiesta giudiziaria in corso e quindi della individuazione di eventuali responsabilità, scongiurino da subito anche il minimo rischio di condizionare negativamente l'operatività presente e futura del porto di La Spezia. **La Spezia Port Service**, voce unitaria della Community degli operatori portuali spezzini, scende direttamente in campo sul caso dei dragaggi, facendo scattare l'allarme e chiedendo, in una nota, che proprio alla Spezia, porto che ha evidenziato subito in anticipo rispetto a tutti gli altri porti commerciali italiani il problema delle bonifiche ambientali dei fondali marini, il sistema paese (nella legittima separazione delle sue funzioni istituzionali), fornisca una prova di grande maturità e responsabilità: portare avanti con decisione un'inchiesta giudiziaria, senza bloccare e quindi distruggere una risorsa economica strategica ed essenziale per tutta l'Italia.

«Se sono stati compiuti errori, abusi o violazioni di legge in ambiti che contiamo siano davvero circoscritti - **afferma per La Spezia Port Service, Andrea Fontana, presidente dell'associazione locale degli agenti marittimi** - è giusto che siano evidenziati e sanzionati. Ma proprio La Spezia, che è riuscita a far sopravvivere il porto a quasi un decennio di decisioni e scelte contraddittorie sul tema dei dragaggi, trovandosi comunque costretta a posticipare importanti scelte di sviluppo, è pronta oggi a schierarsi compatta a difesa delle attività commerciali e marittime che fanno di questo scalo un esempio di efficienza a livello internazionale e una componente essenziale e irrinunciabile del sistema logistico nazionale ed europeo».

«Siamo convinti - **ha aggiunto Flavio Borra, presidente dell'associazione spedizionieri doganali** - che proprio qui nel porto della Spezia, per le esperienze drammatiche vissute proprio sul tema della compatibilità fra sviluppo e tutela dell'ambiente, possa maturare una nuova esperienza, unica a livello nazionale e condivisa fra le varie istituzioni, (in primis la magistratura inquirente che sta dando prova di grande equilibrio) e i privati, di salvaguardia delle realtà economiche e occupazionali anche in concomitanza con l'accertamento di eventuali responsabilità di tipo giudiziario».

Secondo la Spezia Port Service, e quindi la community portuale spezzina, anche il dibattito fra istituzioni (in particolare fra l'Autorità portuale e il Comune) sullo sviluppo del porto e sulle scelte di utilizzo degli spazi e delle banchine portuali, deve essere ricondotto a un valore di fondo, condiviso da tutti. «Ciò vale per le crociere, migliorando la percezione e quindi lo sforzo per generare ricadute positive cittadine di questo business, esattamente come vale per i container che non possono essere valutati in funzione di un loro rapido transito come elementi di sacrificio di territorio, bensì - sottolinea Alessandro Laghezza, presidente dell'Associazione spedizionieri di La Spezia e componente di La Spezia Port Service - come driver di sviluppo di importanti attività indotte sul territorio».



Dragaggio in porto, spedizionieri e agenti con magistratura

Dopo sequestro a molo Fornelli di Spezia, faccia piena luce

GENOVA, 11 GEN - Gli agenti marittimi e spedizionieri del porto spezzino chiedono che la magistratura vada avanti e faccia luce sui dragaggi del porto spezzino, affinché il porto diventi un "laboratorio italiano di compatibilità fra giustizia e salvaguardia dell'economia". Lo affermano attraverso la community che riunisce tutte le voci degli operatori portuali spezzini, La Spezia Port Service, dopo il sequestro del cantiere di dragaggio a molo Fornelli da parte di Procura e Corpo Forestale. "Se sono stati compiuti errori o violazioni - afferma Andrea Fontana, presidente dell'Associazione agenti marittimi - è giusto che siano evidenziati e sanzionati. Ma proprio La Spezia, che è riuscita a far sopravvivere il porto a quasi un decennio di decisioni e scelte contraddittorie sul tema dei dragaggi, è pronta oggi a schierarsi compatta a difesa delle attività commerciali e marittime che fanno di questo scalo un esempio di efficienza a livello internazionale".

"Proprio qui, per le esperienze drammatiche sul tema della compatibilità fra sviluppo e tutela dell'ambiente - dice Flavio Borra, presidente dell'Associazione spedizionieri doganali -, può maturare una nuova esperienza, condivisa, di salvaguardia delle realtà economiche ed occupazionali".



Dragaggio in porto, per Ap Spezia rispettate tutte norme

GENOVA, 11 GEN - L'Autorità Portuale della Spezia ribadisce, in un comunicato, la sua trasparenza e correttezza in merito alle vicende che ha portato al sequestro del cantiere per il dragaggio del posto. L'authority conferma che tutte le norme per la salvaguardia dell'ecosistema marino sono state rispettate, anche con una costante azione di monitoraggio che ha consentito di controllare il tasso di torbidità. Questi valori sono risultati oltre il normale limite in delimitati episodi, con un tempestivo provvedimento per verificarne cause e per il proseguimento delle operazioni nel rispetto delle normative.

Tutti i dati delle analisi e verifiche effettuate durante le operazioni di dragaggio, sottolinea l'Ap, sono pubblicati sul sito dell'ente assieme ai verbali di riunione con gli enti di controllo. Riunioni in cui è stato fatto di volta in volta il punto sull'andamento dei lavori. L'authority conferma la fiducia nei confronti del lavoro della magistratura, sottolineando che le indagini rafforzeranno la correttezza dell'azione tenuta dell'ente dello scalo spezzino.

La Spezia Port Service: su dragaggi il porto diventi laboratorio italiano di compatibilità

“Chiarimenti e interventi rapidi che, nel pieno rispetto dell’inchiesta giudiziaria in corso e quindi della individuazione di eventuali responsabilità, scongiurino da subito anche il minimo rischio di condizionare negativamente l’operatività presente e futura del porto di La Spezia”. Così in una nota stampa La Spezia Port Service, voce unitaria della Community degli operatori portuali spezzini, scende direttamente in campo sul caso dei dragaggi, “facendo scattare l’allarme e chiedendo che proprio a La Spezia, porto che ha evidenziato e subito in anticipo rispetto a tutti gli altri porti commerciali italiani il problema delle bonifiche ambientali dei fondali marini, il sistema paese (nella legittima separazione delle sue funzioni istituzionali), fornisca una prova di grande maturità e responsabilità: portare avanti con decisione un’inchiesta giudiziaria, senza bloccare e quindi distruggere una risorsa economica strategica ed essenziale per tutta l’Italia”.

Lsct-Spezia all'ormeggio navi di oltre 10mila teu

LA SPEZIA - Nei primi giorni del nuovo anno, il La Spezia Container Terminal (Lsct) prosegue il positivo trend del 2015, salutando in sequenza due scali inaugurati di grosse navi.

Proprio il primo Gennaio, infatti è arrivata nel terminal la "Al Riffa" con i suoi 13.300 teu di capacità, seguita, appena tre giorni dopo, dalla "Hanjin Netherlands" da 10.000 teu.

Come è consuetudine, le navi portano spesso nomi di persone o località e anche queste due non fanno eccezione, con "l'olandese" "Hanjin Netherlands" e la "Al Riffa", chiamata così in onore della seconda città più grande del Bahrain.

Operate rispettivamente dalla

(continua in ultima pagina)

Lsct-Spezia navi di oltre

Hanjin Shipping Co Ltd e dalla United Arab Shipping Company Sag (Uasc), entrambe le unità sono impegnate lungo la rotta Asia Mediterraneo come parte della flotta di due

dei quattro servizi che settimanalmente scalo il terminal spezzino provenienti dal Far East.

Proseguendo la tradizione, gli equipaggi - nelle persone del capita-

no della "Al Riffa" Ivo Hruza e il primo ufficiale Choi Heejun della "Hanjin Netherlands" - hanno ricevuto il consueto crest personalizzato dal planner Paolo Rasi e Roberto Sandri.

Il Tirreno

➔ INCONTRO IN FORTEZZA VECCHIA

Gallanti e Nogarin a tu per tu con i ragazzi

Stamani nella Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, dalle ore 9.30, il sindaco Filippo Nogarin e il commissario

si confrontano sul porto con due classi del Cecleni. Sullo sfondo la riforma dei porti, il ruolo di Anci Porti e le sinergie che le istituzioni devono e

possono mettere in campo per rilanciare lo scalo portuale nel Mondo e in Europa. La seconda sessione, dalle 10.30 alle 12, vede a confronto il numero due di Asamar, Fabio Selmi, il presidente di Assimprese, Federico Barbera, e il dirigente Gabriele Gargiulo.



Nuovo servizio Grimaldi Livorno-Olbia

La "Zeus Palace" subito dopo l'ormeggio nello scalo labronico

LIVORNO - Con l'arrivo nel porto labronico della "Zeus Palace", con una capacità di carico di 1.500 passeggeri, 2.000 metri lineari di carico rotabile, oltre a 100 auto al seguito, prende avvio l'annunciato nuovo servizio del gruppo Grimaldi tra Livorno e Olbia.

La "Zeus Palace" è dotata di 202 cabine con aria condizionata e 151 poltrone reclinabili. I passeggeri possono godere di diversi servizi a bordo quale piscina con bar, un centro benessere, discoteca, ristorante self service e à la carte, sala videogiochi, negozio e saletta giochi per bambini. Il servizio avrà frequenza giornaliera (eccetto la domenica) in ambo le direzioni e offrirà alla clientela un transit time di appena otto ore.

Si tratta di una notizia estremamente importante per il porto di Livorno dove la compagnia partenopea ha ormai da lunghi anni investito, facendone un cardine della propria rete di "Autostrade del mare" ed oggi integrandolo in maniera ancora più rilevante nella propria già fitta rete di collegamenti tra il continente e la Sardegna.

Come noto, la Grimaldi Lines oggi è il principale operatore ro-ro al mondo con una capacità di carico superiore a quella dei successivi tre competitors. Se poi si aggiunge che la Atlantic Container Line e la Finlines sono parte del Gruppo che fa capo alla famiglia Grimaldi, risulta evidente quanto quest'ultima negli ultimi anni abbia investito in nuovo tonnellaggio destinato allo sviluppo dei traffici short-sea passeggeri e merci.

Questo nuovo servizio, come detto, rappresenta una ulteriore ottima opportunità di crescita per lo scalo labronico dove lo "short sea" rappresenta ormai una fetta assolutamente rilevante dei traffici anche se a tutt'oggi non del tutto valorizzata.

Anche in questo caso le statistiche che includono l'anno appena terminato parlano in maniera inequivocabile della crescita costante della Grimaldi sia in termini di volumi che di scali, resa possibile anche dall'importante investimento nel terminal Sintermar a fianco delle famiglie Fremura e Neri. Una crescita che si è tradotta in un'importante ricaduta economica per Livorno.

Il lancio della nuova linea si aggiunge al recente ripristino, nella stagione invernale, dei collegamenti Civitavecchia - Porto Torres e Porto Torres - Barcellona, che così diventano operativi tutto l'anno. Serviti dai due moderni cruise ferry, il "Cruise Roma" e "Cruise Barcelona", ammiraglie gemelle della flotta del Gruppo Grimaldi, hanno un itinerario invernale bisettimanale ambo i lati che diventa giornaliero nella stagione estiva.

Grazie a queste recenti iniziative, il Gruppo Grimaldi offre una rete capillare di collegamenti tra l'Italia peninsulare e la Sardegna. Attualmente, oltre al servizio merci e passeggeri Civitavecchia - Porto Torres, numerose altre linee regolari per il trasporto merci collegano i porti di Genova, Livorno e Salerno con Cagliari, nonché Cagliari con Valencia. Inoltre, il Gruppo offre un servizio regolare per il trasporto merci tra Palermo ed il capoluogo sardo, il primo collegamento diretto tra le due più grandi isole del Mediterraneo.

Libeccio record oltre i 120 all'ora Nave Grimaldi, slitta il debutto

Le condizioni meteo hanno creato disagi in porto: bloccati due traghetti e una portacontainer. Segnalate onde alte tre metri. Cassonetti mandati a spasso dal vento sui viali a mare

► LIVORNO

Dopo l'inverno più mite degli ultimi dieci anni e una giornata decisamente calda, ecco che si concretizza l'alleria meteo "arancione" con una serata, quella di ieri, nel segno di un libeccio da record che ha superato i 120 chilometri orari poco dopo la mezzanotte. Con disagi soprattutto in porto: basti pensare che, proprio nel giorno del debutto, è slittata la partenza dello Zeus Palace, la nave con cui la compagnia Grimaldi apre un nuovo collegamento fra Livorno e la Sardegna.

Alle 21, l'ora schedata per la partenza, la nave - rimasta fino al tardo pomeriggio all'accosto 75 (ex banchina di allestimento del Cantiere) - era ancora a banchina all'accosto poppietto in Darsena Toscana nell'area Seatrag per imbarcare quelli da imbarcare per rag-

giungere Olbia: un'ora e mezza più tardi, ne erano stati portati a bordo la metà. All'una di notte, secondo quanto riferito dall'Avvisatore, non aveva ancora lasciato la banchina.

Se il libeccio nel pomeriggio si era attestato attorno ai 30-35 nodi (meno di 65 km orari) con una punta di 48,7 nodi alle 14,30 (cioè poco al di sotto dei 90 all'ora), dopo le 19 il vento si è rinforzato e ha prima sfiorato i 100 chilometri orari (alle 19,10), poi oltrepassato i 110 (prima delle 20, toccando i 60,8 nodi), quindi sfiorato i 120 orari (64,3 nodi, alle 21,28), per poi oltrepassare questa soglia-simbolo e toccare i 65,2 nodi, cioè 120,7 km orari, un quarto d'ora dopo la mezzanotte. Tutti dati messi nero su bianco sul sito web livornometeo.it gestito dall'Avvisatore Marittimo del porto di Livorno.

Le condizioni meteo hanno creato più di un problema all'operatività del porto: se il tra-

ghetto per Caprala ce l'ha fatta a compiere il viaggio per arrivare sull'Isola e poi tornare indietro, non sono invece partiti i traghetti serali per la Sardegna come il Corsica Victoria e il Moby Wonder. A ciò si aggiunge che non ha potuto arrivare a banchina la Seaspan Chiwan, una nave portacontainer battente bandiera di Hong Kong lunga 260 metri, attesa in Darsena Toscana. Problemi anche per il traghetti Tirrenia Via Adriatico così come per tutta una serie di navi di dimensioni medio-piccole.

La Protezione Civile del Comune di Livorno riferiva attorno alle 18 che la boa ondometrica di Gorgona segnava un'altezza dell'onda pari a 3 metri con un periodo di 9 secondi; segno di una mareggiata rilevante.

«Finora non è stato necessario chiudere il viale a mare», diceva nel tardo pomeriggio Leonardo Gonnelli, responsa-

bile della Protezione Civile del municipio livornese. «Il problema potrebbe porsi - spiega - se il vento venisse un po' più di ponente: in tal caso, anche con raffiche più deboli di quelle attuali, in passato siamo stati costretti a chiudere il viale Italia».

Un po' su tutto il lungomare, ma in particolare sul viale di Antignano, il vento ha mandato a spasso numerosi cassonetti dell'immondizia. Le squadre del Comune sono intervenute anche per trasnennare un edificio di proprietà Spil in via Soffredini.

Giornata di superlavoro anche per le squadre dei vigili del fuoco che hanno dovuto far fronte a una valanga di richieste: tegole, grondaie, cornicioni, pezzi di intonaco e via dicendo hanno creato problemi in vari quartieri della città. Fra gli interventi da segnalare, quello riguardante un edificio in via Corsica.

Mauro Zucchelli

REPORTAGE DI F. P. 13



Lo Zeus Palace a banchina (Marzi Pentafoto)

La passeggiata a mare invasa dalle onde (Marzi Pentafoto)



The Medi Telegraph



“Stena Carrier”, tolto il blocco

Genova - Il sindacato Cgt accetta il confronto sui collegamenti con la Corsica. E Grimaldi inaugura la Livorno-Olbia nonostante le proteste di Onorato.

Genova - Un portavoce del sindacato francese Cgt **ha annunciato la fine dello sciopero** che per una settimana ha bloccato l'ingresso nel porto di Marsiglia della nave “Stena Carrier” di Corsica Linea. **La decisione è stata presa oggi pomeriggio dall'assemblea intersindacale riunita sulla nave “Danielle Casanova”**. Al mattino, uscendo da un incontro con l'intersindacale, Patrick Rocca, nuovo proprietario della ex-Sncm, ora Mcm, aveva preannunciato il raggiungimento di un accordo. Sul sindacato pendeva anche la minaccia di una sanzione da 30 mila euro da parte del tribunale di Marsiglia, per ostacolo all'attività commerciale.

Lo sciopero era stato indetto per protestare contro l'attività della compagnia Corsica Linea (di cui sono soci il consorzio di operatori còrsi Corsica Maritima e l'armatore Daniel Berrebi), che lo scorso 5 gennaio ha inaugurato un servizio marittimo fra Bastia e Marsiglia, operato proprio dalla “Stena Carrier”. **Secondo il sindacato, si tratta di concorrenza sleale nei confronti di Mcm (ex-Sncm) e La Meridionale**, titolari del finanziamento pubblico per operare il servizio di continuità territoriale fra Corsica e Francia continentale. A sua volta Corsica Maritima ha reagito alla protesta organizzando il blocco delle navi di Mcm, “Jean Nicoli” e “Girolata”, nei porti còrsi di Bastia e Ajaccio. Per tutto l'ultimo week-end la situazione è rimasta in stallo.

A convincere il sindacato a rinunciare al blocco è stato l'intervento dell'Ufficio territoriale per il trasporto (Otc) della regione Corsica, oltre alle prese di posizione di Mcm e la Méridionale. Con una lettera, l'Otc ha chiesto la fine della protesta come condizione per aprire un tavolo, probabilmente già questo mercoledì, in cui discutere il futuro dei collegamenti marittimi fra la Francia e la Corsica. L'Otc ha precisato che il ritorno alla normalità avrebbe permesso «l'apertura di un ciclo serrato di discussioni che deve condurre a definire le condizioni di fattibilità finanziaria, giuridica e tecnica di una compagnia còrsa», ma anche la «ridefinizione del dispositivo globale del sistema Dsp/Osp (ossia del finanziamento pubblico della continuità territoriale, ndr) e la messa in campo di una politica di continuità territoriale europea e mediterranea». Un rappresentante del sindacato Cgt ha commentato la lettera dell'Otc dicendo che questa contiene **«risposte che, anche se non sono esattamente quelle che aspettavamo, hanno almeno il merito di essere chiare»**.

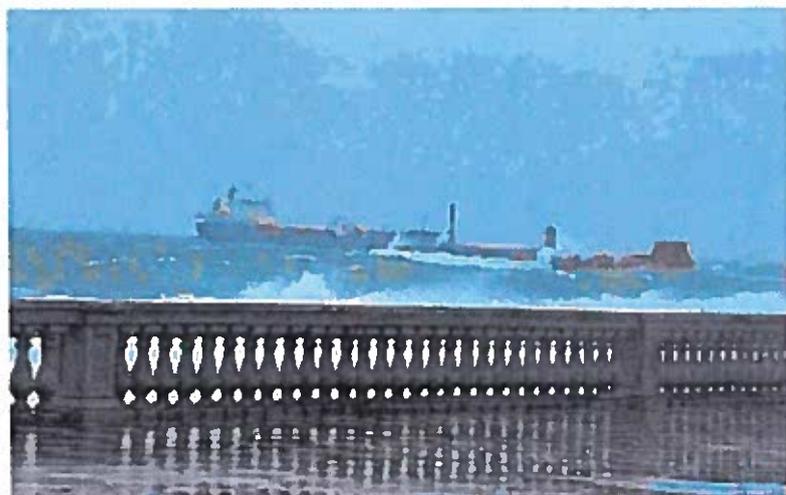
- segue

Diverso il parere dell'assessore alle Finanze del Comune di Marsiglia, Roland Blum, secondo cui la situazione resta molto complicata, soprattutto se verrà creata una nuova compagnia regionale: «In questo caso, visto che non ci sarà più la Dsp e che verrà attuata una concorrenza sleale, ma legale, **Mcm scomparirà con i suoi 800 dipendenti**». La disputa degli ultimi giorni fra Corsica Marittima e Mcm non ha visto la partecipazione di Corsica Ferries, la compagnia italo-francese che è molto interessata alle decisioni della Corsica sulla continuità territoriale. Sono stati i ricorsi di Corsica Ferries presso la Commissione europea a fare accelerare l'uscita dello Stato francese da Sncm e la messa in gara dei suoi servizi.

Per evitare una sanzione europea da mezzo miliardo di euro, il nuovo gestore Patrick Rocca ha dovuto garantire la riduzione dei posti di lavoro e la discontinuità rispetto alla vecchia gestione. Tuttavia i sindacati temono che questi sacrifici risultino inutili, se la nuova Mcm dovesse dissolversi sotto i colpi della concorrenza. Secondo Roland Blum la Corsica potrebbe decidere di abolire i finanziamenti pubblici per il servizio marittimo e mettere in campo una compagnia regionale, che andrebbe ad aggiungersi alle quattro esistenti, ossia Mcm, La Méridionale, Corsica Linea e Corsica Ferries. «Disporre di cinque armamenti per trasportare merce fra Corsica e continente - ha detto Blum - è un non-senso economico a cui il mercato non si presta». Una disputa analoga a quella francese è in corso anche sul fronte italiano per il servizio con la Sardegna. **Protagonisti sono Vincenzo Onorato, patron di Moby e Tirrenia, e il gruppo Grimaldi di Napoli**. In particolare Onorato non ha gradito l'annuncio di Grimaldi di una nuova linea fra Livorno e Olbia. Il primo viaggio della nave "Zues Palace" su questa linea è partito ieri sera dallo scalo toscano.

Libeccio, raffiche fino a 50 nodi Problemi e maxi ritardi in porto

Rinviata la partenza della nave Grimaldi «Zeus Palace» per Olbia



MALTEMPOR raffiche fino a 45 nodi

- LIVORNO -

CIS'È MESSO anche l'avviso del libeccio a 50 nodi - che poi si è dimostrato meno «cattivo» - a complicare la prima partenza dello Zeus Palace, la nave di Grimaldi della nuova linea tra Livorno ed Olbia. Tanto che sono state necessarie riunioni e consultazioni tra uffici tecnici per scongiurare il rinvio. A conferma che gli accosti per i ro'ro sono assai meno di quanto occorrerebbe, lo Zeus Palace è stato fatto ormeggiare fino a ieri pomeriggio all'accosto 75 nell'avamposto, in attesa che si liberasse l'unico ormeggio del terminalino Seatrag, già impegnato con un altro traghetto dello stesso armatore.

MA AL MOMENTO del trasferimento dello Zeus Palace alla Seatrag sembrava che l'operazione fosse

troppo rischiosa per il vento. Tanto che qualcuno ha temuto che la prima partenza saltasse. Invece è stato fatto un complicato gioco di spostamenti di navi, mandando il ro'ro Europa Link - che doveva andare al Seatrag - provvisoriamente al 14 C e riuscendo così a spostare lo Zeus Pa-

PANORAMA

Spettacolare tramonto sulla Terrazza Mascagni tra vento e cavalloni

lance, con la volenterosa collaborazione di piloti, ormeggiatori e Capitaneria, al sospirato 14 E (Seatrag) dove era in attesa il carico dei trailer.

LA NAVE della Grimaldi fino alle 21 non era salpata e gli operatori valutavano in nottata se farla salpare.

Seatrag-Sintermar, verso l'intesa

schiarita nelle ultime ore dopo il lungo braccio di ferro per l'affidamento dell'area in Darsena Toscana



LIVORNO

Gli occhi di tutta la comunità portuale erano ieri puntati su quell'angolo della Darsena Toscana: in agenda il primo viaggio dello Zeus Palace, il nuovo collegamento Grimaldi con la Sardegna; in ballo la riunione della commissione consultiva con il secondo round e il rischio di uno scontro frontale.

Invece la giornata sembra aver portato a una schiarita:

nessun comunicato ufficiale ma Sintermar e Seatrag avrebbero trovato punti di intesa per uscire dalla situazione di contrapposizione e collaborare. A quanto è dato sapere, il punto di equilibrio potrebbe essere riassumibile così: sarà la Sintermar a essere intestataria dell'autorizzazione all'occupazione temporanea ma facendo lavorare per sé Seatrag (e magari anche Uniport).

Ciò, perché il paradosso di questa crisi era il fatto che non dipendeva da una mancanza di lavoro: non è affatto casuale ogni riferimento al varo di un

nuovo collegamento messo in calendario dalla compagnia Grimaldi proprio con partenza dall'attuale area Seatrag, la cui proroga dell'affidamento è scaduta da pochi giorni.

Ammesso che poi trovi riscontri definitivi in atti, questo scenario risulta ben differente da quanto era emerso non solo nella riunione della commissione consultiva

in agenda il 30 dicembre ma anche nel successivo faccia a faccia che il commissario di Palazzo Roselano,

aveva avuto con Seatrag, Sintermar e Grimaldi (quest'ul-

timo è l'armatore che, presente anche nella compagine societaria di Sintermar attraverso la holding della famiglia Fremura, ha in mano il traffico attorno al quale ruota tutto). Ieri un nuovo round della commissione consultiva, ma semplicemente per informare le parti dello stato della trattativa.

È questo una prima battaglia della "guerra dei ro-ro" che finisce con un armistizio. Lo scontro veniva da lontano: all'inizio dell'autunno solo in extremis Grimaldi aveva fatto un passo indietro dopo che le aveva girato l'area affidata fino a quel momento a Seatrag.



L'area Seatrag alla radice della Darsena Toscana (Marzi Pentafoto)

LA GESTIONE

IL TERMINAL SARÀ GESTITO DA SINTERMAR E SERVIRÀ DA BASE PER I TRAGHETTI RO/RO DELLA GRIMALDI, TRA CUI LO «ZEUS PALACE»

LA RIUNIONE DEL CONSIGLIO

E' ANNUNCIATA PER VENERDI 15 GENNAIO LA RIUNIONE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI PER VARARE LA PRIMA RAFFICA DI DECRETI MADIA

Accordo tra Sintemar e Seatrag Non ci saranno licenziamenti

Riunione-lampo della commissione con Gallanti e Provinciali

- LIVORNO -

LA «MINA» della Seatrag, ovvero della concessione dell'omonimo terminal alla radice della Darsena Toscana sembra disinnescata. Ieri in una riunione-lampo della commissione consultiva, per l'occasione trasformata in commissione informativa, il commissario [REDACTED] (nella foto) e il suo segretario generale Massimo Provinciali hanno reso noto che è in corso un accordo tra Sintemar e Seatrag per il passaggio dell'area, con la garanzia che non ci saranno licenziamenti dei circa 40 lavoratori che vi operano. Il terminal sarà gestito da Sintemar e servirà da base per i traghetti ro/ro della Grimaldi, tra cui lo «Zeus Palace» della nuova linea con Olbia. [REDACTED] sta predisponendo la relativa concessione. Da vedere cosa succederà da parte degli altri che aspiravano alla stessa concessione e avevano presentato apposita istanza, tra cui il terminal Ttd e il terminalista Lucarelli: ieri girava voce che almeno uno volesse innescare un ricorso contro la concessione, anche se non ci sono state conferme. Nella commissione di ieri le parti si sono limitate a prendere atto della comunicazione di Gallanti, anche se l'Asamar aveva predisposto un documento che ribadiva la sua protesta «unicamente contro il metodo» delle consulta-



IL REBUS

Gli altri aspiranti alla concessione potrebbero fare ricorso

zioni a suo dire senza tempestiva informazione. Il documento è rimasto in tasca a Enrico Bonistalli: il che fa confermare all'associazione degli agenti marittimi la volontà di spingere verso una diversa formulazione delle commissioni consultive. Impegno dell'Asamar che appare condizionato da quello che succederà a breve - o almeno: si dice dovrebbe succedere a breve - con l'uscita dei primi decreti attuativi della riforma portuale nell'ambito

della riforma della pubblica amministrazione. Nel programma del governo è annunciata per venerdì 15 la riunione del consiglio dei ministri che dovrebbe varare la prima raffica di decreti Madia; decreti che potrebbero anche riguardare la "governance" dei porti.

SE LA "GOVERNANCE" fosse effettivamente tra i decreti, partirebbe la riforma portuale che si porta dietro automaticamente la cancellazione delle commissioni portuali, l'accorpamento delle Autorità in "sistemi logistici" e le nuove regole per le presidenze: sebbene il tutto debba poi necessariamente passare, per diventare concretamente riforma, attraverso la conferenza Stato-Regioni che la Consulta ha reso obbligatoria.

Programma elaborato da Aferpi Piombino: 5 milioni per tredici cantieri

FIRENZE - «Eppur si muove, disse Galileo Galilei. La macchina si sta muovendo, a piccoli passi perché è una macchina gigantesca: cinque milioni per tredici cantieri e conseguenti posti di lavoro, un cronoprogramma elaborato da Aferpi, guidati dal privato, che intende iniziare i lavori per far spazio alle sue nuove attività, oltre la siderurgia».

Così Mirko Lamì della segreteria regionale della Cgil a proposito dei progetti del polo di Piombino, secondo il quale «sarà ora certamente interessante sentire i progetti che

Aferpi illustrerà nella riunione al Mise tra pochi giorni. Credo però che sia ormai giunta l'ora di attivare la famosa cabina di regia, un grande strumento previsto dall'Accordo di programma. Come prevede l'articolo 17 dell'Adp è giunto il momento di dare gambe e far camminare il Comitato esecutivo per l'attuazione del programma, dove tutti i soggetti, discutono, elaborano, approvano il cronoprogramma che oltre a monitorare le fasi relative alla parte privata, vanno ad es-

cludere pure tutti gli aspetti rela-

tivi alla parte pubblica». «Non vedrei male - sostiene Lamì - se tale comitato esecutivo, coordinato dalla Regione Toscana, fino ad oggi in stand-by per l'attesa del cronoprogramma aziendale, oltre ad avere la sua sede naturale presso il Mise, fosse presente pure sul territorio, con i soggetti previsti: Regione, Comune, [redacted] e organizzazioni sindacali, che definiscano l'andamento e le fasi di risanamento, bonifica e reinsediamenti industriali, formazione e riqualificazione dei lavoratori. Al

comitato esecutivo anche il compito di controllo, in una visione generale, per la qualità del lavoro, per la necessaria condivisione e per evitare che tale mole imponente di investimenti pubblici e privati possano attrarre attori ben poco interessati alla sicurezza e alla legalità».

«La parola d'ordine "Piombino non deve chiudere", grazie all'impegno ed alle mobilitazioni dei lavoratori e delle organizzazioni sindacali, sta diventando realtà. Con il tempo - conclude Lamì - tutti ritorneranno al lavoro lasciando l'assistenza degli ammortizzatori sociali».



Veduta dal mare del porto di Piombino

Cambio al timone dei piloti del Golfo di Napoli

Si è svolta presso la Stazione Marittima di Napoli la "presentazione" del nuovo Capo pilota del porto Com.te Luigi Lucenteforte e del vice Giovanni Gargiulo. All'appuntamento hanno partecipato l'Amm. Arturo Faraone, direttore della direzione marittima della Campania e comandante della Capitaneria di Porto di Napoli, il suo secondo C.V. (Cp) Giuseppe Minotauro, il commissario dell'Ap Amm. Antonio Basile, il segretario generale, Dott. Emilio Squillante. Sono intervenute anche rappresentanti del cluster marittimo partenopeo come il presidente Assoagenti, Andrea Mastellone, il presidente Federimorchiatori, Stefania Visco e il decano degli imprenditori portuali di Napoli, Roberto Bucci. Primo Capo Pilota della Corporazione Piloti del Golfo di Napoli, nata dalla fusione dei gruppi di Napoli, Castellammare di Stabia e Torre Annunziata, Lucenteforte ha evidenziato nel suo intervento il ruolo della professione per la sicurezza della navigazione in ambito portuale. "Una figura dalle antiche radici marinare ma che dovrà essere in continua evoluzione per poter meglio affrontare le sfide quotidiane insite nella particolarità della professione stessa e nell'evoluzione della tecnologia navale". A Lucenteforte e Gargiulo vanno gli auguri particolari del presidente del Gruppo Ormeggiatori e Barcaioi del Porto di Napoli, Mario Esposito e del presidente della Rimorchiatori Napoletani, Gianni Andrea De Domenico.

M. Esposito

«Un nuovo percorso di sistema per il porto»

Pozzallo. La Cgil incontra il commissario dell' **Autorità portuale** e propone gli interventi da pianificare sino al 2020

POZZALLO. **Portualità** nel Sud-Est della Sicilia sotto l'aspetto commerciale e turistico e piano di ripartizione dei fondi europei 2014-2020. Questo il tema dell'incontro dei giorni scorsi a Catania tra il Commissario dell' **Autorità portuale** dott. Cosimo Indaco ed i segretari generali della Cgil di Catania, Siracusa e Ragusa, Giacomo Rota, Paolo Zappulla e Giovanni Avola. Partendo dalla premessa unanimemente condivisa di superare con slancio costruttivo inutili e deleteri campanilismi territoriali, è stato deciso di privilegiare nuovi e costruttivi percorsi di sistema, immaginando una unica portualità dello Ionio per risultare competitivi e strategici nel trasporto via mare, componente centrale per la mobilità di merci e persone nel contesto del più articolato piano di intermodalità dei trasporti.

"Incontro, interessante, concreto e sotto certi aspetti stimolante - dice Giovanni Avola - impreziosito di idee e proposte che la Cgil iblea intende mettere a fuoco nel corso del convegno in programma a Pozzallo il prossimo 12 febbraio. Particolare attenzione sarà riservata allo sblocco definitivo del progetto in capo al Genio civile di Ragusa per la realizzazione dei lavori di messa in sicurezza e potenziamento dello scalo pozzaltese, che, oltre alle attività commerciali, può rappresentare una vera ricchezza con il turismo da crociera, per cui si rende necessario avviare una immediata interlocuzione con il nuovo controammiraglio dott. Nunzio Martello della Direzione marittima di Catania - Guardia costiera. Altro argomento all'ordine del giorno la gestione del porto turistico di Marina di Ragusa e le ricadute della legge 84-94 sulla gestione dei porti di interesse regionale tra cui, ovviamente, il porto di Pozzallo. Con l'aeroporto di Comiso - conclude Avola - lo scalo marittimo della città della Torre è da considerare un importante punto di forza per il tessuto produttivo ibleo".

Aeroporto, numeri in crescita ma Ryanair riduce le tratte
L'Avia, l'azienda che gestisce l'aeroporto di Comiso, ha annunciato che i dati del 2015 sono stati positivi. I passeggeri sono aumentati del 10 per cento rispetto al 2014. Tuttavia, Ryanair ha ridotto le tratte dirette verso la città della Torre.

«Ferrovie, a Palermo nessuno ci riceve»
Il presidente della Cgil di Palermo, Giuseppe Di Stefano, ha criticato l'assenza di un piano di sviluppo ferroviario per la città. Ha sottolineato che la mancanza di investimenti ha portato a un declino del servizio ferroviario.

«Un nuovo percorso di sistema per il porto»
La Cgil iblea ha incontrato il commissario dell'Autorità portuale per discutere di un nuovo piano di sviluppo portuale che integri i porti di Pozzallo, Comiso e Marina di Ragusa.

«Fiducia per la vita di 65 il film con Maresca»
Il regista Giuseppe Maresca ha annunciato che il suo nuovo film, intitolato «Fiducia per la vita di 65», sarà distribuito in Sicilia.

MICHELE GIARDINA

La storia. Libera circolazione di beni e persone

Rotterdam, il porto d' Europa che teme la fine di Schengen

Se c' è un paese nel Nord Europa che, come l' Italia, chiede a gran voce una soluzione comunitaria all' emergenza rifugiati questo è l' Olanda. Se c' è una città in Olanda che guarda con angoscia al futuro della libera circolazione in Europa, questa è Rotterdam. Il primo porto d' Europa ha fatto fortuna in questi anni grazie alla libera circolazione delle persone e delle merci, tanto che c' è da chiedersi se sarà proprio l' interesse economico a indurre il Ventotto a trovare l' agognato accordo sul tema scottante dell' immigrazione.

«La catena di distribuzione in Europa ha subito in questi mesi un leggero rallentamento a causa della reintroduzione dei controlli alle frontiere in alcuni paesi dell' Unione, ma nulla di troppo importante - spiega Mark Dijk, responsabile delle relazioni con Bruxelles del Porto di Rotterdam -. Il vero dramma per noi sarebbe l' eventuale chiusura delle frontiere della Germania, un paese verso il quale parte e arriva una fetta notevole delle merci che trattiamo con il resto del mondo».

La scelta di alcuni paesi del Nord Europa di reintrodurre il controllo alle frontiere per frenare l' arrivo di rifugiati dal Vicino Oriente preoccupa l' Olanda. Fin dal Secolo d' Oro, il paese è tra i più esposti al commercio europeo e internazionale. Pressoché distrutta durante la guerra, Rotterdam è oggi il primo porto d' Europa, un crocevia commerciale per una regione che spazia dal Nord dell' Italia alla Scandinavia, dal Sud della Francia alla Polonia. La città gestisce ogni anno 440 milioni di tonnellate di cargo.

In campo commerciale, l' Olanda è la prima potenza marittima europea, più importante del Regno Unito e dell' Italia. Durante una recente visita, i responsabili dell' autorità portuale snocciolavano con cifre sorprendenti. Il porto dà lavoro a 99mila persone, è lungo 42 chilometri, accoglie navi con un tiraggio fino a 24 metri. Situata in una posizione straordinaria, nei pressi dell' estuario del Reno, Rotterdam è al centro di un bacino, in un raggio di 500 chilometri, abitato da 170 milioni di consumatori.

È la Germania il grande cliente del porto, tanto che un eventuale giro di vite nel principio della libera circolazione da parte di Berlino preoccupa le autorità portuali e lo stesso governo olandese.

Attraverso fiumi e canali, Duisburg, la grande città sul Reno e sulla Ruhr, è raggiungibile in 18 ore, mentre la frontiera tedesca è a tre ore di treno. Da qui al 2023, in una scommessa sul futuro che appare forse ambiziosa alla luce delle incertezze relative a Schengen, l' obiettivo è di aumentare la capacità



- segue

della linea ferroviaria del 30%.

Il governo olandese, che ha assunto il 1° gennaio scorso la presidenza dell'Unione in un momento delicatissimo per il futuro della libera circolazione in Europa, ha fatto della salvaguardia dei vantaggi dell'Area Schengen uno dei suoi principali obiettivi. Alla fine dell'anno scorso, pur di incitare i paesi della periferia dell'Unione a meglio controllare le frontiere esterne e quindi i flussi migratori, membri del governo olandese hanno lanciato l'idea controversa di una mini-Schengen.

Sbaglierebbe l'osservatore frettoloso nel considerare Rotterdam e i suoi interessi economici in una ottica solamente olandese o nordeuropea. Forse esagerando, ma neanche troppo, il sindaco della città, Ahmed Aboutaleb, si dice convinto che «per un imprenditore milanese, Rotterdam è più facile da usare che qualsiasi porto italiano». Da metà settembre, le tratte ferroviarie Rotterdam-Novara sono passate da 8 a 10 alla settimana, quelle Rotterdam-Busto Arsizio da 6 a 11 alla settimana. A metà dicembre, la società di ferry inglese DFDS ha inaugurato un nuovo percorso merci in nave e treno tra l'Inghilterra e l'Italia, passando dal porto olandese.

«Vogliamo difendere a tutti i costi la politica delle frontiere aperte», assicura dal canto suo Dijk, riferendosi al ritorno del controllo ai confini in alcuni paesi dell'Unione.

«Ciò che è cattivo per l'Europa è cattivo per Rotterdam».

Nel difficile negoziato sul futuro della politica migratoria europea - al centro dell'agenda del Vertice del 2016, vi è tra le altre cose il ricollocamento dei profughi arrivati in Italia e Grecia e nuove regole sul diritto d'asilo - Roma ha, sia a Rotterdam che all'Aja, alleati che forse si riveleranno decisivi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

BEDA ROMANO



India: nave anti pirateria Usa,prigione per 35 'contractors' Tra cui anche sei ex soldati britannici

NEW DELHI, 11 GEN - Un tribunale dello Stato indiano meridionale del Tamil Nadu ha condannato a cinque anni di prigione 35 membri dell'equipaggio di una nave americana anti pirateria, tra cui anche sei ex soldati britannici, con l'accusa di detenzione illegale di armi. Lo riferiscono oggi i media locali.

Gli uomini erano stati arrestati nell'ottobre del 2013 dopo che il pattugliatore su cui lavoravano, 'Seamen Guard Ohio' di proprietà di una società americana operante nel settore della sicurezza marittima, era entrato illegalmente nelle acque territoriali indiane. La Guardia Costiera aveva trovato a bordo dell'unità un grande quantitativo di armi e munizioni.

Secondo gli investigatori, la nave era entrata nel porto di Tuticorin per rifornirsi di carburante in violazione della legge indiana. Dell'equipaggio facevano parte 25 'contractor', tra cui i sei ex soldati britannici. La società per cui lavoravano, la AdvanFort, forniva scorta anti pirateria a bordo dei mercantili nell'Oceano Indiano. Ma, secondo la stampa indiana, avrebbe 'abbandonato' i suoi dipendenti. La vicenda ha vari punti di similitudine con quella dei marò Massimiliano Latorre e Salvatore Girone arrestati nel febbraio 2012 per l'uccisione di due pescatori mentre erano a bordo di una petroliera italiana.

The Medi Telegraph



Emirati, nuovo record per il Khalifa Port Container Terminal

Abu Dhabi - Nel 2015 il traffico movimentato è stato pari a 1,5 milioni di teu, con un incremento del 32,2% rispetto ad oltre 1,1 milioni di teu nel 2014.

Abu Dhabi - Il porto di Khalifa in tre anni di attività, ha movimentato un traffico record superando i livelli raggiunti nel 2014. Nel corso del 2015 il traffico container movimentato nel terminal Khalifa Port Container Terminal gestito dalla Abu Dhabi Terminals del gruppo Abu Dhabi Ports, è stato pari a **1,5 milioni di teu, con un incremento del 32,2% rispetto ad oltre 1,1 milioni di teu nel 2014.**

Il traffico di rotabili è stato di 134mila veicoli (+26,6%). Nel settore delle merci convenzionali e delle rinfuse sono state movimentate 15,3 milioni di tonnellate di carichi, con una progressione del +19,6% rispetto a 12,8 milioni di tonnellate nel 2014. Nel 2015 il traffico crocieristico ad Abu Dhabi è stato di oltre 170mila passeggeri, in crescita del +15,9% rispetto a 145mila passeggeri nell'anno precedente.

The Medi Telegraph



Hapag Lloyd, tempesta danneggia nave partita da Genova

Amburgo - L'unità, la "Wide Bravo", era diretta nel Regno Unito. Al momento è ferma nel porto di Rotterdam.

Amburgo - **La compagnia Hapag Lloyd ha fatto sapere che una tempesta ha danneggiato una nave della propria flotta.** L'unità, la "Wide Bravo", era diretta nel Regno Unito dopo essere partita dal porto di Genova. Al momento è in riparazione nel porto di Rotterdam. Nel suo viaggio di ritorno, per recuperare il tempo perso, salterà probabilmente le toccate previste in alcuni scali, tra i quali il capoluogo ligure e Marsiglia.