Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 16/12/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

- **Porti italiani** (MF)
- **Accordo per la gestione dei porti** (L'Informatore Navale)

Dai Porti:

Trieste:

"...Quando la fortuna di Trieste passava per il porto franco..."
(Il Piccolo)

"...Paloma a Trieste..." (Ansa, Ferpress)

Savona:

"...La rivolta di Savona contro Danesi..."
(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Genova:

"...Genova-Savona, Canavese e Parola nel board..."
(La Repubblica GE, Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Rinnovati i Revisore dei Conti..." (The Medi Telegraph)

"...Traffico di cocaina nel porto di Genova..."
(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Ravenna:

"...Fusignani, incontro costruttivo con Rossi..."
(Ansa, Il Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...Se non riparte subito l'attività perderemo altri cento posti di lavoro..." (La Nazione Livorno)

"...Toto-Authority fra ingegneri..." (Il Tirreno)

"...Incidente sul lavoro, tre marittimi feriti..."
(The Medi Telegraph, La Nazione Livorno, Il Tirreno)

"...Finalmente nel porto di Livorno nuovo terminal Darsena Ovest..."
(Il Messaggero Marittimo)

"...Nuovo presidente: ancora fumate grigie..." (La Nazione Livorno)

Napoli:

"...Bene il piano di Spirito sul porto ora si acceleri..." (Il Mattino)

"...Un primo incontro fra de Magistris e Presidente Spirito..."
(Il Messaggero Marittimo)

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data 16/12/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Salerno:

"...Primo scalo del Sud Italia..." (L'Avvisatore Marittimo, The Medi Telegraph)

"...Intervento De Rosa su traffico unità rotabili porto di Salerno..."
(Il Messaggero Marittimo)

Olbia:

"...Lavori nello scalo salvando Posidonia..." (Ansa, Il Messaggero Marittimo)

Catania:

"...Rifiuti dell'Ilva, bloccati i camion al porto di Catania..."
(Giornale di Sicilia)

Palermo:

"...Per Gnv Palermo importanza strategica..." (Il Messaggero Marittimo)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Notiziario CISCO

Lloyd's List

PIÙ TERMINAL CONTAINER IN GRADO DI ACCOGLIERE LE MEGA NAVI DI ULTIMA GENERAZIONE

Porti italiani pronti per i giganti

L'Italia potrà giocare ad armi pari con il resto d'Europa la nuova partita del gigantismo navale
Intanto dal 2017 tre alleanze scaleranno sette porti italiani serviti con 28 linee intercontinentali

Per gli scali marittimi italiani inizia l'era del gigantismo navale. Dopo anni vissuti da spettatori passivi con le grandi portacontainer di ultima generazione che transitavano nel Mediterraneo per andare a fare scalo in Nord Europa, da adesso in poi anche l'Italia è pronta ad accogliere le unità più grandi in circolazione e quelle che ancora devono uscire dai cantieri navali asiatici.
Prova ne è stata il recente test effettuato con successo a Gioia Tauro, dove è arrivata la nave MSC Ingy che, con i suoi 400 metri di lunghezza e 19.462 Teu di portata, è la portacontainer più grande al mondo. Ma non solo: proprio ieri al Trieste Marine Terminal è approdata la MSC Paloma, altra nave da 14 mila Teu che si è guadagnata il primato di portacontainer più grande mai entrata in Adriatico.
D'ora in poi navi di queste dimensioni saranno la normalità e i principali terminal container italiani, chi prima chi dopo, si stanno attrezzando per accoglierle investendo soprattutto in nuove gru.

Il Voltri Terminal Europa di Genova ha celebrato in settimana l'arrivo di altre quattro gru di banchina Zpmc (otto in totale) che garantiranno un vantaggio competitivo rispetto ai terminal concorrenti perché quello di Genova Prà sarà l'unico terminal del Nord Tirreno in grado di servire simultaneamente due mega navi da 20 mila Teu e una nave da 15 mila Teu sui 1.400 metri lineari di accosto. Ciò sarà possibile grazie alle nuove gru appena consegnate (100 milioni di euro d'investimento) e ad altri interventi infrastrutturali e in attrezzature (nuove bitte, sistema d'ormeggio shore tension, parabordi, illuminazione, ripristino della profondità dei fondali, nuove macchine operative sul piazzale ecc.) che porteranno il totale dei nuovi investimenti a 250 milioni.
Gilberto Danesi, amministratore delegato del terminal Vte, ha detto: «Con le nuove gru e gli investimenti fatti potremo lavorare, da fine febbraio dopo una prima fase di collaudo, anche le navi portacontainer di ultima generazione da 20 mila Teu di capacità. Quando arriveranno queste navi a Genova? Prossimamente...».
Danesi non lo dice esplicitamente ma con queste dotazioni il Vte potrà anche proporsi alle compagnie di navigazione come terminal per il trasbordo dei container entrando in concorrenza diretta con scali di transhipment come Gioia Tauro, Malta e Tanger Med.
Il Voltri Terminal Europa, che attualmente compete con il La Spezia Container Terminal (dove possono arrivare navi da 16 mila Teu) e dal 2018 dovrà vedersela anche con la nuova Piattaforma di Vado Ligure controllata da Maersk e da Cosco, chiuderà il 2016 a quota 1,4 milioni di Teu movimentati, in crescita dell'11% rispetto all'esercizio passato.
In Alto Adriatico, invece, il Trieste Marine Terminal, nel quale il Gruppo Msc è appena salito dal 45 al 50% (l'altro 50% è in mano al gruppo TO Delta), è l'unica infrastruttura portuale in grado di lavorare navi portacontainer da oltre 10 mila Teu di portata.
Alla luce degli investimenti avviati, e in certi casi completati, da diversi terminal portuali, l'Italia potrà giocare ad armi pari con il resto d'Europa la nuova stagione del gigantismo navale e della concentrazione in corso fra vettori marittimi.
Un rapporto appena presentato da Srm (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno) spiega quanto il mercato del trasporto marittimo di container stia andando verso una forte concentrazione sottolineando che nel 2020 il mercato sarà nelle mani di otto compagnie. I primi cinque vettori oceanici nel giro di un anno sono passati da controllare il 36% della flotta container mondiale all'attuale 54%. Parallelamente al processo di M&A in corso fra compagnie di navigazione si assiste a un consolidamento anche dei servizi di linea perché dal prossimo anno i principali vettori opereranno attraverso tre alleanze: The Alliance, Ocean Alliance e 2M che controlleranno rispettivamente il 27%, il 35% e il 34% della capacità di stiva disponibile sulle rotte Asia-Europa.
L'Italia non si può dire che sarà tagliata fuori dalle principali rotte commerciali mondiali perché ben 28 servizi di linea intercontinentali scaleranno i porti del nostro Paese: 15 di 2M, 7 di Ocean Alliance e 6 di The Alliance.
Il porto di Genova (terminal Vte e Sech) e quello di La Spezia (LSCT) saranno i più attivi con rispettivamente 8 e 7 servizi ciascuno. A seguire Gioia Tauro (grazie a 5 servizi di 2M), Livorno (3 servizi delle tre alleanze), Napoli e Trieste (2 linee ciascuno) e Venezia con una sola linea.
Srm ha rilevato infine come nel 2019 il 68% delle portacontainer saranno di portata inferiore a 10 mila Teu e ben il 32% sarà nella fascia 10 mila-20 mila Teu.
Inoltre sono previste in consegna circa 200 navi di portata compresa fra 10 mila e 21 mila Teu entro i prossimi tre anni, e di queste 74 sono nella fascia 18 mila-21 mila Teu.
(riproduzione riservata)

ROYAL CARIBBEAN E GLOBAL PORTS HOLDING: ACCORDO PER LA GESTIONE DEI PORTI ITALIANI

Dopo Venezia e Ravenna, la Global Port Holding ora include nel suo portafoglio i terminal crociere di Cagliari e Catania, rafforzando la propria presenza in Italia

Miami, 15 dicembre 2016 – A settembre 2016 la Global Ports Holding (GPH) aveva annunciato l'acquisto del 51% delle azioni del Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l. che gestisce il Terminal Crociere di Ravenna. A partire da novembre 2016, GPH ha acquistato indirettamente le azioni delle compagnie operanti presso il Terminal Crociere di Cagliari e il Terminal Crociere di Catania, inclusa la maggioranza della partecipazione di Royal Caribbean Cruises Ltd. (RCCL), e le azioni della compagnia che svolge servizi di sbarco e imbarco dei passeggeri delle crociere a Portovenere.

Di conseguenza, GPH ora possiede:

- il 70.89 % delle azioni indirette della società Cagliari Cruise Port S.r.l. che gestisce il Terminal Crociere del Porto di Cagliari,
- il 62.20 % delle azioni indirette della Catania Cruise Terminal S.r.l. che gestisce il Terminal Crociere del Porto di Catania,
- il 53.67 % delle azioni indirette della Ravenna Terminal Passeggeri S.r.l. che gestisce il Terminal Crociere del Porto di Ravenna,
- il 28.5 % delle azioni indirette della società La Spezia Cruise Facility S.c.a.r.l che fornisce servizi a Portovenere.

John Tercek, Vice President New Business Development di Royal Caribbean Cruises Ltd, ha commentato: *"Siamo soddisfatti di questo accordo che ha segnato un momento importante per noi e GPH, nostro partner da tempo e con cui abbiamo condiviso attività e risultati in linea con gli obiettivi che ci siamo prefissati dall'inizio della nostra collaborazione. Nonostante la cessione della maggior parte delle azioni alla GPH, Royal Caribbean continuerà a includere questi porti nella programmazione di alcuni nostri itinerari, i nostri ospiti sono sempre soddisfatti per la ricchezza di queste destinazioni e quindi crediamo fortemente nel loro potenziale di sviluppo. Continueremo a collaborare con GPH e le autorità locali, per offrire il massimo dell'efficienza a tutti i livelli per rispondere alle esigenze del settore ed essere competitivi sul mercato."*

Il Sig. Emre Sayın,Chief Executive Officer Global Ports Holding, ha dichiarato: *"Il nostro obiettivo è lo sviluppo di tutti e tre i porti che presentano molti vantaggi e un gran potenziale. Desideriamo ringraziare RCCL per l'operazione commerciale. Come GPH, siamo fieri della crescita realizzata nel 2016. Abbiamo raggiunto un'altra tappa fondamentale espandendo la nostra presenza a 14 porti in 8 paesi. Dopo l'acquisto del Terminal Crociere di Venezia e di seguito di quelli di Catania, Cagliari e Ravenna, i terminal crociere potenzieranno senza dubbio il potere di marketing collettivo di Global Ports e rafforzeranno la sua presenza in Italia, superando in totale i 2 milioni di passeggeri. Da leader mondiale nella gestione dei terminal crociere, forte della propria ottima competenza settoriale, la GPH continuerà a creare nuove sinergie all'interno della propria crescente rete di porti."*

Il traffico marittimo nel Mare Adriatico è in continua espansione e il Terminal Crociere di Ravenna, in quanto una delle destinazioni crocieristiche italiane più attraenti, si trova in un'ottima posizione per trarre vantaggio dal crescente traffico marittimo grazie non solo alle sue bellezze artistiche e culturali, ma anche alla sua vicinanza con Venezia, Bologna, Repubblica Indipendente di San Marino e Firenze.

Il Terminal Crociere di Cagliari ha il vantaggio di essere incluso nel crocevia delle rotte marittime e inoltre offre esperienze di alto livello ai passeggeri garantendo nel contempo efficienza nel consumo di carburante per le navi da crociera. La vicinanza all'aeroporto internazionale e il nuovo terminal, rafforzano ulteriormente la posizione di Cagliari come homeport per le destinazioni della Sardegna del Sud.

Il Terminal Crociere di Catania gestisce le operazioni di homeport nella struttura esistente in banchina e nella prestigiosa "Vecchia Dogana", un'edificio storico recentemente ristrutturato che ospita anche un centro commerciale.

Il porto di Catania ha un enorme potenziale di crescita grazie anche alla ricchezza di attrazioni turistiche e alle esperienze diversificate che possono essere offerte agli ospiti delle navi da crociera.

L'inclusione dei terminal crociere di Cagliari, Catania e Ravenna al pre-esistente portafoglio di Global Ports quali Barcellona/Spagna *(il più grande porto del Mediterraneo), Malaga/Spagna, Venezia/Italia (il primo homeport nel Mediterraneo), Valletta/Malta, Lisbona/Portogallo, Singapore – SATS Creuers/Singapore, Adria-Bar/Montenegro, Kuşadası/Turchia, Bodrum/Turchia, Antalya/Turchia, e Dubrovnik/Croazia (le trattative d'appalto sono tutt'ora in corso) porterà a più di 7.5 milioni il numero di passeggeri totali, consolidando la posizione di Global Port come il principale gestore di terminal crociere del mondo e con una quota di mercato del circa 25% nel Mediterraneo.*

Global Ports Holding

La Global Ports Holding (GPH) è leader mondiale nella gestione dei terminal crociere grazie alla consolidata presenza nel Mediterraneo, nell'Atlantico, nella regione Asia-Pacifico e detiene anche attività portuali di carattere commerciale in Turchia e in Montenegro. La GPH, come consolidatore indipendente di terminal crociere, gestisce un portafoglio diversificato di 14 porti in 8 paesi, continuando a crescere costantemente. La società offre servizi a più di 7.5 milioni di passeggeri per una quota di mercato annua che raggiunge il 25 % del Mediterraneo.

Quando la fortuna di Trieste passava per il porto franco

Si conclude oggi in piazzale Europa il convegno curato da Daniele Andreozzi con la partecipazione e gli interventi di vari storici, economisti e giuristi

di Giulia Basso

Neutralità e commercio sono due temi che a partire dal XVIII secolo, il primo secolo "globale" per aumento del traffico di merci mondiale, iniziarono a viaggiare a braccetto. Fu da allora, l'epoca in cui in Europa il commercio iniziò ad essere considerato uno strumento per la costruzione della potenza dello Stato, che la questione della neutralità iniziò ad assumere rilevanza per terra e per mare. In un panorama in cui le guerre erano all'ordine del giorno e coinvolgevano una molteplicità di attori, servivano strategie che limitassero territorialmente il conflitto e riconoscessero il diritto alla neutralità per alcuni attori. Un diritto che, in particolare negli anni '70-'80 del Settecento, fece la fortuna, tra gli altri, di Trieste, porto franco dell'Impero Asburgico.

Al tema "Neutralità e commercio nell'età moderna e contemporanea" è dedicato il convegno iniziato ieri e che prosegue nella mattinata di oggi all'Università di Trieste, nella Sala Cacciaguerra, in Piazzale Europa. Il convegno si propone di esplorare, attraverso una serie di interventi di storici e storici dell'economia, che saranno poi integrati in fase di stesura degli atti da alcuni giuristi, la definizione della neutralità nei suoi legami con la dimensione dei traffici internazionali, in diversi momenti storici. Perché se nel XVIII secolo si registra un aumento esponenziale dei commerci internazionali, così le questioni della neutralità assumono nuova centralità nel Novecento, sia negli anni compresi tra le due guerre mondiali, sia con l'avvio dei processi di globalizzazione.

«Basti pensare al recente caso delle sanzioni alla Russia per il suo intervento in Ucraina: guerre e commerci continuano ad essere strettamente legati e il tema della neutralità ad essere di rilievo», dice il professor Daniele Andreozzi, che insieme alla ricercatrice Giulia Caccamo cura il convegno. Finanziato dal Fondo di ricerca di ateneo 2014 dell'Università di Trieste, il convegno è frutto della collaborazione tra studiosi del dipartimento di Scienze politiche e sociali e il Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale "Alla ricerca del 'negoziante patriota'. Mercantilismi, moralità economiche e mercanti dell'Europa mediterranea" (secoli XVII-XIX), diretto da Biagio Salvemini.

E proprio la figura del "negoziante patriota", insieme a quella del corsaro, è stata tra i protagonisti dell'intervento dello stesso Andreozzi, dal titolo "Strategie neutrali. Stati, commerci e neutralità tra Mediterraneo e Oceani (XVIII secolo). «All'epoca il ruolo del mercante assunse sempre maggiore importanza: divenne patriota perché tramite il commercio poteva contribuire all'arricchimento dello stato e quindi alla felicità e al benessere del suddito», spiega Andreozzi. «Simultaneamente i giuristi andavano ad elaborare leggi su neutralità e politiche mercantili che vennero utilizzate in ogni modo per sfruttare l'aumento dei traffici commerciali. Verso gli anni 70-80 del Settecento le guerre nelle colonie americane cambiarono le rotte dei traffici oceaniche e mediterranee e ciò fece la fortuna del porto di Trieste, le cui navi portavano la bandiera neutrale dell'Impero».

Ma la neutralità non era utilizzata solo dagli stati neutrali. Attorno al vessillo della neutralità si giocarono molte falsificazioni: molti carichi appartenenti a stati in guerra si coprivano con bandiera neutrale e documenti di viaggio falsi. D'altro canto, gli stati non neutrali iniziarono ad attribuire le "patenti da corsa", che consentivano alle navi previo pagamento e sotto determinate regole, di assalire navi mercantili nemiche. Il "corsaro", da non confondere con il pirata, era dunque una persona al servizio di un governo, cui cedeva parte degli utili.

Tra gli interventi di oggi al convegno, con inizio alle 9.30, segnaliamo quello del professor Flavio dos Santos Oliveira, della Federal University of Espirito Santo (Vitória, Brasile), sui "vantaggi del commercio internazionale secondo David Hume e Friedrich List".

PRIMO SECOLO "GLOBALE"

Fu allora che il commercio divenne strumento di potenza

LE SANZIONI ALLA RUSSIA

Anche il recente caso dimostra la centralità del tema

Il professor Andreozzi (secondo da sinistra) e i protagonisti del convegno

Nel '700 i traffici fecero la fortuna del porto di Trieste

Porti: Paloma a Trieste, risultato di un lavoro di squadra

(ANSA) - TRIESTE, 15 DIC - Celebrazioni al Molo VII questa mattina in occasione della presenza nel Porto di Trieste della Paloma, la più grande nave della categoria (14 mila Teu) mai entrata in Adriatico. Una presenza che, secondo gli operatori del settore e i vertici della Regione, è il risultato di un "lavoro di squadra".

Il presidente dell'Autorità portuale, Zeno D'Agostino, ha sottolineato l'importanza "fondamentale dell'investimento nelle ferrovie, che permette di gestire quantità di merci come questa nave. Significa che sta iniziando qualcosa. Ci è stato inoltre riconosciuto qualche settimana fa che Trieste è in competizione addirittura con Rotterdam per quanto riguarda il mercato della Baviera, per il cui sviluppo stiamo lavorando".

Fabrizio Zerbini, presidente del Trieste Marine Terminal e padrone di casa, si è soffermato sulle "ulteriori possibilità di crescita e di ricadute economiche e occupazionali" per lo scalo di Trieste. Un risultato "dovuto all'impegno soprattutto della Regione, che tanto ha fatto e tanto continua a fare".

Dopo una breve cerimonia, la presidente della Regione FVG, Debora Serracchiani, e tutti gli operatori del porto presenti, si sono trasferiti in terrazza per ammirare dall'alto la Paloma che, giunta ieri in porto, è ormeggiata per le operazioni di scarico dei containers. (ANSA).

Porti: Paloma a Trieste, Serracchiani, un onore e una festa

(ANSA) - TRIESTE, 15 DIC - "E' un onore e una festa l'arrivo di questa nave, risultato di un lavoro di squadra di questi anni". E' il commento della presidente della Regione FVG Debora Serracchiani all'arrivo della Paloma nello scalo triestino.

La Serracchiani si è soffermata nel suo intervento in particolare su due aspetti: "La recente riforma dei porti che ha dato centralità a Trieste e l'investimento fatto sul sistema ferroviario, tra i più importanti degli ultimi venti anni in porto". La Paloma in città infonde, dunque, "fiducia e speranza - ha proseguito Serracchiani - perché significa lavoro, significa la città che si rimette in moto e Trieste ha ancora molti spazi da poter coprire".

La nave è lunga 365 metri, larga 51 ed ha dunque una superficie pari a tre campi e mezzo di calcio. (ANSA).

Porti: Paloma a Trieste, comandante, Trieste porto perfetto

(ANSA) - TRIESTE, 15 DIC - "Trieste è il porto perfetto, ha capacità per accogliere anche una nave da 19 mila Teu senza alcun problema, ha fondali profondi. C'è inoltre una banchina grande. E' il miglior porto dove attraccare, anche meglio di Gioia Tauro e La Spezia". E' il commento del comandante della Paloma, Slobodan Vrčić, intervenuto alla breve cerimonia per l'arrivo della portacontainer parlando in italiano. (ANSA).

Trieste: in porto la Msc Paloma, la più grande nave portacontainer mai entrata in Adriatico

(FERPRESS) – Trieste, 15 DIC – "Un risultato, quello di oggi, che non è venuto per caso, ma che si fonda su una serie di azioni portate avanti dall'Amministrazione regionale: il lavoro fatto sulla riforma dei porti per far diventare lo scalo di Trieste Autorità portuale di sistema, i risultati che stiamo conseguendo sul fronte del rafforzamento dei servizi ferroviari che conferisce maggiore competitività allo stesso porto e, infine, la collaborazione fra l'Agenzia regionale per il Lavoro e l'Autority, che ha creato l'individuazione di profili professionali di alta competenza e favorito virtuosi processi di stabilizzazione del personale". Così la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani, oggi, alla cerimonia che si è tenuta al molo VII del porto di Trieste dedicata all'arrivo della Msc Paloma, la più grande nave portacontainer mai entrata in Adriatico. Costruita nel 2010, misura oltre 365 metri di lunghezza per poco più di 51 di larghezza, per un carico massimo di 14mila Teu.

La Msc Paloma attraccata al porto di Trieste, come ha spiegato la presidente Serracchiani, non genera solo una ricaduta perimetrata alle dinamiche di carico e scarico merci, ma produce benefici allargati ad un indotto che comprende l'intera regione e il nordest. In particolare, ha sottolineato la presidente, perché volumi di questo tipo movimentano tutto quello che sta dietro alla logistica e alla lavorazione dei prodotti.

Da parte sua il presidente dell'Autorità portuale di Trieste, Zeno D'Agostino, ha voluto evidenziare il nuovo ruolo dello scalo regionale di "snodo fondamentale per servire i mercati europei".

Ruolo evidenziato da uno studio internazionale fatto da Mds Transmodal e presentato a Rotterdam durante Intermodal Europe 2016.

Nel 2015, infatti, sono arrivate al porto di Trieste 57 milioni di tonnellate, con una crescita del +18,49% negli ultimi 5 anni, che ne fanno uno dei primi 20 porti europei: è al 14esimo posto ed è l'unico italiano con Genova (17ma) nei top del continente.

In un arco temporale che arriva al 2030, secondo lo studio fatto da Mds Transmodal, ha delle basi concrete la prospettiva di una crescente competitività di Trieste rispetto ai porti del Nord Europa sul fronte dei traffici con il Far East. Basi che si fondano su una migliore posizione geografica, sulla disponibilità di fondali di 18 metri che consentono l'attracco delle grandi navi portacontainer, come la Msc Paloma, e su un masterplan complessivo da 1 miliardo di euro per l'ampliamento delle banchine e del retroporto.

Alla fine, come ha evidenziato con una certa soddisfazione la presidente Serracchiani, tutto ciò significa posti di lavoro e l'irrobustimento di una tendenza positiva che sta rilanciando, nei fatti, il porto di Trieste come volano economico e occupazionale di tutto il Friuli Venezia Giulia.

La rivolta di Savona contro Danesi (Vte): «Sembra Andrea Doria»

Savona - Ha destato durissime reazioni a Savona l'attacco frontale che Gilberto Danesi, amministratore delegato del terminal Vte di Genova, ha sferrato alla costruenda piattaforma multipurpose di Apm-Maersk di Vado.

Savona - Ha destato durissime reazioni a Savona l'attacco frontale che Gilberto Danesi, amministratore delegato del terminal Vte di Genova, ha sferrato alla costruenda piattaforma multipurpose di Apm-Maersk di Vado, **definendola «un'opera che non può essere giustificata dagli attuali volumi di traffico e dalle previsioni di crescita dei prossimi anni».**

« **Poche persone, per fortuna, pensano ancora che abbia un senso ragionare come Andrea Doria nel 1528,** ossia interrando il porto di Savona-Vado e dimenticando che, oggi come allora, il mondo è globale. O si assume una dimensione maggiore o si è destinati a essere marginali», ha ribattuto secco **Alessandro Berta, direttore dell'Unione industriali.** Considerazioni, quelle di Danesi, che Monica Giuliano, sindaco di Vado e presidente della Provincia, definisce «inaccettabili». «Noi andiamo avanti - sottolinea Giuliano - perché tutto il sistema economico savonese crede nel porto per creare nuovo sviluppo e nuovi posti di lavoro». E Claudio Schivo, segretario Filt-Cgil, aggiunge: «**A differenza di altre realtà, qui non abbiamo una cattedrale nel deserto costruita con soldi pubblici, ma c'è un operatore che crede nel progetto e investe fondi propri, certo anche con l'aiuto pubblico**. Danesi gioca il suo ruolo, ma non lascia indifferenti. Per noi l'importante è che si parta velocemente, senz'altro faremo in modo che non ci sia concorrenza tra lavoratori. Poi le imprese si fanno giustamente concorrenza, ma il presidente Signorini ha già detto chiaramente che la piattaforma è strategica».

«La riforma portuale ha senso solo se la si intende in termini di sviluppo e aumento dell'offerta e della capacità – attacca Berta -. **È ridicolo anche solo pensare che sia volta alla conservazione dello status quo e all'eliminazione della competitività dal mercato.** Ha colto nel segno Signorini quando ha voluto chiarire che la nuova AdSP nasce per sviluppare e incrementare la competitività del sistema portuale Genova-Savona in due direzioni: da una parte competere con altri sistemi portuali (Northern Range) per volumi con origine e destinazione Italia del Nord, dall'altra competere su mercati attualmente non serviti, come ad esempio Svizzera e Baden- Württemberg o l'area sud della "Blue Banana" tra Francia e Germania. **La nuova Autorità non può guardare alla conservazione dei due milioni di teu del Vte**, ma all'aumento della capacità di attrarre e aumentare il fattore di capacità dell'arco ligure. Ragionamenti di retroguardia non ci interessano».

«Siamo a un punto di svolta importante – commenta Monica Giuliano -, lo sviluppo porto è l'elemento essenziale per il rilancio di tutto il sistema economico della provincia. In Regione, con Miazza e Signorini, **abbiamo già fatto il punto sugli interventi in cantiere. Come sindaco ho formalizzato la richiesta di incontro con Signorini per definire il cronoprogramma dei vari passaggi e le priorità**, analizzando tutti gli elementi dell'accordo di programma. E martedì in consiglio comunale daremo l'ok alla variante del progetto esecutivo della piattaforma, quindi entro fine anno partirà la conferenza dei servizi deliberante».

LA POLEMICA

Savona difende il porto di Vado: «Danesi? Sembra Andrea Doria»

SAVONA. «Poche persone, per fortuna, pensano ancora che abbia un senso ragionare come Andrea Doria nel 1528, ossia interrando il porto di Savona-Vado e dimenticando che, oggi come allora, il mondo è globale. O si assume una dimensione maggiore o si è destinati a essere marginali»: lo ha detto al *Secolo XIX* Alessandro Berta, direttore dell'Unione industriali di Savona, replicando alle dichiarazioni dell'a.d. del terminal Vte, Gilberto Danesi, a proposito della piattaforma di Vado Ligure («un'opera ingiustificata»). Anche Claudio Schivo, segretario della Filt Cgil, ha accolto negativamente le parole del manager del gruppo Psa: «A differenza di altre realtà, qui non abbiamo una cattedrale nel deserto costruita con soldi pubblici, ma c'è un operatore che crede nel progetto e investe fondi propri, certo anche con l'aiuto pubblico.Danesi gioca il suo ruolo: per noi l'importante è che si parta velocemente, senz'altro faremo in modo che non ci sia concorrenza tra lavoratori. Poi le imprese si fanno giustamente concorrenza, ma il presidente Signorini ha già detto chiaramente che la piattaforma è strategica».

Genova-Savona, Canavese e Parola nel board

SARANNO Rino Canavese, per otto anni alla guida dell'authority di Savona, e il docente Francesco Parola a rappresentare rispettivamente il comune di Savona e la Regione nel board dell'authority del mar Ligure Occidentale, confermando così le indiscrezioni di Repubblica. Parola, 39 anni, è professore associato all'Università di Genova nel Dipartimento di Economia e insegna Economia e gestione delle imprese di trasporto e delle imprese marittime e portuali e da gennaio è coordinatore tecnico del settore "Sviluppo del sistema logistico e portuale" della Regione, nell'ambito delle deleghe dell'assessore allo Sviluppo economico Edoardo Rixi. Vanno quindi a posto le prime due tessere del mosaico che dà vita al nuovo organo di governo del porto che unisce le due precedenti authority di Genova e di Savona. Canavese, fra i più longevi manager portuali d'Italia, è stato per due mandati e otto anni segretario generale dell'authority di Savona (con i presidenti Sciutto e Becce), prima di essere nominato presidente per altri otto. Sedici anni ai vertici dello scalo, accogliendo fra le altre cose nel 2004 l'arrivo della Costa, prima di concludere la sua esperienza pubblica e di passare sul fronte privato come consulente del gruppo Gavio. Esperto di portualità e di logistica, Canavese entra ora board di San Giorgio, nuovo organo di governo dello scalo che sostituisce il comitato portuale, di cui facevano parte i rappresentanti dell'impresa e del lavoro (ora spostati nel tavolo di partenariato con funzioni consultive). A nominare Canavese, che nel suo passato ha anche un'esperienza politica come parlamentare della Lega, è stata la sindaca di Savona Ilaria Caprioglio. Qualche problema per lui potrebbe sorgere per la sua carta d'identità. Rino Canavese è infatti nato nel 1949 e quindi ha 67 anni, due in più di quanto indicato nella circolare del ministero dei Trasporti, arrivata la settimana scorsa, che preclude l'incarico a chi ha più di 65 anni. L'ostacolo, però, sarebbe superato secondo il Comune di Savona per il fatto che il manager siederà nel board a titolo gratuito. La designazione è avvenuta ieri e premia una figura come Canavese «ritenuta idonea per comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale» si legge nel provvedimento firmato dalla sindaca Ilaria Caprioglio. In ogni caso spetterà al presidente dell'autorità di sistema portuale verificare le compatibilità di tutti i componenti del Comitato di gestione. Ora tocca al rappresentante del comune di Genova e quello dell'autorità marittima. Per la Capitaneria di Porto si punterà sull'ammiraglio Giovanni Pettorino, per oltre un anno commissario dell'autorità portuale di Genova prima della nomina del nuovo presidente dell'authority Paolo Signorini. Poi il board si riunirà per eleggere, su proposta del presidente, il nuovo segretario generale.

(mas m.)

CANAVESE
Il Comune di Savona ha indicato Rino

PORTUALITÀ

Nuova Authority, Canavese e Parola indicati come membri del board

SAVONA. Il Comune di Savona, come anticipato dal *Secolo XIX/The MediTelegraph*, ha indicato Rino Canavese come proprio membro nel board della nuova Autorità portuale nata dalla fusione tra i porti di Genova e Savona. La decisione è stata presa nonostante una circolare del ministero dei Trasporti abbia avvertito gli enti locali di non concedere nessun incarico ai nati prima del 1951. L'incarico non prevede retribuzione e avrà durata di un anno. Il Comune di Savona ha deciso di indicare il nome di Rino Canavese, quale componente in seno al Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, in quanto «ritenuto idoneo, per comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, a ricoprire la suddetta carica ai sensi degli artt. 8 e 9 della legge n. 84/1994». Sempre ieri, anche la Regione Liguria ha indicato il proprio membro nel board: sarà Francesco Parola, professore a contratto e consigliere di Edoardo Rixi, assessore ligure con delegai ai porti. Uno dei quattro posti sarà poi occupato dall'ammiraglio Giovanni Pettorino, mentre manca ancora il rappresentante del Comune di Genova.

Nuova Authority, la Regione Liguria indica Parola

Genova - Anche la Regione Liguria ha indicato il proprio membro nel board di Palazzo San Giorgio: sarà Francesco Parola, professore a contratto e consigliere di Edoardo Rixi, assessore ligure con delega ai porti.

Genova - Anche la Regione Liguria ha indicato il proprio membro nel board di Palazzo San Giorgio: sarà **Francesco Parola**, professore a contratto e consigliere di Edoardo Rixi, assessore ligure con delega ai porti. Uno dei quattro posti sarà poi occupato dall'ammiraglio **Giovanni Pettorino**, mentre manca ancora il rappresentante del Comune di Genova. Il Comune di Savona ha invece indicato **Rino Canavese**.

Palazzo San Giorgio, Savona indica Canavese per il board

Genova - La decisione è stata presa nonostante una circolare del ministero del Trasporti abbia avvertito gli enti locali di non concedere nessun incarico ai nati prima del 1951.

Genova - **Il Comune di Savona, come anticipato dal** *Secolo XIX/The MediTelegraph,* ***ha indicato Rino Canavese come proprio membro nel board della nuova Autorità portuale nata dalla fusione tra i porti di Genova e Savona.*** *La decisione è stata presa nonostante una circolare del ministero del Trasporti abbia avvertito gli enti locali di non concedere nessun incarico ai nati prima del 1951. L'incarico non prevede retribuzione e avrà durata di un anno.*

Palazzo San Giorgio, rinnovati i revisori dei conti

Genova - I nomi sono quelli di Gianluca Laganà, Elio Crisci e Gigliola Fiorani. Durante il commissariamento del porto di Genova, nei mesi scorsi, il precedente Collegio dei revisori dei conti di Palazzo San Giorgio, ha più volte contestato le decisioni prese dall'ente.

Genova - **Sono stati nominati i nuovi revisori dei conti dell'Autorità portuale che raggruppa al suo interno gli scali di Genova e Savona. I nomi sono quelli di Gianluca Laganà, Elio Crisci e Gigliola Fiorani.** Durante il commissariamento del porto di Genova, nei mesi scorsi, il precedente Collegio dei revisori dei conti di Palazzo San Giorgio, ha più volte contestato le decisioni prese dall'ente. Sul capitolo che riguarda l'affidamento delle concessioni in porto, gli ex revisori dei conti - Vincenzo Altamura, Albertina Vettraino e Romilda Barzon - hanno espresso parere negativo, trasmettendo a Roma un fascicolo sulla proroga delle concessioni ai terminalisti San Giorgio, Sech e Spinelli per un periodo rispettivamente di 10, 25 e 34 anni oltre la naturale scadenza al 2020.

Traffico di cocaina nel porto di Genova, maxi pene per i trafficanti

Genova - Maxi pene per due narcotrafficanti arrestati un anno fa a Genova nell'ambito di una indagine della guardia di finanza e della Direzione distrettuale antimafia.

Genova - Maxi pene per due narcotrafficanti arrestati un anno fa a Genova nell'ambito di una indagine della guardia di finanza e della Direzione distrettuale antimafia. **Il giudice per l'udienza preliminare Nadia Magrini ha condannato a 12 anni e dieci mesi** Giuseppe Bellocco, figlio di Gregorio Bellocco dell'omonima `ndrina di Rosarno (Reggio Calabria) e a 11 anni e dieci mesi Gabriele Puleo, accusati di avere organizzato un traffico di 150 chili di cocaina dal Sudamerica verso Genova. Un terzo complice, Igor Cerasa, era già stato condannato a sette anni in appello.

I tre erano stati arrestati un anno fa in un garage di Sturla. Il pm Federico Manotti aveva scoperto che gli esponenti della `ndrangheta potevano contare su alcune persone che lavoravano nel porto di Genova le quali indicavano ai trafficanti i container carichi di droga e li aiutavano a trasportarla fuori dallo scalo. Il filone di inchiesta che riguarda i marittimi non è stato ancora chiuso. Quando i finanzieri arrivarono nel garage dove era nascosta la coca, **Cerasa cercò di investirli con un'auto**.

L'INCHIESTA

Traffico di coca in porto, condannati i boss della 'ndrangheta

IL BOSS delle cosche calabresi e il socio genovese da tempo trapiantato in Centramerica avevano fiutato che qualcosa stava andando storto. E così avevano deciso di raggiungere Genova per seguire di persona l'ultimo carico dopo che la guardia di finanza ne aveva intercettati almeno altri tre. Non sapevano che i militari li attendevano in Liguria per arrestarli. Era lo scorso anno. E ieri si è celebrato il processo per i due "boss". Pesanti le condanne inflitte dal tribunale. Il giudice per l'udienza preliminare Nadia Magrini ha condannato a 12 anni e dieci mesi Giuseppe Bellocco, figlio di Gregorio Bellocco dell'omonima 'ndrina di Rosarno (Reggio Calabria) e a 11 anni e dieci mesi Gabriele Puleo, genovese da tempo residente all'estero. I due sono accusati di avere organizzato un traffico di 150 chili di cocaina dal Sudamerica verso Genova.

Un terzo complice, Igor Cerasa, era già stato condannato nelle scorse settimane a sette anni in appello. I tre erano stati arrestati un anno fa in un garage di Sturla.

Il pm Federico Manotti aveva scoperto che gli esponenti della 'ndrangheta potevano contare su alcune persone che lavoravano nel porto di Genova le quali indicavano ai trafficanti i container carichi di droga e li aiutavano a trasportarla fuori dallo scalo.

Il filone di inchiesta che riguarda i marittimi non è stato ancora chiuso.

Quando i finanzieri arrivarono nel garage dove era nascosta la coca, Cerasa cercò di investirli con un'auto.

Porti: Ravenna, Fusignani 'incontro costruttivo con Rossi'

(ANSA) - RAVENNA, 15 DIC - Un'azione concertata, in modo da rendere pienamente competitivo il porto di Ravenna, con la priorità dell'escavo dei fondali. E' quanto emerso, secondo una nota dell'Amministrazione ravennate nel corso di un colloqui, definito "costruttivo" tra il neo presidente dell'Autorità portuale, Daniele Rossi, e il vicesindaco con delega al porto, Eugenio Fusignani.

Nel corso dell'incontro "si è convenuto che la priorità è rappresentata dall'escavo dei fondali, tema sul quale occorre una preliminare valutazione strategica, che sarà accompagnata da interventi di manutenzione straordinaria che garantiscano la piena operatività del porto".

Ad ogni modo, commenta Fusignani, "ho molto apprezzato la visita di Daniele Rossi, che fin da subito ha mostrato l'intenzione di ristabilire i migliori e più proficui rapporti fra l'Autorità portuale e le istituzioni economiche e pubbliche, a partire dall'amministrazione comunale. E' una base di partenza imprescindibile che ci accompagnerà nell'importante lavoro che ci aspetta: sono certo - conclude il vicesindaco - che i risultati saranno positivi perché tutti siamo mossi dalla volontà di assicurare il maggiore sviluppo possibile al nostro porto e con esso a tutta la comunità ravennate". (ANSA)

Legacoop Romagna chiede ripartenza del porto di Ravenna

RAVENNA - Legacoop Romagna chiede una ripartenza per il porto di Ravenna. In uno scenario in cui l'Italia perde terreno nei traffici globali, lo scalo emiliano-romagnolo può dire la propria nel campo dei container ed è leader nazionale assoluto nelle rinfuse solide, dove si evidenzia

(continua a pagina 4)

Legacoop Romagna

un forte rimbalzo nei traffici (+ 16% nel primo semestre), con un sensibile trasferimento di quote dal Tirreno all'Adriatico. Alla crescita dei volumi, però, non corrisponde analoga crescita dei ricavi e il calo dei margini sta causando una forte selezione degli operatori.

Sono questi i dati, illustrati in una composa analisi firmata dall'esperto di settore Salvatore Melluso, da cui partirà il convegno "MareTerra 2016 - Futuro in porto", organizzato per venerdì 16 Dicembre a palazzo Rasponi, a partire dalle 9. Tanti i protagonisti attesi, dal nuovo presidente dell'Autorità portuale Daniele Rossi, alla sua prima uscita pubblica, fino al presidente della Regione, Stefano Bonaccini.

I numeri elaborati evidenziano una situazione più problematica per Ravenna, che pur a fronte di un buon 2016 è «il porto che soffre di più l'impatto della crisi globale e successivamente fa più fatica a riprendere un percorso di significativa crescita», a differenza di Venezia e Trieste, che appaiono più performanti sul medio periodo. Sostanzialmente l'Alto / Medio Adriatico ha evidenziato uno sviluppo superiore a quello del Tirreno, ma Ravenna fatica ad agganciarsi a tale crescita. Nettamente positive, invece, le dinamiche del project cargo.

Dal punto di vista delle cooperative, pur restando il porto uno dei volani principali per il lavoro di molte imprese, in questi anni si è ridimensionato l'impatto economico di quella che molti descrivono come "la principale industria di Ravenna.

«L'occupazione è calata in alcune delle principali realtà di facchinaggio operanti nei terminal e si è ridotta l'attività di autotrasporto sviluppata dalle cooperative associate, così come quella manutentiva sviluppata dalle imprese di costruzione», spiega il direttore di Legacoop Romagna, Mario Mazzotti. «L'annoso problema del mancato approfondimento dei fondali resta la questione delle questioni, ma pesano anche un'offerta di linee dirette di collegamento inferiori ai competitor e la carenza di collegamenti ferroviari. Occorre dunque un rilancio degli investimenti per aumentare la capacità attrattiva di tutto il sistema porto. In questa direzione la cooperazione intende fare la proprio parte attivamente», conclude Mazzotti.

Quali strategie adottare per uscire dalla stagnazione? A salire sul palco per discuterne, oltre a Rossi, Bonaccini e Mazzotti, saranno il sindaco di Ravenna Michele de Pascale, il deputato Pd Alberto Pagani (componente della Commissione Trasporti della Camera), il presidente di Sapir, Riccardo Sabadini, l'amministratore delegato di Cmc, Roberto Macrì, il direttore generale di Coopfond, Aldo Soldi, il presidente di Legacoop Emilia-Romagna, Giovanni Monti e quello di Legacoop Romagna Guglielmo Russo.

«Se non riparte subito l'attività perderemo altri cento posti di lavoro»

L'allarme di Filt Cgil: «Ecco tutti i fronti di crisi da qui a fine anno»

di PAOLO BIAGIONI

– LIVORNO –

UN CENTINAIO di posti di lavoro a rischio entro la fine dell'anno, un presidente dell'Autorità Portuale che ancora non arriva e un commissariamento che dura da tanto, troppo tempo, per non incidere sui risvolti lavorativi e occupazionali del porto di Livorno. Nubi nere all'orizzonte, con Filt-Cgil che ieri ha lanciato un grido d'allarme sottolineando che «siamo pronti allo sciopero generale se non arriverà il presidente». A illustrare un momento non positivo sono stati il segretario generale Filt Cgil della provincia, Maria Luisa Lironi, e il responsabile del dipartimento porti Simone Angella. «Le condizioni di immobilità del porto – si legge nella nota consegnata – mettono seriamente a rischio la tenuta occupazionale e le prospettive di sviluppo». «Questi 13 mesi di commissariamento – ha evidenziato il segretario Maria Luisa Lironi – hanno bloccato la situazione di molti lavoratori. Il nostro obiettivo è quello di ottenere attenzione e tutela, ribadiamo la necessità di avere subito norme che facciano ripartire l'attività». La 'normale amministrazione' svolta nel periodo del commissariamento infatti ha messo in stand-by vari processi e adesso, i nodi vengono al pettine. Tre quelli che al momento preoccupano di più. «In radice alla Darsena Toscana – ha spiegato Angella – la gestione degli accosti 14 G, E ed F è diventata incomprensibile. Da quasi un anno va avanti un'occupazione temporanea che non è legittima, in quanto assegnata a una società già concessionaria e quindi non 'autorizzabile' ad avere ulteriori spazi. La condizione di circa cinquanta lavoratori della Sintermar è quindi precaria, legata ad una situazione illegittima che non garantisce stabilità e futuro».

UN'ALTRA faccenda estremamente delicata è rappresentata da quando sta accadendo all'impresa Lucarelli. «Ad oggi – ha aggiunto Angella – non si sa che fine faranno i 25 lavoratori che ne fanno parte. L'armatore ha comunicato che mollerà alla fine dell'anno, ma il futuro di queste persone è tutt'altro che chiaro. Un'altra circostanza causata dall'assenza di scelte». E circa altri 25 lavoratori sono coinvolti da quello che accadrà al Terminal Calata Orlando. La concessione in questo caso scade il 31 dicembre, e il rinnovo ad ora non c'è. «Chiediamo la nomina del nuovo presidente per accelerare i tempi per la gara di Darsena Europa, della Porto di Livorno 2000, per la creazione del nuovo terminal crociere, per l'assegnazione dei bacini di carenaggio e per superare rapidamente le criticità contingenti che riguardano la continuità operativa di tutti i lavoratori del porto». L'auspicio, da parte di Filt-Cgil, è quello di ottenere un segnale dall'Autorità Portuale in tempi stretti, altrimenti «apriremo da subito il percorso sindacale insieme ai lavoratori del settore che rappresentiamo e a cui chiederemo il mandato, da convidivdere con le altre sigle, fino alla proclamazione dello sciopero generale delle lavoratrici e dei lavoratori del Porto di Livorno».

PORTO » I NOMI DI CORSINI E FERRANTE SUL TAVOLO DI ROSSI

Toto-Authority fra ingegneri È in ballo la maxi-Darsena

Il ministro Delrio affida la riforma non più a manager o uomini d'impresa bensì a un team di alti funzionari pubblici. E ora tocca al governatore decidere

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

Niente fumata bianca: all'Authority di Livorno-Piombino – che pure aveva anticipato la "riforma della riforma" proprio con la benedizione del ministro **Graziano Delrio** mediante accorpamento volontario – non è stato ancora assegnato un presidente. Restano sul tavolo i nomi dei due ingegneri idraulici: **Andrea Ferrante** in servizio al ministero (alla terza sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici) e **Stefano Corsini** al lavoro nel quartier generale di Palazzo Chigi (Ufficio investimenti infrastrutturali, Dipartimento politiche economiche). Eppure proprio ieri la riforma della portualità ha spento le candeline dei primi tre mesi...

Resta una incognita la risposta della Regione. Certo, il governatore **Enrico Rossi** può contare sul fatto che il referendum ha bocciato la riforma costituzionale e lasciato i porti fra le materie "concorrenti", cioè in cui i poteri sono divisi a metà fra Regione e governo centrale. Paradossalmente, però, tanto la riforma quanto il comune sentire fra gli addetti ai lavori spingono per una sorta di neo-centralismo che, rovesciando il federalismo del recente passato, unifica a Roma le decisioni su grandi strategie e grandi investimenti. Logico che, nelle istituzioni portuali disseminate sui territori, ci si immagini di vedere una classe di supertecnici, capaci e affidabili, alla quale spetti il solo compito di tradurre le indicazioni che arrivano da Roma.

TOCCA AI FUNZIONARI

Dev'essere per questo che si è cambiato rotta rispetto a una prima fase in cui il ministro era sembrato voler cercare soprattutto manager e uomini vicini al mondo dell'impresa i presidenti delle nuove Authority di sistema: non a caso, oltre a **Luciano Guerrieri** commissario a Piombino, il duello aveva visto protagonisti **Luca Becce**, amministratore delegato del terminal container Tdt (più Cilp e Alp), e **Alberto Rossi**, legale di primissimo piano nel colosso Msc. Ora invece, ad esempio, a Genova-Savona (con **Paolo Signorini**), come a Napoli-Salerno (con **Pietro Spirito**) ma anche a La Spezia-Carrara (con **Carla Roncallo**) a Roma ci si è orientati a mettere le chiavi delle Authority nelle mani di un gruppo di alti funzionari pubblici.

LA DELIBERA REGIONALE

Una differenza però ci sarebbe qualora si concretizzasse il toto-nomi su Corsini o Ferrante. Il ministro Delrio insiste per avere a Livorno un ingegnere appartenente alla tecnostruttura della pubblica amministrazione di alto livello. Il motivo? Bisogna andarselo a cercare probabilmente nelle ragioni che, come anticipato dal Tirreno, hanno portato la Regione a mettere nero su bianco un ventaglio di rilievi in una delibera di giunta. Occhi puntati soprattutto su una sorta di "stress test" per misurare la fattibilità della maxi-Darsena in caso di intoppi e problemi: nel mirino, per dirne una, è la successione dei tempi fra parte pubblica e parte privata, che ingarbuglia la "bancabilità" del progetto. Non solo: ancor più problematico, secondo alcuni interlocutori, è il ritorno dell'investimento (al quale si è cercato di ovviare allungando da 50 a 60 anni la durata della concessione all'investitore privato.

Vale la pena di ricordare che il nome di Corsini era già stato speso per Venezia ma aveva trovato un fuoco di sbarramento. E non per caso: presumibilmente sarebbe andato a bloccare il mega-progetto di porto in alto mare voluto a tutti i costi dal presidente dell'Authority uscente **Paolo Costa**, un uomo assai ascoltato dal ministro. Al contrario, qui da noi verrebbe a fare un progetto, non a "non farlo".

Risulta anche che Corsini collabori anche con l'équipe del prof. **Ennio Cascetta**, che ha il compito di selezionare i progetti sui quali puntare: qualcosa di simile a una "spending review" dei progetti. **Ivano Russo**, braccio destro del ministro Delrio, e l'euro-Corte dei conti hanno ricordato che nei porti italiani, e in particolare sull'Alto Tirreno, c'è un affastellarsi di progetti di terminal contenitori al di sopra di ogni preventivabile aumento di traffici. Dunque, ci sarà da usare le forbici.

NIENTE FORBICI: 3 MOTIVI

Il progetto livornese della maxi-Darsena ha già dalla sua il fatto che non grava se non in parte limitata sulla spesa pubblica statale. Sia chiaro, non è salvo a prescindere. Però forse non dev'essere nemmeno in testa ai progetti da sforbiciare: 1) è nell'accordo per Livorno firmato dall'allora premier Renzi coinvogendo quattro ministeri; 2) schiera uno dei propri super-ingegneri per raddrizzarne gli aspetti problematici; 3) si inaugura lunedì una direttissima ferroviaria da 40 milioni di euro che quasi non ha eguali in Italia (e che non avrebbe ragione di esistere se si dovesse bloccare l'espansione a mare con nuovi fondali per il terminal contenitori).

Ecco, è tutto questo che sta sul tavolo del governatore Rossi: per capire se dare l'ok o no. E per farlo ci sono pochi giorni: l'inaugurazione del maxi-progetto Fs in porto è slittata a lunedì per dar modo al ministro di partecipare insieme al governatore Rossi. Ve lo immaginate cosa accadrebbe se uno dei due desse platealmente forfait o se la nomina non fosse ancora pronta per contrasti?

Il governatore Enrico Rossi. Foto grande: il terminal Tdt e l'area dove sorgerà la maxi-Darsena

Incidente sul lavoro, tre marittimi feriti a Livorno

Livorno - Due dei tre marittimi che hanno riportato leggere contusioni al torace e agli arti inferiori sono stati accompagnati al pronto soccorso

Livorno - Tre marittimi che stavano lavorando a bordo di una nave, il traghetto Bastia della compagnia Moby, **che si trovava in un bacino di carenaggio del cantiere Salvadori nel porto di Livorno**, sono rimasti lievemente feriti nella tarda mattinata di oggi dopo che l'imbarcazione ha subito una sbandata improvvisa per cause che sono ancora **al vaglio della Guardia costiera**. Secondo i primi accertamenti la nave era da poco entrata all'interno del bacino e quando è stata tirata a secco ha subito una sbandata improvvisa che ha causato la caduta dei tre lavoratori.
Due dei tre operai che hanno riportato leggere contusioni al torace e agli arti inferiori sono stati accompagnati al pronto soccorso, mentre il terzo nonostante uno stato di choc, secondo quanto spiegano dall'ufficio stampa della Asl livornese, avrebbe rifiutato il ricovero. Sono tuttora in corso da parte della capitaneria e del servizio di prevenzione dell'Asl tutte le attività per verificare le cause dell'incidente e le eventuali responsabilità. Battute: 1019 Parole : 162

IL FRONTE DEL PORTO

IL PRECEDENTE
IL 25 AGOSTO 2015 L'INCIDENTE AL BACINO GALLEGGIANTE DURANTE I LAVORI ALLA NAVE URANIA: DODICI FERITI E UN MARITTIMO MORTO

CROLLA NAVE: TRE FERITI

Infortunio durante il refitting del «Bastia»

–LIVORNO– ANCORA un infortunio sul lavoro in porto, avvenuto nella tarda mattinata, con tre marittimi della compagnia Moby Lines rimasti feriti. Uno, il più grave anche se non in condizioni critiche, ha riportato un forte trauma alla schiena, Giovanni Fiorello, nostromo della nave Bastia, e un altro ha invece un trauma ad una gamba. Entrambi sono stati portati al pronto soccorso con due ambulanze della Svs. L'incidente si è verificato al bacino di carenaggio ex Salvadori alla Calata Pisa mentre erano in corso lavori di manutenzione a bordo di una nave della compagnia Moby Line Bastia. Stando ad una prima ricostruzione dell'accaduto, infatti, ha ceduto una delle taccate sulla quale era stata appoggiata la nave. Il terzo lavoratore ha rifiutato di essere portato in ospedale. La nave quando la taccata ha ceduto si è inclinata su un lato e i tre lavoratori sono caduti e sono stati travolti da quanto era stivato nella nave.

SONO però riusciti a scappare in tempo evitando così di essere schiacciati. Quando i soccorritori sono arrivati li hanno trovati sulla banchina all'esterno della nave. Sul luogo dell'incidente sono accorsi anche i tecnici della Capitaneria di porto e i commissaria dell'Autorità Portuale per verificare la dinamica dell'incidente. Un incidente che per le caratteristiche ricorda da vicino quello accaduto il 25 agosto 2015 al bacino Mediterraneo ai Cantieri Benetti a bordo della nave oceanografica Urania che si piegò su una fiancata per il cedimento delle taccate. In quella occasione per la vita un marittimo di Napoli Gabriele Petrone di 38 anni travolto da un bidone. E dodici furono i feriti.

Monica Dolciotti

Tre operai feriti nell'incidente in porto

Stavano facendo lavori di manutenzione alla Moby Bastia nel bacino Salvadori quando una delle taccate ha ceduto

di Mauro Zucchelli
e Federico Lazzotti

LIVORNO

Nuovo incidente sul lavoro nel porto di Livorno. Tre operai che stavano eseguendo alcuni interventi di manutenzione a bordo della nave Moby Bastia, all'interno del bacino Salvadori, sono rimasti feriti ieri attorno alle 12.

Secondo una prima ricostruzione, una delle taccate sulle quali era poggiata la nave passeggeri avrebbe ceduto improvvisamente causando la caduta dei tre operai.

Sono stati i colleghi, dopo che la nave si è adagiata su un fianco, a chiamare i soccorsi. Intorno a mezzogiorno nel piazzale davanti al bacino sono arrivate due ambulanze della Svs, una di queste con il medico a bordo. I tre feriti, di 62, 44 e 50 anni a questo punto sono stati immobilizzati e medicati. In un primo momento le loro condizioni sono apparse più gravi rispetto poi alla diagnosi conclusiva in pronto soccorso. Solo due dei tre operai rimasti coinvolti nell'incidente sono stati trasportati in ospedale mentre l'ultimo è stato curato sul posto e ha riportato solo qualche contusione.

Leggermente più serie le condizioni degli altri due marittimi di 62 e 44 anni che hanno riportato danni rispettivamente alla schiena e al braccio. «Per fortuna è andata bene - spiega un addetto ai lavori - incidenti simili hanno conseguenze molto peggiori».

Il 25 agosto del 2015 all'interno del Bacino galleggiante si è registrato un incidente sul lavoro mortale.

Sulla nave oceanografica Urania, che era in manutenzione c'erano una quindicina di persone. Nell'infortunio ha perso la vita un membro dell'equipaggio, l'elettricista napoletano Gabriele Petrone, 38 anni, e altre dodici persone sono rimaste ferite. La Procura allora aprì un'inchiesta che è ancora in corso.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Il bacino Salvadori dove stavano effettuando i lavori i tre operai

I soccorsi all'interno del porto dopo l'incidente sul lavoro

Favorisce l'incremento del traffico merci su ferro

Finalmente nel porto di Livorno nuovo terminal «Darsena Ovest»

LIVORNO - Lunedì prossimo, 19 Dicembre alle ore 10,30 è in programma l'inaugurazione del nuovo terminal merci "Darsena Ovest" realizzato direttamente sulla banchina del porto di Livorno.

All'evento è prevista la partecipazione, oltre alle autorità civili, militari e religiose, del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, del presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, del presidente dell'Autorità portuale di Livorno, Giuliano Gallanti e dell'amministratore delegato e direttore generale di Rete ferroviaria italiana, Maurizio Gentile.

L'attivazione del nuovo terminal intermodale, atteso da tempo dagli operatori, sarà in grado di portare un deciso miglioramento nella movimentazione dei container in arrivo o partenza dal porto, favorendo l'incremento del traffico delle merci su ferrovia. Inoltre la nuova stazione di Livorno Darsena e il nuovo binario di collegamento con la linea Tirrenica in direzione Nord, consentono l'arrivo e la partenza di treni merci lunghi fino a 750 metri.

Graziano Delrio

IL TOTO-AUTHORITY DA ROMA BOCCHE CUCITE MA SIAMO ALLE FASI FINALI

Nuovo presidente: ancora fumate grigie Piombino preferisce Ferrante a Corsini

- LIVORNO - TUTTO sul filo delle ore: nel tentativo di far si che lunedì prossimo, quando il ministro Delrio e il governatore Rossi saranno ad inaugurare il raccordo Fs della Darsena Toscana, i giochi siano stati fatti, annunciati e possibilmente digeriti. Sulla "governance" dell'Autorità portuale di sistema, anche nella giornata di ieri è stato tutto un rincorrersi di voci: in pole position l'ingegner Stefano Corsini, esperto di logistica del Cipe, con a ruota ma distaccato di un'incollatura l'altro ingegnere Andrea Ferrante, dirigente del consiglio superiore dei lavori pubblici. Entrambi fanno parte della famosa "lista", che pubblicammo il mese scorso, dei papabili promossi dal ministero di Delrio. Entrambi sembrano avere avuto l'appoggio di Luca Lotti, già sottosegretario e renziano doc, oggi neo-ministro dello sport ma ancora facente parte del ristretto "cerchio magico".

C'è poi chi, come le famose "Ultima raffica" della caduta della Rsi, è ancora convinto che le dichiarazioni (confidenziali) del governatore Rossi a inizio settimana durante la presentazione del suo libro, rimangano valide e impegnative; il che terrebbe a bagnomaria anche il nome di Luca Becce, considerato fino all'ultimo il candidato di Rossi e del Pd toscano. Da Roma, bocche cucite. Con la sibillina dichiarazione di chi sta lavorando sul tema secondo cui "Siamo concimando la pianta, la pera potrebbe cadere da un momento all'altro".

LA LISTA DEL MINISTERO
«Duello» tra i due ingegneri che hanno avuto la benedizione del neoministro Luca Lotti

IN MANCANZA d'altro, nella giornata di ieri ci si informava non tanto sui curricula dei due candidati fuori area quanto sulla loro personalità. Da Piombino parlano molto bene dell'ingegner Ferrante, che al consiglio superiore dei Lavori Pubblici ha avuto una parte di rilievo- totalmente positiva- nel facilitare i progetti di crescita del porto dopo la vicenda della Costa Concordia scippata da Genova. Dell'ingegner Corsini si è detto ieri: era destinato all'Authority di Venezia ma la regione Veneto ha messo il veto. E' un esperto del Cipe per il settore della programmazione della politica economica, con specifiche competenze su infrastrutture e concessioni demaniali. Sia Corsini che Ferrante, indipendentemente dalle loro capacità professionali, vengono considerati nell'ambiente portuale labronico come la pratica applicazione della volontà del governo- prima di Renzi, oggi di Gentiloni- di teleguidare da Roma le Autorità di sistema, riducendone l'autonomia che è stata delle Autorità portuali.

A.F.

Il Mattino

Costruttori e armatori: bene il piano di Spirito sul porto ora si acceleri

Spazi inutilizzati, la sfida del neo presidente

Determinazione, volontà di fare, trasparenza. Giudizi positivi per gli intenti manifestati nell' intervista di ieri a «Il Mattino» da Pietro Spirito, il nuovo presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale (quella che comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia).

«Ci sembra l' approccio giusto - ha detto il presidente degli Industriali di Napoli, Ambrogio Prezioso - perché riteniamo che bisogna puntare subito sulle cose che si possono fare presto e bene». La svolta decisionista che Spirito intende dare alla governance dei porti campani sembra una vera e propria manna dal cielo dopo anni di rinvii, blocchi, sterili contrapposizioni.

«Abbiamo apprezzato la volontà di ragionare da subito - ha aggiunto Prezioso - in un' ottica di sistema: riteniamo che guardare ai porti nel loro complesso e alle possibilità di sviluppo delle aree retroportuali sia un serio modo di procedere aderente, tra l' altro, ai dettami della riforma dei porti».

Molo Beverello, viabilità, waterfront. Il presidente di Fedarlinea, Raffaele Aiello, condivide la volontà di Spirito di procedere con decisione e, soprattutto, in tempi certi. «Il presidente Spirito - ha detto - ha centrato tutti i grandi temi sul tappeto e ha chiesto collaborazione. Noi siamo pronti e disponibili - ha aggiunto Aiello, che è anche amministratore di Snav - purché le indicazioni trovino poi concretezza nei fatti. Decisioni e confronti in tempi rapidi: ci sembra una buona indicazione per cominciare un percorso».

Massima collaborazione con il presidente Spirito è stata annunciata anche dal sindaco di Napoli Luigi de Magistris.

«Ho visto il presidente molto motivato e ho garantito non solo il massimo della cooperazione istituzionale ma anche la piena disponibilità a collaborare in maniera fattiva. Per colpa dei commissariamenti il porto è rimasto indietro rispetto alla città. Oggi ci sono le condizioni per poter recuperare il tempo perduto».

Piena collaborazione anche dai parte delle categorie. Pasquale Russo, segretario nazionale del Fai, la

federazione degli autotrasportatori sottolinea la predisposizione al dialogo del neo presidente. «Abbiamo colto questa disponibilità al confronto - ha detto - con enorme piacere. Finalmente si apre una prospettiva per affrontare e risolvere i nodi della portualità campana. Il presidente Spirito coglie perfettamente nel segno quando dice che bisogna operare con trasparenza ma anche con rapidità. Tutto quello che fino ad oggi è mancato. E coglie nel segno anche quando dice che bisogna cominciare a guardare ai piani di impresa, alle ricadute occupazionali, alla produttività delle concessioni. Si è perso troppo tempo, ora ci sono gli strumenti per recuperare».
Escavi, darsena di levante, raccordi ferroviari, spazi utili. La logistica è certamente uno dei settori a cui Spirito dedicherà attenzione. L' esperienza maturata all' Interporto di Bologna tornerà utilissima anche per mettere finalmente in sinergia i porti con le aree retroportuali a cominciare dagli interporti.
«Abbiamo ascoltato dal presidente Spirito parole sagge - ha detto Salvatore Antonio De Biasio, presidente del Consiglio di amministrazione dell' Interporto Sud Europa di Marcianise - parole su cui la nostra adesione è totale. Il collegamento tra i porti e gli interporti per efficentare il livello della logistica in area campana e non solo ci sembra il modo giusto di partire. Il bagaglio culturale, le esperienze professionali maturate dal presidente Spirito non potevano che ribadire la matrice scientifica della logistica che attiene certamente alla massima efficienza della pluralità dei sistemi in cui evolvono le merci al momento dell' utilizzazione diffusa. Riteniamo che il presidente Spirito - ha sottolineato De Biasio - abbia chiaro gli enormi vantaggi che possono derivare da un allontanamento veloce e fluido delle merci dalle banchine portuali. Gli interporti sono la migliore risposta a questa esigenza per soddisfare questa necessità. Velocizzare i movimenti e la trasformazione delle merci può diventare un valore aggiunto importantissimo per l' economia campana. L' Interporto Sud Europa e certamente anche l' interporto di Nola - ha concluso - esprimono attenzione rilevante all' azione del nuovo presidente Spirito che da subito manifesta la volontà in un fare propositivo verso la logistica».
E apprezzamenti arrivano anche da chi la logistica la vive quotidianamente nel porto di Napoli.
«Il presidente Spirito - ha detto Roberto Bucci, presidente del terminal Flavio Gioia - ha subito centrato il cuore del problema. Abbiamo bisogno di spazi e di certezze in tempi rapidi. Siamo certi che il porto di Napoli potrà ripartire se il nuovo presidente troverà la giusta collaborazione da parte di tutti».

Un primo incontro fra de Magistris e presidente Spirito

NAPOLI - «Ho garantito al presidente Spirito cooperazione istituzionale perché abbiamo tanta voglia e tante idee per rilanciare il porto». Così il sindaco di Napoli, Luigi de Magistris, che ieri ha avuto un primo incontro con il neo presidente dell'Autorità portuale Pietro Spirito.

(continua a pagina 2)

Un primo incontro

Il sindaco de Magistris ha definito il faccia a faccia «molto utile e proficuo» ed ha riferito di aver trovato il neo presidente «molto motivato».

«Per colpa dei commissariamenti del passato - ha detto il sindaco - il porto non ha accelerato nel cambiamento come invece ha fatto la città. Ora ci sono tutte le condizioni per lavorare insieme in modo costruttivo per il rilancio del porto».

Il sindaco e il presidente dell'Autorità portuale - a quanto riferito - si sono dati un calendario di lavoro con obiettivi a breve, medio e lungo termine con l'obiettivo «di dare immediatamente segnali di rilancio».

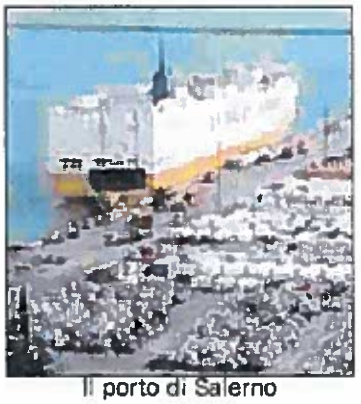
L'INTERVENTO DELL'AD DEL GRUPPO SMET

«Salerno primo scalo del Sud Italia»

De Rosa: «In termini di unità rotabili siamo leader»

«Il porto di Salerno è il primo scalo del Sud Italia in termini di unità rotabili. Il 60% del tonnellaggio movimentato dal nostro porto nel 2015 è rappresentato da unità Ro-Ro: ben 7 milioni di tonnellate contro poco più di 4 milioni e mezzo di contenitori. Si tratta di un trend in crescita senza sosta a partire dal 2011, che registrerà senza dubbio un ulteriore incremento per l'anno ancora in corso».

E' quanto ha dichiarato Domenico De Rosa, amministratore delegato del gruppo Smet, azienda salernitana leader a livello europeo nel settore della logistica integrata – a margine dell'incontro organizzato nei giorni scorsi a Catania da A.L.I.S., la nuova associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile di cui il gruppo Smet è socio fondatore. L'intervento di De Rosa ha inteso mettere in risalto, dopo la nomina di Pietro Spirito alla presidenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, i risultati raggiunti all'interno dello scalo di Salerno: numeri importanti da attribuire all'impegno di imprese armatoriali ed operatori logistici



Il porto di Salerno

che hanno creduto nell'intermodalità e nello sviluppo sostenibile del Mezzogiorno a livello nazionale ed internazionale.

«Da sempre in Italia ingiustamente il carico rotabile non gode i di pari dignità rispetto al container: la reale vocazione dello scalo di Salerno è però l'intermodalità, anche perché gli spazi portuali sono limitati – ha concluso De Rosa - Sono certo che la riforma dei porti italiani e il conseguente accorpamento di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia nel Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale consentirà di valorizzare questa vocazione: il nuovo Presidente Pietro Spirito ha sottolineato l'esigenza di competitività ed efficienza per il nostro scalo portuale, noi siamo a disposizione per avviare a breve un tavolo di confronto che consenta agli operatori logistici di contribuire attivamente all'incremento del traffico merci».

L'intervento di Domenico De Rosa – a capo del primo gruppo imprenditoriale che a Salerno ha realizzato un retroporto - ha inoltre sottolineato l'importanza dell'istituzione di una Zona Economica Speciale (Zes) per i porti e i retroporti di Napoli e di Salerno e per l'area di Bagnoli, al fine di attrarre investimenti e favorire lo sviluppo economico della Campania. In tal senso martedì 13 dicembre, la Giunta Regionale della Campania ha approvato il documento di base che verrà sottoposto al governo nei prossimi giorni e che prevede la sperimentazione della ZES in alcune aree a forte impatto logistico, infrastrutturale e produttivo, tra cui proprio l'area industriale di Salerno.

The MediTelegraph

«Salerno è il primo scalo del Sud Italia in termini di unità rotabili»

Salerno - L'intervento di Domenico De Rosa, amministratore delegato del gruppo Smet, azienda salernitana leader a livello europeo nel settore della logistica integrata.

Salerno - **«Il porto di Salerno è il primo scalo del Sud Italia in termini di unità rotabili. Il 60% del tonnellaggio movimentato dal nostro porto nel 2015 è rappresentato da unità Ro-Ro: ben 7 milioni di tonnellate contro poco più di 4 milioni e mezzo di contenitori.** Si tratta di un trend in crescita senza sosta a partire dal 2011, che registrerà senza dubbio un ulteriore incremento per l'anno ancora in corso». **E' quanto ha dichiarato Domenico De Rosa, amministratore delegato del gruppo Smet, azienda salernitana leader a livello europeo nel settore della logistica integrata** – a margine dell'incontro organizzato nei giorni scorsi a Catania da A.L.I.S., la nuova associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile di cui il gruppo Smet è socio fondatore. L'intervento di De Rosa ha inteso mettere in risalto, dopo la nomina di Pietro Spirito alla presidenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, i risultati raggiunti all'interno dello scalo di Salerno: numeri importanti da attribuire all'impegno di imprese armatoriali ed operatori logistici che hanno creduto nell'intermodalità e nello sviluppo sostenibile del Mezzogiorno a livello nazionale ed internazionale.

«Da sempre in Italia ingiustamente il carico rotabile non gode i di pari dignità rispetto al container: la reale vocazione dello scalo di Salerno è però l'intermodalità, anche perché gli spazi portuali sono limitati – ha concluso De Rosa - Sono certo che la riforma dei porti italiani e il conseguente accorpamento di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia nel Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale consentirà di valorizzare questa vocazione: il nuovo Presidente Pietro Spirito ha sottolineato l'esigenza di competitività ed efficienza per il nostro scalo portuale, noi siamo a disposizione per avviare a breve un tavolo di confronto che consenta agli operatori logistici di contribuire attivamente all'incremento del traffico merci».

L'intervento di Domenico De Rosa – a capo del primo gruppo imprenditoriale che a Salerno ha realizzato un retroporto - ha inoltre sottolineato l'importanza dell'istituzione di una Zona Economica Speciale (Zes) per i porti e i retroporti di Napoli e di Salerno e per l'area di Bagnoli, al fine di attrarre investimenti e favorire lo sviluppo economico della Campania. **I n tal senso martedì 13 dicembre, la Giunta Regionale della Campania ha approvato il documento di base che verrà sottoposto al governo nei prossimi giorni** e che prevede la sperimentazione della ZES in alcune aree a forte impatto logistico, infrastrutturale e produttivo, tra cui proprio l'area industriale di Salerno.

Intervento De Rosa su traffico unità rotabili porto di Salerno

SALERNO - «Il porto di Salerno è il primo scalo del Sud Italia in termini di unità rotabili. Il 60% del tonnellaggio movimentato dal nostro porto nel 2015 è rappresentato da unità ro-ro: ben 7 milioni di tonnellate contro poco più di 4 milioni e mezzo di contenitori. Si tratta di un trend in crescita senza sosta a partire dal 2011, che registrerà senza dubbio un ulteriore incremento per l'anno ancora in corso». E' quanto ha dichiarato Domenico De Rosa, amministratore delegato del Gruppo Smet, azienda salernitana leader a livello europeo nel settore della logistica integrata, a margine dell'incontro organizzato nei giorni scorsi a Catania da

(continua a pagina 2)

Il Gruppo Smet utilizza mezzi "Eco Truck" a metano

Intervento De Rosa

"Alis", la nuova Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile di cui il Gruppo Smet è socio fondatore.

L'intervento di De Rosa ha inteso mettere in risalto, dopo la nomina di Pietro Spirito alla presidenza dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, i risultati raggiunti all'interno dello scalo di Salerno: numeri importanti da attribuire all'impegno di imprese armatoriali ed operatori logistici che hanno creduto nell'intermodalità e nello sviluppo sostenibile del Mezzogiorno a livello nazionale ed internazionale.

«Da sempre in Italia, ingiustamente, il carico rotabile non gode di pari dignità rispetto al container: la reale vocazione dello scalo di Salerno è però l'intermodalità, anche perché gli spazi portuali sono limitati - ha concluso De Rosa -. Sono certo che la riforma dei porti italiani e il conseguente accorpamento di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia nel Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale consentirà di valorizzare questa vocazione. Il nuovo presidente Pietro Spirito ha sottolineato l'esigenza di competitività ed efficienza per il nostro scalo portuale, noi siamo a disposizione per avviare a breve un tavolo di confronto che consenta agli operatori logistici di contribuire attivamente all'incremento del traffico merci».

L'intervento di Domenico De Rosa - a capo del primo gruppo imprenditoriale che a Salerno ha realizzato un retroporto - ha inoltre sottolineato l'importanza dell'istituzione di una Zona economica speciale (Zes) per i porti e i retroporti di Napoli e di Salerno e per l'area di Bagnoli, al fine di attrarre investimenti e favorire lo sviluppo economico della Campania. In tal senso martedì 13 Dicembre, la Giunta regionale della Campania ha approvato il documento di base che verrà sottoposto al Governo nei prossimi giorni e che prevede la sperimentazione della Zes in alcune aree a forte impatto logistico, infrastrutturale e produttivo, tra cui proprio l'area industriale di Salerno.

Porto Torres, lavori nello scalo salvando Posidonia

Accordo a Roma, coinvolto anche Parco dell'Asinara

(ANSA) - CAGLIARI, 15 DIC - Una soluzione per andare avanti con l'hub portuale di Porto Torres salvando anche la prateria di Posidonia. Lunedì scorso nella sede del ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, presenti i vertici dell'Autorità portuale del nord Sardegna, è stato raggiunto un primo accordo su una strategia condivisa per superare il leggero rallentamento provocato dal rinvenimento di circa un ettaro di Posidonia nelle aree interessate dai lavori.

Il primo passo è quello di prevedere un vero e proprio spostamento della prateria di Posidonia rispetto all'attuale posizione. Tecnicamente si proporrà di attuare un trapianto delle piante interessate dall'impronta del molo in un sito limitrofo e con caratteristiche analoghe. La nuova posizione consentirà, quindi, la prosecuzione dell'ossigenazione dei fondali, dell'attività di contrasto del trasporto dei sedimenti marini, oltreché, la sussistenza di un'area di riparo e di riproduzione per la fauna ittica. Inoltre, a compensazione dell'intervento, previo accordo con l'Ente Parco nazionale dell'Asinara e sulla base di specifiche linee guida dell'Unione Europea e dell'Istituto Superiore per la protezione e la ricerca ambientale, la proposta da avanzare è quella di posare di dissuasori antistrascico nell'omonima Area Marina Protetta.

Suggerimento, questo, avanzato dagli esperti del ministero dell'Ambiente, per salvaguardare le piante presenti e riequilibrarne gli effetti benefici per l'habitat marino.

"Quella di lunedì si è rivelata una riunione molto proficua e fondamentale per il proseguo delle attività di realizzazione dell'Hub portuale - spiega Pietro Preziosi, commissario straordinario della Port Authority del Nord Sardegna -.

L'impegno e la sensibilità dei funzionari del ministero dell'Ambiente ci porterà ad avanzare la formulazione di alcune proposte condivise che, sono sicuro, prenderà corpo entro qualche settimana". Un'opera strategica, quella dell'Hub Portuale, aggiudicata definitivamente nel 2014, che una volta completata consentirà di rendere agevole l'ingresso e l'uscita delle navi riducendo l'agitazione ondosa nell'avamporto e nel porto interno. (ANSA).

Un primo accordo al ministero Ambiente

Lavori a Porto Torres ...ma salvare Posidonia

Lavori di realizzazione dell'hub portuale di Porto Torres

OLBIA - La procedura di realizzazione dell'hub portuale di Porto Torres segna un altro passo avanti fondamentale.

Nella giornata di lunedì scorso 12 Dicembre, a Roma, nella sede del ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare, è stato raggiunto un primo accordo su una strategia condivisa che consenta di superare il leggero rallentamento provocato dal rinvenimento di circa un ettaro di posidonia nelle aree interessate dai lavori e dal necessario studio di una soluzione nel pieno rispetto delle vigenti norme ambientali.

Alla presenza dei funzionari della direzione generale del Mit e di alcuni membri della Commissione per la Valutazione di impatto ambientale, il commissario straordinario dell'Autorità portuale Pietro Preziosi ed il segretario generale Giovanni Sechi, accompagnati nella trasferta romana dai responsabili dell'Ufficio tecnico dell'ente, hanno messo a punto un elenco di proposte per la redazione di un progetto che prenderà corpo subito dopo le festività.

Tra queste, così come già adottato in diversi porti, il primo passo è quello di prevedere un vero e proprio spostamento della prateria di posidonia rispetto all'attuale posizione.

Tecnicamente si proporrà di attuare un trapianto delle piante interessate dall'impronta del molo in un sito limitrofo e con caratteristiche analoghe. La nuova posizione consentirà, quindi, la prosecuzione dell'ossigenazione dei fondali, dell'attività di contrasto del trasporto dei sedimenti marini, oltreché, chiaramente, la sussistenza di un'area di riparo e di riproduzione per la fauna ittica.

Inoltre, a compensazione dell'intervento, previo accordo con l'ente Parco nazionale dell'Asinara e sulla base di specifiche linee guida stabilite dall'Unione europea e dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale, la proposta da avanzare è quella di posare dei dissuasori antistrascico nell'omonima Area Marina Protetta.

Un suggerimento, questo, che è stato proposto dagli esperti del ministero dell'Ambiente, che ha lo scopo di salvaguardare le piante presenti e riequilibrarne gli effetti benefici per l'habitat marino.

Successivamente, Pietro Preziosi, il commissario straordinario della Port Authority del Nord Sardegna che come noto amministra gli scali di Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci, ha spiegato: «Quella di lunedì si è rivelata una riunione molto proficua e fondamentale per il proseguo delle attività di realizzazione dell'hub portuale. L'impegno e la sensibilità dei funzionari del ministero dell'Ambiente ci porterà ad avanzare la formulazione di alcune proposte condivise che, sono sicuro, prenderà corpo entro qualche settimana».

«Da parte del nostro ente e della ditta aggiudicataria dell'appalto c'è tutta la massima disponibilità - ha precisato Preziosi - a procedere in tempi rapidissimi per soddisfare quanto verrà concordato, certi di trovare altrettanta collaborazione da parte dell'ente Parco dell'Asinara con il quale avvieremo immediatamente un'interlocuzione per addivenire ad un protocollo d'intesa».

Un'opera strategica, quella dell'hub portuale, aggiudicata definitivamente nel 2014, che, una volta completata, consentirà di rendere agevole l'ingresso e l'uscita delle navi riducendo l'agitazione ondosa nell'avamporto ma anche nel porto interno.

Giornale di Sicilia

LA PROTESTA DEL COMITATO. Il carico proveniente da Taranto è giunto con la nave «Eurocargo Livorno». Dai parlamentari «5 Stelle» nuove accuse a Governo e Regione

Rifiuti dell' Ilva, bloccati i camion al porto di Catania

Un gruppo del movimento di Augusta ha manifestato con alcuni striscioni ritardando la partenza dei mezzi diretti alla «Cisma»

Non si ferma la protesta del comitato di cittadini di Augusta contro la decisione di smaltire nella discarica «Cisma», a Melilli, il polverino proveniente dall'«Ilva»di Taranto. Mercoledì sera un nuovo sit-in al porto di Catania.

Cettina Saraceno OOO Hanno improvvisato un blocco stradale, durato qualche minuto, per protestare contro l' ennesimo carico di polverino proveniente dall' Ilva di Taranto che, come ogni mercoledi, è sbarcato l' altro ieri al porto di Catania. Per essere poi trasferito nel cuore della notte, nella discarica «Cisma» di Melilli dove verrà smaltito.

Così poco prima della mezzanotte di mercoledì un gruppo di augustani e catanesi, con tanto di striscioni in mano, ha messo in scena la protesta all' ingresso dello scalo portuale et neo nel momento in cui sono passati due di tre camion, carichi, del rifiuto speciale non pericoloso. Questa volta si tratta di circa 1500 tonnellate, da giugno fino a novembre sono state 32 mila, così come accertato anche dalla commissione Ambiente all' Ars, mentre l' anno scorso quando il porto di destinazione della nave era Augusta sono sbarcate poco più di 9000 tonnellate. Il rifiuto è arrivato con la nave «Eurocargo Livorno» della «Grimaldi Lines», partita da Taranto.

«Solo un telone copriva il materiale sfuso del cassone - ha commentato don Palmiro Prisutto, l' arciprete della Chiesa Madre di Augusta che si batte per la difesa della vita e che ha preso parte alla protesta-, all' esterno, sulle sponde dei camion, era evidente la presenza di polverino che abbiamo anche raccolto. Lo abbiamo consegnato ad un laboratorio di Catania per farlo analizzare. Durante il trasporto parte del polverino sarà inevitabilmente andato disperso lungo il percorso. Avremo così in Sicilia un nuovo quartiere "Tamburi" che va da Catania a Melilli. In una zona in cui si aspettano le bonifiche da anni non solo non le fanno ma ci portano pure il rifiuto di un' altra regione». Don Prisutto sta pensando di trasformare il comitato spontaneo di «Augusta-Priolo-Melilli» nato qual che settimana fa in associazione e lunedì sera è in programma un incontro ad Augusta per decidere come muoversi, dopo la riunione straordinaria di ieri sera. Lo smalti mento è continuato nonostante l' annuncio, che si sarebbe trattato di

una situazione temporanea, del ministro dell' Ambiente Gianluca Galletti dopo la prima denuncia di Enzo Parisi di Legambiente Augusta che, "in nome del popolo inquinato" torna a rivolgersi al riconfermato ministro augurandosi che possa avere una sensibilità maggiore e possa fer mare questa scellerata operazione, anche se dubito ciò possa accadere".
Sulla vicenda sono intervenuti anche l' europarlamentare del «Movimento 5 Stelle» Ignazio Corrao e i parlamentari regionali Giampiero Trizzino e Stefano Zito per i quali "Augusta, Priolo e Melilli sempre più triangolo della morte e Puglia e Sicilia sempre più pattumiere d' Italia" Corrao in un' interrogazione alla Commissione europea ha già denunciato "il continuo traffico di rifiuti industriali", mentre Trizzino e Zito stanno predisponendo l' accesso agli atti per conoscere tutte le autorizzazioni della «Cisma». «Stiamo facendo il possibile da un punto di vista istituzionale ma - hanno aggiunto- dietro questi atti c' è la chiara volontà politica di Governo nazionale e regionale a guida Partito democratico di considerare la Sicilia come muro basso per stoccare i rifiuti tossici». Critica anche il deputato nazionale del Pd, Sofia Amoddio che ha ricordato che continua a essere eluso il dispositivo approvato dalla commissione legislativa Territorio e ambiente nel maggio 2015 che indicava "nella costituzione di un organismo formato da Arpa, Asp, Autorità portuale, Ente locale, l' organismo di vigilanza, coordinamento, informazione necessario a esercitato l' azione di filtro. Della risoluzione, rimasta lettera morta, - ha detto- si è tornato a parlare una settimana fa in commissione, chiedendone l' immediata attuazione e sollecitando l' amministrazione regionale a interloquire con il ministero dell' Ambiente al fine di porvi termine". (*CESA*)

Per «Gnv» Palermo importanza strategica

PALERMO - Gnv ha organizzato due importanti appuntamenti promozionali in Sicilia. La società di navigazione genovese, creata nel 1992 da Aldo Grimaldi, ha infatti organizzato due eventi a Palermo, per incontrare le istituzioni locali e i clienti del settore merci, sottolineando nuovamente il profondo legame con il territorio, l'importanza dell'hub palermitano e la centralità della Sicilia nelle strategie di sviluppo della compagnia.

In occasione delle imminenti festività natalizie, Gnv ha invitato a bordo del traghetto "Snav Lazio" le maggiori cariche istituzionali palermitane per un light lunch, tra cui i rappresentanti del Comune di Palermo, di Confindustria e Confcommercio Palermo, i maggiori esponenti dei Consolati del Marocco e delle Tunisia, oltre alle cariche religiose, ai vertici della Capitaneria di Porto, della marina mercantile, e dell'Autorità portuale di Palermo.

A conferma della strategicità del mercato siciliano lo scorso 22 Novembre Gnv ha annunciato, insieme all'Autorità portuale di Palermo, la firma dell'accordo per la concessione, per la durata di otto anni, del molo di Santa Lucia.

L'investimento nello scalo siciliano consentirà alla Gnv di migliorare e semplificare le fasi operative a favore della clientela, consentendo un rafforzamento della competitività del settore merci, a cui è dedicato il secondo appuntamento: oltre 80 clienti, operatori del settore merci di Gnv sono invitati alla cena di gala a villa Boscogrande.