Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 21 e 22/12/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo Piano:

- **Navi container** (L'Unità)

Dai Porti:

Trieste:

"...L'Autorità Portuale inizia i colloqui per assumere esperti di bonifiche ..." (Il Piccolo)

"...Punti franchi, Dogane facilitano controlli..."

(Informazioni Marittime, Ansa)

"...Panariti, 15 assunzioni da accordo..." (Ferpress)

Venezia:

"...Andiamo avanti Venezia e Cavallino collaborino..."

(Il Gazzettino)

"...Pino Musolino verso l'ok..." (Corriere del Veneto, La Nuova, Il Gazzettino, Il Gazzettino VeneziaMestre, Corriere del Veneto)

"...Solo noi abbiamo un progetto..." (Il Gazzettino, Ansa)

"...Terminal passeggeri al via una forte campagna..."

(La Gazzetta Marittima, IL Gazzettino VeneziaMestre)

Savona:

"...Presentata 8a edizione del Bilancio di Sostenibilità..." (Ferpress)

Genova:

"...Vte fermo per vento forte..." (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Terzo valico, porto di Genova sorvegliato speciale..." (Il Secolo XIX)

"...Signorini: il primo Comitato? Lo convocherò entro fine anno..."

(La Repubblica GE, Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...L'Ufficio delle dogane della Spezia..." (L'Informatore Navale)

"...Carla Roncallo presidente di Spezia-Carrara..." (La Gazzetta Marittima)

Ravenna:

"...MareTerra2016 a Ravenna Legacoop spinge sul porto..."

(La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Cautela sulla nomina di Corsini..." (La Nazione, Il Tirreno)

"...Provinciali confermato fino a marzo..." (L'Avvisatore Marittimo, Il Tirreno, Il Secolo XIX, Corriere Marittimo, The Medi Telegraph)

"...Nomine porti la sorpresa di Natale..." (La Nazione)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 21 e 22/12/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

"...Stazione marittima, riassunti i lavoratori..." (Il Tirreno)

"...Apre polo ferroviario..." (Avvisatore Marittimo)

Civitavecchia:

"...Aria di Natale in Capitaneria di porto..." (Civonline)

"...Cozzolino: ultimare i lavori a Largo della Pace..." (Civonline)

Napoli:

"...Spirito vuole un porto presentabile..." (Avvisatore Marittimo)

"...Assagenti chiede competitività..." (Avvisatore Marittimo)

Salerno:

"...Porta ovest, dragaggi e retroporto futuro dello scalo..."
(Informazioni Marittime)

Gioia Tauro:

"...Giuseppe Pedà, approvato regolamento per abbattimento tasse di ancoraggio..." (Ferpress, The Medi Telegraph, Ansa)

Cagliari:

"...In attesa del Presidente..." (Corriere Marittimo, Ansa)

"...Cozzolino: ultimare i lavori a Largo della Pace..." (Civonline)

Messina:

"...Porto insabbiato e lunga emergenza Tir..." (Gazzetta del Sud)

"...Cozzolino: ultimare i lavori a Largo della Pace..." (Civonline)

Navi container e vanità umane

Adriano Sofri

Il traffico internazionale di merci, di componenti più ancora che di prodotti finiti, è la pietra angolare della globalizzazione. «La maggioranza dei container in giro per il mondo non contiene televisori o abiti, ma resine sintetiche, pezzi di motore, carta riciclata, viti, e anche i capelli di Barbie».

P. 11

Adriano Sofri

Navi container e vanità degli uomini

Il traffico internazionale di merci, di componenti più ancora che di prodotti finiti, è la pietra angolare della globalizzazione. «La maggioranza dei container in giro per il mondo non contiene televisori o abiti, ma resine sintetiche, pezzi di motore, carta riciclata, viti, e anche i capelli di Barbie». La domanda è: se le intenzioni di Trump a proposito dei commerci internazionali si realizzassero, che cosa sarà del traffico internazionale di merci e dei suoi strumenti decisivi, le navi e i container? Il 95 per cento dei trasporti di merci infatti avviene oggi per mare. Non vorrei dar l'idea di intendermene. Il fatto è che dopo che avevo trovato non so più dove la dichiarazione che le due invenzioni più importanti del nostro tempo sono internet e i container, ho seguito un corso di recupero sui container, di cui non sapevo niente. Li avevo bensì visti all'opera nei terremoti, e una volta, in un Paese in guerra, ci avevo abitato anch'io per un paio di notti. Beh, è una storia affascinante. Ho letto il leggendario aneddoto sul giorno del 1937 in cui comprando un pacchetto di sigarette da un distributore automatico (c'erano già) l'americano, della Carolina del Nord, Malcolm McLean, che aspettava al porto di scaricare le merci dal suo camion, si disse che si sarebbe potuto impacchettarle, come le sigarette, e anzi fare del camion un pacchetto. Vent'anni dopo varò la prima nave carica di 58 container: il viaggio da Newark, New Jersey, a Houston, Texas, che sarebbe costato 5,83 dollari alla tonnellata, gli costò 16 centesimi. Probabilmente tutta la storia voi la sapete. È travolgente come *l'Iliade*, sebbene stia andando a finire in modo allarmante. Ho letto un libro di Marc Levinson, *The Box*, 2006 (Egea 2013, *La scatola che cambiò il mondo*), ho capito che senza i container la globalizzazione e la deterritorializzazione non esisterebbero e la Cina non sarebbe la Cina, e i gloriosi portuali sarebbero ancora portuali gloriosi, e Genova e Livorno sarebbero ancora Livorno e Genova. Nel 1956, quando la famosa nave di McLean salpava dal molo, si racconta che il capo di un sindacato degli scaricatori di porto proferisse: «Potessi colarla a picco quella figlia di puttana!».

Ho letto anche un bel saggio di Marco D'Eramo, *Dock Life*, sulla New Left Review di novembre-dicembre 2015. Insomma, mi ha preso la mania di seguire le variazioni delle classifiche delle flotte maggiori e dei porti maggiori e il campionato fra Hong Kong, Shenzhen, Shanghai, Singapore... Ma niente è impressionante e raccapricciante come la sinisuratezza crescente delle navi portacontainer. Il traffico di container si misura in Teu: «Twenty-foot Equivalent Unit», è l'unità standard equivalente a venti piedi, circa 40 metri cubi. La danese Maersk, che è la prima compagnia, ha navi che arrivano a caricare più di 20mila teu. Calcolando la lunghezza standard un po' superiore a 6 metri, mettendo uno dietro l'altro i container stipati su una sola mega-nave si avrebbe una fila di 130 km: immaginatela.

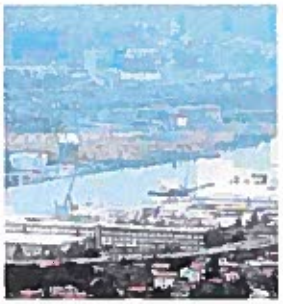
Ero un neofita dell'epopea dei container quando sono venuto a sapere, dall'*Economist* e da un accurato resoconto di Marina Forti per *Internazionale* (14 settembre), che il traffico marittimo affronta una crisi drammatica. Il cui episodio di punta è la bancarotta della compagnia sud-coreana (che tempi attraversa la Corea del Sud, con l'uscita della presidentessa plagiata e il rientro di un Ban Ki Moon frustrato) Hanjin Shipping: la settima nel mondo, l'8 per cento del traffico trans-Pacifico. «La bancarotta ha lasciato in mare 65 navi portacontainer cariche di merci (o 68, o forse 85), per qualcosa come 14 miliardi di dollari». A parte la peculiarità del caso coreano, le navi sono troppe per la domanda. La flotta mondiale è cresciuta di quattro volte fra il 2000 e il 2015. «Nessuno osa dirlo a voce alta – scriveva Forti – ma potenzialmente il 90 per cento delle compagnie di trasporto marittimo è sull'orlo della bancarotta». Dal 2014 la tariffa del trasporto da Shanghai a un porto europeo si è dimezzata. Si è già cominciato a demolire navi capaci ancora di una lunga carriera pur di ridurre le perdite e il crollo delle tariffe. Secondo Gerry Wang, capo della canadese Seaspan, il tracollo della Hanjin equivale a quello della Lehman-Brothers nel mercato finanziario: «Una bomba atomica sul trasporto mondiale, pietra angolare della globalizzazione».

Il più grande gruppo di spedizioni (e logistica) a capitale italiano è la fiorentina *Savino del Bene* – che

dunque non è una compagnia di armatori: ha un fatturato 2016 di un miliardo 130 milioni di euro, con 3.831 addetti in 260 uffici esteri. Il suo presidente è Paolo Nocentini, 75 anni, una vita trascorsa nell'azienda in cui entrò ragazzo come centralinista, più tardi la salvò dalla chiusura insieme a un grande amico e socio e infine, alla sua morte, ne è diventato unico proprietario. Sono in confidenza con lui grazie al tifo per la squadra femminile di pallavolo di Scandicci, a due colline da casa mia e una da casa di Sergio Staino. Nocentini ha appena presentato la sua relazione di fine anno, e mi faccio spiegare le cose da lui. La Savino era andata benissimo nel 2015, ha «consolidato» quest'anno. «Gli Stati Uniti vanno meglio dell'Europa, ma con crescite modeste. Il Sud America arranca, a cominciare dal Brasile. La Cina cresce meno, ci eravamo abituati male. L'India è senza speranza di boom a breve termine. Per la Russia petrolio e gas costano meno, dunque investe meno in strutture e beni di consumo. L'Africa è la bella addormentata e il principe azzurro mi sa che non è ancora nato». I servizi marittimi si vanno concentrando in tre grandi «alleanze», per reagire all'«eccesso di stiva» e alla riduzione continua dei noli. Perché allora, gli chiedo, continuano con la gara al gigantismo delle navi? «Non resistono al gusto di primeggiare, benché pochi porti possano accogliere navi con 18mila teu. In Italia, dove Gioia Tauro è da tempo in una crisi pesante, nessuno, e forse nemmeno nel Mediterraneo, tranne Malta, che però comporta costi ulteriori di trasbordo. Io inclino a pensare che il gigantismo sia dovuto alla vanità degli uomini che dirigono le compagnie marittime, la finanza e tutto il mondo attorno. D'altra parte la continua spinta ad andare oltre anche quando non sia razionale è un fenomeno piuttosto conosciuto alla specie uomo». Colpisce, nel suo racconto, la parte del trasporto aereo. Dismessa buona parte dei cargo, «la maggior parte delle merci viaggia con aerei di linea passeggeri». E anche qui siamo all'eccesso di stiva e al ribasso delle tariffe.

E Trump? «Non è il primo uomo di destra alla Casa Bianca. I programmi elettorali sono una cosa, la realpolitik un'altra». Vediamo.

L'Autorità portuale inizia i colloqui per assumere esperti di bonifiche



Iniziati ieri a Trieste, nella sede dell'Autorità portuale, i primi colloqui per 15 posti di lavoro a tempo indeterminato con contratto nazionale di categoria. Si tratta di una procedura svolta in collaborazione fra l'Agenzia regionale per il lavoro e la stessa Autority la quale, al fine di individuare il fabbisogno di personale, ha deciso di avvalersi della consulenza della Regione. A fronte di iniziali 6mila domande è stato fatto un lavoro di preselezione che prevede un successivo esame valutativo per la copertura di quindici distinti profili, fra i quali uno riservato a laureati in materie scientifiche. E proprio per quest'ultima tipologia professionale sono stati convocati i dieci candidati finali scelti per l'assunzione di una persona con la qualifica definita Autoport 7 nell'avviso dell'Autorità portuale che richiede un'esperienza acquisita nella caratterizzazione e nella bonifica dei siti inquinati, nei laboratori d'analisi e in certificazioni ambientali Iso 14001.

Punti franchi Trieste, Dogane facilitano controlli

L'ingresso, la permanenza e l'uscita delle merci dai **Punti franchi giuliani**. Le disposizioni che disciplinano queste operazioni sono state riviste nei mesi scorsi da un gruppo di tavoli di lavoro che comprendeva l'Agenzia delle Dogane Veneto-FVG, attraverso un'apposita task force territoriale, l'Authority e l'utenza portuale, in particolare Confetra FVG e Confindustria Venezia Giulia.

I risultati sono stati presentati ieri nel convegno "*Semplificazioni doganali e innovazioni: Trieste, un esempio da seguire*". Per il direttore interregionale delle Dogane, Maurizio Montemagno "abbiamo migliorato disposizioni che erano già state aggiornate a giugno. Il risultato è ottimo perché hanno partecipato tutte le componenti che poi sono tenute ad applicare quel tipo di norme al momento di movimentare merci".

Dogane: controlli semplificati nei Punti franchi di Trieste

(ANSA) - TRIESTE - In arrivo regole doganali più semplici e concordate da tutti gli operatori nei Punti franchi di Trieste.

Le disposizioni che disciplinano l'ingresso, la permanenza e l'uscita delle merci dai Punti franchi giuliani sono state riviste nei mesi scorsi da un gruppo di tavoli di lavoro che comprendeva l'Agenzia delle Dogane Veneto-FVG, attraverso un'apposita task force territoriale, l'Authority e l'utenza portuale, in particolare Confetra FVG e Confindustria Venezia Giulia.

I risultati sono stati presentati oggi nel convegno "Semplificazioni doganali e innovazioni: Trieste, un esempio da seguire". Per il direttore interregionale delle Dogane, Maurizio Montemagno "abbiamo migliorato disposizioni che erano già state aggiornate a giugno. Il risultato è ottimo perché hanno partecipato tutte le componenti che poi sono tenute ad applicare quel tipo di norme al momento di movimentare merci". Secondo il segretario generale dell'Autorità portuale triestina, Mario Sommariva, "i tavoli di lavoro hanno permesso di stabilire un metodo di confronto. Un passo in avanti importante, perché è stata l'Agenzia delle Dogane a chiederlo: visto il suo ruolo, poteva accontentarsi anche di un atteggiamento più autoreferenziale. Invece ha voluto coinvolgere tutti". (ANSA).

Porto Trieste: Panariti, 15 assunzioni da accordo Regione-Authority

(FERPRESS) – Trieste, 20 DIC – Sono iniziati oggi a Trieste, nella sede dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, i primi colloqui per 15 posti di lavoro a tempo indeterminato con contratto nazionale di categoria.

Si tratta di una procedura svolta in collaborazione fra l'Agenzia regionale per il lavoro e la stessa Autority la quale, al fine di individuare il fabbisogno di personale, ha deciso di avvalersi della consulenza della Regione per un'approfondita analisi interna dei processi e delle competenze nei diversi settori, dalla quale è emersa l'esigenza di inserire nuove figure professionali.

A fronte di iniziali 6mila domande è stato fatto un lavoro di preselezione che prevede un successivo esame valutativo per la copertura di quindici distinti profili, fra i quali uno riservato a laureati in materie scientifiche (geologia, biologia o chimica).

E proprio per quest'ultima tipologia professionale oggi sono stati convocati i dieci candidati finali scelti per l'assunzione di una persona con la qualifica definita Autoport 7 nell'avviso dell'Autorità portuale che, viene specificato, richiede un'esperienza acquisita nella caratterizzazione e nella bonifica dei siti inquinati, nei laboratori d'analisi e in certificazioni ambientali Iso 14001.

Dopo questa prima tranche dedicata al profilo Autoport 7, nei prossimi giorni verranno avviati i colloqui per Autoport 9 (perito impiantista) e per Autoport 13 (esperto in gestione sicurezza).

Per quel che riguarda le altre 12 qualifiche (fra cui tecnici specialisti, contabili e addetti al marketing), visto il significativo numero di candidature pervenute, le pratiche di preselezione sono ancora in corso di svolgimento.

Una volta espletato questo procedimento, i candidati ritenuti idonei dall'Autorità Portuale verranno convocati, sia telefonicamente che tramite e-mail, dal personale del Centro per l'Impiego di Trieste al fine di fissare il colloquio finale.

Il termine dell'iter per le 15 assunzioni è previsto entro febbraio 2017.

Grazie a questa collaborazione con l'Autorità portuale, come ha sottolineato l'assessore regionale al Lavoro, Loredana Panariti, si è ulteriormente rafforzato il ruolo attivo dell'Agenzia regionale per il Lavoro che sempre più si dimostra nodo fondamentale per valorizzare e mettere in relazione le risorse, le informazioni e le istanze che caratterizzano il mercato del lavoro.

"Il coordinamento tra formazione e reclutamento e il continuo rapporto con il mondo delle imprese – ha evidenziato Panariti – rendono il Centro per l'impiego partner affidabile e competente nella ricerca e nella selezione del personale".

L'ALFIERE

De Piccoli: «Andiamo avanti Venezia e Cavallino collaborino»

Con il vento in poppa. Il parere della Via sul progetto Venice Cruise 2.0 ha galvanizzato i suoi sostenitori. Cesare De Piccoli, un passato da sottosegretario ai Trasporti nel secondo Governo Prodi, esponente Pci e successive trasformazioni, è soddisfatto. «Ora noi siamo pronti al progetto esecutivo - sottolinea - che sarà messo a gara a livello europeo; siamo pronti perchè abbiamo un team di alto livello e siamo pronti anche per aprirci a nuove collaborazioni». Ed è proprio qui il punto. Ora Duferco ha deciso di sondare il terreno dimostrando di voler essere uno dei soggetti utili alla futura gestione, anche in previsione di una parola importante da parte del ministero delle Infrastrutture. E anche del giudizio positivo espresso da alcuni settori portuali come i Piloti e la cooperativa Transbagagli. «Ci rivolgiamo anche a chi opera nel settore della crocieristica e in particolare agli armatori che possono avere interessi specifici - aggiunge De Piccoli - E auspichiamo la collaborazione del futuro nuovo presidente dell'Autorità Portuale di cui si attende la nomina. E siamo pronti a collaborare con la Regione e con i comuni di Venezia e Cavallino-Treporti, anche per superare critiche e polemiche, ma soprattutto per far comprendere che il progetto Venice Cruise 2.0 ha una marcia in più rispetto alle altre proposte che sono ancora di là da venire. Stiamo compiendo una gara importante e un imprenditore, che si dichiara sportivo, non può perdere l'occasione di vincere con questo progetto».

Corriere del Veneto

Ecco il candidato veneziano all'Autorità portuale: Pino Musolino verso l'ok

La nomina

di **Alberto Zorzi**

VENEZIA Giovane è giovane: classe 1978. Poi è veneziano, come volevano il governatore Luca Zaia e il sindaco Luigi Brugnaro. E con i porti ha una certa dimestichezza professionale, perché se qui a Venezia la maggior parte lo ricorda come attivista del Pd e consigliere della Municipalità del centro storico, pochi forse sanno che nell'ultimo decennio ha fatto carriera lontano da casa. E' Pino Musolino il candidato (pare) vincente per il ruolo di presidente dell'Autorità portuale di Venezia. Tanto che ieri in serata la voce che la sua nomina sia vicina si è fatta sempre più insistente. «Lo spero tanto, perché se parliamo di meriti Pino se li è guadagnati sul campo - dice Laura Puppato, senatrice veneta del Pd, che non nasconde di averlo incitato a presentare la domanda al ministero - E' stato un "cervello in fuga", è venuto in Italia a spiegarci come funzionano i porti stranieri del Nord».

Musolino ha una laurea in legge all'Università di Bologna, con una tesi che già faceva capire il suo campo di interesse: «Problemi e soluzioni relative allo sviluppo infrastrutturale del Porto di Venezia. Legislazione sui trasporti». Ha poi preso un master in Diritto marittimo e commerciale internazionale alla inglese Swansea University nel 2010 e da allora ha vissuto 5 anni ad Anversa, sede di uno dei principali porti europei, dove ha fatto il consulente legale. Da meno di un anno si è trasferito a Singapore, dove svolge attività legale per la Hapag Lloyd, una delle principali compagnie crocieristiche e di trasporti navali tedesca. Il suo cognome era già circolato nelle scorse settimane, ma con un equivoco, perché molti l'avevano associato a Dario Musolino, docente della Bocconi. Poi, quando il ministro Graziano Delrio, cui spetta la nomina, era venuto a Venezia lo scorso 7 novembre, era circolato con insistenza il nome di Stefano Corsini, funzionario del Cipe, che però è stato poi dirottato alla guida del Porto di Livorno, anche perché Zaia e Brugnaro si erano opposti a un «romano».

Chi invita a una nomina rapida è Fratelli d'Italia, per bocca di Raffaele Speranzon, leader del partito a Venezia ma anche responsabile nazionale delle Attività produttive. «Siamo in una situazione ridicola e insopportabile, in uno dei porti più importanti d'Italia da mesi c'è un rimpallo di responsabilità - dice Speranzon - Che cosa aspetta il governo a dare un presidente al Porto di Venezia? Paolo Costa ha continuato a farlo per mesi: sarebbe stato più corretto, a questo punto, dargli una proroga ufficiale per un anno».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Nuova

Corsini va a Livorno, ipotesi Musolino

Il ministro alle prese con le nomine dei Porti. Improbabile la proroga a Costa, si fa strada l'ex Pd

La sede dell'Autorità portuale

Da Venezia a Livorno. Sembrava il più accreditato per guidare [redacted] di Venezia. Invece l'ingegnere Stefano Corsini, 58 anni, dirigente del Dipartimento economico della Presidenza del Consiglio, è stato indicato dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio come presidente del porto di Livorno.

La nomina già proposta alla Regione sarà ufficializzata nei prossimi giorni. A fine ottobre lo stesso ministro si era lasciato sfuggire il nome di Corsini per la guida dello scalo veneziano. Ipotesi gradita anche all'ex premier Matteo Renzi. Ma aveva alla fine incontrato qualche resistenza, sia in Comune che in Regione. «Non accetteremo che il porto sia commissariato», avevano detto il presidente Zaia e il sindaco Brugnaro. Colloqui intesi sul profilo del candidato. Poi tutto si era bloccato per il referendum, per la crisi di governo poi. Adesso si torna a parlare dei porti. Le nomine dovrebbero essere completate entro fine anno. E Delrio sembra avere in qualche modo più margini di manovra per concludere nei tempi fissati la partita veneziana.

Chi guiderà i porti di Venezia e Chioggia nel prossimo triennio? Improbabile, anche se non ancora caduta ufficialmente, la proroga a Paolo Costa, presidente uscente già riconfermato e autore delle proposte su off-shore e nuovi canali per le navi in laguna.

Si fa strada nelle ultime ore l'ipotesi di un giovane manager veneziano, da anni all'estero con un incarico dirigenziale nel porto di Anversa. Pino Musolino, 38 anni, è un giovane veneziano che ha cercato fortuna all'estero.

Vive da cinque anni con la moglie ad Anversa, il più importante europea, dove esercita la professione di consulente in diritto marittimo internazionale. Docente all'università gallese di Swansea, ha avuto in gioventù un incarico a Venezia come consigliere di Municipalità nelle file del Pd. Poi ha deciso di andare all'estero.

Il suo identikit, di giovane veneziano con esperienze di lavoro in ambito marittimo in Europa, corrisponde con quelli trapelati qualche giorno fa. Ipotesi che prende corpo. E che sembra più forte adesso di quella che riguarda l'attuale direttore generale di Veritas Andrea Razzini.

Esperto in porti - è stato per anni il direttore all'epoca della presidenza di Claudio Boniciolli, anche lui di area Pd ma laico non iscritto.

Due mesi dopo la scadenza del contratto di Costa si attende la nuova nomina. Importante anche in vista dei grandi progetti sul tappeto. *(a.v.)*

LA SUCCESSIONE A COSTA

Porto di Venezia, Delrio punta sull'avvocato Pino Musolino

VENEZIA - Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio avrebbe indicato ieri al presidente della Regione Veneto Luca Zaia il nome proposto per il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Settentrionale che comprende Venezia e Chioggia. Si tratta di Pino Musolino, 38 anni avvocato, ex consigliere di quartiere del Ds a Venezia, ex segretario di sezione all'isola della Giudecca ed ex consulente legale della Provincia, da una decina d'anni in Belgio attualmente come consulente di diritto marittimo internazionale, dopo aver lavorato in un'azienda siderurgica. Il governatore Zaia avrebbe dato un assenso di massima mentre ci sono forti perplessità in alcuni ambienti veneziani, in particolare nel Pd. (e.t.)

Porto, Musolino per il dopo Costa Pronta la nomina

Il 38enne ex delegato di quartiere a Venezia, area Pd, è il nome indicato da Delrio. Via libera di Zaia Tra i democratici qualche mal di pancia sulla scelta

PORTO E GRANDI NAVI Giorni decisivi per l'ApV e i nuovi progetti. Nel tondo Pino Musolino

Trevisan e Navarro Dina a pagina VII

NOMINE Una carriera politica come delegato alla cultura e poi il trasferimento ad Anversa, dove vive

Musolino, dalla Municipalità al Porto

E' il 38enne veneziano consulente di diritto marittimo il nome nuovo per la successione a Paolo Costa

I TRASCORSI

Proveniente dai Democratici di Sinistra è stato consulente legale in Provincia

Elisio Trevisan

VENEZIA

Pino Musolino chi è? Sarà con tutta probabilità il nuovo presidente di Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, ossia dei porti di Venezia e di Chioggia. Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, rientrato al Governo, avrebbe indicato il nome al presidente del Veneto Luca Zaia il quale pare abbia già dato un assenso di massima. La voce è circolata rapidamente a Venezia dove, invece, in alcuni ambienti sono state sollevate perplessità, in particolare in buona parte del Pd, partito del Ministro che, quanto a sorprese, non è secondo a nessuno. Nello stesso giorno ha infatti ribadito che per le navi da crociera sta valutando anche la soluzione di Marghera e, avendo citato i 120 milioni già approvati in sede Cipe per la bonifica di alcune aree dove determinare approdi stabili, pare si riferisca a quelle di Montesyndial dove invece il presidente del porto uscente, Paolo Costa, voleva realizzare il distretto logistico, la parte di terraferma del grande progetto per il porto offshore da costruire al largo di Malamocco. Ci staranno, a Marghera, le navi da crociera insieme ai depositi di container?

L'altra sorpresa è il nuovo presidente il cui nome ha azzerato tutti i pronostici dei mesi scorsi. La comunità degli operatori portuali aveva chiesto che non venisse nominato un ministeriale, ed è stata accontentata perché il ministeriale Stefano Corsini è stato mandato a guidare Livorno. Chiedeva anche un manager esperto, un tecnico veneziano che conoscesse a fondo il porto di Venezia. Veneziano, Musolino lo è di sicuro. Conoscitore del porto di Venezia pare di no. La sua storia dice che è un avvocato di 38 anni, ex consigliere di quartiere dei Ds a Venezia, ex segretario di sezione all'isola della Giudecca, delegato alla cultura, ed ex consulente legale della Provincia, da cinque anni vive in Belgio attualmente come consulente di diritto marittimo internazionale (pare collaborando con il professor Stefano Zunarelli, docente all'Università di Bologna ed esperto della Struttura tecnica di Missione del Ministero dei Trasporti), dopo aver lavorato come responsabile market di un'azienda di acciai e barre tonde. Sembra abbia presentato il suo curriculum per tutte e quindici le nuove autorità di sistema portuale, probabilmente forte della sua esperienza come consulente di diritto marittimo.

© riproduzione riservata

Presidente del Porto

Corsini a Livorno, ipotesi Costa bis

L'annuncio è arrivato lunedì al taglio del nastro della nuova darsena di Livorno: a guidare lo scalo toscano sarà Stefano Corsini, funzionario del Cipe, il cui nome è stato trasmesso dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio al presidente della Toscana. Peccato che Corsini già un mese e mezzo fa, quando Delrio arrivò in visita in laguna, venisse dato come certo per l'Autorità portuale di Venezia e dunque questa nomina rimescola tutto. In queste settimane tra Venezia e Roma il flusso del toto-nomi si è interrotto bruscamente: nessuno più si sbilancia, ma pare che a bocciare l'ipotesi Corsini sia stata una manovra a tenaglia del governatore Luca Zaia e del sindaco Luigi Brugnaro, che si sono impuntati sulla necessità di avere un nome veneto. E dunque il ritardo dipenderebbe da questo. «La nomina arriverà a breve», assicurano dal ministero. Ma tra gli uffici dell'Autorità portuale la voce che gira è quella di un Costa-bis: non in veste di presidente – anche perché la legge Madia, bocciata in parte dalla Corte Costituzionale, continua a vietargli un incarico in quanto pensionato – ma di commissario, per uno o due anni. Persone a lui vicine smentiscono, come viene negata anche la voce che anche Costa abbia «remato contro» Corsini, ritenuto nemico dell'offshore. *(a. zo.)*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GRANDI NAVI
Il progetto che piace
a molti ambientalisti

Navarro Dina a pagina VII

VENICE CRUISE 2.0 La Duferco ha presentato il piano che ha avuto l'ok della Commissione Via nazionale

«Solo noi abbiamo un progetto»

Banchina ridotta per ospitare non sei, ma quattro navi alla bocca di Lido. AmbienteVenezia favorevole

Paolo Navarro Dina
VENEZIA

Cesare De Piccoli ha deciso di giocare d'anticipo. E ora, come plenipotenziario del progetto Venice Cruise 2.0, quello targato Duferco, alla bocca di porto di Lido, ha deciso di metterlo sul piatto della bilancia. Da un lato invitando le amministrazioni di Venezia e di Cavallino-Treporti a prendere in esame il progetto (soprattutto dopo che entrambi gli enti locali lo hanno rifiutato *a priori*), dall'altra annunciando, dopo aver avuto la "benedizione" della Commissione Via (valutazione impatto ambientale) nazionale, di voler andare avanti con un piano che potrebbe risolvere la "vexata quaestio" del transito delle grandi navi in laguna. E c'è di più.

Oltre al successo a livello romano, De Piccoli e il progetto Duferco inanellano anche un successo "politico" arruolando i sostenitori di "AmbienteVenezia", il gruppo di irriducibili dell'antagonismo lagunare che, per un volta, hanno detto sì ad un progetto sulla laguna. E così, ieri mattina, all'hotel Papadopoli, De Piccoli ha portato al tavolo lo stato maggiore di Duferco Engeneering, disponibile ad intervenire. «Ora siamo pronti per passare al progetto esecutivo - ha sottolineato insieme a Ezio Palmisani, ad di Duferco Engeneering - Dopo l'ok sulla Via, ora prenderemo contatti con il Ministero delle Infrastrutture». Intanto Sinistra Italia annuncia per oggi durante il Question Time a Montecitorio, una domanda sulle grandi navi a Venezia.

Nel frattempo, dopo il transito alla Via e gli emendamenti da più parti richieste, il progetto prende sempre più forma per un costo stimato di 130 milioni di euro, ipotizzando 26 mesi di lavoro per l'intervento, adeguandosi e rimodellandosi rispetto al passato: banchina d'attracco alla bocca di porto del Lido ridotta da 940 a 734 metri in grado di far attraccare al massimo 4 grandi navi da crociera anziché 6 e soprattutto l'uso di motonavi ecologiche per il trasbordo dei passeggeri dalle grandi navi a quelle di stazza ridotta per raggiungere la Marittima. Ed è forse qui, nonostante tutti gli sforzi, che è probabilmente il "punto debole" del progetto, ma toccherà spiegare ai progettisti come le motonavi faranno la spola tra bocca di Lido e la città evitando traffico e moto ondoso.

«Il progetto - ha detto De Piccoli - risponde pienamente ai requisiti richiesti dalla Legge speciale: reversibilità, flessibilità e gradualità raccogliendo le istanze e le richieste del territorio. Ora siamo pronti a sviluppare anche le prescrizioni richieste». E il Mose? Tranquilli. Tutto sotto controllo. «Il Mose - ha spiegato Palmisani a nome dello staff tecnico - non avrà alcuna interferenza sulla funzionalità del nuovo terminal. Gli scavi comporterebbero 2 milioni di sedimenti, tranquillamente riutilizzabili in laguna. Dal punto di vista paesaggistico, infine, verrebbe garantito la skyline attuale con banchine non impattanti, che peraltro potrebbero favorire anche il sistema di cold ironing, combattendo all'origine l'inquinamento e lo smog delle navi».

Venezia: Delrio, per grandi navi soluzioni come Marghera

(ANSA) - ROMA, 21 DIC - Per il governo esistono "soluzioni potenzialmente già pronte" sulla questione del passaggio delle grandi navi da crociera nella laguna di Venezia, "come quella di Marghera, dove abbiamo già approvato 120 milioni in sede Cipe per la bonifica di alcune aree per determinare lì approdi stabili". Lo ha detto al question time alla Camera il ministro per le Infrastrutture, Graziano Delrio, ribadendo che per l'esecutivo vuole "che le grandi navi stiano fuori dal bacino di San Marco". Tra le soluzioni "c'e' una valutazione positiva su uno dei progetti che tiene le navi fuori dalla laguna", ha detto ancora Delrio, riferendosi al progetto della nuova Marittima a San Nicolo', mentre "è alla Via un altro progetto che prevede lo scavo del canale Tresse". "Ho chiesto una riunione del 'Comitatone' e ho rinnovato la richiesta dopo la crisi di governo", ha detto ancora Delrio. L'incontro, ha assicurato avverrà prima di inizio febbraio, termine indicato dall'Unesco per ricevere risposte alle questioni sollevate la scorsa estate. (ANSA).
GAS-OM/

Terminal Passeggeri Venezia al via una forte campagna

Al centro dell'iniziativa la valorizzazione del territorio anche sul piano culturale – Gli investimenti

VENEZIA – Sempre più attenzione alle crociere. "ConVenezia" è questo il nome della nuova campagna di comunicazione avviata da Venezia Terminal Passeggeri (VTP).
L'obiettivo è di rafforzare ulteriormente le opportunità di informazione – dice una nota – e di dialogo tra VTP e la città di Venezia, le comunità locali, i passeggeri, le compagnie di crociera, le istituzioni e tutti gli stakeholder italiani e internazionali. Il progetto sarà declinato su una molteplicità di azioni di comunicazione complementari e verrà strutturato attraverso l'integrazione di diversi strumenti, da quelli tradizionali ai più innovativi.
L'attività di comunicazione sarà volta da un lato a sottolineare ancora il ruolo e l'importanza rivestita dal Terminal all'interno dell'area veneziana dell'Adriatico e dall'altro a fornire in modo ancora più puntuale informazioni sulla capacità di innovazione, sostenibilità e qualità del servizio che VTP vanta sul mercato europeo e mondiale.
Nello specifico, il progetto mira a favorire la scoperta, o la riscoperta, delle caratteristiche peculiari che rendono VTP un protagonista di primo piano nella gestione e nello sviluppo dei terminal, come per esempio la realizzazione inhouse di soluzioni tecnologiche innovative per una migliore gestione dei flussi dei passeggeri.
Con l'avvio del progetto "ConVenezia", VTP vuole anche sottolineare l'impegno compiuto negli anni dalla società per valorizzare le aree in cui opera: 10 terminal multifunzionali, 1 deposito per provviste di bordo, 6 parcheggi e 7 banchine nelle aree di Marittima, San Basilio e Riva dei Sette Martiri.
Grazie ai notevoli investimenti effettuati dalla Società tra il 1997 e il 2015 – pari a circa 70 milioni di Euro – VTP ha infatti migliorato l'efficienza delle strutture, riducendo l'impatto delle attività portuali sull'ambiente e migliorando il comfort e la sicurezza dei viaggiatori. Il Porto di Venezia dal 1997 ha infatti accolto 27 milioni di passeggeri complessivi, ponendosi anche in una posizione di rilievo tra i migliori porti crocieristici europei, con oltre 19 milioni di passeggeri.
Come abbiamo a suo tempo riferito nel corso del 2016, la società ha significativamente modificato il proprio assetto proprietario, con l'ingresso di nuovi azionisti che apportano ulteriore valore e know-how alla società. E dallo scorso ottobre il Consiglio di Amministrazione ha confermato Sandro Trevisanato alla Presidenza della Società.
Galliano Di Marco è invece il nuovo direttore generale. Di Marco vanta esperienze professionali nel Gruppo Atlantia, dove ha ricoperto diversi ruoli apicali all'interno del gruppo sia in Italia, sia all'estero. Successivamente è stato, tra l'altro, Chief Investment Officer e Senior Partner di F2i, fondo di investimento europeo per infrastrutture e reti. Negli ultimi quattro anni ha ricoperto l'incarico di presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna e presidente di T&C Traghetti e Crociere.

Il ministro Delrio accelera sul terminal per le crociere Comitatone a febbraio

(p.n.d.) Il Comitatone si farà a febbraio e servirà non solo per affrontare i nodi della salvaguardia della Laguna di Venezia, ma anche e soprattutto per rispondere per le rime alle richieste dell'Unesco. Ma non solo: per il Governo ci sono "soluzioni potenzialmente già pronte" per togliere le grandi navi dal Bacino di San Marco. E questa è Marghera.

Lo ha detto ieri, nel consueto Question Time a Montecitorio, il ministro per le Infrastrutture, Graziano Del Rio rispondendo ad una serie di domande poste da Giulio Marcon, parlamentare di Sinistra Italiana, sulla vicenda delle Grandi Navi. Nel suo intervento, Delrio ha aggiunto che per quel riguarda "l'ipotesi di Marghera - ha detto - sono già stati approvati dal Cipe 120 milioni di euro per le bonifiche in alcune aree per determinare degli approdi stabili».

Ma non solo. Oltre a questa precisazione, Delrio ha reso noto all'assemblea parlamentare la situazione attuale sui progetti *in itinere* per cercare una soluzione alternativa al transito delle navi crociere in Bacino di San Marco. E a questo proposito il responsabile del dicastero delle Infrastrutture ha voluto ricordare «che esiste già una valutazione positiva da parte della Commissione Via (valutazione di impatto ambientale) nazionale per un progetto che tiene le navi fuori dalla laguna" riferendosi al piano Venice Cruise 2.0 presentato alla città proprio l'altro giorno dal tandem Cesare De Piccoli-Ezio Palmisani e che ora secondo le intenzioni dei proponenti intende essere messo all'attenzione degli enti locali e della città.

Oltre a questo Delrio ha ricordato pure che attualmente alla Via nazionale vi è anche il progetto "Tresse nuovo", quello caldeggiato dall'Amministrazione Brugnaro che prevede lo scavo del canale omonimo per far circuitare le navi nella Laguna Veneta. Prende le distanza dal ministro Delrio, invece, il parlamentare di Sinistra Italiana, Giulio Marcon: «Abbiamo avuto una risposta non esauriente - sottolinea - da parte del Governo soprattutto sulle iniziative da intraprendere sull'ultimatum di febbraio sull'Unesco e una risposta a metà sul transito futuro delle grandi navi in laguna. L'unica nota positiva riguarda la convocazione del Comitatone per la comparazione dei progetti alternativi»

© riproduzione riservata

I PROGETTI

«Abbiamo dato soldi per Marghera E alla Via ci sono anche le Tresse»

Savona: presentata 8a edizione del Bilancio di Sostenibilità dell'autorità portuale

(FERPRESS) – Savona, 21 DIC – L'ultimo atto ufficiale dell'Autorità Portuale di Savona, prima della sua trasformazione in Autorità di Sistema unita a Genova, è stata la presentazione, questa mattina, dell'edizione 2015 del Bilancio di Sostenibilità, mezzo di comunicazione dell'amministrazione che da anni ha scelto questa via per dialogare con il territorio circostante.

In occasione degli auguri a tutto il personale del presidente uscente Gian Luigi Miazza, come da tradizione, è stato illustrato il contenuto del bilancio, frutto della raccolta scrupolosa di tutti i dati e numeri che costituiscono il complesso delle attività svolte dalla struttura portuale nell'arco di dodici mesi. Una fotografia, oggettiva, del rapporto dialettico esistente tra il porto, le attività industriali e le città di Savona e Vado che ospitano i due bacini portuali.

In sintesi gli argomenti dell'edizione 2015 del Bilancio di Sostenibilità dell'Autorità portuale savonese mettono in evidenza la volontà di rafforzare l'economia locale, l'obiettivo di identificare e perseguire le opportunità di sviluppo sostenibile, a partire dalla ricerca di un più intelligente ed efficiente utilizzo delle risorse, degli spazi e delle infrastrutture a disposizione.

Giunto alla sua ottava edizione vuole semplicemente cercare di fornire una lettura complessiva sintetica e facilmente accessibile delle strategie e delle azioni fatte, esponendo dati di diversa natura con lo scopo di rendere trasparente il disegno complessivo sottostante alle diverse politiche intraprese.

L'Autorità Portuale ha inteso sviluppare un confronto costruttivo con tutti i suoi interlocutori, a livello istituzionale, economico, sociale e culturale. Per raggiungere l'obiettivo della sostenibilità, infatti, non basta lo sforzo dell'Autorità Portuale, ma serve l'impegno condiviso della comunità portuale, delle amministrazioni locali ed il sostegno della collettività. In un momento economico così critico è ancor più necessario comprendere l'importanza vitale della condivisione di strategie e obiettivi e della cooperazione quale unico strumento per progredire verso un futuro migliore.

"Questo documento vuole andare oltre la semplice esposizione contabile – ha spiegato Gian Luigi Miazza presentando la nuova edizione- e si è rivelato uno strumento importante per comunicare le molteplici sfaccettature della nostra realtà, illustrando le varie dimensioni della sostenibilità, economico-strategica, sociale e ambientale.

Il Bilancio di Sostenibilità evidenzia che tra le finalità c'è quella di contribuire allo sviluppo socio economico dell'ambito portuale e dei suoi territori, principio ancor più importante in questi momenti di crisi economica che si manifesta attraverso una rilevante occupazione, diretta e indiretta, prodotta dalla filiera che colloca il porto ai vertici dell'economia provinciale. L'intenzione e la speranza sono di far conoscere l'operato di chi ha guidato amministrativamente il porto , quindi a tutti i cittadini, descrivendo in maniera chiara e leggibile i progetti strategici che sono in fase di realizzazione, in modo da rendere fruibili a tutti anche quegli aspetti tecnici di non immediata comprensione" .

L'AUTORITÀ PORTUALE HA DISTRIBUITO VIVERI AGLI AUTISTI

Vte fermo per vento forte Duemila tir bloccati

Oggi la ripresa della normale attività

GIORNATA no per il Vte di Pra' dove il forte vento ha interrotto le attività del terminal. La conseguenza immediata è stata sul traffico: centinaia di mezzi pesanti hanno dovuto sospendere le attività di carico e scarico.

Lo scalo ha comunque saputo gestire in modo preciso ed efficiente la situazione convogliando la gran parte dei mezzi all'interno dei propri piazzali: circa 1.300 mezzi sono riusciti ad entrare e parcheggiare senza problemi all'interno del terminal, mentre circa 700 sono rimasti nelle vicinanze, senza comunque aver creato alcun problema alla viabilità

Le banchine del Vte ARCHIVIO

cittadina. Nel pomeriggio di ieri si erano creati altri problemi, soprattutto nel ponente cittadino e segnatamente tra Sestri e Cornigliano, per lo sciopero delle attività portuali dettato dai sindacati contro le morti bianche, agitazione che si è conclusa alle 13, risolvendo poi i problemi di viabilità.

L'Autorità portuale nel pomeriggio e nella serata di ieri si è mobilitata per assistere i camionisti, riaprendo le mense aziendali e distribuendo generi di conforto agli autisti obbligati ad attendere in una delle notti più fredde dell'anno. Presente anche la Polstrada per la viabilità ingolfata dalla presenza dei camion. La polizia comunque anche nella tarda serata ha ribadito che non ci sono, né sono previsti per oggi, particolari disagi al traffico urbano. Il Vte ha annunciato la ripresa della piena operatività nella mattinata odierna e il Comune non ha previsto, per la circolazione dei mezzi, alcun particolare disagio nella ripresa delle attività di carico e scarico.

R.C.

Genova, Vte chiuso a causa del vento: lunghe code sulla A10

Genova - I camion sono bloccati e non possono effettuare le operazioni di sbarco dei container.

Genova - **Il terminal Vte del porto di Genova è stato chiuso ai camion per il vento a 30 km/h che impedisce di effettuare le operazioni di sbarco dei container** e i tir diretti nello scalo commerciale di Voltri, nel ponente di Genova hanno bloccato con lunghe code il nodo autostradale del capoluogo. L'intasamento si è formato stamattina da Arenzano in direzione levante e dal casello Aeroporto, in direzione ponente influendo anche sulla viabilità ordinaria della città.

Il Secolo XIX

Terzo valico, porto di Genova sorvegliato speciale

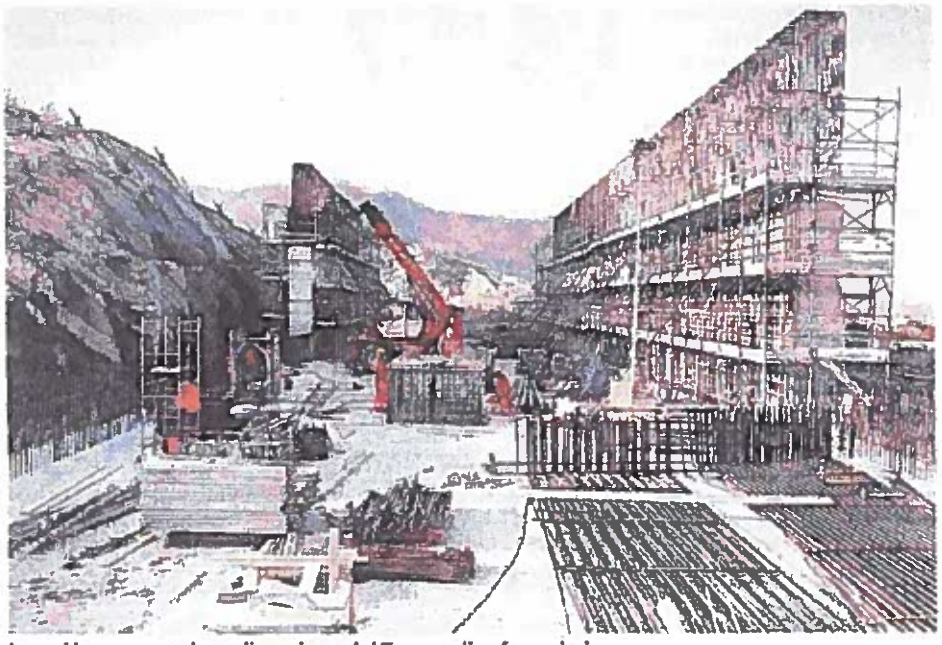
L'opera finisce sotto la revisione del ministero. Romano: «Ma il progetto non è in discussione»

IL CASO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Preoccupati per due colli di bottiglia. Anzi, come dice la commissaria al Terzo valico Iolanda Romano, «due tappi, a monte e a valle».

È il motivo per cui anche il Terzo valico finisce sotto la lente della *project review*, l'attività di monitoraggio dei cantieri e delle opere che la struttura di missione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha cominciato a mettere in campo. In discussione non ci sono i 53 chilometri del tracciato, ma «è necessario migliorare» nei terminali a Nord e a Sud dell'opera ferroviaria, «il collegamento con Milano e Torino e la parte relativa al porto di Genova». Ed è su questi due nodi che si concentrerà la revisione: «Non sarà rivista l'opera nel suo complesso» spiega ancora la commissaria (ieri ospite dell'assemblea di Transpadana a Genova nella sede di Confindustria) «ma faremo attenzione alle criticità». Per questo adesso nello staff della Romano è entrato Andrea Debernardi, ingegnere che fa parte della struttura di missione del ministero dei Trasporti: «Non toccheremo l'assetto dell'opera, ma questo non significa che il panorama sia totalmente tranquillizzante: alcuni elementi dell'opera sono datati - continua l'esperto - Il progetto è di 20 anni fa e la *project review* ridefinirà lo scenario strategico. Alcuni aspetti vanno rivisti. D'altro canto anche gli altri corridoi europei sono stati rivisti». E sui due punti agli estremi della ferrovia, si stanno concentrando le analisi: «A valle (il porto di Genova, *ndr*) non vogliamo trovarci sorprese. Ad oggi non possiamo escluderle. Perché? Posso dire che ci stiamo lavorando». I risultati saranno presentati al ministro Delrio a gennaio, e prima è previsto anche un incontro con gli operatori portuali: «Tutti devono adeguarsi all'opera e il sistema industriale deve poter usufruire dell'opera: oggi non è sempre così». Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale che comprende gli scali di Genova e Savona, è già stato allertato e starebbe già lavorando al problema: «D'altro canto se l'Olanda e la Svizzera decidono di andare a Milano per proporsi, è perché hanno iniziato negli anni '90 la politica di sviluppo delle merci su ferrovia». L'Italia è più indietro. Delrio ha proposto la cura del ferro, ma siamo in tempi recenti. Per questo anche Ugo Salerno, il delegato di Confindustria alle infrastrutture, sentenzia: «Con quest'opera mettiamo in con-



Lavori in corso per la realizzazione del Terzo valico ferroviario

dizione il proto di Genova di essere competitivo con quelli del Northern Range».

«La parola revisione non deve spaventare - spiega la Romano - Vogliamo anticipare i problemi e risolverli». In Regione non sono ancora stati presentati, anche in parte, i risultati della revisione di alcuni pezzi del progetto. Il Terzo valico rimane comunque sostanzialmente in tempo rispetto al programma: la tempesta giudiziaria sul Cociv avrebbe spostato l'asticella di fine lavori solo di qualche settimana «che comunque contiamo di recuperare ed entro fine gennaio, anche sul fronte delle maestranze dovremmo riuscire a risolvere i problemi e quindi a procedere». Quindi rimane la data del 2021, mentre l'anno prossimo dovrebbe essere quello decisivo per l'avvio dei cantieri anche del quarto lotto - recentemente approvato dal Cipe - e per la ripresa del nodo di Genova: la Romano è in pressing su Rfi che spera di riavviare i lavori nel 2017. «Anche se tempi certi si avranno solo a gennaio. In totale lo stato di avanzamento dei lavori del Terzo valico è pari al 15% - spiega ancora la commissaria - ma l'anno prossimo sarà quello di svolta. Contiamo di raddoppiare anche il numero di lavoratori di altre 2 mila unità, per un totale di oltre 4 mila». Il finanziamento dell'opera è assicurato per il 60% e i cantieri sono 50, compreso quello di Cravasco, ora fermo al palo. «Riprenderemo presto i lavori. Quel cantiere è una *best practice*. Le analisi hanno confermato che dal punto di vista ambientale i livelli di amianto sono molto confortanti, al di sotto di tutti i limiti di legge». E sempre su questo fronte, ieri è stato annunciato che l'Osservatorio ambientale trasloca ad Alessandria.

Il porto di Signorini "Il primo comitato? Lo convocherò già entro fine anno"

MASSIMO MINELLA

Il primo comitato lo convocherà già entro fine anno, non appena Doria gli avrà indicato il rappresentante del Comune nel board. Ed entro tre mesi arriverà il verdetto sulle richieste dei terminalisti di rinnovo delle concessioni. Sembra avere fretta, Paolo Emilio Signorini, dal 6 dicembre presidente dell'autorità di sistema che unisce Genova e Savona. Ma non è così. Più che fretta, e lo si capisce, ha solo voglia di iniziare un lavoro che sarà lungo e complesso, con l'obiettivo di portare più in alto i due porti riuniti per legge. Signorini è esattamente così come lo vedi quando lo fotografano. Eleganza un po' ministeriale sui toni del blu (è stato vent'anni ai Trasporti prima di arrivare in Regione), sguardo sereno, di chi è conscio dei propri punti di forza e dei propri limiti, un po' rassegnato di fronte a quel carico di popolarità che, giocoforza, tocca anche i presidenti dei porti.

SEGUE A PAGINA IV

"Porterò Genova fuori dall'isolamento dialogando di più con Roma"

Il presidente dell'Autorità portuale Signorini "Entro tre mesi il verdetto sulle concessioni"

L'INTERVISTA

MASSIMO MINELLA

«SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

«QUESTI sono giorni abbastanza tranquilli, si vede che è Natale – scherza Signorini seduto al tavolo del suo ufficio, al primo piano di Palazzo San Giorgio – e poi sono tutti più buoni. Ma alla ripresa di gennaio...». La pausa per lui sarà comunque brevissima e il lavoro non si interromperà soprattutto se il board si riunirà la prossima settimana. L'agenda è già fitta di impegni e di argomenti, dal Blueprint al comitato di gestione, fino all'organizzazione del lavoro, appena sfiorata l'altro ieri nell'incontro sulla sicurezza con i sindacalisti, dopo la morte del marittimo filippino sul traghetto.

Presidente Signorini, partiamo dal Blueprint oggetto di una gara internazionale, presentata proprio martedì dal sindaco Doria. Qual è la sua posizione in merito al progetto e alla sua realizzazione?

«Il Blueprint fa parte di quel settore della riforma portuale che si chiama Pianificazione in cui il ruolo del ministero può essere più forte».

Ritiene sia necessario coinvolgere Roma?

«Questo è un punto interessante. Perché mettere uno strumento di pianificazione locale sotto una regia centrale?»

Perché?

«Con la sua riforma il ministero ha fatto una riflessione sui porti italiani quasi tutti presenti nei centri storici delle città. Questo chiama in causa il rapporto fra la città e il porto e diventa una opportunità per cominciare a dialogare e, se possibile, a creare sviluppo. Ma, e qui arrivo il punto, se il dialogo fra porto, città e ovviamente Regione resta centrale, non possiamo pensare di non confrontarci su progetti quali il Blueprint anche con il governo».

Secondo lei che ha lavorato a lungo al ministero il dialogo Genova-Roma ha funzionato?

«Non sempre. Sono sincero e diretto. Genova ha al suo interno tutte le vocazioni dell'economia del mare, la parte commerciale e quella industriale, la nautica, le crociere, la cantieristica, se vuole anche l'aeroporto. Però io credo che in questi anni la città non abbia fatto il possibile nel dialogo con il governo, ma ancor più con i grandi enti, con i gestori di rete, con i grandi gruppi industriali. Direi che questo rapporto non ha funzionato a dovere e questo ha comportato benefici per porto e città adeguati alle rispettive potenzialità».

Quindi è necessario impostare diversamente il confronto...

«Le rispondo tornando al Blueprint. Alcune tematiche inserite nel progetto possono essere affrontate e risolte al nostro interno. penso alla darsena. Ma se guardiamo all'intoro disegno dell'architetto Piano allora vediamo le riparazioni navali, che sono un tema che non si può esaurire a Genova, in ambito locale. Qui sono in gioco scelte nazionali e internazionali, per cui è necessario avere il conforto del ministero. Lo stesso discorso vale per il dialogo con aziende come Iiva o Fincantieri. Serve un aiuto da parte del ministero».

Ma in Regione non crede che anche chi c'era prima di Toti non ci abbia provato?

«Senta, la giunta Burlando non era mica fatta da sprovveduti, io faccio un discorso che vale per tutti: da solo non hai la forza aggregativa necessaria a risolvere i problemi. Il mio approccio sarà sia su scala locale, sperando che il dialogo sindaco-governatore sia sempre forte, sia nazionale. Quello che è accaduto a Livorno con il ministro Delrio è un esempio importante, un sistema che ha funzionato. Noi dobbiamo fare la nostra parte».

Intanto il sindaco Doria le deve comunicare il nome del suo rappresentante...

«Credo lo farà nei prossimi giorni e io riuscirò a convocare il comitato già entro la fine dell'anno».

Ha già una scaletta di argomenti?

«Questioni operative come il regolamento del comitato e le licenze che scadono a fine anno».

E quando inizierà a studiare le carte sulla proroga delle concessioni?

«Ho già iniziato, attendiamo che tutti i soggetti chiamati in causa formulino le loro considerazioni».

Non si rischia di andare un po' troppo in là?

«Entro i primi tre mesi dell'anno voglio chiudere la vicenda, non è accettabile che questi soggetti non abbiamo ancora una risposta».

Ma quale sarà l'esito?

«Questo lo vedremo. Certo al ministero è stata trasmessa un'istruttoria completa, ci sono tutti gli elementi per formulare una decisione».

Lei è a capo di quello che il ministro Delrio ha chiamato il porto d'Italia. I piani di crescita dell'offerta potrebbero però non coincidere con la domanda. Non è un rischio mettere in campo tutti questi terminal ingranditi o nuovi, come Bettolo e Vado?

«Questo è un aspetto tecnico importante che si applica anche ad altri settori. Valutare la capacità in assoluto è a mio avviso un errore. La capacità va legata alle caratteristiche dell'infrastruttura dal punto di vista delle sue prestazioni. Non mettiamoci a sommare Vte e Vado con Bettolo e il terzo valico. È come mettere insieme le mele con le pere. Capiamo prima l'andamento del mercato e individuiamo qual è la cifra competitiva del nostro scalo. Posso farle un esempio?»

Prego.

«Sono stato all'ultima riunione del corridoio Reno-Alpi e Genova è stata presentata come un porto nel quale le navi con un pescaggio superiore ai 15 metri non possono entrare. Questo è il contesto in cui ci muoviamo, che ci deve portare a un grande lavoro per meritarci quel titolo di porto d'Italia a cui faceva riferimento lei. Un sistema che mette in campo la nostra potenzialità non deve puntare in alto?»

Presidente, l'agente marittimo Augusto Cosulich in un'intervista a Repubblica ha posto il tema dell'avanzata di fondi nel controllo dei porti. Che ne pensa?

«Che ha posto uno dei temi centrali della discussione. Da una parte siamo di fronte al fenomeno della concentrazione delle compagnie, dall'altra osserviamo cosa sta accadendo nei terminal, con l'ingresso di quelli che io posso anche chiamare stati stranieri se penso ai fondi sovrani. Io conto moltissimo sul cluster marittimo ligure per capire queste dinamiche. Per ragionare di questi temi bisogna avere gente che conosce bene il mercato e la sua evoluzione. Poi però mi serve anche un livello di confronto più alto, che arriva nuovamente al governo, come dicevo anche prima».

A volte i tempi dell'economia sono più rapidi, c'è il rischio che arrivino decisioni prima di poter essere analizzate, non trova?

«E allora io pongo una domanda: l'esperienza di Vte, con Psa azionista, mi è chiara. Ma che cosa succede a Sampierdarena? Ci sono più operatori, qualcuno è in sofferenza, non mi sembrano ancora così chiare le caratteristiche prestazionali di questo bacino. So bene che se l'obiettivo è crescere certe infrastrutture sono fondamentali, a cominciare dalla nuova diga foranea. Ma mi piacerebbe capirlo, ragionando con tutti gli operatori e anche con i grandi investitori che possono sostenere questa crescita, fino a un confronto con il governo centrale».

Genova e Savona potrebbero anche dare vita a un'aggregazione dal punto di vista del lavoro. La Culmv ci sta lavorando, che ne pensa?

«La Compagnia opera con un modello che è condiviso, che offre un servizio che funziona. Il tema resta quello della flessibilità, di come si coprono i costi. Serve cioè individuare un meccanismo che dia stabilità alla Compagnia nel medio periodo, senza arrivare a fine anno con il problema del bilancio. È un tema importantissimo, ma se posso permettermi non lo ritengo di difficilissima soluzione, anche perché il suo livello resta su scala locale, a differenza degli altri due che hanno necessità di un passaggio nazionale. Inoltre non ho visto posizioni concettuali distanti, c'è conoscenza del valore della Compagnia e dell'importanza del servizio che offre.

«Magari, come già successo in passato, l'accordo di Genova potrà poi essere reso valido per tutt'Italia.

«Può essere, io credo che in paio di mesi avremo già qualche elemento in più per affrontare e se possibile chiudere anche questa partita».

"Appena Doria mi dà il suo nome convoco il comitato di gestione, spero di farlo già entro la fine dell'anno"

Authority

A fine anno la prima riunione del board

••• GENOVA. **La prima riunione del comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale potrebbe avvenire l'ultimo giorno dell'anno. L'ipotesi è circolata ieri a Palazzo San Giorgio. Manca però ancora il nome del componente designato dal Comune di Genova. Marco Doria prende tempo, ma Mauro Vianello rimane in vantaggio.**

L' UFFICIO DELLE DOGANE DELLA SPEZIA E IL CONSIGLIO TERRITORIALE DEGLI SPEDIZIONIERI DOGANALI DELLA LIGURIA INSIEME PER APPROFONDIRE LE NOVITA' INTRODOTTE DEL CODICE DOGANALE UNIONALE

La Spezia, 20 dicembre 2016 – Si è tenuto (ieri) lunedì 19 dicembre presso l'Auditorium dell'Ufficio delle Dogane della Spezia, il seminario dal titolo "*Le principali novità introdotte dal nuovo Codice Doganale dell'Unione, ed il contraddittorio doganale tra opportunità ed obbligo*".

L'evento divulgativo, rivolto agli operatori del settore, ha analizzato le recenti modifiche normative che hanno investito l'operatività doganale. In particolare, dopo i saluti dei Presidenti delle Associazioni di Categoria della comunità portuale della Spezia , (Alessandro Laghezza Spedizionieri , Andrea Fontana Agenti Marittimi e Sergio Landolfi Doganalisti) , i relatori per l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Elvio La Tassa ed Andrea Dolcino, hanno approfondito le principali tematiche che riguardano il settore : il contraddittorio doganale, la figura dell'Operatore Economico Autorizzato, la nozione di Origine, i regimi doganali, il valore in Dogana, ed il Fascicolo Elettronico.

Al seminario ha partecipato il Consigliere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Luigi Merlo, che nel suo intervento conclusivo ha delineato le opportunità previste dalla riforma della *governance portuale che, con i processi di riorganizzazione in atto ed i prossimi decreti attuativi, darà vita ad un nuovo modello di portualità italiana (innovativa e competitiva) capace di concorrere alle grandi sfide del mercato mondiale.*

Carla Roncallo presidente di Spezia-Carrara

ROMA – E' stato notificato all'architetto Carla Roncallo il decreto di nomina a presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale.
La nuova Adsp accorperà i porti di La Spezia e Marina di Carrara sfruttando le sinergie e le complementarietà di entrambi gli scali.
Nei prossimi giorni il nuovo presidente chiederà alle due Regioni e ai due Comuni interessati di nominare i componenti del Comitato di gestione, mentre il ministero nominerà il Collegio dei Revisori dei Conti, per il completamento della governance della nuova Adsp.

"MareTerra 2016" a Ravenna Legacoop spinge sul porto

Secondo le cooperative, la crisi ha inciso in particolare sull'occupazione – Come uscire dalla stagnazione

RAVENNA – Legacoop Romagna ha chiesto 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 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 corposa analisi firmata dall'esperto di settore Salvatore Melluso – da cui è partito il convegno "MareTerra 2016 – Futuro in porto", organizzato a Palazzo Rasponi. Tanti i protagonisti, 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 – secondo Legacoop Romagna – 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», ha spiegato 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 propria parte attivamente», ha detto Mazzotti.
Quali strategie adottare per uscire dalla stagnazione? A salire sul palco per discuterne, oltre a Rossi, Bonaccini e Mazzotti, sono stati 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.

La Nazione

Cautela sulla nomina di Corsini Tempi lunghi per l' insediamento

Authority, le reazioni dopo la candidatura fatta dal ministro Delrio

- LIVORNO - «CARNEADE, chi era costui?» si chiedeva un perplesso don Abbondio ne «I promessi sposi». Stefano Corsini, ingegnere del Cipe (Comitato interministeriale programmazione economica) per molti livornesi del porto è, francamente, il Carneade di turno. Pochi hanno avuto a che fare con lui, e questi pochi sono i tecnici incaricati dei progetti. I politici non lo conoscono. Il che potrebbe anche essere un titolo di merito dell' ingegnere, se però dimentichiamo quanto solo poche settimane fa ci aveva dichiarato il commissario Giuliano Gallanti. «Mi auguro- ci aveva detto- che venga scelto un politico di livello perchè oggi il presidente di un sistema portuale complesso deve per prima cosa rapportarsi con il mondo della politica». Ma non è andata così. Oggi Gallanti è assai più diplomatico. «Non conosco l' ingegner Corsini, mi hanno assicurato che è competente - dice - e se c' è stata condivisione a Roma e Firenze vuol dire che ha i numeri giusti. Sono pronto a invitarlo subito a palazzo Rosciano, per fargli conoscere la struttura, presentargli le nostre iniziative e aiutarlo a conoscere il porto». Forse Gallanti precorre i tempi. Mentre ieri il suo comitato portuale ha prorogato - anche se a ranghi non completi - l' incarico di segretario generale a Massimo Provinciali, il percorso di Corsini verso la poltronissima livornese è ancora lungo. Scontata la condivisione di Rossi- l' ha dichiarato due giorni fa nella cerimonia per le FS in porto- la sua nomina dovrà passare per le commissioni di Camera e Senato.

IL SENATORE Altero Matteoli, presidente della commissione del Senato, conferma che si andrà dopo il 10 gennaio. «Non conosco Corsini- ci ha aggiunto- ma sul suo nome c' è stato un pressing fortissimo, prima per Venezia e poi per Livorno, quando per quest' ultimo porto è tramontata la prima ipotesi sul nome di Pasqualino Monti». Sia Matteoli che Gallanti si sono detti dispiaciuti per la vicenda Becce. «Era forse il candidato locale più adeguato - ha detto Gallanti - e l' averlo buttato nel tritacarne non è stato certo bello». A sua volta Becce non parla, se non per dirsi sereno. «Anzi, dopo tutta questa esposizione- si limita a dire- mi sento sollevato e posso tornare al mio lavoro». Più aperto al nuovo Nereo Marcucci, presidente di Confetra. «Stiamo lavorando- dice sibillino- per dare il massimo supporto a Corsini. E' stata una scelta sofferta ma mirata». Dicevamo che il cammino per Corsini è ancora lungo. Dopo le commissioni parlamentari la nomina va ratificata dalla Corte dei Conti. Poi il nuovo presidente potrà insediarsi, ma per operare dovrà prima avere la nomina del comitato di gestione: 5 membri, che devono

Sinistra Italiana: Corsini ok, non ha conflitti d'interesse

«Prendiamo atto della proposta di nomina di Stefano Corsini come nuovo presidente dell'Autorità Portuale di Sistema Livorno-Piombino e registriamo che la persona scelta è fuori da possibili conflitti d'interesse». Non sarà un applauso ma la dichiarazione ufficiale di Sinistra Italiana – nata dalla costola di Sel aggregando anche esponenti ex Pd e ex M5s in dissenso con i rispettivi partiti – vale come una certa qual apertura di credito nei riguardi di Corsini.
Dopo aver ringraziato «per l'operato finora svolto» i commissari uscenti Gallanti (Livorno) e Guerrieri (Piombino), la federazione livornese di Sinistra Italiana auspica che, «dopo un ritardo dovuto alle lotte interne al Pd a livello territoriale e nazionale», il presidente indicato dal ministro Delrio sia «sganciato da logiche che rischiano solo rallentamenti nelle scelte strategiche per lo sviluppo del porto e noi aggiungiamo per una crescita occupazionale di qualità nei porti di Livorno e Piombino nella logica introdotta dalla riforma dei porti».
Sinistra Italiana spende infine una sottolineatura, dopo aver ribadito che ieri è stato inaugurato l'ampliamento della ferrovia che collega la Darsena Toscana Ovest, mette l'accento sull'esigenza che «adesso il bando di gara per la Darsena Europa non rimanga ancora "impantanato"», perché «è ogni rinvio è un possibile ostacolo alla sua realizzazione».

ULTIMO COMITATO PORTUALE

Livorno, Provinciali confermato sino a marzo

Incarico prorogato sino al 31 marzo 2017 o per il tempo che basta perché si costituisca il nuovo organo di governance dell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno, il Comitato di Gestione, al quale il nuovo numero uno del nuovo ente, nel frattempo insediatosi a Palazzo Rosciano, potrà eventualmente proporre un nuovo segretario generale di propria fiducia.

È questa la decisione più importante che ha preso ieri mattina il comitato Portuale nell'ultima riunione dell'anno. L'apprezzamento per il lavoro svolto finora e la necessità di assicurare, in questa fase, la continuità del funzionamento tecnico-amministrativo dell'Ente, hanno portato il Parlamentino di Palazzo Rosciano a rinnovare la fiducia a Massimo Provinciali, attuale numero due dell'Apl.

«Ringrazio per la conferma della fiducia – ha detto Provinciali - dopo due anni di commissariamento Gallanti e un anno e passa di rinnovo del mio incarico, ci siamo abituati a vivere in situazioni di straordinaria ordinarietà. Con la designazione del nuovo presidente potremo presto voltare pagina».

A pochi giorni dalla inaugurazione del nuovo collegamento ferroviario tra il porto di Livorno e la linea Tirrenica, lato Nord, il Comitato Portuale ha poi dato l'ok al rilascio in favore di Rfi di una concessione demaniale marittima per l'utilizzo, presso la Sponda Ovest della Darsena Toscana, di un'area di 20.800 mq. allo scopo mantenere le nuove infrastrutture ferroviarie. La concessione avrà decorrenza dalla data del primo novembre di quest'anno e scadenza il 30 ottobre 2026.

Nel corso della riunione si è anche parlato di Piattaforma Europa. «Solo uno sprovveduto poteva pensare che una gara simile filasse liscia in sei mesi, quando in quel tempo si compra a malapena una partita di risme di carte – ha dichiarato Provinciali, che ha aggiunto - abbiamo avuto la conferma che c'è, nei confronti di questo progetto, una condivisione politica ai massimi livelli. L'Accordo di programma firmato dal presidente del consiglio, la delibera Cipe alla cui redazione ha probabilmente partecipato il futuro presidente Adsp, Stefano Corsini, e la benedizione del nuovo raccordo ferroviario da parte del ministro sono fatti concreti, garanzie importanti che ci permettono di guardare avanti e di dedicare le principali attenzioni all'affinamento dei documenti».

PORTO » IL GOVERNO DELL'AUTHORITY

Provinciali in sella altri 3 mesi Ora spunta il rebus del comitato

Alla proroga l'ok anche del delegato di Nogarin, protagonista di un duro scontro col segretario generale
Il nuovo presidente Corsini è solo designato, al "parlamentino" finora nessuno pensa ma ha regole rigide

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

A meno di 24 ore di distanza dalla designazione di **Stefano Corsini** come futuro presidente dell'Authority Livorno-Piombino, ecco che arriva la proroga dell'incarico al segretario uscente di Palazzo Rosciano, **Massimo Provinciali**. Solo apparentemente in contraddizione con l'annuncio del giorno precedente da parte del ministro **Graziano Delrio**: finora Corsini è semplicemente una designazione, non c'è ancora l'ufficializzazione dell'intesa da parte del presidente della Regione **Enrico Rossi** e dunque siamo all'inizio dell'iter.

Sorpresa: il voto è stato unanime. Compreso l'assessore **Alessandro Aurigi** in rappresentanza del sindaco **Filippo Nogarin**, che pure a ottobre era stato protagonista con Provinciali di un durissimo scontro: era stato Nogarin a chiamare in causa l'Autorità anti-corruzione dell'ex pm **Raffaele Cantone** perché stoppasse il doppio incarico a Provinciali (all'Authority e alla Porto 2000), era stato Provinciali ad accusare il sindaco di essersi voluto vendicare perché a Palazzo Rosciano non era stato promosso un suo amico.

Stavolta niente scontri, tutto ok. Già, perché in realtà era solo una proroga tecnica per dar modo al presidente subentrante di avere il tempo di scegliersi un proprio segretario generale. L'incarico è fino a fine marzo o comunque fino alla nomina di un nuovo segretario generale.

Del resto, il completamento dell'iter di nomina del presidente porterà via un mese o forse anche un paio, visto che il governo è alle prese col toto-nomine di poltroncine da viceministro e strapuntini da sottosegretario (ed è alle porte il break delle attività da qui alla Befana).

Ma c'è anche un altro problema. Probabilmente non si è capito che nei nuovi comitati portuali – anzi "di gestione", secondo la nuova definizione – in rappresentanza dei Comuni non andranno più sindaci o assessori come in passato. Ci vogliono rappresentanti formalmente nominati e devono avere gli stessi requisiti di comprovata competenza specifica richiesti per un presidente. Ma quanti sindaci e quanti assessori li hanno? Quasi nessuno. Non solo: l'incarico offre solo prestigio, il compenso è tutt'al più un "gettone" minimo. E c'è un diktat del ministero che impone di pescare fra chi ha meno di 65 anni (eppure Savona vuole in tutti i modi il suo ex presidente del porto, 67 anni).

Cosa c'entra tutto questo? C'entra, eccome se c'entra. Per il presidente della nuova Authority almeno un nome c'è, il comitato di gestione invece è proprio un Ufo. E quella del segretario generale è una nomina che il futuro presidente dovrà far passare all'approvazione del comitato. Ovvio dunque che per avere il numero due di Palazzo Rosciano – cioè il successore di Massimo Provinciali – il comitato di gestione debba esistere.

Le nomine spettano: una alla Regione, una al Comune di Livorno, una al municipio di Piombino (in quanto ex sede di Authority accorpata), una all'autorità marittima (cioè alla Capitaneria). Sta di fatto che lunedì, di fronte alla domanda del cronista su questa nomina, il governatore Rossi si è limitato a dire che «ci penserò». Analogo interrogativo rivolto al Comune di Livorno non ha avuto sorte migliore: niente papabili e, a domanda precisa, nemmeno un primo giro di scouting per capire su chi puntare. A quanto risulta, idem a Piombino.

Da Palazzo Rosciano si sottolinea che alla base della decisione del "parlamentino" c'è un aspetto tecnico-procedurale: la fiducia al numero due dell'istituzione portuale deriva dall'esigenza di garantire prima di tutto la «continuità del funzionamento tecnico-amministrativo dell'ente». Del resto, stiamo parlando di una interminabile fase di passaggio fra due identikit di Autorità portuali, talmente anomala che è scaduta anche l'ultima proroga dell'incarico a Gallanti ma, così come altrove, ormai si va avanti in attesa che una nuova leva di alti funzionari pubblici si metta in sella a Authority che rischiano di vedersi trasformate in una sorta di uffici decentrati tipo Agenzia delle Entrate.

«Ringrazio per la conferma della fiducia», detta Provinciali: «Dopo due anni di commissariamento Gallanti e un anno e passa di rinnovo del mio incarico, – tiene a sottolineare – ci siamo abituati a vivere in situazioni di straordinaria ordinarietà. Con la designazione del nuovo presidente potremo presto voltare pagina».

La sede dell'Authority. Foto grande: Gallanti e Provinciali (Marzi Pentafoto)

Livorno, proroga per il segretario Provinciali

LIVORNO. Incarico prorogato sino al 31 marzo 2017 o per il tempo che serve alla costituzione del nuovo organo di governance dell' Autorità di Sistema dell' Alto Tirreno, il Comitato di Gestione, al quale il nuovo numero uno del nuovo ente, nel frattempo insediatosi a Palazzo Rosciano, potrà eventualmente proporre un nuovo segretario generale di propria fiducia. È la decisione dell' ultimo comitato portuale dell' anno riferita a Massimo Provinciali. Delrio aveva indicato Corsini come presidente.

Livorno: Provinciali prorogato segretario generale

LIVORNO - Il Comitato portuale di Palazzo Rosciano riunitosi nell'ultima riunione dell'anno ha definito due questioni, la prima riguarda RFI che ha avuto la concessione decennale per mantenere le nuove infastrutture ferroviarie inaugurate lunedì alla presenza del ministro Del Rio e del presidente Enrico Rossi. La seconda, molto importante, riguarda la proroga del segretario generale, Masimo Provinciali, il cui incarico è stato confermato fino al 31 marzo 2017 o per il tempo che basta perché si costituisca il nuovo organo di governance dell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno, il Comitato di Gestione, al quale il nuovo numero uno del super Ente, nel frattempo insediatosi a Palazzo Rosciano, potrà eventualmente proporre un nuovo segretario generale di propria fiducia. L'apprezzamento per il lavoro svolto e la necessità di assicurare, in questa fase, la continuità del funzionamento tecnico-amministrativo dell'Ente, hanno portato il Parlamentino di Palazzo Rosciano a rinnovare la fiducia a Massimo Provinciali, attuale numero due dell'Authority. *"Ringrazio per la conferma della fiducia* – ha detto Provinciali - d*opo due anni di commissariamento Gallanti e un anno e passa di rinnovo del mio incarico, ci siamo abituati a vivere in situazioni di straordinaria ordinarietà. Con la designazione del nuovo presidente potremo presto voltare pagina*". All'indomani della inaugurazione del nuovo collegamento ferroviario tra il Porto di Livorno e la linea Tirrenica, lato Nord, il Comitato Portuale ha poi dato l'ok al rilascio in favore di RFI di una concessione demaniale marittima per l'utilizzo, presso la Sponda Ovest della Darsena Toscana, di un'area di 20.800 mq. allo scopo mantenere le nuove infrastrutture ferroviarie. La concessione avrà decorrenza dalla data dell'1.11.2016 e scadenza con scadenza il 30.10.2026. Nel corso della riunione si è anche parlato di Piattaforma Europa: *"Solo uno sprovveduto poteva pensare che una gara simile filasse liscia in sei mesi, quando in quel tempo si compra a malapena una partita di risme di carte* – ha dichiarato Provinciali, che ha aggiunto - *ieri abbiamo avuto la conferma che c'è, nei confronti di questo progetto, una condivisione politica ai massimi livelli. L'Accordo di programma firmato dal presidente del consiglio, la delibera Cipe alla cui redazione ha probabilmente partecipato il futuro presidente Adsp, Stefano Corsini, e la benedizione del nuovo raccordo ferroviario da parte del ministro sono fatti concreti, garanzie importanti che ci permettono di guardare avanti e di dedicare le principali attenzioni all'affinamento dei documenti*"

Livorno, Provinciali confermato sino a marzo

Livorno - L'attuale segretario generale resterà in carica sino al 31 marzo 2017 o per il tempo che basta perché si costituisca il nuovo organo di governance dell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno.

Livorno - **Per Massimo Provinciali, attuale segretario generale, incarico prorogato sino al 31 marzo 2017 o per il tempo che basta perché si costituisca il nuovo organo di governance dell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno, il Comitato di Gestione,** al quale il nuovo numero uno del nuovo ente, nel frattempo insediatosi a Palazzo Rosciano, potrà eventualmente proporre un nuovo segretario generale di propria fiducia. È questa la decisione più importante che ha preso ieri mattina il comitato Portuale nell'ultima riunione dell'anno. L'apprezzamento per il lavoro svolto finora e la necessità di assicurare, in questa fase, la continuità del funzionamento tecnico-amministrativo dell'Ente, hanno portato il Parlamentino di Palazzo Rosciano a rinnovare la fiducia a Massimo Provinciali, attuale numero due dell'Apl. «Ringrazio per la conferma della fiducia – **ha detto Provinciali** - dopo due anni di commissariamento Gallanti e un anno e passa di rinnovo del mio incarico, ci siamo abituati a vivere in situazioni di straordinaria ordinarietà. Con la designazione del nuovo presidente potremo presto voltare pagina». A pochi giorni dalla inaugurazione del nuovo collegamento ferroviario tra il porto di Livorno e la linea Tirrenica, lato Nord, il Comitato Portuale ha poi dato l'ok al rilascio in favore di Rfi di una concessione demaniale marittima per l'utilizzo, presso la Sponda Ovest della Darsena Toscana, di un'area di 20.800 mq. allo scopo mantenere le nuove infrastrutture ferroviarie. La concessione avrà decorrenza dalla data del primo novembre di quest'anno e scadenza il 30 ottobre 2026. Nel corso della riunione si è anche parlato di Piattaforma Europa: «Solo uno sprovveduto poteva pensare che una gara simile filasse liscia in sei mesi, quando in quel tempo si compra a malapena una partita di risme di carte – ha dichiarato Provinciali, che ha aggiunto - abbiamo avuto la conferma che c'è, nei confronti di questo progetto, una condivisione politica ai massimi livelli. L'Accordo di programma firmato dal presidente del consiglio, la delibera Cipe alla cui redazione ha probabilmente partecipato il futuro presidente Adsp, Stefano Corsini, e la benedizione del nuovo raccordo ferroviario da parte del ministro sono fatti concreti, garanzie importanti che ci permettono di guardare avanti e di dedicare le principali attenzioni all'affinamento dei documenti».

IL COMITATO IN ATTESA DEL NUOVO INCARICO FIDUCIARIO

Prorogato il segretario generale Fino a marzo resta Provinciali

ERA SCONTATO, e del resto indispensabile per non creare vuoti di potere operativo: così ieri il comitato portuale ha prorogato l'incarico di segretario generale dell'Autorità portuale a Massimo Provinciali (*nella foto*). La proroga è sino al 31 marzo 2017 «o per il tempo che basta perché si costituisca il nuovo organo di governance dell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno, il Comitato di Gestione». Spetterà infatti a questo nuovo organismo, che sostituirà il comitato portuale in base alla riforma, la nomina del segretario generale definitivo, su proposta del nuovo presidente. Che sarà, secondo gli accordi annunciati lunedì tra Delrio e Rossi, l'ingegnere del Cipe Stefano Corsini.

IL COMITATO portuale ha sottolineato il suo apprezzamento per il lavoro svolto da Provinciali e la necessità di assicurare la continuità del funzionamento tecnico-amministrativo dell'Ente. «Ringrazio per la conferma della fiducia – ha detto a sua volta Provinciali – dopo due anni di commissariamento Gallanti e un anno e passa di rinnovo del mio incarico, ci siamo abituati a vivere in situazioni di straordinaria ordinarietà. Con la designazione del nuovo presidente potremo presto voltare pagina». All'indomani della inaugurazione del nuovo collegamento ferroviario tra il Porto di Livorno e la linea Tirrenica, lato Nord, il Comitato Portuale ha poi dato l'ok al rilascio in favore di RFI di una concessione demaniale marittima per l'utilizzo, presso la Sponda Ovest della Darsena Toscana, di un'area di 20.800 mq. allo scopo mantenere le nuove infrastrutture ferroviarie.

TCO all'Orlando

IL commissario Gallanti: «La concessione sarà comunque prorogata entro il 31 dicembre»

LA CONCESSIONE avrà decorrenza dalla data dell'1.11.2016 e scadenza con scadenza il 30.10.2026. Nel corso della riunione si è anche parlato di Piattaforma Europa: «Solo uno sprovveduto poteva pensare che una gara simile filasse liscia in sei mesi, quando in quel tempo si compra a malapena una partita di risme di carte – ha aggiunto Provinciali - ieri abbiamo avuto la conferma che c'è, nei confronti di questo progetto, una condivisione politica ai massimi livelli».
Nel corso della riunione si è parlato, a latere dei vari problemi descritti più sopra, anche della scadenza tra pochi giorni della concessione del TCO nella calata Orlando. Su nostra successiva domanda, il presidente Gallanti ha assicurato che la concessione sarà prorogata entro il 31 dicembre, lasciando poi le scelte della "comparazione" con l'altra società richiedente l'area contesa alla radice della sponda Est al nuovo management.

A.F.

IL COMMENTO

di ANTONIO FULVI

NOMINE PORTI LA SORPRESA DI NATALE

PROPRIO non si può citare il proverbio secondo il quale la fretta fa i gattini ciechi. Perché fretta non c'è stata, anzi: i porti di Livorno e Piombino hanno ricevuto solo due giorni fa l'indicazione che avranno un presidente, l'ingegner Stefano Corsini, funzionario del Cipe, mai visto a Livorno. Niente fretta dunque, perché ci sono voluti tre mesi, quando altri nove "sistemi portuali" su 15 avevano già ricevuto le loro designazioni. Niente fretta: ma per i livornesi siamo lo stesso ai gattini ciechi. Ovvero: dei due candidati di spicco del territorio, fin dall'inizio dati per molto probabili anche per la preparazione, l'esperienza e i curriculum di tutto rispetto, non ne è passato uno. La vulgata del porto si sta tenendo come ultima chance la possibilità che il governatore Enrico Rossi riesca ad imporsi almeno per il segretario generale della nuova Autorità. E in questo caso il premio di consolazione andrebbe a Luciano Guerrieri, già presidente del porto di Piombino. I giochi però sono tutti in mano alla politica. E quella locale, con un Pd frantumato e frastornato sulle candidature, i giochi li ha persi tutti. Dividendosi fino all'assurdo con veti incrociati da una parte su Guerrieri- non lo gradivano i Pd del "cerchio magico" renziano- dall'altra sul candidato in pectore di Rossi, l'ad del Terminal Darsena Toscana Luca Becce. Rossi l'aveva dato pochi giorni fa non solo piazzato, ma vincente. Brutta figura del governatore. Per fortuna Becce è intelligente, uomo di mondo e fino all'ultimo ha tenuto il giusto distacco. Sostenere che non l'abbia presa male sarebbe esagerato. Ma sta potenziando il terminal, guarda alla Piattaforma Europa come prolungamento del suo Tdt e non finisce certo su una panchina dei giardinetti. E' il porto di Livorno- insieme a Piombino - che è commissariato di fatto. Mea culpa della politica labronica. Ma non ci consola.

LA DITTA PANINI SUBENTRA AL GRUPPO GRECO

Stazione marittima, riassunti i lavoratori

LIVORNO

È stata trovata una via d'uscita per la crisi che aveva messo nei guai i lavoratori del gruppo Greco che aveva in gestione la mensa della stazione marittima: già negli ultimi giorni si erano diffuse indiscrezioni che accreditavano un certo qual ottimismo nel quartier generale e l'Authority riguardo a questa spinosa vicenda, ieri la conferma da parte della Cgil. Il sindacato annuncia che «i dipendenti della stazione marittima di Livorno sono stati riassunti dalla società Panini Servizi che prenderà in gestione il locale».

Era da tempo che i lavoratori non dormivano sonni tranquilli: intoppi e ritardi nel pagamento degli stipendi finché, «dopo una lunga vertenza sfociata in uno sciopero a oltranza», finalmente – come fanno rilevare dal sindacato – «sembra arrivare un lieto fine per i lavoratori e le lavoratrici della stazione marittima del porto di livorno che, ormai da mesi, non riscuotevano regolarmente lo stipendio».

Secondo quanto riferito da lla Filcams Cgil provinciale, riguardo all'interesse manifestato dalla società Panini Servizi, «è stato immediatamente attivato – viene precisato – un tavolo di trattativa per definire il futuro dei dipendenti».

Il presidio dei lavoratori senza stipendio (Repetti Pentafoto)

La Filcams canta vittoria: «Tutto il personale della stazione marittima è stato riassunto – viene messo in evidenza – ed è stato garantito anche il pagamento delle spettanze pregresse che la società uscente non aveva saldato».

E la riapertura? Ancora non c'è una comunicazione ufficiale ma , a giudizio del sindacato, la riattivazione del servizio è prevista «a breve, sembra entro fine anno».

Sull'esito della vicenda interviene anche il consigliere regionale Pd **Francesco Gazzetti** che ricorda di aver portato all'attenzione del consiglio regionale una mozione «approvata all'unanimità». Dopo aver lodato l'impegno di Gianfranco Simoncini e del gruppo "dem" così come la sensibilità della nuova società, Gazzetti sottolinea che «il gioco di squadra di lavoratori-sindacati-istituzioni ha permesso di creare le condizioni affinché si potesse arrivare a questo epilogo».

Inaugurazione con Delrio

Livorno apre polo ferroviario

Livorno. È operativo il nuovo terminal di Livorno Darsena, che consente il collegamento ferroviario diretto tra il porto e la linea tirrenica, costato complessivamente circa 40 milioni di euro, di cui 7 previsti dal contratto di programma 2012-2016, parte investimenti, sottoscritto da Rfi e ministero

segue in ultima pagina

delle Infrastrutture e dei Trasporti e la quota restante a carico della Regione Toscana. L'opera, inaugurata lunedì scorso alla presenza del ministro Delrio, permetterà il passaggio delle merci dai container direttamente sulla rete ferroviaria nazionale con l'eliminazione del passaggio dallo scalo merci di Livorno Calambrone per tutti i treni provenienti o diretti alla Darsena Toscana, riducendo notevolmente i tempi di passaggio dei carri da e per l'area portuale.

Aria di Natale anche in Capitaneria di porto

CIVITAVECCHIA - In occasione delle festività Natalizie, la Capitaneria di porto - Guardia Costiera di Civitavecchia, ha rinnovato anche quest'anno la recente tradizione di allestire nei propri locali un ambiente "in tema" con il periodo, realizzando, oltre alla presenza di un grande albero di Natale (alto circa 7 metri) e di un caratteristico presepe, anche un sistema audio che, dal cortile interno della Capitaneria, diffonde brani musicali tipicamente Natalizi, creando una atmosfera "speciale" in grado di accompagnare in questi giorni particolari sia l'utenza che frequenta gli uffici dell'Autorità Marittima, sia il personale che – come d'abitudine – assicura i propri servizi alla collettività 24 ore su 24 per 365 giorni l'anno.

Alla cerimonia di accensione delle luci natalizie e benedizione a cura di don Cono, parroco della Cattedrale, hanno partecipato anche il sindaco di Civitavecchia Antonio Cozzolino, il segretario generale f.f. dell'Autorità di Sistema Portuale Lelio Matteuzzi, le rappresentanze del cluster marittimo portuale e numerose associazioni tradizionalmente vicine alla Guardia Costiera.

Tra gli addobbi apposti sull'albero di Natale, per il quarto anno consecutivo, sono stati posizionati sei cuori rossi in memoria dei sei colleghi appartenenti al Corpo delle Capitanerie di porto che hanno perso la vita nel tragico incidente della torre piloti del porto di Genova, crollata il 7 maggio 2013 dopo esser stata colpita da una nave in manovra.

"L'anno che si va a chiudere è poi stato un anno denso di significati sia per la Capitaneria che per la città di Civitavecchia, che ha visto qui concludere le celebrazioni per i primi 150 anni di vita del Corpo - hanno ricordato dal comando - con una solenne celebrazione eucaristica officiata il 13 luglio dall'Ordinario Militare all'interno del Forte Michelangelo. Gli auguri di quest'anno giungono anche dal personale della M/V CP305 della Guardia Costiera di Civitavecchia che, in questo periodo, è impegnato nelle acque di Lampedusa. L'unità infatti, rimarrà nel Canale di Sicilia fino al mese di gennaio, e la "foto dell'anno" *(nella foto)* ritrae un salvataggio di pochi giorni fa che ben testimonia l'emozionante impegno che la vede affrontare, giorno dopo giorno e con assoluto orgoglio, la continua opera di soccorso a beneficio dei migranti".

L'allestimento sarà visitabile sino al termine delle festività e la cittadinanza potrà accedervi negli orari di apertura degli uffici (9-12 dal lunedì al venerdì, 15-16.30 il martedì e giovedì).

Porto, Cozzolino: "Ultimare i lavori a Largo della Pace"

Ieri si è tenuto un incontro interlocutorio tra comune di Civitavecchia, Autorità portuale, Rct, Port mobility, Capitaneria di porto, Polmare e Dogana per parlare della mobilità in generale all'interno del porto.

CIVITAVECCHIA - Vertice all'Authority per discutere circa l'utilizzo di largo della Pace e della riorganizzazione del trasporto per l'utenza crocieristica.

Ieri si è tenuto un incontro interlocutorio tra comune di Civitavecchia, Autorità portuale, Rct, Port mobility, Capitaneria di porto, Polmare e Dogana per parlare della mobilità in generale all'interno del porto.

Il sindaco Antonio Cozzolino: "Abbiamo ribadito la nostra volontà, nelle more di una nuova organizzazione dell'accoglienza e lo smistamento degli stessi all'interno del porto, di arrivare alla prossima stagione con completati i lavori a Largo della Pace. Speriamo che l'Autorità portuale si adoperi in questi mesi per rendere Largo della Pace efficiente per avere una stagione decorosa".

Cozzolino ha poi ricordato che le procedure per la liquidazione degli usi civici sono già state avviate da alcune settimane.

"Nelle more della realizzazione – conclude il Sindaco - del nuovo terminal di Rct avremo modo di parlare di una futura organizzazione in maniera sinergica fra i vari soggetti preposti che si interesseranno di questo settore".

Spirito (Napoli) vuole un porto presentabile

Napoli. (Paolo Bosso). Primo passo: nel 2017 le gare per i lavori di ammodernamento del Beverello, incluso un nuovo waterfront nella zona del palazzo vincolato dalla Soprintendenza, i Magazzini Generali. «Nel 2019 ci saranno le universiadi, dobbiamo cercare di rendere il porto perlomeno presentabile». È un Pietro Spirito decisionista e a tutto tondo quello che interviene al "Sabato delle idee", il ciclo di appuntamenti organizzato dal centro SDN e dall'Università di Napoli Suor Orsola Benincasa. Quest'anno il tema marittimo ha riguardato il porto, la fabbrica di Napoli. Dalle idee ai progetti, esperienze a confronto, tenutosi come l'anno scorso nella Basilica di San Giovanni Maggiore del capoluogo campano.

I passeggeri. Per Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale (Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia), insediatosi pochi giorni fa (5 dicembre), il primo punto su cui intervenire è l'organizzazione dei passeggeri, il biglietto da visita di un porto. A Napoli, con sei milioni di persone che si spostano col cabotaggio e un milione a bordo delle crociere è un comparto chiave. Nel corso dell'evento è stato presentato il *filtering line*, un progetto di waterfront per il Beverello coesistente alla stazione della metro Municipio di Alvaro Siza. «Lo sappiamo il vero motivo per cui il filtering line è naufragato? Perché è entrato in conflitto con un altro presentato dagli imprenditori privati». Certo, nella paralisi in cui è caduto il progetto di ammodernamento del fronte mare c'entra il Piano regolatore portuale, precisa Spirito, ma la mazzata è arrivata da questi veti incrociati.

La delocalizzazione dei petroli. Veti che caratterizzano un'imprenditoria campana fatta di corporazioni e conflitti. E le merci del terminal di Levante, luogo di rilancio degli ultimi vent'anni, che fine faranno? «Vorrei evitare le discussioni inutili, la prima è quella senza senso della delocalizzazione del terminal petroli: finché un posto dove metterli non c'è è una perdita di tempo parlarne». Si presume quindi che le due opere, delocalizzazione della darsena petrolifera e realizzazione del terminal container di Levante siano indipendenti: «Sì, lo sono -risponde- la delocalizzazione della darsena petroli ad oggi non presenta alcuna ipotesi concreta di riallocazione e quindi costituisce un tema di natura prettamente accademica, per il momento».

Veti e indagini Ue: guerra fratricida. Lo scalo di Napoli è pieno di zone abbandonate o mal gestite che hanno bisogno di essere rinnovate, a cominciare dalle concessioni. «Perché i concessionari non sono mai intervenuti su questi manufatti deradenti?», si chiede Spirito, «vorrei che il porto uscisse da questo feudalesimo». C'entra una sana dialettica tra concorrenza e monopolio, quella tra un parco concessionario portuale gestito da un lato da pochi armatori, se non da uno, e dall'altro partecipato da tanti imprenditori, come accade del resto in diversi porti italiani ed europei. Il monopolio in sé può essere positivo, secondo Spirito, ma a Napoli il problema non è tanto il poco liberismo imprenditoriale quanto una guerra fratricida fatta di segnalazioni all'Ue «che accendono una lente grossa così non solo qui ma in tutta Italia. Delrio (Graziano, il ministro dei Trasporti, ndr), dandomi l'incarico mi ha chiesto di tenere a mente due fattori, la legalità e un altro elemento correlato: il circolo d'infrazioni in cui il porto si può avviluppare insieme non solo a quelli italiani ma di tutta Europa», mettendo in discussione lo stesso criterio alla base delle regole Ue sugli aiuti di Stato. C'è un limite intrinseco nell'imprenditoria portuale non solo napoletana. «L'Italia -spiega Spirito- non è una piattaforma logistica ma una colonia logistica, in particolare del capitale tedesco. Tra i primi dieci operatori logistici del paese solo due sono italiani e non si trovano al primo posto». La nuova guida dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia conclude il suo intervento chiedendo agli imprenditori di darsi una calmata e lavorare negli interessi dello scalo capoluogo: «Bisogna fermare il circolo di contenziosi altrimenti non se ne esce. Se qualcuno è interessato a continuare su questa strada, quella delle carte bollate, sappiate che risponderò con gli avvocati di Stato».

segue in ultima pagina

2016: l'analisi di Sorrentini

Porto di Napoli, Assoagenti chiede competitività

Napoli. «Immaginiamo che domani il dragaggio sia stato fatto. Sarà soddisfatto solo l'aspetto tecnico mentre la competitività sarà di là da venire. Intendo i costi, la produttività, la garanzia di sosta in rada, le rese, lo stoccaggio, i servizi tecnico nautici, l'ammodernamento degli impianti obsoleti. Riusciremo a essere competitivi?». Se lo chiede Stefano Sorrentini, presidente Assoagenti Campania da luglio scorso, nel corso del brindisi di fine anno degli operatori del porto di Napoli tenuto-

segue in ultima pagina

si alla stazione marittima. Un evento che, rispetto agli altri anni, è stato più corposo con la premiazione, da parte di Assoagenti, di diversi giornalisti campani per il loro contributo all'informazione specializzata (alla fine dell'articolo una foto di gruppo).
Un anno tutto sommato all'insegna del cauto ottimismo. «Il Baltic Dry Index -spiega Sorrentini- è salito di oltre il cento per cento, anche se durante l'anno ha toccato il minimo storico. La flotta italiana è sempre giovane: seconda in Ue e quarta nel mondo. Infine, una cantieristica al vertice».
«A Napoli -continua Sorrentini- il traffico container è in incremento. Poi c'è stata la riforma che nel giro di quindici mesi è stata approvata dopo un processo di scrittura partito nel 2002: diamo atto perlomeno al governo precedente di esser stato celere. Spirito (presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale, ndr), ci ha incontrati tutti nel giro di ventiquattr'ore dall'insediamento. Vedo idee chiare su efficienza, incentivi, piani industriali, questo grazie anche alla squadra di tecnici preparati messa in campo dal governo».
Ora però c'è da rimboccarsi le maniche dopo anni di letargo. «Il successo di un porto -conclude Sorrentini- è nella sinergia pubblico-privato, diciamo che il primo elemento è stato risolto, ora tocca a noi, non abbiamo più alibi. Faccio un esempio pratico: immaginiamo che domani il dragaggio sia stato fatto. Sarà soddisfatto solo l'aspetto tecnico mentre la competitività sarà di là da venire. Intendo i costi, la produttività, la garanzia di sosta in rada, le rese, lo stoccaggio, i servizi tecnico nautici, l'ammodernamento degli impianti obsoleti. Riusciremo a essere competitivi?».

Salerno, Punzi: "Porta ovest, dragaggi e retroporto futuro dello scalo"

«In questo momento delicato è opportuno concentrarci sui lavori necessari alla crescita del porto: porta ovest, il dragaggio dei fondali, la retro-portualità. Sono i lavori da ultimare la vera garanzia per il futuro dello scalo. Gli armatori continueranno a scegliere il porto di Salerno solo se infrastruttura e servizi saranno all'altezza delle loro aspettative». Così Angelo Punzi, segretario del Coordinamento Fai (Federazione autotrasportatori italiani) invita alla riflessione sul futuro dello scalo salernitano, accorpato (salvo un'autonomia non ancora stabilita dal ministero dei Trasporti) allo scalo di Napoli dopo la riforma dei porti che ha creato l'"Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale" composta, oltre che dai due porti, da Castellammare di Stabia.

Per Punzi il porto di Salerno «soffre per questa fase di transizione». «Mi permetto – conclude - di lanciare un appello alle diverse anime del porto affinché continuino a dedicarsi con lo stesso slancio per dare vita ad un sistema logistico-portuale integrato che garantisca lavoro, sicurezza e continuità per tutti».

Porto Gioia Tauro: Giuseppe Pedà, approvato regolamento per abbattimento tasse di ancoraggio

(FERPRESS) – Gioia Tauro, 21 DIC – "Ieri unitamente ai colleghi del comitato portuale abbiamo approvato il regolamento per l'abbattimento delle tasse di ancoraggio nel porto di Gioia Tauro". Così Giuseppe Pedà, sindaco di Gioia Tauro. "Come sostengo da anni i- prosegue Pedà- il porto può tornare a movimentare 3,5 milioni di Teus riassorbendo i lavoratori in esubero, soltanto se si azzereranno completamente, è una tassa iniqua che ci penalizza rispetto agli altri porti del mar Mediterraneo e vale per le casse dello Stato solo 13 milioni di euro ma blocca da anni la competitività della nostra infrastruttura". Ho chiesto che venga segnalata al più presto la necessità al Governo di "cancellarle" totalmente. Spero – cocnlude – di poterlo ribadire anche al ministro Graziano Delrio e al neo presidente del Consiglio Paolo Gentiloni".

Gioia Tauro, il sindaco propone di azzerare le tasse di ancoraggio

Gioia Tauro - «Come sostengo da anni - sostiene Giuseppe Pedà - il porto può tornare a movimentare 3,5 milioni di teu riassorbendo i lavoratori in esubero».

Gioia Tauro - **«Come sostengo da anni il porto può tornare a movimentare 3,5 milioni di teu riassorbendo i lavoratori in esubero, soltanto se si azzereranno completamente le tasse di ancoraggio; è una tassa iniqua che ci penalizza rispetto agli altri porti del mar Mediterraneo e vale per le casse dello Stato solo 13 milioni di euro ma blocca da anni la competitività della nostra infrastruttura».** Lo dichiara il sindaco di Gioia Tauro, Giuseppe Pedà. «Ieri - aggiunge- unitamente ai colleghi del comitato portuale abbiamo approvato il regolamento per l'abbattimento delle tasse di ancoraggio nel porto di Gioia Tauro. Ho chiesto che venga segnalata al più presto la necessità al Governo di «cancellarle» totalmente. Spero di poterlo ribadire - conclude - anche al ministro Graziano Delrio e al neo presidente del Consiglio Paolo Gentiloni».

Porti:sindaco Gioia T., ok ad abbattimento tasse ancoraggio

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 21 DIC - "Ieri assieme ai colleghi del comitato portuale abbiamo approvato il regolamento per l'abbattimento delle tasse di ancoraggio nel porto di Gioia Tauro. Come sostengo da anni il porto può tornare a movimentare 3,5 milioni di Teus riassorbendo i lavoratori in esubero, soltanto se tali tasse si azzereranno completamente".

E' quanto afferma, in una nota, il sindaco di Gioia Tauro, Giuseppe Pedà.

"Si tratta di una tassa iniqua - prosegue Pedà - che ci penalizza rispetto agli altri porti del mar Mediterraneo e che vale per le casse dello Stato solo 13 milioni di euro ma blocca da anni la competitività della nostra infrastruttura. Ho chiesto che venga segnalata al più presto la necessità al Governo di 'cancellarle' totalmente. Spero di poterlo ribadire anche al ministro Graziano Delrio e al neo presidente del Consiglio Paolo Gentiloni".(ANSA).

Il futuro dei porti sardi, in attesa del presidente

Cagliari aspetta il presidente, sono otto i porti riuniti nell'Autorità di Sistema portuale che avrà sede nel capoluogo sardo, il via operativo ancora non è arrivato, manca la nomina del nuovo presidente che andrà a sostituire i due commissari straordinari ad oggi in carica nelle due Autorità di Olbia e Cagliari
Si è parlato a Cagliari del futuro dei porti sardi alla luce della riforma, durante il convegno, organizzato da ELSA (European Law Student's Association) svolto nella vecchia sede della facoltà di Giurisprudenza.

Roberto Isidori, commissario dell'Autorità di Cagliari, durante la presentazione ha sottolineato che tutte le AdSP saranno in stretta relazione con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in particolare per la redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e per la programmazione infrastrutturale e dei contributi nazionali o comunitari. La creazione dell'Autorità di Sistema portuale per il Mare di Sardegna è quindi finalizzata allo sviluppo funzionale degli otto porti ma alla luce di una visione sinergica della portualità regionale. Verranno così sfruttati i punti di forza e le peculiarità di ciascun porto per creare un sistema competitivo su scala internazionale.
Isidori parlando del porto di Cagliari, ha dato un aggiornamento dei lavori in esecuzione: dalla darsena pescherecci al porto canale. Ma per il decollo sarà necessario mettere a sistema tutti i porti sardi tenendo presente la peculiarità di ciscuno. I porti a vocazione turistica per il traffico passeggeri e diportistica, come Olbia. Gli scali dove il traffico passeggeri serve da collegamento coi porti nazionali ed esteri (Francia e Spagna) nel Golfo Aranci, così come per Porto Torres, le realtà portuali dove la crescita è stata legata in passato alle industrie ed oggi quindi sono sottoposti ad un processo di riconversione come il caso di Portoveme e Porto Torres. Il porto di Santa Teresa di Gallura sviluppatosi su vocazione diportistica e di collegamento con la vicina Corsica. Oristano strategico per la realizzazione del deposito costiero di GNL utile per il processo di conversione energetica nell'ottica dell'utilizzo del gas metano.

Porti: Autorità di sistema, si aspetta solo il presidente

(ANSA) - CAGLIARI, 21 DIC - Otto scali in un'unica autorità di sistema portuale: la legge c'è già ma ora, per il via operativo, bisogna aspettare la nomina del nuovo presidente unico che dovrebbe prendere il posto dei due commissari straordinari attualmente in carica alle due Authority di Cagliari e Olbia.

Il futuro dei porti sardi alla luce della riforma è stato al centro di una lezione-convegno nell'aula magna dell'ex facoltà di Giurisprudenza organizzata dall'Elsa. Tutte le AdSP - come ha spiegato il commissario dell'Authority di Cagliari Roberto Isidori illustrando le slide di presentazione - funzioneranno in stretta relazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in particolare per la redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e dei programmi infrastrutturali con contributi nazionali o comunitari.

La creazione di un'unica Autorità di Sistema Portuale per il Mare di Sardegna ha come obiettivo lo sviluppo funzionale dei porti preesistenti in un'ottica di visione sinergica della portualità regionale. Verranno così sfruttati i punti di forza e le peculiarità di ciascun porto per creare un sistema competitivo su scala internazionale.

Isidori ha fatto il punto sui lavori in corso a Cagliari, dalla darsena pescherecci al porto canale. Ma per il decollo sarà necessaria l'interazione tra tutti i porti sardi. Da Olbia, strategica per il traffico passeggeri e per la vocazione diportistica. A Portoveme e Porto Torres crescita e sviluppo sono legati anche alle strategie di rilancio o riconversione industriali del territorio. Per quanto riguarda Golfo Aranci, così come per Porto Torres - è stato spiegato - è rilevante il traffico passeggeri sulle tratte di collegamento coi porti nazionali ed esteri (Francia e Spagna).

Il porto di Santa Teresa di Gallura è interessato dai collegamenti con la Corsica e mantiene la propria vocazione diportistica.

E diventa fondamentale anche lo sviluppo del porto di Oristano, dal punto di vista strategico, sia in vista dell'aumento degli scali commerciali previsti, sia per la realizzazione del deposito costiero di GNL utile per il processo di conversione energetica nell'ottica dell'utilizzo del gas metano. "Un evento- hanno spiegato Raffaele Farigu e Eleonora Carrus, presidente e segretario Elsa- utile per offrire una panoramica studenti e professionisti del settore considerato il ruolo chiave che questa materia ricopre per la Sardegna".

(ANSA).

Gazzetta del Sud

Porto insabbiato e lunga emergenza Tir

Se va bene i lavori di dragaggio inizieranno il 27. Ennesimo stop burocratico a Palermo

Alessandro Tumino La sorpresa non è certo l' insabbiamento degli approdi di Tre mestieri e un massiccio ritorno di Tir nel cuore della città. Grazie alle previsioni del colosso danese Dhi era tutto previsto, anche in termini di metri cubi di sabbia. "Tra 26 e 27.000", era stato questo il particolare bollettino acquisito dall' Autorità portuale e pubblicato dalla Gazzetta. Oggi, la stima è ancora impossibile, ma un' isola di circa 20.000 metri cubi di ghiaia è già sotto gli occhi di tutti e si allunga come la lama di una scimitarra dalla banchina esterna verso il centro dell' imbocco del mini porto d' emergenza.

La vera sorpresa prodotta dalla mareggiata di ieri, invece, è la certezza che i lavori di dragaggio non inizieranno prima del 27 dicembre. Si rinnova, purtroppo, la telenovela burocratica relativa all' autorizzazione per il dragaggio, che sembrava finalmente archiviata. Invece no. La Regione ha dichiarato l' impossibilità di dare immediatamente il via libera, e pesano ovviamente anche le imminenti festività natalizie. La nuova impresa dragatrice, la Lmd di Chioggia, aggiudicataria dei lavori fin dal giugno 2016, dispone, secondo contratto, di un termine di 5 giorni per iniziare il suo intervento.

Nel frattempo, data la solita impressionante isola di sabbia, vi è il concreto rischio che anche la banchina di riva non risulti uti lizzabile in sicurezza. Con tutto quel che ne consegue anche per i 35 lavoratori della Comet, il gestore dei servizi portuali a Tremestieri. Stamani Capitaneria, Comete piloti del porto proveranno a monitorare fondali e sabbia ed arriveranno anche i tecnici della veneta Lmd che si recheranno all' Authority e visioneranno gli approdi.

Il presidente dell' Autorità portuale, Nino de Simone annuncia che chiederà con forza alla società di Chioggia di inviare subito la draga a Messina, condizioni marine permettendo. Al contempo De Simone ha chiesto aiuto all' assessore regionale all' Ambiente, Maurizio Croce, il quale ha garantito il suo massimo impegno in relazione all' emergenza Tir di Messina. Il nodo, però, è sempre quello delle interpretazioni burocratiche. Ieri il segretario generale dell' Authority, Francesco Di Sarcina ha provato a scioglierlo, incontrando a Palermo il direttore generale dell' Assessorato. Sembrava, infatti, che il testo dell' ultima autorizzazione al dragaggio rilasciata da Palermo avesse garantito il via libera, sino a un

tetto massimo di 60.000 metri cubi, anche per un successivo dragaggio. Invece no. L' alto funzionario ha però promesso che appena riceverà i documenti da Messina (entro domani), darà il via libera il più presto possibile.
Bene. Calcoliamo che l' okey arrivi entro 48 ore da giovedì, ovvero sabato 24 dicembre, vigilia di Natale: i lavori cominceranno così, se ve bene, dopo le feste, il 27. Per questo oggi sarà richiesto all' impresa il massimo anticipo rispetto ai 5 giorni da contratto. Ma poi serviranno altri 4-5 giorni di lavori. Insomma, pochi dubbi: sino all' 1 gennaio, la città sarà piena di Tir3.

ALESSANDRO TUMINO