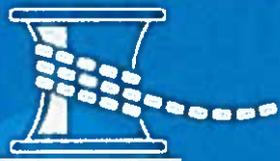


Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 24/8/2016



ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (La Gazzetta Marittima, TP24, Trapani Oggi)

Dai porti

Trieste:

"...Assunzioni: in 2mila per quindici posti..." (Il Piccolo)

Livorno:

"...Provinciali: niente "feste" solo amici..." (La Gazzetta Marittima)

"...Terminal rinfusi sulla sponda est in guerra..." (La Gazzetta Marittima)

Taranto:

"...Ulisse completa i documenti ora il responso dell'AP..."

(La Gazzetta di Taranto)

"...Piattaforma logistica? Può partire ma..." (La Gazzetta di Taranto)

"...Porto: confermato trend di crescita..."

(Nuovo Quotidiano di Puglia, La Gazzetta di Taranto)

Notizie da altri porti italiani

Notizie dai porti esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

La Gazzetta Marittima

Con la Riforma non disperdere le professionalità

GENOVA – Aspettando Godot ... ovvero la riforma che non arriva, ma che Delrio promette di varare entro settembre. Così i problemi che via via maturano sui porti costituiscono insieme argomento di preoccupazione, di invito o di stimolo. E' il caso della nota di Gian Enzo Duci, presidente nazionale di Federagenti.

"I fatti di Civitavecchia e la decisione del presidente di Assoport, Pasqualino Monti, di dichiarare al ministro la sua "non disponibilità" a proseguire nel mandato di commissario per tentare di rasserenare un clima locale che si era a dir poco imbarbarito, inevitabilmente sollevano nuovi interrogativi e allungano ombre sulla scelta dei presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale che dovrà essere compiuta dal ministero.

Federagenti non può astenersi – afferma il presidente Gian Enzo Duci – dall'esprimere in questa fase delicatissima alcune considerazioni e alcuni auspici.

"La prima considerazione è relativa ai veleni e alle polemiche strumentali che – e Civitavecchia lo dimostra drammaticamente – potrebbero condizionare in modo anomalo le scelte. Federagenti si augura che il governo e il ministro dei Trasporti sappiano assumere posizioni ferme e razionali specie nel momento in cui saranno chiamati a compiere una valutazione sia sui curricula richiesti, sia sui risultati effettivamente conseguiti sul campo dai presidenti che sino a oggi hanno guidato i porti italiani.

"La seconda considerazione – continua Duci – è quindi relativa alla necessità di non disperdere le professionalità, che hanno fatto bene ai vertici dei principali scali del paese e che hanno trasformato in fatti concreti e acquisizioni di traffico, come accaduto a Civitavecchia, la loro governance. La terza considerazione è relativa alla strategicità di alcuni porti, primi fra tutti Napoli e Genova – conclude il presidente di Federagenti – che forse più di altri hanno bisogno di scelte lungimiranti e quindi di presidenti-manager in grado di far ripartire macchine in palese rallentamento o – come nel caso di Napoli – eufemisticamente "arruginite".

La Gazzetta Marittima

Brindisi e Taranto: Riforma “tradita” secondo i Propeller

TARANTO – “Il governo del territorio e della portualità, cioè dei flussi di merci e persone che dal mare, “atterrando” sul territorio italiano nei nodi portuali, si incrociano con le reti infrastrutturali nazionali ed europee, interessa diverse materie di competenza legislativa statale e regionale, con conseguenti molteplici intrecci di competenze, di Istituzioni, di Storie e di Territori.” Così esordisce una nota congiunta dei presidenti dei Propeller Club di Taranto e di Brindisi, Michele Conte e Donato Caiulo. “In riferimento alla Riforma della Portualità – dice la nota – va precisato che, originariamente, dopo una lunga serie di studi da parte del Ministero delle Infrastrutture, nonché della Commissione dei 15 “Saggi” nominata ad hoc, il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, approvato dal Consiglio dei Ministri nell’agosto 2015 prevedeva 14 Autorità di Sistema Portuale con un’unica Autorità di Sistema Portuale in Puglia, con sede a Taranto. “Su tale ipotesi di Autorità Unica della Puglia si era espresso positivamente il Propeller e tutti gli operatori portuali brindisini nell’incontro con il consigliere del ministro Delrio, dottor Ivano Russo, nel settembre 2015, ma anche i tarantini. “Inoltre tale scelta di un’unica Autorità di Sistema Logistico e Portuale pugliese era stata condivisa e concordata anche dai quattro commissari delle attuali Autorità Portuali Pugliesi che il 2 dicembre 2015, alla presenza del ministro Delrio, a Taranto avevano sottoscritto un: “Accordo di cui all’art. 15 della legge 7 agosto 1990 n. 241 e ss. mm. e ii. ai fini della realizzazione del Sistema Portuale e Logistico Pugliese”. “Purtroppo, successivamente alla sottoscrizione di tale Accordo – continua la nota – alla vigilia del Natale 2015, il sindaco di Bari ha rivendicato, direttamente presso il governo, il ruolo della città metropolitana di Bari come sede di una propria Autorità di Sistema Portuale e comprendente i cinque porti di Bari, Manfredonia, Monopoli, Barletta e Brindisi. Questo “repentino cambiamento”, che non deriva dagli studi preliminari del Piano Strategico della Portualità e della Logistica del ministro Delrio e che ha portato da 14 a 15 le Autorità di Sistema Portuale in Italia, fu approvato in Consiglio dei Ministri nel gennaio 2016 e confermato nel Consiglio dei Ministri del 28 luglio 2016. “In conseguenza di ciò, alla ex Autorità di Sistema Unica della Puglia, composta da sei porti e con sede a Taranto, è rimasto il solo porto di Taranto. “Tale scelta, subita dalla città di Brindisi in un periodo in cui la città è stata commissariata – afferma polemicamente la nota – appare in contraddizione sia con lo stesso Piano della portualità approvato nell’agosto 2015 (dove la “logica del mono-scalo” era stata ampiamente criticata e superata) sia perché non si è avviato alcun “concerto” o consultazione con i territori interessati e le loro istituzioni; pertanto si rileva che l’aver lasciato l’Autorità di Sistema di Taranto mono-scalo, cioè con il solo porto di Taranto appare una enorme contraddizione rispetto alla logica ed agli obiettivi del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica che aveva individuato proprio nella dimensione “mono-scalo” uno dei punti di debolezza della portualità italiana. Va precisato, al riguardo, che nella riforma delle Camere di Commercio è prevista l’unione delle due Camere di Commercio di Brindisi e Taranto, ed analoga “fusione” sta avvenendo tra i sindacati delle due province (o ex-province, o futura unica provincia). Forse, ragionando complessivamente sul “governo del territorio” e sullo sviluppo della logistica territoriale si sarebbero potute interpretare al meglio le vocazioni dei territori regionali facendo emergere ambiti territoriali, attività e luoghi che corrispondono alle due aree sub-regionali, storicamente e geograficamente ben determinate ed individuate: – l’area barese con i porti di Bari, Manfredonia, Monopoli, Barletta e Molfetta; – l’area policentrica jonico-salentina, l’antica “Terra d’Otranto” con i porti di Taranto, Brindisi, Otranto e Gallipoli. “Per quanto sopra descritto – concludono i presidenti dei due Propeller Club – si rappresenta l’opportunità di richiedere al presidente della Regione Puglia un intervento presso il Governo, nei tempi prescritti dalla Riforma della Portualità, (15 giorni dalla pubblicazione) al fine di favorire le reali vocazioni dei luoghi coerentemente alla geografia storica del territorio salentino in occasione della stessa Riforma della Portualità di cui si prevede la pubblicazione nei prossimi giorni”.

Trapani, Mimmo Fazio scrive a Crocetta per chiedere una moratoria sull' **Autorità Portuale**

Il deputato regionale Girolamo Fazio ha scritto al Presidente della Regione, Rosario Crocetta, perché si attivi e richieda al Ministero delle Infrastrutture la moratoria di 36 mesi prevista, nell'ambito della legge di riforma del sistema portuale italiano che modifica la 84/94, dalla normativa che istituisce la **Autorità di Sistema portuale** del mare di Sicilia Occidentale e che dispone l'accorpamento dei porti di Trapani, Palermo, Termini Imerese e Porto Empedocle sotto l'egida di Palermo. Un periodo di tempo indispensabile per assicurare una equilibrata governance del territorio e del porto. Di seguito, il testo della lettera di Fazio: Egregio Presidente, Il Governo Nazionale su proposta e per tramite del Ministero per le infrastrutture, in data 28 luglio 2016, ha varato una radicale riforma della legge 84/94 approvando in via definitiva il decreto di Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali, intesa a dare un nuovo ordinamento ai porti classificati di interesse nazionale attraverso l'accorpamento e la riduzione della autorità portuali italiane. Nell'ambito di tale riforma è stata costituita l'**Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale con il porto di Palermo capofila che ricomprende sotto la sua gestione i Porti di Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani. Vale la pena, qui, ricordare che il porto di Trapani fu già sede di **Autorità Portuale** dal 2003 (DPR 02/04/2003) al 2007 (DPR 05/10/2007) per mancanza dei requisiti di legge (a causa della diminuzione del traffico merci).. Ad esclusione della parentesi dell'**Autorità Portuale** (definitivamente liquidata in data 31 marzo 2009) il porto di Trapani è stato sempre gestito dal Ministero delle Infrastrutture per tramite i suoi organi periferici: Capitaneria di Porto di Trapani, per gli aspetti demaniali e marittimi, e Provveditorato Opere Pubbliche Ufficio del Genio Civile per le Opere marittime, per gli aspetti infrastrutturali. Organismi che nel corso degli anni sono comunque riusciti a dare un impulso importante sia ai traffici portuali (traffico merci e crocieristico), sia all'ammodernamento infrastrutturale (realizzazione di nuove banchine), e quindi allo sviluppo dell'economia portuale. Per la città di Trapani il porto costituisce un importante fattore di sviluppo e negli ultimi tre anni, a dispetto della soppressione dell'**Autorità Portuale** del 2007, ha visto una vivace ripresa dell'indotto economico di operatori portuali e commerciali. L'accorpamento con il porto di Palermo, tra le categorie economiche interessate e nella intera città, ha suscitato profonde preoccupazioni rispetto ad una possibile subordinazione alle scelte e agli interessi del porto e della città di Palermo. Tenuto

- segue

conto che storicamente il Porto di Trapani ha avuto uno sviluppo del tutto autonomo da altri territori, sia per gli aspetti del trasporto marittimo di passeggeri e merci, sia per la vocazione turistica e diportistica e delle attività legate al mare, appare più che opportuno, pur nel rispetto del disposto normativo e della riforma della legge 84/94, chiedere al Governo ed al Ministero per le Infrastrutture una moratoria con l'obiettivo di gestire il complesso generale riordino dei rapporti tra amministrazioni locali, operatori portuali, commerciali ed economici della città di Trapani che dovranno andare a confrontarsi con la nuova governance dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Nella qualità di deputato eletto nella provincia di Trapani Le chiedo formalmente, anche a nome degli altri deputati espressione del territorio, sebbene da me non interpellati a riguardo e che Ella per il suo ruolo istituzionale non mancherà di coinvolgere, di avanzare al Ministero delle Infrastrutture una espressa richiesta di moratoria della durata di 36 mesi come previsto dalla stessa normativa. Tale richiesta, come Ella comprenderà, è avanzata nell' interesse delle collettività trapanesi e palermitane e della intera Sicilia Occidentale e con l' obiettivo di sostenere un percorso organico che conduca alla armonica coesistenza dei porti di Trapani e Palermo in un' unica Autorità di Sistema. Girolamo Fazio - Deputato ARS.

Accorpamento porto, l' on. Fazio scrive a Crocetta per chiedere la moratoria

Nuova iniziativa, stavolta da parte del deputato regionale trapanese Girolamo Fazio, per chiedere la moratoria di 36 mesi, nell' ambito della riforma del sistema portuale nazionale, del provvedimento con il quale il porto di Trapani è stato accorpato, insieme agli scali di Termini Imerese e Porto Empedocle, a quello di Palermo che guiderà l' Autorità di Sistema portuale del mare della Sicilia occidentale. Lo scorso 9 agosto era stato il sindaco di Trapani, Vito Damiano, a rivolgere analoga richiesta al presidente della Regione Rosario Crocetta affinché si attivasse per chiedere la sospensione del provvedimento al Ministero delle Infrastrutture. Nella sua nota a Crocetta Fazio ricorda che il porto di Trapani fu già sede di Autorità portuale dal 2003 al 2007 e che - a parte quella parentesi (l' organismo fu liquidato nel 2009) - lo scalo "è stato sempre gestito dal Ministero delle Infrastrutture per tramite i suoi organi periferici: Capitaneria di Porto di Trapani, per gli aspetti demaniali e marittimi, e Provveditorato Opere Pubbliche Ufficio del Genio Civile per le Opere marittime, per gli aspetti infrastrutturali. Organismi che nel corso degli anni sono comunque riusciti a dare un impulso importante sia ai traffici portuali (traffico merci e crocieristico), sia all' ammodernamento infrastrutturale (realizzazione di nuove banchine), e quindi allo sviluppo dell' economia portuale". Il capogruppo del Gruppo Misto all' Ars sottolinea che "per la città di Trapani il porto costituisce un importante fattore di sviluppo" e che "negli ultimi tre anni, a dispetto della soppressione dell' Autorità Portuale del 2007, ha visto una vivace ripresa dell' indotto economico di operatori portuali e commerciali. L' accorpamento con il porto di Palermo - prosegue - ha suscitato tra le categorie economiche interessate e nella intera città profonde preoccupazioni rispetto ad una possibile subordinazione alle scelte e agli interessi del porto e della città di Palermo". Fazio ricorda anche che "storicamente il porto di Trapani ha avuto uno sviluppo del tutto autonomo da altri territori, sia per gli aspetti del trasporto marittimo di passeggeri e merci, sia per la vocazione turistica e diportistica e delle attività legate al mare" e che per queste ragioni "appare più che opportuno, pur nel rispetto del disposto normativo e della riforma della legge 84/94, chiedere al Governo ed al Ministero per le Infrastrutture una moratoria con l' obiettivo di gestire il complesso, generale riordino dei rapporti tra amministrazioni locali, operatori portuali, commerciali ed economici della città di Trapani che dovranno andare a confrontarsi con la nuova governance dell' Autorità di sistema portuale del Mare della Sicilia occidentale". Fazio conclude la sua lettera al presidente della Regione Siciliana invitandolo a coinvolgere nella questione gli altri deputati del territorio trapanese e ad "avanzare al Ministero delle Infrastrutture una espressa richiesta di moratoria della durata di 36 mesi come previsto dalla stessa normativa".

Il lavoro che c'è

Assunzioni In duemila per quindici posti

La corsa allo scalo di Trieste è iniziata un mese fa con l'aiuto della Regione e finirà a metà settembre ma è già boom di domande nonostante molte professionalità richieste siano ad alta specializzazione

di Diego D'Amelio

TRIESTE
Duemila curriculum presentati e la previsione di altre mille candidature in arrivo entro metà settembre, quando si chiuderanno le porte della selezione di 15 nuovi dipendenti

di Trieste. Un assunto ogni 200 domande. La corsa per un impiego nello scalo giuliano è cominciata un mese fa e i primi profili stanno passando la fase di vaglio e scrematura che porterà al colloquio finale solo alcune centinaia di aspiranti. Il posto fisso fa gola a molti, moltissimi, anche se le professionalità richieste sono quasi tutte estremamente specializzate. Ma ciò non sembra aver scoraggiato i pretendenti che in tempi di crisi vedono come un miracolo l'assunzione a tempo indeterminato in una realtà di prestigio come quella dello scalo del Friuli Venezia Giulia.

Nel settore amministrativo vengono ricercati un addetto ai procedimenti di autorizzazione relativi all'esercizio delle attività portuali, un responsabile della gestione delle concessioni pluriennali, un esperto di bonifiche e gestione degli scarichi delle acque, un addetto alla gestione di contratti pubblici e rendicontazione, un esperto di progettazione europea e fundraising, vari addetti alla gestione di bilanci, contratti di lavoro e servizi. Non manca inoltre la richiesta di ispettori portuali senior e junior, un magazziniere, un perito impiantista, un esperto di sicurezza portuale, un operatore per attività di sportello per il rilascio dei permessi di transito e di un ricercatore nel campo delle politiche di sviluppo dei trasporti e del marketing territoriale.

La gestione di Zeno D'Agostino punta dunque ad allargare il ventaglio dei propri tecnici e sceglie di farlo in collaborazione con l'Agenzia regionale per il lavoro che sta raccogliendo le candidature e che da settembre approfondirà profili e competenze dei candidati dotati delle

competenze richieste, attraverso interviste conoscitive di persona o al telefono. Chi passerà la prima scrematura sarà contattato a novembre per la selezione finale.

I curriculum possono pervenire fino al 15 settembre: le informazioni sono reperibili sul sito della Regione e presso i Centri per l'impiego. L'assistenza fornita dall'Agenzia regionale non è un unicum, ma un servizio gratuito messo a disposizione di tutte le imprese del Fvg da alcuni mesi. Il meccanismo di ricerca e preselezione del personale è già stato impiegato quest'anno a Trieste nel caso della Ferriera di Servola con 21 assunzioni per il nuovo laminatoio a freddo; altre immmissioni sono previste sempre per il laminatoio e Siderurgica Triestina ha inoltre richiesto all'Agenzia di organizzare un percorso di riqualificazione per assumere una trentina di persone provenienti dalla ex Lucchini e ora in cassa integrazione.

I servizi della Regione vengono abitualmente richiesti da Acegas, Teli, Montecarlo Yachts, Euris e Theorema Engineering, oltre a molte realtà di minori dimensioni. Sono infine allo studio collaborazioni con Portopiccolo ed Fatahy. L'assessore al Lavoro, Loredana Panariti, è fiera della sua creatura: «Facilitiamo l'incontro fra domanda e offerta di lavoro svolgendo un importante coordinamento tra formazione e reclutamento. Si può dire che alle aziende non resti che assumere e per noi questa è la cosa fondamentale, tanto più che questi percorsi permettono di accompagnare anche chi magari ha avuto periodi più lunghi di difficoltà».

Nel caso l'Agenzia regionale ha svolto una serie di incontri con i dirigenti dello scalo, analizzando i bisogni di manodopera, le mansioni da ricoprire e i prerequisiti necessari per l'eventuale assunzione. Le domande stanno arrivando anche da fuori regione e, a quanto pare, il gran numero di curriculum ricevuti era nelle aspettative, anche se si calcola

che metà delle domande verrà immediatamente scartata a causa dell'assenza delle competenze necessarie per accedere anche solo alla preselezione. Queste sono d'altronde molto particolari per i profili più specializzati, che prevedono la laurea, il possesso di significativa esperienza progressa e la dimestichezza nell'uso dell'inglese, rendendo dunque ristretta la rosa dei candidati per alcune posizioni. In altri casi basteranno invece il diploma, la conoscenza dei principali applicativi informatici e il possesso della patente di guida.

GIORGIO VIGORELLI

- segue

LA RICERCA DI "LAVORATORI DEL MARE"

I PROFILI PER

Addetto ai procedimenti di autorizzazione relativi all'esercizio delle attività portuali

Addetto all'attività di sportello per il rilascio dei permessi di transito

Addetto alla gestione di contratto di lavoro e di servizi

Addetto alla gestione del bilancio

Addetto alla gestione del magazzino e del parco macchine

Addetto alla gestione delle concessioni plurimediali

Addetto alla gestione dei procedimenti ambientali e alla predisposizione dei pareri demerziali

Addetto alla gestione dei contratti pubblici e della rendicontazione dei lavori/mercato

Perito impiantista

Ispettore portuale senior

Ispettore portuale junior

Ispettore portuale junior con conoscenza della lingua turca

Esperto nella gestione della security del porto

Addetto alla gestione delle politiche di sviluppo e del marketing territoriale

Addetto alla redazione e gestione dei progetti comunitari e all'attività di fundraising

I PROFILI PER COSTA CROCIERE

Animatore

Tecnico del suono

Tecnico delle luci

Tecnico video

Disc jockey

Receptionist

Hostess/Steward

Pasticciere

Pizzaiolo

Formatore



Il profilo n.1

Disc jockey per allietare i passeggeri



Il profilo n.2

Animatori per giochi e feste in piscina



Il profilo n.3

Pizzaioli e pasticciere per sfamare la nave



La Gazzetta Marittima

Provinciali: niente “feste” solo amici

LIVORNO – Caro Fulvi – ci ha scritto l'avvocato Massimo Provinciali segretario generale dell'Authority portuale livornese – leggo su La Gazzetta Marittima il Suo articolo “Darsena Toscana e la pugnalata di Federico Barbera”.

Nulla quaestio sul contenuto. Mi premono solo due precisazioni, che La prego di voler pubblicare:
· “L'Authority tace”... L'Authority tace perché nessuno l'ha interpellata. Il responsabile del demanio ed il responsabile del lavoro portuale sono regolarmente in servizio ed il sottoscritto andrà in ferie solo a partire dalla prossima settimana.

· “... dopo una bella festa privata dei dipendenti in Fortezza vecchia...”: le Sue informazioni sono errate, non c'è stata nessuna festa.

Alcuni dipendenti, compreso il sottoscritto, si sono ritrovati al bar della Fortezza come avrebbero potuto fare in qualunque baracchina di Viale Italia per prendere un aperitivo che ciascuno si è pagato da sé e passare un momento insieme al di fuori degli orari e degli obblighi di lavoro, pratica che personalmente ritengo sana in quanto attesta che non siamo solo colleghi costretti ad una convivenza forzosa, ma un gruppo di persone che sanno stare bene insieme, il che credo influenzi positivamente la qualità del lavoro, anche se questo potrà disturbare qualche animo sensibile...Grazie per l'attenzione.

* * *

Per prima cosa, devo scusarmi con Provinciali: la sua nota, qui sopra integralmente riportata, ci è giunta quando ormai la tipografia del giornale era in ferie e non abbiamo potuto pubblicarla che oggi. Ciò detto, noto con piacere che le parole del segretario generale confermano la sua squisita, puntigliosa e notoria sensibilità su certi dettagli che tanto dettagli evidentemente non gli appaiono. Sulla “bella festa privata”, per esempio: francamente non avevo considerato queste tre parole offensive, o nemmeno ironiche. Si sa bene che la comunità di palazzo Rosciano è fatta di tanti amici con reciproci sentimenti di amicizia, indipendentemente dai ruoli e dalle voci maligne di piccole faide. Ben vengano dunque “gli aperitivi per passare un momento insieme”, dove “ciascuno s'è pagato per sé”. Io, nella mia ingenuità da vecchio misantropo, ho chiamato l'incontro dell'aperitivo “una bella festa” e non mi sembra offensivo, anzi. Se è stato un giudizio sbagliato, chiedo scusa, sono stato cattivo senza volerlo. E non per far mia la massima di Woody Allen (“Il modo si divide tra buoni e cattivi. I buoni dormono meglio ma i cattivi si divertono molto di più”). Mi auguro solo che Provinciali, da ascrivere tra i buoni, nelle meritate e sudate ferie che si è faticosamente preso riesca comunque a divertirsi”.

Antonio Fulvi

La Gazzetta Marittima

Terminal rinfusi sulla sponda est in guerra a Livorno

LIVORNO - E' diventato il tormentone di Ferragosto, che dovrà essere sbloccato - in un modo o nell'altro - entro la prima quindicina di settembre. Ammesso che l'Autorità portuale rimanga con l'attuale assetto in relazione alle riforme, che secondo Delrio dovrebbe partire non oltre la seconda metà di settembre. Comunque sia, i fatti sono questi: una nuova società, la Livorno Terminal Toscano (LTT) di cui è amministratore unico Federico Barbera, ha presentato domanda di concessione demaniale per la radice della sponda est della Darsena Toscana, la dove da tempo è previsto il trasferimento del Terminal Calata Orlando (TCO) dei rinfusi. Il putiferio che si è scatenato ha visto note contrapposte delle due società, commenti sulle cronache dei quotidiani locali, accuse e contro-accuse. Tutto da capire è chi sia alle spalle di Federico Barbera e di Andrea Palumbo, presidente di Confcommercio Livorno, per un annunciato piano d'impresa da 12 milioni. Tutto da capire se quell'area e quella banchina, su cui già insistono progetti (aspirazioni) di Masol, portuali della Cilp di Paduletta, forse l'adiacente terminal Lorenzini, forse Grimaldi, eccetera, sarà oggetto di una comparazione tra richieste ufficiali e quando. Intanto ecco le note contrapposte di TCO e LTT. Il TCO ha comunicato quanto segue:

La stampa locale ha riportato in questi giorni la notizia di un interesse di una società, rappresentata dal dottor Barbera, per l'area della sponda Est della Darsena Toscana, dove da anni TCO attende di essere delocalizzato, in accordo con l'Autorità Portuale e secondo le previsioni del Piano Regolatore Portuale. Sono apparse indiscrezioni circa una pretesa 'campagna acquisti' del dottor Barbera nei confronti di alcuni soci di TCO. I soci intendono qui chiarire che non esiste alcun fondamento a tali affermazioni e che non esiste alcuna trattativa presente né interesse per trattative future. Il piano del dottor Barbera prevedrebbe anche la gestione delle merci alla rinfusa attualmente trattate alla Calata Orlando da TCO. Si fa notare che gli scriventi soci di TCO sono anche titolari dei traffici di rinfusa che movimentano attraverso la propria società e che quindi, i clienti di TCO, per la quasi totalità dei suoi traffici, sono i suoi stessi soci. Sarebbe singolare se decidessero di utilizzare un terminal concorrente. I soci di TCO esprimono grandissima preoccupazione per i termini in cui si è sviluppata questa vicenda. Chiunque richieda una concessione per una qualsiasi attività terminalistica in quell'area, deve necessariamente impegnarsi a movimentare in quegli spazi tutte le rinfuse solide del nostro porto, come previsto nel PRP e ripetuto più volte a ogni livello, e solo TCO è in grado di farlo. Essendo evidente, per i motivi sopra descritti, che nessuno può impegnarsi a trasferire i traffici di rinfusa tranne i propri titolari, le dichiarazioni di altri pretendenti hanno il sapore di atti meramente formali per ottenere invece la concessione di tutt'altro tipo di terminal. Se questo fosse consentito, oltre alla violazione palese di tutte le regole scritte e non, s'intenderebbe mettere deliberatamente a rischio il settore delle merci alla rinfusa nel nostro porto. Un settore fondamentale per l'industria della nostra città e del nostro territorio, con conseguenze non prevedibili per le nostre aziende industriali e commerciali che sarebbero costrette ad approvvigionarsi di materie prime da altri porti o via terra, con grave danno per la propria competitività e di conseguenza con rischi enormi in termini occupazionali. L'LTT ha comunicato quanto segue: Mi ero riproposto di non farmi trascinare in alcuna polemica e, pur intervenendo in risposta al comunicato del dottor Alberti e dei soci del TCO, farò di tutto per mantenere questo buon proponimento, augurandomi di riuscirci. Il comunicato dei soci/clienti del TCO mi ha lasciato invero interdetto perché, volendolo portare a sintesi, si potrebbe desumere che il motivo per cui l'Autorità Portuale "deve" preferire in fase di comparazione il loro piano industriale rispetto a quello presentato dalla "Livorno Terminal Toscano" è che i loro clienti, pur di eludere le norme di legge, preferirebbero chiudere le proprie attività piuttosto che consentire un cambio di marcia della concessione. Tranne in due casi infatti, i soci/clienti del TCO altro non sono che i transitari della merce, cioè la casa di spedizione incaricata dal proprietario della merce, che ripeto per chiarire bene il concetto non sono loro, che ha deciso, lui sì, di utilizzare il Porto di Livorno, servendosi di fornitori di servizio locali. Le imprese di produzione che si servono del Porto di Livorno chiedono una struttura moderna efficiente che utilizzi tutte le più moderne tecnologie e che svolga le operazioni commerciali nel modo migliore e nel più breve tempo possibile. Per fare questo occorre investire in uomini e strutture ma, prima di tutto, occorre credere ed amare il proprio lavoro.

- segue

Ed è quello che la mia azienda si propone di fare.

Affermare inoltre, che la concessione è loro e spetta a loro e solo a loro per diritto storico è affermare un qualche cosa che non trova alcun riscontro nella vigente giurisprudenza. Tutte le concessioni, arrivate a scadenza, possono essere rinnovate solo ed esclusivamente attraverso una procedura di comparazione tra tutti gli eventuali soggetti che abbiano manifestato interesse o ne abbiano fatto richiesta.

L'area della Darsena Toscana Sponda Est, ormeggio 15E, non è ovviamente esente da questa procedura la cui applicazione, lo ripeto, non è nella disponibilità di alcuno bensì rappresenta un atto dovuto di pubblica evidenza, per la Pubblica Amministrazione.

Siamo in presenza di una concessione a breve in scadenza che non potrà essere rinnovata così com'è perché alcun assentimento concessorio può essere autorizzato o rinnovato in deroga o in disprezzo al P.R.P., se non attraverso proroghe di brevissima durata (qualche mese) e non ripetibili all'infinito.

La nota del TCO, inoltre, apre, penso involontariamente, una riflessione sulla quale personalmente non avrei mai voluto accendere l'attenzione.

Il pretendere che la loro doppia figura di soci/clienti debba instaurare un diritto perpetuo al rinnovo, sottraendoli a tutte le norme che regolano la vita di tutte le imprese portuali del sistema portuale, potrebbe aprire una discussione sul fatto se siamo o meno in presenza di una iniziativa commerciale che nasconde una sorta di "cartello" tendente ad abusare di una posizione dominante e ad escludere la concorrenza tra spedizionieri.

Quindi riassumendo:

- a) Non è vero che sia nella disponibilità degli attuali soci del TCO decidere di abbandonare il Porto di Livorno
- b) Non è credibile che messi di fronte alla scelta se mettere in crisi gli approvvigionamenti di materie prime o semplicemente cambiare fornitore, le imprese di produzione proprietarie della merce scelgano la prima soluzione
- c) Non è neppure totalmente credibile che gli attuali clienti/soci rinuncino alla possibilità di continuare i rapporti di lavoro con le industrie danti loro causa, lasciando aperta la porta alla concorrenza, tenuta così faticosamente a distanza per vent'anni.
- d) Non è vero che il PRP preveda la delocalizzazione del "TCO" dando per scontato un rinnovo perpetuo a questa società. Tra l'altro non è nelle prerogative del PRP occuparsi di concessioni alle imprese.
- e) Nel piano industriale della mia società è così testualmente affrontato il problema dei traffici esistenti: la scrivente si impegna a fornire a tariffe di mercato e di adeguata qualità, i servizi che dovessero essere richiesti dagli attuali utenti del terminal rinfuse, salvaguardandone la continuità di approvvigionamento strategico delle materie prime e dei traffici in uscita.
- f) Non vi è nel progetto alcuna intenzione di limitare o ridurre i traffici alla rinfusa per i quali anzi si prevede di andare alla ricerca di altri importanti spazi con soluzioni logistiche all'avanguardia, proprio per incrementarne lo sviluppo e con esso l'occupazione.

Sui temi di pubblico interesse saremo chiamati a confrontarci dalla Autorità Portuale alla quale, sola, spetta l'ultima parola sulla legittimità delle richieste e sulle procedure di comparazione da seguire.

E solo sulle problematiche che essa vorrà sottoporci sono disposto a confrontarmi lasciando definitivamente perdere le dichiarazioni alla Marchese del Grillo secondo le quali la concessione spetta al TCO perché "loro sono loro e gli altri non sono ..." beh lasciamo perdere!

Mi si consenta una sola ed ultima considerazione di carattere personale. Non provo alcun piacere nel dover competere con la proprietà del TCO e solo adesso capisco quell'amaro in bocca che lascia nei giocatori il battersi per fare gol alla squadra della quale per tanti anni si è stati la bandiera. Ma non sono cambiato io.

PORTO

È L'UNICO CANDIDATO IN GARA

22 AGOSTO

ieri sono scaduti i termini assegnati al consorzio affinché integrasse i documenti presentati lo scorso 3 agosto

LA PROPOSTA

Chiesti 57 mila metri quadrati di area retrobanchina e 500 metri di banchina. Si vuole arrivare a poco meno di 300 mila metri quadrati

Ulisse completa i documenti ora il responso dell'Authority

Il consorzio attende il via libera per la banchina del terminal Negli scali nuova nomina dei commissari in base alla riforma?

● Il consorzio Ulisse, candidato per acquisire la concessione di parte della banchina del terminal container di Taranto, ha consegnato all'Authority portuale l'integrazione di documenti richiesta ai fini della valutazione dell'ammissibilità dell'istanza. Lo si apprende da fonti del consorzio. L'Authority portuale, che nei giorni scorsi ha già effettuato un primo esame dei documenti, aveva infatti dato tempo sino a ieri al consorzio Ulisse - al momento unico soggetto in corsa per il terminal - per integrare la documentazione. I soggetti che costituiscono la compagine hanno però anticipato la consegna di alcuni piani in modo che a fine mese si possa giungere ad una decisione dell'Authority. Questa adesso convocherà la nuova seduta pubblica della commissione per l'esame dei documenti. La data si dovrebbe conoscere oggi.

Il 3 agosto scorso il consorzio Ulisse, di cui fanno parte Ionian Shipping Consortium, Taranto Initiative Produttive e Tecnomec, ha presentato all'Authority istanza di concessione, piano industriale e previsioni occupazionali e offerta economica per la concessione. Il consorzio intende partire ad ottobre col movimento container, cominciando con due navi feeder alla settimana, e poi allargarsi con un piano di logistica industriale e la movimentazione di impianti e componenti oil e gas. Attività, quest'ultima, in cui sarà coinvolta anche Saga Italia, società del gruppo Bolloré, inizialmente partner del consorzio e adesso cliente esterno. Il consorzio ha chiesto all'Authority portuale 157 mila metri quadrati

di area retrobanchina e 500 metri di banchina. In seguito il consorzio intende svilupparla e arrivare a poco meno di 300 mila metri quadrati di area. L'occupazione è stimata in 70-80 unità a regime. È stato intanto rinviato ai primi di settembre il viaggio a Mosca, inizialmente in programma il 10 agosto scorso, col quale rappresentanti del consorzio avrebbero dovuto incontrare esponenti di Gazprom, società che rientra tra i clienti di Saga Italia. L'incontro doveva

servire a presentare a Gazprom il terminal di Taranto per le sue attività di logistica industriale. «Abbiamo aggiornato l'incontro di qualche settimana - spiegano fonti del consorzio - perché intendiamo ad offrire a Gazprom qualche elemento più certo in merito alla concessione della banchina». Stesso discorso, fa presente il consorzio Ulisse, vale anche con l'operatore che si è impegnato a portare a

Taranto il traffico container, sospeso dalla fine del 2014 con l'uscita di Evergreen, azionista di Taranto container terminal, poi messa in liquidazione. «Il piano per il rinvio del traffico container c'è - si fa presente - ma sarà ufficializzato solo dopo la stipula della concessione sulla banchina con l'Authority». Dopo la ripresa con i feeder viene annunciato per il 2017 il rinvio del servizio oceanico.

E i commissari attualmente in carica nelle Authority portuali potrebbero diventare commissari in base alle nuove norme della riforma delle Authority. Questo in attesa dei presidenti. È quanto si apprende in ambienti dell'Authority portuale di Ta-

ranto, una di quelle che continuerà ad esistere ed assumerà la nuova fisionomia di Authority portuale di sistema. Nelle scorse settimane, intanto, Sergio Prete è stato prorogato per la seconda volta dal ministro delle Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio, nell'incarico di commissario dell'Authority. La possibilità che, in attesa dei presidenti, si nominino nuovi commissari ai vertici dei porti seguendo le linee della riforma, sarebbe motivata dal fatto che, con la riforma, diverse Authority non esistono più come realtà autonome perché accorpate ad altre. In Puglia è il caso di Brindisi, che smette di essere autonoma per essere accorpata a Bari, che nella regione sarà la seconda Authority portuale di sistema oltre a Taranto. C'è comunque da tener presente, si evidenzia dall'Authority tarantina, che la riforma non è stata ancora pubblicata sulla «Gazzetta Ufficiale» e che alcune delle Authority che si dovranno accorpate hanno già chiesto una proroga, esempio Messina che andrà con Gioia Tauro e Savona che si andrà a Genova. Brindisi, invece, nelle settimane scorse, aveva chiesto a Delrio di unirsi a Taranto anziché a Bari. La richiesta era stata avanzata al ministro dai sindaci di Brindisi, Angela Carluccio, e Taranto, Ezio Stefano, ma difficilmente sarà accolta essendo ormai la riforma della portualità sulla rampa di lancio dopo il voto del Consiglio dei ministri. Intanto è stato bandito a livello nazionale l'avviso pubblico per la presentazione delle candidature dei presidenti delle Authority. Quella tarantina, nei prossimi mesi, è attesa da programmi impegnativi come il completamento delle infrastrutture e il rilancio del terminal container. Il 29 luglio, proprio a Taranto, presente anche il premier Matteo Renzi, il ministro Delrio ha dato atto all'Authority di aver intensificato l'attività passando da poco da circa 30 milioni di appalti in dieci anni sino al 2012 a più di 300 milioni negli ultimi tre anni e mezzo.

GLI INVESTIMENTI JACOPO SIGNORILE («TARANTO LOGISTICA»)

«Piattaforma logistica? Può partire, ma servono le navi con i container»

«Per contratto noi dobbiamo attivare la piattaforma logistica entro l'1 novembre prossimo. E' chiaro che ci stiamo guardando attorno. Nel settore c'è molto interesse per quello che si sta facendo a Taranto, però va anche detto che noi non siamo terminalisti, né gestiamo banchine e traffico di navi, per cui, probabilmente più degli altri, aspettiamo che il movimento container riparta. Perché se i container si movimentano e ripartono le navi, c'è la possibilità di avviare nel concreto anche la piattaforma logistica».

Così Jacopo Signorile, vice presidente di «Taranto Logistica», la società titolare di un project financing che ha in corso nel porto un investimento da oltre 200 milioni di euro. Lo scorso 2 dicembre il ministro delle Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio, ha inaugurato la prima delle quattro opere previste: la piattaforma logistica.

Capannoni per la ricezione, lo stoccaggio e la spedizione delle merci. Le altre tre sono cassa di colmata, strada dei moli e strutture a mare. «Da poco abbiamo ripreso a lavorare sulle opere a mare», spiega Signorile. «Un anno fa erano al 10 per cento, poi c'è stato un blocco perché è sorto un problema sulla

classificazione e autorizzazione dei rifiuti, ora superato. Siamo stati fermi circa sei mesi. Il via libera l'abbiamo ottenuto tra giugno e luglio e adesso siamo tra il 20 e il 30 per cento dell'opera». Per le due opere restanti, va detto che la cassa di colmata, un anno fa al 90 per cento, è stata nel frattempo ultimata ma è vuota perché non sono avanzate le opere a mare, mentre la strada dei moli, che a settembre 2015 era al 40 per cento, è andata avanti e «Taranto Logistica» afferma che si è in linea con i programmi. «Sul traffico container», dice Signorile, «abbiamo sondato il consorzio Ulisse per capire che tipo di attività vogliono fare. Per ora siamo in una fase di stand by, torneremo a farci sentire».

Consuntivo dell'Autorità Portuale: fino a luglio 2016 l'aumento totale dei traffici si attesta al 21,5%

Porto, confermato il trend in crescita

Le merci trainate ancora dalle rinfuse solide: numeri positivi rispetto al 2015

● Dalla movimentazione delle merci, ancora buone notizie per il porto di Taranto. Numeri positivi che confermano il quadro degli ultimi mesi.

Ancora una volta è l'Autorità Portuale di Taranto a ribadire il trend di crescita relativo alla movimentazione delle merci nel porto di Taranto che ratifica, anche nel mese scorso, l'andamento positivo che si registra sin dall'inizio del 2016.

«Nel mese di luglio, infatti, l'incremento totale del traffico merci nel porto di Taranto è stato pari a +17,8% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, per un totale di 2.596.033 tonnellate movimentate (+392.961 tonnellate). Il traffico totale di rinfuse è stato pari a 2.142.252 tonnellate, per un incremento del 17,2% (+314.279 tonnellate). La crescita maggiore è stata registrata nel traffico di rinfuse solide con un aumento del 32,9% (+387.881 tonnellate) nello stesso periodo, al contrario delle rinfuse liquide, che hanno registrato una contrazione, con una variazione pari a -11,3% (-73.602 tonnellate). Anche il traffico di merci varie è cresciuto del 21% (+78.682 tonnellate) rispetto allo stesso mese del 2015».

L'Authority fa un bilancio anche rispetto al periodo globale del 2016 confrontandolo col medesimo dell'anno precedente.

«Per ciò che attiene, infine, ai dati consuntivi nei primi sette mesi del 2016, la crescita totale dei traffici si attesta al 21,5% (+2.783.342 tonnellate di merce movimentata) rispetto allo stesso periodo del 2015. Le navi arrivate e partite dal porto sono state, da genna-

io a luglio di quest'anno, 1.330 unità (+45 rispetto al 2015).

È interessante fare un confronto con i dati relativi a giu-

gno 2016 quando il traffico delle merci movimentato dal porto di Taranto è stato pari ad oltre 2,2 milioni di tonnellate. Anche a giugno, un grande peso su questi numeri è stato generato dall'incremento delle rinfuse solide e dal rialzo delle merci varie, attestatesi a 518 mila tonnellate. Il traffico di rinfuse liquide, esattamente come a luglio, aveva registrato una contrazione scendendo a 471 mila tonnellate.

Come ormai è noto, il traffico container in porto rimane saldamente fermo sullo zero essendo il terminal container inattivo da quando la società Tct, concessionaria dell'infrastruttura e che aveva Evergreen tra i suoi azionisti, prima si è disimpegnata e poi ha messo in liquidazione la stessa società. Dal bando per la ricerca del nuovo terminalista si attendono ancora novità relative alla seconda fase. Gli oltre 500 lavoratori, invece, hanno ottenuto la proroga degli ammortizzatori sociali fino alla fine dell'anno: poi, partirà l'Agenzia governativa di formazione e lavoro per ricollocarli nelle varie attività portuali.

A.Pig.

Container fermi

Sui dati dell'Authority pesa ancora lo stallo del Molo Polisettoriale

E alle banchine il traffico merci inaugura bene anche il secondo semestre del 2016

A luglio +1,78 per cento dopo i primi 6 mesi con +22,3. Pesà lo zero assoluto dei container

● Il porto di Taranto inaugura positivamente anche il secondo semestre del 2016. Luglio scorso si è infatti chiuso con un aumento del traffico del 17,8 per cento rispetto allo stesso mese del 2015. In numeri assoluti l'incremento di merci è stato di 392.961 tonnellate per un totale di 2.598.083 milioni. Le rinfuse solide, consolidando una tendenza espressa già nei mesi scorsi, sono quelle che hanno trainato la ripresa. Il loro incremento a luglio scorso sul 2015 è stato del 17,2 per cento per un totale di 314.279 tonnellate movimentate. In flessione, invece, le rinfuse liquide che sono calate, da un anno all'altro, dell'11,3 per cento con un decremento netto di 73.602 tonnellate. Segno positivo, invece, per il traffico di merci varie: +21 per cento, pari a 78.682 tonnellate in più.

Allargando il campo di osservazione ai primi sette mesi dell'anno, l'aumento di attività del porto di Taranto è del 21,5 per cento con 2.783.342 milioni di

tonnellate di merce in più. Di riflesso arrivate anche più navi nei sette mesi: 45 in più rispetto all'anno scorso ed ora il totale da gennaio a luglio scorso è di 1.330 unità mercantili.

Dati favorevoli c'erano stati anche a giugno. Poco più di un mese fa, infatti, l'Authority aveva comunicato che a giugno l'incremento totale del traffico merci nel porto è stato pari a 33,8 per cento rispetto allo stesso mese dell'anno precedente per un totale di 2.243.155 tonnellate (+566.536 tonnellate). L'incremento maggiore è stato registrato dal traffico di rinfuse solide con un aumento del 65,9 per cento (+ 497.806 tonnellate) nello stesso periodo. Il traffico di rinfuse liquide, invece, ha registrato una contrazione con una variazione pari a -4,6 per cento (-22.863 tonnellate). Anche il traffico di merci varie è cresciuto del 21,5 (+91.694) rispetto allo stesso mese del 2015.

Nel primi sei mesi dell'anno,

infine, ci sono stati 2.390.380 milioni di tonnellate di merce in più sul 2015 con un aumento del 22,3 per cento. In pratica si è passati da 10.713.661 a 13.103.941 milioni di tonnellate. E le navi, nel semestre, sono passate da 1.066 a 1.101: più 4,3 per cento. Nel primo semestre hanno guidato la ripresa gli sbarchi, in sensibile rialzo col 43,6 per cento, al contrario degli imbarchi in flessione del 4,2. Gli imbarchi sono infatti scivolati da 4.774.145 a 4.573.642 milioni di tonnellate mentre gli sbarchi sono cresciuti da 5.939.418 a 8.530.299 milioni. Sempre nel primo semestre 2016 raffrontato col primo del 2015, negli imbarchi le rinfuse liquide calano più di quelle solide: -25 per cento le prime, -10,9 le seconde. Negli sbarchi, invece, solide e liquide pressoché si equivalgono. Entrambe segnano infatti un aumento del 45 per cento con un lieve vantaggio delle liquide. Per le merci varie, invece, 311.380 tonnellate in più nel se-

condo semestre con un rialzo del 13,5 per cento, da 2.312.799 a 2.624.179 tonnellate.

Sebbene i dati mensili e semestrali siano tutti positivi, non va trascurato che il traffico container rimane saldamente ancorato allo zero: nessun container movimentato. E il perché si spiega col fatto che dall'inizio del 2015, dopo l'uscita della compagnia Evergreen, che ha dirottato le sue navi su altri porti, questa tipologia di traffico è difatto sparita da Taranto. Uscita di Evergreen a cui ha fatto seguito, a giugno 2015, la messa in liquidazione della società Taranto container terminal di cui la stessa Evergreen insieme ad Hutchinson e Gruppo Maneschi era azionista. Adesso la possibilità di rivedere i container sulla banchina del terminal è legata all'avvio del progetto presentato dal consorzio Ulisse che vorrebbe partire, come dichiarato all'Authority con due navi feeder alla settimana.

Lo scempio ambientale a San Ferdinando

Canalone dei veleni Messa in sicurezza finalmente avviata Poi la bonifica

L' Authority e la Regione provvederanno agli interventi. Greco: ruolo che non ci compete

Pasquale Loiacono SAN FERDINANDO

Questa volta pare che si faccia davvero sul serio per la messa in sicurezza del "canalone dei veleni" e per avviare subito dopo le operazioni di bonifica completa del sito, come richiesto anche dal Comitato popolare "7 Agosto -S. Ferdinando".

Sono partiti i lavori ed un tavolo "ristretto" è stato aperto ieri mattina su input del Comune, rappresentato dal commissario straordinario Francesco Greco.

Avrà il compito di monitorare quotidianamente le operazioni già in corso e quelle richieste da nuove situazioni emergenziali, laddove si dovessero verificare, per adottare tempestivamente i provvedimenti.

Ne ha dato notizia ufficialmente nel pomeriggio lo stesso Greco, che ha convocato una conferenza stampa al Municipio, affiancato dal responsabile dell' area tecnica De Masi. Rivendicando le iniziative adottate all' indomani dell' emergenza ambientale, il commissario ha affermato che «il Comune dovrebbe essere spettatore, non tre qualcuno ci ha assegnato un ruolo di attore che non ci compete in questo film». Il tavolo tecnico "ristretto" tenutosi in mattinata si sarebbe assunto, tra l' altro, anche questo compito grazie alla disponibilità manifestata dai rappresentanti degli enti e degli organi interessati.

Ai lavori coordinati da Demetrio Moschella, funzionario regionale delegato dall' assessore alle Politiche ambientali Antonella Rizzo, erano presenti anche i dirigenti Spadafora, Faraonee Risola per l' **Autorità portuale**, l' ad Arcudi e Calabrò della Iam, Cardile, responsabile del settore Suolo e Rifiuti dell' Arpacal di Reggio Calabria, personale dell' Unità operativa della Protezione civile ed il maresciallo capo Vadalà, comandante della locale Stazione dei Carabinieri.

De Masi ha dato notizia di aver affidato, con verbale di somma urgenza, ad una ditta del luogo «i lavori di messa in sicurezza e pulizia della conca di ricezione delle acque reflue».

«L' **Autorità portuale** - ha dichiarato il commissario Greco - si assume per intero l' onere di provvedere direttamente alla pulizia sia della parte antistante che di quella retrostante del canalone». Peraltro, il sito ricade in parte nella proprietà dell' Asireg-Corap e, all' interno dell' area **portuale**, nelle competenze

- segue

della stessa Authority.

Anche l' Arpacal, che dai campionamenti effettuati aveva già accertato la presenza di idrocarburi, continuerà le analisi delle acque inquinate e non per poter stabilire quali destinare allo smaltimento e quali convogliare al depuratore della lam. Da domani, in rappresentanza dell' **Autonità portuale**, parteciperà la responsabile dell' area tecnica Camela De Maria.

Intanto, alla foce del "canalone dei veleni" è stata già realizzata una barriera per isolare la pozza inquinata e già sottoposta ai lavori di pulizia straordinaria.

Proprio per rendersi conto delle operazioni avviate è tornata sul posto ancora una volta l' assessore all' Ambiente, Antonella Rizzo, che segue costantemente la situazione. Segnalata l' esigenza di smaltire al più presto tutta la sabbia stoccata per poter dare corso alle successive operazioni di bonifica per rendere fruibile il canalone.

L' assessore Rizzo ha, peraltro, confermato l' impegno finanziario di 170 mila euro e l' intervento della Regione per dare una pronta risposta a tutti quei cittadini che legittimamente sono preoccupati per il grave danno ambientale.3.

PASQUALE LOIACONO

La Sicilia

Porto, è la volta dello yacht Falcon

Stagione estiva con il segno "più" per lo scalo marittimo ripostese, dove si registra un aumento del naviglio della nautica da diporto di lusso. Il porto di Riposto continua, infatti, ad essere meta di numerosi mega yacht e panfili di lusso.

L'ultimo importante arrivo ha riguardato la banchina Costanzo del molo foraneo, dove nel pomeriggio di lunedì scorso ha ormeggiato la Maltese Falcon, una delle barche a vela più belle del mondo. L'imbarcazione costruita in acciaio e alluminio - che effettua servizio charter nel Mediterraneo - era già stata a Riposto nell'agosto 2015.

Anche allora, come ora, aveva attirato la curiosità di centinaia di persone che si erano riversati in porto per ammirare quel "tre alberi" rotanti in fibra di carbonio dotati di quindici vele che seguono la direzione del vento grazie ad un innovativo sistema tecnologico. Proprietaria della Maltese Falcon - varata nel 2005 e lunga 88 metri con un pescaggio di 6 metri - è l'armatrice greca Elena Ambrosiadou, la regina dei mega yacht, una delle cinquanta donne più potenti al mondo negli "hedge fund", che l'ha acquistata nel 2009 per 60 milioni di euro.

Il "clipper" - che imbarca sedici membri di equipaggio - può ospitare fino a dodici passeggeri dislocati in sei cabine. Il noleggio della barca a settimana oscilla tra 350 a 385 mila euro...bibite escluse.
SALVO SESSA.



Porto di Valencia, traffico in diminuzione

Valencia -A luglio il calo è stato del 7,6% sul totale delle merci. Ma i contenitori hanno registrato un -12,2%.

Valencia - **Il porto spagnolo di Valencia**, nello scorso mese di luglio, ha movimentato 5 milioni di tonnellate di merci, con un calo del 7,6% rispetto allo stesso periodo del 2015. Ancora più evidente la flessione dei contenitori che hanno registrato un -12,2%.



Parte il nuovo terminal a Tanjung Priok

Jakarta - Nel porto indonesiano sono cominciate le operazioni del Pt New Priok Container Terminal One (Npct1), la joint venture tra Pt Pelabuhan Indonesia II (Pelindo II), Mitsui & Co, Psa International e Nyk Line.

Jakarta - **Nel porto indonesiano di Tanjung Priok**, situato a nord di Jakarta, sono cominciate le operazioni del Pt New Priok Container Terminal One (Npct1), la joint venture tra Pt Pelabuhan Indonesia II (Pelindo II), Mitsui & Co, Psa International e Nyk Line. **Il nuovo terminal avrà una capacità di 1,5 milioni di teu** con una banchina da 850 metri e 16 metri di profondità, ideale per accogliere le nuove mega portacontainer. **L'infrastruttura è equipaggiata con otto gru** super post-panamax e 20 altre gru a cavalletto, ma sarà il rispetto dell'ambiente una delle priorità del nuovo terminal. Tanjung Priok è il porto più grande dell'Indonesia con i suoi 6 milioni di teu di capacità annuale.