



ASSOporti
www.assoporti.it

INDICE



Primo Piano:

- **Riforma dei porti**

(Informazioni Marittime, Corriere Marittimo, Il Secolo XIX)

Dai Porti:

Trieste:

"...Asse Turchia-porto di Trieste..." (Il Sole 24 Ore)

"...I numeri..." (Il Sole 24 Ore)

Venezia:

"...Accordo tra Authority e Comune di Venezia..." (Il Nautilus)

"...Menotto e Scattolin: Musolino? Il Pd attende la nomina da Roma..." (Il Gazzettino VeneziaMestre)

"...Crociere, altolà di Brugnaro a Delrio..."

(Il Gazzettino VeneziaMestre)

Savona:

"...Presentato il Bilancio di Sostenibilità..." (Il Nautilus)

Genova:

"...Board, il sindaco Doria indica se stesso..."

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Solo una legge speciale può salvare il porto dalla disfatta..."

(Il Secolo XIX)

"...2017, l'era del Megaporto..." (La Repubblica GE)

"...Tir bloccati..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...Accordo Trasportounito-Spinelli..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Esplode il caso del libro-strenna..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...La Piattaforma Europa è solo propaganda..." (Il Tirreno)

"...Sui bacini una coltre di nebbia..." (Il Tirreno)

"...Mazzeo: autorità unica per la logistica costiera..." (Il Tirreno)

Napoli:

"...Conferenza stampa su reperti archeologici..." (Il Nautilus)



"...Ritrovata la Flora affondata da Nelson nel 1799..." (Il Piccolo)

Taranto:

"...Governo approva (di nuovo) l'agenzia del lavoro per Taranto e Gioia Tauro..." (Informazioni Marittime, Ferpress, Il Sole 24 Ore, Trasporto Europa, Il Piccolo, Italia Oggi, Corriere della Sera)

Cagliari:

"...Vigilia di Natale con tanti turisti..." (Ansa)

"...Diadema a Cagliari, sbarcano oltre 4000 turisti..."

(Ansa, Il Nautilus)

Messina:

"...Imminente la chiusura del porto, nasce un comitato di protesta..." (Gazzetta del Sud)

Altre notizie di porti italiani e stranieri

Riforma porti, Merlo rinuncia al ruolo di consigliere del ministro Delrio



Luigi Merlo ha rinunciato ieri al ruolo di consigliere del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Graziano Delrio. “Con l’approvazione della legge di riforma portuale, la definizione ormai imminente dei decreti attuativi, la nuova governance delle Autorità di Sistema Portuale considero terminato il mio lavoro”, si legge in una nota diffusa dallo stesso ex presidente dell’Autorità portuale di Genova.

“Sono stato onorato e felice di lavorare con una persona straordinaria e con una squadra veramente qualificata che è riuscita a varare una riforma attesa da dieci anni – ha aggiunto Merlo –. Ringrazio di cuore il ministro per l’opportunità che mi ha dato e che avrebbe voluto proseguisse in altri ruoli anche nella fase attuativa della riforma, ho ritenuto di fare questa scelta per cimentarmi in nuove sfide. Grazie all’azione del governo e di in particolare del ministro Delrio – ha concluso Merlo nella sua comunicazione – questo paese finalmente vedrà rilanciata l’economia portuale e marittima che è determinante per la ripresa economica”.

Merlo lascia il ministero e annuncia "nuove sfide"

Roma – Si è conclusa l'esperienza di Luigi Merlo al ministero delle infrastrutture come consigliere del ministro Delrio. Nel corso dell'inaugurazione, a Genova, della mostra “ Genova – Buenos Aires solo andata, il viaggio della famiglia Bergoglio “, l'ex presidente del porto di Genova ha annunciato la decisione di terminare l'esperienza ministeriale. Con l'approvazione della legge di riforma portuale – ha detto Merlo - la definizione ormai imminente dei decreti attuativi, la nuova governance delle Autorità di sistema portuale, considero terminato il mio lavoro “. Continuando nella sua dichiarazione Merlo ha quindi dichiarato: “ Sono stato onorato e felice di lavorare con una persona straordinaria e con una squadra veramente qualificata che è riuscita a varare una riforma attesa da dieci anni. Ringrazio di cuore il ministro – ha proseguito – per l'opportunità che mi ha dato che avrebbe voluto proseguisse in altri ruoli anche nella fase attuativa della riforma, ho ritenuto di fare questa scelta per cimentarmi in nuove sfide. Grazie all'azione del governo e in particolare del ministro Delrio questo Paese finalmente vedrà rilanciata l'economia portuale e marittima che è determinante per la ripresa economica “. Merlo non ha aggiunto altro ma certamente quanto prima sapremo quali saranno le sue “ nuove sfide “.

TOTO SINDACO: TORNA SULLA SCENA DOPO LE DIMISSIONI DA CONSULENTE DEL MINISTERO DEI TRASPORTI

Il nome di Merlo nella rosa dei candidati Pd

L' ex presidente dell' Authority: Non mi candido, adesso. Terrile: Prima la coalizione poi i nomi

LUIGI MERLO che lascia il suo incarico di consigliere al ministero dei Trasporti è notizia che in una città a caccia di candidati per Palazzo Tursi provoca suggestioni. E voci. Così è stato. Da via Maragliano, sede del Pd, al Comune il tam tam della candidatura di Merlo, ex presidente dell' **Autorità Portuale** genovese, è risuonata forte nonostante la smentita, per la verità non troppo energica, del diretto interessato: Adesso non mi candido a nulla.

Ipotesi e scenari. Le voci nascono dalla decisione di Merlo di lasciare il Mit dove era stato chiamato dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio. Ma anche dalla confidenza che l' ex presidente dell' **Autorità** portuale genovese ha fatto ad alcuni amici: Torno a Genova e a fine gennaio svelo cosa farò.

Poche parole che hanno spalancato il portone alle ipotesi più disparate. Compresa, ovviamente, quella di una sua candidatura per le amministrative del 2017. Il *physique du rôle* Gigi Merlo certo lo ha: esperienza amministrativa cominciata in Comune a La Spezia e poi proseguita in Regione Liguria con la prima giunta di Claudio Burlando, dalla

quale spiccò il volo verso l' **Autorità** portuale per poi dimettersi, con qualche mese di anticipo, Pd genovese che con il segretario provinciale Alessandro Ter rile sta cercando di cucire un' ampia alleanza con lo stesso centrosinistra che ha sostenuto l' elezione di Marco Doria nel 2012. Parleremo di nomi solo dopo aver costruito la coalizione. Vale per tutti anche per Merlo chiarisce Terrile.

Non rientra tra le figure che potrebbero andare bene per la coalizione che si vuole costruire è invece lo stop di Stefano Bernini, attuale vice sindaco e tra i democratici che potrebbero ambire alla candidatura. Non valuta la candidatura Merlo, invece, il pop filosofo Simone Regazzoni, da tempo in pista per le eventuali primarie: Non escludo che possa candidarsi a Genova, ma le valutazioni sono rinviate a quando lo farà.

Le alternative. Genova non è solo elezioni amministrative. E non lo è, soprattutto, per uno come Gigi Merlo, che negli anni di Palazzo San Giorgio si è costruito una solida fama di buon amministratore. Così qualcuno vede nel ritorno la possibilità che il progetto del "Blueprint" sia affidato ad un' agenzia appositamente costituita.

Ipotesi che, però, dovrebbe superare alcuni scogli e il più periglioso è costituito da Marco Doria: tra il sindaco (uscente) e Luigi Merlo i rapporti negli ultimi anni non sono stati affatto idilliaci e in molti a palazzo Tursi ricordano le parole del presidente del porto quando diceva questa giunta non ha una visione. Infine il progetto Erzelli. Se Genova è a caccia di un sindaco, Erzelli lo è di un commissario che dopo 10 anni conduca in porto il progetto del polo tecnologico. Da premier Matteo Renzi lo aveva promesso al Comune e alla Regione che lo chiedevano. Qualcuno sussurra che potrebbe essere Merlo.

Banchine. Ekol entra nel business dei terminal acquisendo la gestione del molo VI dello scalo giuliano

Asse Turchia-porto di Trieste

Musul: Italia snodo chiave per organizzare la nostra catena di trasporto

Raoul de Fercade

Ekol, la principale impresa logistica della Turchia, sta scommettendo sull'Italia e sul porto di Trieste per entrare nell'attività terminalistica ed espandere i propri collegamenti dallo scalo tricolore a Israele ed Egitto.

Aspiegarlo è Ahmet Musul, ceo del gruppo turco che, ai primi di dicembre, ha acquisito, tramite la controllata Yalova Ro-ro terminali, il 65% di Europa multipurpose terminal (Emt), la società che ha in concessione il molo VI del porto giuliano. Un'operazione che punta a rafforzare e ampliare le attività di sviluppo del terminal con investimenti complessivi per circa 20 milioni di euro. Le altre quote di Emt restano alla Francesco Parisi Casa di spedizioni (che prima dell'ingresso di Ekol controllava l'83,34% e ora ha il 18,3%) e a Friulia, la finanziaria regionale (col 16,66%). Ekol Logistics ha iniziato a operare nel 1993 con l'autotrasporto per poi espandere il proprio raggio d'azione alla ferrovia e

al settore marittimo: oggi la società è armatrice di cinque navi Ro-ro (per i rotabili) e una sesta è in arrivo a febbraio 2017 (un'altra ancora è prevista poi a fine anno). Ha raggiunto un giro d'affari, spiega Musul, «di 50,4 milioni di euro nel 2015 e contiamo di arrivare a 600 milioni quest'anno». Attraverso la società concui ha acquisito Emt, Ekol sta entrando nel business dei porti. Il primo terminal di cui ha preso il controllo è appunto quello di Trieste ma, prosegue Musul, «in Turchia stiamo costruendo anche lo Yalova Ro-ro terminal (sul Mar di Marmara, ndr) che sarà il più moderno terminal Ro-ro della regione. Il nostro obiettivo è di aprirlo all'inizio del 2017. E siamo sicuri che sapremo convogliare a Yalova l'esperienza acquisita a Trieste».

Ekol, infatti, prima di acquisire la maggioranza di Emt è stata per alcuni anni cliente del terminal al molo VI. «Con gli investimenti pianificati per il porto di Trieste (che prevedono nuove gru per la movimentazione, ndr) - aggiunge

Musul - due differenti navi Ro-ro potranno essere operate simultaneamente. Stiamo inoltre progettando di aumentare la capacità di treni intermodali fino a 10 circolazioni al giorno (oggi sono circa cinque, ndr). Attualmente stiamo offrendo servizi a destinazioni turche e greche ma negli anni a venire aggiungeremo Paesi come Israele ed Egitto. La capacità annuale di 110 mila unità equivalenti (a un container da 45 piedi, ndr) caricate su navi Ro-ro e 70 mila unità caricate su treni nel 2016 ci aspettiamo che salga a 140 mila unità su Ro-ro e 100 mila su treni nel 2017».

Musul sottolinea che la strategia della compagnia «è di possedere asset, il che è un buon vantaggio per i clienti e dà a Ekol un vantaggio competitivo. È stata una decisione strategica anche essere proprietari di un porto, è come un pezzo in più in un puzzle. Trieste è una location molto importante per noi. L'investimento sul molo VI è importante, in primo luogo, perché ci rende più forti nei servi-

zi intermodali che offriamo e intendiamo sviluppare in futuro. Poi perché questo particolare porto è un posto chiave per noi per organizzare la nostra intera catena di trasporto».

Oggi, aggiunge Francesco Parisi, ex proprietario e ora azionista di minoranza di Emt, «oltre il 90% di quel che passa nel terminal viene inoltrato o arriva via ferrovia. Pioniere di questo è stata Ekol, la quale pian piano ha assorbito la quasi totalità dei traffici e poi ha manifestato la volontà di diventare partner». Ekol, dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, «è in contatto con grandi operatori industriali e a noi è utile per attirare a Trieste la logistica di questi grandi operatori. Con i quali vogliamo dialogare anche sulle possibilità offerte dall'utilizzo del porto franco. Con l'occupazione che cala nei porti, occorre portare sulle banchine attività ad alto valore aggiunto».

Foto: P. Scattolon / Contrasto

65%

La quota

Trieste si conferma porto leader per i traffici della Turchia verso il continente europeo: "Yalova Ro-Ro Terminali A.S." del gruppo logistico turco Ekol, ha acquisito il 65% delle quote di Europa Multipurpose Terminals Spa, società che gestisce il molo VI nel porto di Trieste, dove attraccano le navi e partono i treni del gruppo Ekol e dalla controllata Alternative Lines

4

Le toccate

Sono le toccate settimanali che fanno capo alla compagnia armatoriale turca e collegano il porto di Haydarpaşa (Istanbul), Izmir e il porto greco di Lavrio con Trieste



ATTIVITÀ MARITTIMA

Investimenti esteri nel porto di Trieste

Raoul de Fercade - pagina 10

I NUMERI

65% La quota Trieste si conferma **porto** leader per i traffici della Turchia verso il continente europeo: "Yalova Ro-Ro Terminali A.S.

" del gruppo logistico turco Ekol, ha acquisito il 65% delle quote di Europa Multipurpose Terminals Spa, società che gestisce il molo VI nel **porto** di Trieste, dove attraccano le navi e partono i treni del gruppo Ekol e dalla controllata Alternative Lines 4 Le toccate Sono le toccate settimanali che fanno capo alla compagnia armatoriale turca e collegano il **porto** di Haydarpa a (Istanbul), Izmir e il **porto** greco di Lavrio con Trieste.

Accordo tra Authority e Comune di Venezia per la realizzazione di un parcheggio multipiano



VENEZIA – Si è tenuta oggi a Ca' Farsetti, alla presenza del sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, e del presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, Paolo Costa, la conferenza di servizi finalizzata alla sottoscrizione dell'«Accordo di programma per la realizzazione di un parcheggio multipiano e opere connesse» tra i due enti, reso possibile grazie alla revisione del Piano particolareggiato n.2 dell'Isola della Marittima, approvato lo scorso 24 novembre dal Consiglio comunale.

In base all'Accordo, che interessa l'area della Marittima in prossimità della fermata intermedia del People Mover, Venezia si arricchirà di una nuova piazza che fungerà da porta di ingresso alla città, di un parcheggio multipiano con oltre 2000 posti auto, di un locale ricreativo e di attività commerciali, nonché di una struttura ricettiva e di spazi da destinarsi ad uffici direzionali nell'attuale fabbricato 280, ex Capitaneria di Porto. I concessionari realizzeranno inoltre a costo zero per il Comune di Venezia un parcheggio da adibire allo stallo di biciclette e motociclette. Infine, sarà efficientato l'acquedotto che serve Venezia.

L'intera operazione avverrà in finanza di progetto, cosa che si è resa possibile grazie alla revisione del Piano particolareggiato, che consentirà la sostenibilità dell'investimento. La concessione della zona da parte dell'Autorità Portuale – che in passato ha già investito nell'area, finanziando il People Mover – durerà 40 anni, allo scadere dei quali quanto realizzato entrerà a far parte del patrimonio del Porto.

«L'idea è che la Pubblica amministrazione deve saper essere elastica – ha commentato il sindaco Brugnaro proprio in merito al coinvolgimento dei privati – per intercettare gli investitori nel momento in cui hanno interesse ad effettuare determinate operazioni. Se riusciamo a dimostrare che questo progetto funziona, possiamo portarlo come esempio di buona amministrazione e in futuro si potrà dire che un qualcosa di importante è stato fatto. Il pubblico deve tutelare gli interessi di chi c'è già in un'area, ma, negoziando appunto col privato, deve avere come obiettivo più ampio quello di nuovi posti di lavoro, come avverrà in questo caso». I posti di lavoro stimati per la realizzazione e gestione dell'opera si aggirano infatti attorno alle 100 unità.

Il primo cittadino ha poi sottolineato le ricadute positive che il progetto avrà sull'utilizzo del People Mover, con la fermata intermedia tra Piazzale Roma e Tronchetto messa finalmente in funzione, e sul sistema idrico urbano. Un altro vantaggio per la cittadinanza sarà poi dato dalla realizzazione di nuovi parcheggi, che avranno una quota gratuita riservata al Comune pari a 250 posti e un'altra, pari a 500 posti, da dare in abbonamento a chi risiede o lavora a Venezia ad un prezzo scontato del 15% rispetto alla tariffa dell'abbonamento annuale che il gestore stabilirà per il nuovo parcheggio (che non potrà comunque superare quella dell'Autorimessa comunale).

«Non nascondo – ha concluso infine il presidente dell'Autorità Portuale Costa – che è un'operazione che ci ha fatto perdere un po' di anni, ma è anche vero che nel frattempo è andata evolvendosi ed arricchendosi e che ha portato ai risultati di oggi, che sono fondamentalmente quattro: il contributo al sistema di arrivi in città con il People Mover, la sistemazione dell'acquedotto, la nuova offerta di parcheggi direttamente in centro storico con una quota riservata a chi risiede o lavora a Venezia e, non da ultimo, una nuova porta d'accesso di Venezia con la creazione di una piazza grande come quella di San Marco».

Il Comune introiterà 4 milioni di euro dal contributo per la costruzione versato dai concessionari; il costo per la sistemazione dell'acquedotto sarà pari invece a 3,4 milioni, per un investimento complessivo di 100 milioni di euro. Concretamente i lavori potrebbero partire tra un anno, secondo l'iter previsto, che comprende lo screening Vas, la ratifica dell'Accordo, la dichiarazione di pubblico interesse da parte dell'Autorità portuale, l'indizione e la conseguente aggiudicazione del bando di gara.

AUTORITÀ PORTUALE Segreteria comunale e provinciale Menotto e Scattolin: «Musolino? Il Pd attende la nomina da Roma»

Vettor Marla Corsetti

VENEZIA

«La nomina del presidente dell'Autorità portuale spetta esclusivamente al ministro competente Graziano Delrio, sulla base dei curricula presentati. In materia non me la sento di spendere una parola di più. Non per essere reticenti, ma perché non c'è granché da aggiungere». Maria Teresa Menotto, segretaria comunale del Partito democratico, ammette di conoscere Pino Musolino. Ma al tempo stesso, confessa di avere perso di vista il manager veneziano da circa sette anni, e per questo di non potere esprimere opinioni sui suoi più recenti titoli professionali. «Quanto so l'ho appreso dai giornali - afferma - e il tema in quanto partito non lo abbiamo affrontato. D'altro canto, perché avremmo dovuto, considerato che si

tratta di una designazione rigorosamente ministeriale? In ogni caso, telefonate di iscritti perplessi o dissenzienti non ne ho sentite». Più o meno dello stesso tenore la dichiarazione della segretaria provinciale Gigliola Scattolin. Che per inciso, Musolino nemmeno l'ha conosciuto: «Ne ho solo sentito parlare - ammette - Quanto a Graziano Delrio, nella sua ultima trasferta veneziana mi aveva annunciato un tecnico, e a giudicare dal bagaglio di esperienze di Musolino la promessa l'ha mantenuta. Su di lui, anche a livello provinciale, non abbiamo sviluppato alcun confronto. Posso solo dire che per noi la portualità veneziana è strategica. E auspicare che l'iter connesso alla designazione del successore di Paolo Costa si concluda al più presto, per cominciare a lavorare insieme».

VENEZIA Attacco alla Serracchiani: «Manovre sospette». E su Save: «Entro per tutelare la città»

Crociere, altolà di Brugnaro a Delrio

Il sindaco al ministro: «Marghera soluzione sbagliata, non possiamo mettere i turisti al posto dei container»

● BRUGNARO E DELRIO

«È una follia occupare i luoghi per i container, consolidati con soldi dello Stato, con persone in bermuda che fanno i turisti: è chiaro che i container in una decina di anni andranno da qualche altra parte». Sono le parole con cui il sindaco Luigi Brugnaro pone un altolà alla proposta del ministro Delrio di portare le crociere a Marghera.

● BRUGNARO E SERRACCHIANI

Il sindaco attacca poi la presidente del Friuli-Venezia Giulia. «Controlla un "asse" per cui Venezia disturba e favorendo il declinamento del nostro porto. Noi invece dovremo collaborare con Trieste». Infine su Save: «Entro per tutelare la città da speculazioni».

Fullin a pagina IV

**VENEZIA
LE ISTITUZIONI**

GRANDI NAVI

«Noi dovremo
collaborare con Trieste
ma ci sono altri interessi»

SAVE E BENETTON

«Acquisto di quote
sospetto, non ci piace
Vogliamo esserci»

«Su Porto e aeroporto la città vuole contare»

*Il sindaco Brugnaro contro la proposta del ministro Delrio di portare le crociere a Marghera
«Lì deve rimanere il porto commerciale, la nostra idea la conosce: restare in Marittima»*

Michele Fullin

VENEZIA

Non sprizza certo gioia, il sindaco Luigi Brugnaro, per le dichiarazioni e le voci sul porto che arrivano da Roma. Il ministro Graziano Delrio ha parlato insistentemente di una soluzione legata a Marghera per le grandi navi, mentre non ha neppure nominato una volta il progetto del raccordo delle Tresse voluto dal sindaco e appoggiato da Paolo Costa, il presidente uscente dell'Autorità portuale. Sul successore designato di Costa, Pino Musolino, veneziano che si è costruito una carriera all'estero nell'ambito della portualità, Brugnaro sospen-

de il giudizio in attesa di conoscerlo.

«Nessun commento da fare su nomi e persone - dice - io avevo chiesto che venisse continuata l'attività di Costa, almeno per un po' di tempo, viste le difficoltà. Sul nome non ho nessun problema e ho la massima disponibilità a collaborare. Quello che però il ministro deve capire che quando dice di collaborare con la città, bisogna farlo realmente. Noi abbiamo presentato un progetto per far restare le navi alla Marittima, però ho sentito che le navi le vuole mandare a Marghera, ne prendo atto».

La soluzione Marghera non piace al sindaco per una serie di ragioni.

«Sono profondamente convinto

- prosegue - che a Marghera debbano restarci la manifattura e il porto commerciale. Lo abbiamo detto in tutte le salse e cercherò sempre il dialogo con il Governo, ma è una follia occupare luoghi deputati per mettere i container, consolidati con soldi dello Stato, con persone in bermuda che fanno i turisti è chiaro che i container in una decina di anni andranno da qualche altra parte».

Per il sindaco, è opportuno che il Governo ascolti la città, con il progetto che prevede l'utilizzo del canale Vittorio Emanuele.

«Secondo me è meglio che le attività restino in Marittima - ha confermato - e vorrei ricordare che attorno a questa infrastruttura ruotano un sacco di posti di lavoro».

ro».

Sul progetto Duferco, fresco di valutazione d'impatto ambientale positiva, Brugnaro rinnova la sua avversione, mentre la collega di Cavallino Roberta Nesto, si dice addirittura pronta a impugnare la Via.

«Quello non ha nessuna speranza di andare avanti - puntualizza - lo penso sinceramente. Mi dispiace, perché ho visto che ci hanno messo molto impegno, ma nessuno

ha dichiarato l'interesse pubblico. E servito solo a fare confusione. Poi c'è qualche personaggio che millanta di rappresentare il Pd che propone una non meglio definita "soluzione Marghera". Questi sono teleguidati da un asse tenuto dalla

Serracchiani per cui Venezia in qualche modo disturba e stanno appoggiando e favorendo il declasamento del nostro porto. Noi dovremmo invece collaborare con Trieste e gli altri e lo pensa anche il suo sindaco. Il pallino ce l'ha però la Serracchiani e mi sembra che stiano facendo un'operazione sul Nord adriatico non condivisibile».

Quanto a Save, l'ingresso di Brugnaro in consiglio di amministrazione ha provocato moltissime polemiche, soprattutto da parte del Movimento 5 Stelle e del Pd.

«Save è una delle più importanti aziende che abbiamo sul territorio - commenta - in questo momento

abbiamo assistito ad un acquisto di quote "sospetto" (Atlantia, gruppo Benetton, che ha acquisito il 21 % dal fondo Amber) che non ci piace, anche perché non è stato accompagnato da nessuna dichiarazione. Non so chi l'abbia comprato, ma mi pare che non l'abbia fatto in accordo con Save. Pensiamo - conclude - che Save sia una risorsa del territorio il gesto mio di entrare gratis nel cda è una dimostrazione forte di aiuto al presidente Marchi. Una dimostrazione forte - conclude - per dire che se qualcuno pensa di fare i conti senza Venezia sia nel porto che nell'aeroporto sappia che si sbaglia di grosso».

© riprodotto con riserva

IL RETROSCENA

«La Serracchiani
manovra
qualche sedicente
esponente Pd»



RAPPORTI Luigi Brugnaro tra Graziano Delrio ed Enrico Marchi

Presentato il Bilancio di Sostenibilità dell'Autorità Portuale di Savona



SAVONA – L'ultimo atto ufficiale dell'Autorità Portuale di Savona, prima della sua trasformazione in Autorità di Sistema unita a Genova, è stata la presentazione 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".

Board, il sindaco Doria indica se stesso

Scelta provvisoria. Ma la nomina contrasta con le direttive del ministero

GENOVA. L' intento può essere anche lodevole. D' altronde Paolo Signorini pressava da tempo perchè l' obiettivo dichiarato è arrivare alla fine dell' anno con almeno un comitato di gestione convocato.

Per questo motivo, la fretta, Marco Doria, sindaco di Genova, deve aver pensato che la persona giusta, momentaneamente, poteva essere lui: pertanto ieri, quando tutti aspettavano il nome del designato, il sindaco per consentire che l' organismo previsto dalla riforma diventi subito operativo, ha indicato al presidente Signorini la designazione temporanea di se stesso all' interno del Comitato di gestione. Doria non ha ancora deciso il nome, forse perchè non è più così convinto che Mauro Vianello, il numero uno della cooperativa Santa Barbara, sia il nome giusto. Così per ora preferisce partecipare di persona alle riunioni del board del porto, prendendosi altro tempo per decidere: il sindaco proseguirà nelle prossime settimane il lavoro intrapreso, con particolare attenzione alla realtà del nostro porto, per l' individuazione di una personalità che possa contribuire efficacemente a questo

impegnativo passaggio della portualità. Il rischio però è che Marco Doria non abbia i requisiti richiesti dalla legge di riforma portuale, diventati ancora più stringenti con la famigerata circolare del ministero che vietava agli over 65 di sedere nel comitato di gestione. La legge infatti specifica che, come per i presidenti delle Autorità di sistema portuale, è necessario che i componenti del board siano scelti fra soggetti aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell' economia dei trasporti e portuale. Doria in effetti è docente all' Università di Genova di storia economica e ha partecipato a numerosi comitati portuali durante il mandato di sindaco. Ma rischia di non bastare, perchè la circolare del ministero firmata dal direttore generale del dipartimento per i trasporti e la navigazione del Mit, Enrico Pujia, ha stretto ulteriormente le maglie: i componenti dei comitati di gestione delle costituenti Adsp - è scritto nella disposizione devono necessariamente avere una comprovata esperienza e qualificazione nei settori dell' economia dei trasporti e portuale, riconducibile alla tipologia di esperienza e qualificazione "professionale". E ancora: L' esperienza professionale necessaria si concretizza non solo nei titoli didattici, ma nelle attività professionali che evidenzino la conoscenza dei problemi...e delle concrete realtà operative e dei profili "pratici" del settore. Tradotto: i membri devono capire come funzionano i porti, ma lo devono anche fare di mestiere, conoscere la pratica della materia su cui decideranno. E su questo punto Doria rischia. L' obiettivo del ministero era

- segue

evitare che la politica riciclasse nel comitato di gestione i "trombati" della politica senza esperienza e magari pure over 65. Ora però questi paletti rendono scivolo sala autodesignazione temporanea del sindaco: qualsiasi atto firmato dal nuovo comitato di gestione potrebbe essere vulnerabile ed esposto ad eventuali ricorsi. E il porto rischierebbe la paralisi a nemmeno un mese dall' insediamento della nuova governance.

Lo stesso problema potrebbe sorgere anche a Civitavecchia dove il sindaco Cozzolino vorrebbe partecipare in prima persona ai lavori del comitato.

Il primo cittadino dei Cinque Stelle è ingegnere informatico, competenza che sembra lontana dai requisiti richiesti. Ora Signorini, che ieri ha ricevuto la lettera, invierà i curricula all' Anac che metterà sotto la lente tutti i designati, compresi Rino Canavese e Francesco Parola.

Board Genova-Savona, Doria nomina se stesso / IL CASO

Genova - Il sindaco: «Scelta provvisoria». Ma la nomina contrasta con le direttive del ministero.



Genova - L'intento può essere anche lodevole. D'altronde Paolo Signorini pressava da tempo perchè l'obiettivo dichiarato è arrivare alla fine dell'anno con almeno un comitato di gestione convocato.

Per questo motivo, la fretta, **Marco Doria, sindaco di Genova, deve aver pensato che la persona giusta, momentaneamente, poteva essere lui: pertanto ieri, quando tutti aspettavano il nome del designato, il sindaco «per consentire che l'organismo previsto dalla riforma diventi subito operativo, ha indicato al presidente Signorini la designazione temporanea di se stesso all'interno del Comitato di gestione».** Doria non ha ancora deciso il nome, forse perchè non è più così convinto che Mauro Vianello, il numero uno della cooperativa Santa Barbara, sia il nome giusto. Così per ora preferisce partecipare di persona alle riunioni del board del porto, prendendosi altro tempo per decidere: «Il sindaco proseguirà nelle prossime settimane il lavoro intrapreso, con particolare attenzione alla realtà del nostro porto, per l'individuazione di una personalità che possa contribuire efficacemente a questo impegnativo passaggio della portualità».

- segue

Il rischio però è che Marco Doria non abbia i requisiti richiesti dalla legge di riforma portuale, diventati ancora più stringenti con la famigerata circolare del ministero che vietava agli over 65 di sedere nel comitato di gestione. La legge infatti specifica che, come per i presidenti delle Autorità di sistema portuale, è necessario che i componenti del board siano scelti «fra soggetti aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale». Doria in effetti è docente all'Università di Genova di storia economica e ha partecipato a numerosi comitati portuali durante il mandato di sindaco. Ma rischia di non bastare, perché la circolare del ministero firmata dal direttore generale del dipartimento per i trasporti e la navigazione del Mit, Enrico Pujia, ha stretto ulteriormente le maglie: i componenti dei comitati di gestione «delle costituenti Adsp - è scritto nella disposizione - devono necessariamente avere una comprovata esperienza e qualificazione nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, riconducibile alla tipologia di esperienza e qualificazione "professionale"». E ancora: «L'esperienza professionale necessaria» si concretizza non solo nei «titoli didattici», **ma nelle attività professionali che evidenzino la «conoscenza dei problemi...e delle concrete realtà operative e dei profili "pratici" del settore».** Tradotto: i membri devono capire come funzionano i porti, ma lo devono anche fare di mestiere, conoscere la pratica della materia su cui decideranno. E su questo punto Doria rischia. L'obiettivo del ministero era evitare che la politica riciclasse nel comitato di gestione i «trombati» della politica senza esperienza e magari pure over 65. Ora però questi paletti rendono scivolosa la autodesignazione temporanea del sindaco: qualsiasi atto firmato dal nuovo comitato di gestione potrebbe essere vulnerabile ed esposto ad eventuali ricorsi. E il porto rischierebbe la paralisi a nemmeno un mese dall'insediamento della nuova *governance*. **Lo stesso problema potrebbe sorgere anche a Civitavecchia dove il sindaco Cozzolino vorrebbe partecipare in prima persona ai lavori del comitato.** Il primo cittadino dei Cinque Stelle è ingegnere informatico, competenza che sembra lontana dai requisiti richiesti. Ora Signorini, che ieri ha ricevuto la lettera, invierà i curricula all'Anac che metterà sotto la lente tutti i designati, compresi Rino Canavese e Francesco Parola.

■ PILOTINA BLOG

SOLO UNA LEGGE SPECIALE PUÒ SALVARE IL PORTO DALLA DISFATTA

GIORGIO CAROZZI

Vistosi, spietati, pervasi da implacabile sicurezza. Sono i "baroni rapinatori" del porto di Genova. Hanno forma e sostanza di una legge di riforma che moltiplica i problemi, della burocrazia che inchioda, dei codicilli che ingabbiano, delle resistenze palesi e nascoste che emergono dalla struttura interna di Palazzo San Giorgio, di un Comitato già inadeguato (con la vicenda grottesca del sindaco che si auto-nomina a tempo determinato, in attesa di sciogliere la riserva sul rappresentante del Comune) ancor prima di esordire, certo più propenso a mediocri schermaglie di potere piuttosto che a dedicarsi alle visioni di sviluppo che merita il primo scalo nazionale, inserito nel principale corridoio europeo. Per riconquistare l'età dorata, il nuovo presidente Paolo Emilio Signorini ha una sola carta: rivendicare poteri speciali, chiedere al

premier Gentiloni e al ministro Delrio una certificazione doc, che lo equipari ai Commissari anti-mafia, anti-corruzione, anti-terremoto. Carta bianca, sull'intero fronte ligure e romano. Strumenti pratici che gli consentano di non restare imbrigliato in grotteschi regolamenti e che lo sottraggano non solo agli impulsi della politica da retrobottega ma anche al bavaglio dei revisori di ogni risma. E alle quotidiane pressioni dei cuori impauriti o impietriti che intorno alle banchine si alimentano dalle parole vuote del gattopardismo.

Un ritorno al passato, insomma. Quando il comandante in capo del Consorzio del Porto di Genova poteva mettere a frutto poteri superiori a quelli dello stesso ministro della Marina Mercantile. Lo scenario in cui Signorini è stato catapultato, del resto, è talmente allarmante da imporre uno stato d'emergenza nazionale. Tra liberismo e bellicismo, il disagio sociale

è dilagante. Fusioni, fallimenti, acquisizioni a livello mondiale stanno costando a Genova centinaia di licenziamenti nello shipping. Le ultime ombre inquietanti si allungano sul futuro dei dipendenti dell'israeliana Zim, sigillo su una *débâcle* che coinvolge Hanjin Italy, China Shipping, Delta e Apl, Uasc e Hapag Loyd, NYK, MOL e K Line. Signorini non potrà recuperare né dignità né speranze se non avrà il potere di agganciare grandi investitori e di far saltare accordi di programma assurdi ma consolidati o demenziali patti parasociali.

E poi la riforma, che avrebbe dovuto ridurre drasticamente il numero degli enti di governo dei porti e si è limitata a pochi accorpamenti con accentuazione del controllo centrale.

Se davvero è stata concepita per coprire ancora questo sistema clientelare, la riforma si trasformerà in micidiale boomerang per porti e shipping.

www.themeditelegraph.it

2017, l'era del Megaporto

> Signorini convoca la prima riunione del board che unisce gli scali di Genova e Savona
Esplode il caso dell'autonominazione nel Comitato del sindaco Doria: il giallo della scelta rinviata

MASSIMO MINELLA

Di por sé il fatto che Marco Doria non abbia ancora nominato il rappresentante del Comune di Genova nel comitato di gestione non è un grande problema. Per consentire infatti al presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini di convocare entro la fine dell'anno il suo primo "board", che di fatto coincide con il primo atto del suo governo sui moli di Genova e Savona, Doria ha scelto di "autoindicarsi", completando così la casella mancante, visto che Regione (Parola), Comune di Savona (Canavesio) e Capitaneria (Napoli) avevano già provveduto con le loro indicazioni. Quella di Doria è ovviamente una nomina "temporanea", di breve durata (si ipotizza non più di qualche settimana) in attesa di trovare il suo rappresentante "definitivo", ma non può non essere letta come un colpo di freno che merita qualche riflessione.

L'annuncio dell'autonominazione di Doria è infatti arrivato attorno alle venti dell'antivigilia di Natale, quando ormai tutti attendevano che il sindaco facesse la sua indicazione, consentendo così a Signorini di convocare il board prima di fine anno e far partire in parallelo la riflessione sul segretario generale.

SEGUE A PAGINA 11



Una suggestiva immagine del porto

Porto, primo vertice dell'era Signorini Doria prende tempo e si "autonomina"

Il comitato di gestione si riunisce questa settimana, ma il Comune non ha ancora sciolto la sua riserva a differenza degli altri enti

«DALLA PRIMA DI CRONACA
MASSIMO MINELLA

ANCHE questa sarà una bella partita, perché nonostante la comunità portuale non nasconda di gradire una soluzione interna a Palazzo San Giorgio (il segretario generale fa cento funzioni Sandro Carena, ma anche il direttore Marco Sanquines-

ri), Signorini potrebbe orientarsi verso una soluzione "esterna", pescando fra figure di elevata competenza tecnica e professionale.

Ma torniamo alla mossa di Doria. Non è da tempo un mistero che il sindaco di Genova puntasse (e ancora punti) per il comitato di gestione sul presidente della Cooperativa Santa Barbara Mauro Vianello.

Doria ha infatti guardato da subito al mondo del lavoro portuale, a differenza della Regione, che ha puntato su un docente, o del comune di Savona, che si è rivolto all'ex presidente dell'autorità portuale.

Vianello potrebbe avere le caratteristiche ideali per ricoprire il ruolo di membro del board: intanto ha una profon-

da conoscenza delle dinamiche portuali, non solo genovesi, per la sua lunga esperienza sui moli. Poi è apprezzato dall'intera comunità portuale, dalle compagnie alle imprese. Sarebbe inoltre disponibile a concentrarsi su un incarico che per legge dev'essere esclusivo (e non ha compenso, se non un gettone di presenza). E infine non ha an-

- segue

cora compiuto 65 anni (la legge stoppa gli over 65, anche se Savona ha puntato su Rino Canavese, che di anni ne ha di più ma — spiega l'ente — "il suo incarico è a titolo gratuito"). Insomma, per lui mancava solo l'ufficializzazione.

A quanto risulta a *Repubblica*, però, a un soffio dalla sua indicazione sarebbe stato il mondo confindustriale, ai suoi massimi livelli, a manifestare al sindaco qualche riserva sulla nomina di Vianello, graditissimo ad esempio ai grandi riparatori del porto (Mariotti, San Giorgio), ma forse non a tutti gli industriali del settore. In realtà, Doria non disdegnerrebbe nemmeno di puntare su Ariel Dello Strologo, avvocato e presidente della "Porto Antico", che il sindaco avrebbe già voluto presidente di Palazzo San Giorgio. Un'altra figura, quello di Dello Strologo, il cui identikit potrebbe calzare con quello di rappresentante del board, il soggetto che ha sostituito il comitato portuale e a cui tocca compiere le scelte strategiche del "porto d'Italia", come lo chiama il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, che unisce tre scali (Genova, Savona, Vado) e fa correre i container sul terzo valico. La struttura del board è molto snella, sei persone in tutto contro le 24 del comitato, e un potere oggettivamente vasto. Quindi servono figure altamente competenti della materia portuale e logistica (come lo sono peraltro Parola e Canavese).

C'è in verità anche un altro nome che in queste settimane è a lungo risuonato fra le stanze di Palazzo Tursi, quello del segretario generale della Camera del Lavoro Ivano Bosco. Su di lui ci sarebbe una convergenza pressoché totale da parte di enti e soggetti privati, oltre che ovviamente di compagnia e dipendenti di terminal e di palazzo San Giorgio, per la sua conoscenza della materia o la capacità di dialogo e di ascolto con la comunità portuale.

Bosco, che prima di iniziare l'attività sindacale ha lavorato in porto all'Ente Bacini, ha poi percorso tutta la sua esperienza sindacale all'interno dello scalo, prima di prendere l'incarico di segretario generale della Cgil genovese. Ma di fronte a un'ipotesi

di questo tipo, si sarebbe già dichiarato indisponibile per la sua volontà di continuare il lavoro intrapreso nella segreteria genovese.

CONFERMAZIONE DEL RASSEGNA

Per completare il board manca il segretario generale. E il presidente pare guardare all'esterno

INODI

I tempi

FINE ANNO

Il presidente del porto Paolo Emilio Signorini convocherà nei prossimi giorni il suo primo comitato di gestione

Il board

I COMPONENTI

Compongono il board il presidente, i rappresentanti dei due comuni, della Regione e della Capitaneria



Il nome

IL COMUNE

In attesa di scegliere il rappresentante del Comune di Genova, il sindaco Doria si è autonominato nel board

L'atto

IL SEGRETARIO

Una volta che il board sarà composto, allora il presidente indicherà il nome del segretario generale che sarà votato



IL PORTO

Una suggestiva immagine: un operaio in bicicletta davanti a un muro di container

TRASPORTI

Tir bloccati

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno denunciato «i gravi disagi a cui sono stati sottoposti gli autotrasportatori il 20 e 21 dicembre in prossimità del Porto di Genova, in particolare a Genova Voltri» quando per le condizioni di forte vento «oltre 1.500 camion sono rimasti incolonnati in attesa di entrare nel terminal Vte/Psa» e hanno chiesto «per l'ennesima volta che, nei casi di fermate prolungate dei porti di Genova, si adotti un sistema di filtraggio efficace impedendo ammassamenti forsennati che causano intralci alla viabilità, che possono essere pericolosi in caso di situazioni di emergenza e di transito dei mezzi di soccorso». Filt Cgil Fit Cisl e Uiltrasporti chiedono che «si garantiscano le minime condizioni igieniche in maniera strutturale nei porti genovesi, e che si mettano in condizione gli autisti dei mezzi pesanti, impossibilitati a spostarsi, ad essere adeguatamente assistiti. Non è accettabile che i lavoratori possano subire disagi di così notevole gravità, anche se derivanti da situazione emergenziale».

LONGO: «UN IMPORTANTE PUNTO D'APPOGGIO PER I CAMIONISTI»

Accordo Trasportounito-Spinelli per maxi-area di sosta a Campi

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Trasportounito, l'associazione guidata dal segretario generale Maurizio Longo, nel 2017 prenderà in gestione dal terminalista Aldo Spinelli l'area di Campi, a Genova. In tutto 30.708 metri quadrati che secondo il progetto dell'imprenditore genovese diventeranno un autoparco a tutti gli effetti. Spazio per circa 200 tir, spogliatoi, docce, alcune camere per gli autisti che arrivano da fuori Liguria, più autofficina e pompa per il rifornimento di gasolio. «Si tratta di un passo in avanti molto importante - spiega Longo - visto che molti mezzi pesanti, specialmente in entrata e uscita dal porto, d'ora in avanti avranno un punto d'appoggio».

Proprietà privata dunque, ma uso "pubblico" e aree completamente rinnovate, visto che per anni gli autotrasportatori hanno denunciato ripetutamente la mancanza di servizi. «Aspettiamo ancora qualche mese e poi saremo pienamente operativi - prosegue Longo - anche se a Genova mancano ancora circa 400 stalli. Ma grazie all'iniziativa privata è stato già fatto un grande

passo in avanti. Ci sono altre zone che potrebbero essere utilizzate come aree di sosta, sia vicino all'aeroporto che a Voltri, e su questi nuovi progetti ci siamo già messi in moto». Nel capoluogo ligure il dossier relativo all'autoparco ha fatto discutere per oltre quarant'anni: promesse, idee, confronti, proteste - ultima, in ordine di tempo, quella dei tir lumaca nel 2014 promossa da Trasportounito - e progetti che hanno coinvolto istituzioni ed enti locali. «Nel frat-

tempo il porto, la città e l'autotrasporto hanno assistito passivamente ad un pericoloso aggravamento del degrado infrastrutturale - aggiunge Longo - con camion e più di tremila mezzi al giorno che hanno distrutto sospensioni su strade dissestate e mezzi bloccati sulle carreggiate all'ingresso dei terminal portuali, con una insostenibile sovrapposizione fra traffico di camion e quello urbano». «Ci siamo trovati davanti a veicoli che hanno dovuto parcheggiare

in spazi di sosta abbandonati e autisti che sono stati costretti ad utilizzare edifici diroccati come servizi igienici a cielo aperto. Insomma, un degrado assoluto, figlio di indecisioni e tentennamenti da parte delle autorità e della politica. E proprio a fronte di tutto quello che abbiamo dovuto subire negli anni passati, abbiamo oggi preso atto che, ancora una volta, l'iniziativa privata, dopo la decisione del terminalista Spinelli, è stata più funzionale e strategica rispetto alle politiche del non fare adottate dalle amministrazioni pubbliche», chiude Longo.

L'associazione degli autotrasportatori, come anticipato dal *MediTelegraph*, nei giorni scorsi è anche rientrata in Confetra. E lo ha fatto, si legge in una nota, dopo «un percorso di collaborazione maturato negli ultimi due anni, a differenza della precedente adesione - nel 2014 - che fu probabilmente affrettata e, di conseguenza, molti degli associati rappresentati dalle parti non erano preparati alla relazione associativa proposta dai vertici».

www.themeditelegraph.it

Porto della Spezia, “esplode” il caso del libro-strenna

La Spezia - Un'altra patata bollente, tra le tante, la presidente dell'Autorità di sistema portuale La Spezia-Marina di Carrara, **Carla Roncallo**, se l'è trovata tra le mani proprio sotto Natale.



La Spezia - Un'altra patata bollente, tra le tante, la presidente dell'Autorità di sistema portuale La Spezia-Marina di Carrara, **Carla Roncallo**, se l'è trovata tra le mani proprio sotto Natale.

Si tratta del libro-strenna commissionato dall'ex presidente, Lorenzo Forcieri, al designer Marco Condotti - entrambi finiti nella nota bufera che ha sconquassato il palazzo nobile di via del Molo - che avrebbe dovuto essere donato in occasione del Natale 2016. Il tema è quello delle ultime due edizioni della Festa della marineria ma l'elegante testo, costato come opera complessiva (si dice) oltre 100 mila euro, praticamente il costo sull'attuale mercato immobiliare di un bilocale, **è stato riposto sotto chiave, e soprattutto in silenzio, dentro ai magazzini.**

Impossibile, oltretutto imbarazzante, divulgare un volume la cui presentazione è stata vergata da Forcieri e ideata da Condotti, attualmente interdetto dall'esercizio della professione. Di qui la decisione di tenere il più possibile riservata l'esistenza de "La Festa della marineria 2013-2015" e, naturalmente, di impedirne la circolazione. Un altro aspetto, invero, avrebbe fatto sobbalzare sulla poltrona la presidente Roncallo: **il prezzo considerevole del volume, curato, elegante prestigioso fin che si vuole ma costato più di 100 mila euro (si parla di 115 mila o giù di lì). Una cifra considerata eccessiva e non proporzionata all'obiettivo che si prefiggeva la pubblicazione.**

- segue

Nocciolo della questione, soldi praticamente buttati via per un'opera che nessuno vedrà mai, almeno fino a quando le acque dell'inchiesta sull'Autorità portuale non si saranno calmate. Chissà? Anche il tema proposto, la "Festa della marineria", **ha suscitato più di un commento ironico, specialmente in relazione all'ultima edizione, tenutasi a fine agosto 2015.**

È noto, infatti, come il budget previsto per l'ambiziosa manifestazione sia stato abbondantemente superato e come Autorità portuale e Comune siano ancora alle prese con le richieste di decine di fornitori in attesa di essere pagati. **Un flop economico, se si pensa che il preventivo è stato di 827.062 euro mentre i soldi effettivamente spesi alla fine della manifestazione, sono saliti a 1.076.731 perché alcuni capitoli di spesa sono stati sforati in corso d'opera.**

Fino a qualche settimana fa, del milione e rotti, l'importo già saldato a una parte di fornitori ammontava a 606.491,46 euro, quello da pagare a 470.240. I ricavi effettivi sono risultati inferiori rispetto a quelli stimati: 3.619 euro rispetto a 10 mila (biglietti d'ingresso Silent disco); 6.856 rispetto a 32 mila (biglietti d'ingresso spettacoli); 45.589,22 rispetto a 100 mila (vendita beverage). In pratica, circa 240 mila euro li deve tirar fuori l'Autorità portuale e altrettanti il Comune. A questi ora si aggiungono gli oltre 100 mila del volume curato dall'Autorità portuale e tenuto nascosto dentro gli scatoloni di un magazzino in via del Molo. Insomma, sarebbe stato meglio puntare a panettone e bottiglia, **cadeau natalizio classico ma molto, molto più conveniente.**

IL FUTURO DEL PORTO/2

La Piattaforma Europa è solo propaganda

■ Non ci meravigliamo per l'ennesimo slittamento in merito a ogni decisione riguardo al termine ultimo per la presentazione delle domande di partecipazione alla gara relativa a progettazione, realizzazione, allestimento e gestione della Piattaforma Europa fissata ieri, dal 15 dicembre al 31 maggio del 2017. A questo punto prendiamo atto che: il

maxi ampliamento a mare del porto commerciale destinato a dare impulso ai traffici marittimi e quindi all'aumento della portata e della ricaduta economica sull'economia toscana, cavallo di battaglia di Enrico Rossi e del PD toscano, è stato solo uno strumento di mera propaganda elettorale non suffragato da nessuna volontà politica reale. Ogni promessa è stata strumentale per raggranellare un elettorato stremato dalla crisi, durante la campagna elettorale delle Regio-

nali dello scorso anno, quindi, l'ennesimo offensivo ed enorme bluff giocato sulla pelle della nostra città e dei suoi cittadini. Premesso che Sinistra Italiana è una forza politica radicata su questo territorio, e che considero lo sviluppo a mare del nostro porto, una fra le fondamentali opportunità di sviluppo e ripartenza dell'economia cittadina, ci pare inverosimile che si attenda ancora per il bando di progetto della Piattaforma Europa. Riteniamo che sia per questo urgen-

te e indispensabile ricercare le responsabilità del rinvio dovuti ai vizi procedurali e al ritorno dell'investimento, i quali prefigureranno chiare responsabilità di chi ha realizzato il bando. Infine nessuno si azzardi a collegare il rinvio del bando di gara all'esito referendario e le conseguenti dimissioni del Presidente del Consiglio, visto che il Governo Renzi su questo progetto non ha creduto fin dall'inizio, basta vedere la cifra irrisoria messa a disposizione sul progetto complessivo.

«Sui bacini una coltre di nebbia, aiutateci a spazzarla via»

di Rosanna Harper

► LIVORNO

«C'è una nuova Authority, una nuova gara per la Stazione Marittima, ma c'è una coltre di nebbia che avvolge il futuro dei bacini». La questione dei bacini di carenaggio viene toccata come ultimo punto nel resoconto di fine anno pronunciato dal sindaco Filippo Nogarini: ultimo e unico punto sul futuro industriale di Livorno.

Il sindaco ha parlato di situazione poco chiara, che si trova in una fase di stallo, a cui nessuno sa o vuol dare risposte: né la Regione né l'Autorità Portuale, e neppure il ministro, dice Noga-

rin ricordando di aver sottoposto invano il problema anche al ministro Delrio durante la recente visita. Eppure – afferma – rappresentano «una valvola di sfogo per centinaia di livornesi che vorrebbero tornare a ciò che sanno fare: riparare le navi. Ho provato a chiedere risposte, ma non le ho ottenute neanche interpellando il ministro. Abbiamo ottenuto la rassicurazione del governatore Rossi, ma nulla di più».

Il sindaco, a margine dell'incontro, ha sottolineato che si tratta di «un patrimonio pubblico demaniale: è il secondo bacino più grande di Europa che è stato lasciato al degrado». Poi rin-

cara: «Vorremmo ottenere delle risposte visto che i sindacati, in tal senso, non hanno saputo ottenerle. Auspichiamo che sia la cittadinanza a manifestare la volontà di riappropriarsi di un grande patrimonio della città. Il bacino di carenaggio, in futuro, potrebbe restituire 400 posti di lavoro». Il sindaco chiude il brindisi degli auguri con un appello alla cittadinanza: «Io non so che cosa altro fare. Se non chiamare anche i cittadini a soffiare via questa coltre di nubi. È necessario non aspettare domani, ma cominciare fin da subito, a lavorare per sbloccare la situazione».

CRIPRODUZIONE RISERVATA



Il consigliere regionale Antonio Mazzeo

Mazzeo: autorità unica per la logistica costiera

PISA

«Ho partecipato all'inaugurazione del nuovo terminal di Livorno, che consente il collegamento ferroviario diretto tra il porto e la linea Tirrenica, a nord. Un'opera importante, che mette Livorno e la costa toscana in una posizione di assoluto rilievo nel campo dell'intermodalità e rafforza sensibilmente la competitività dello scalo labronico. Ora ci sono le condizioni per agire anche sul piano della governance e per questo nella prossima riunione della commissione per lo sviluppo della costa avanderò la proposta di un'Autorità unica del sistema logistico dell'Alto Tirreno, che comprenda le amministrazioni di Livorno, Piombino, Pisa e Collesalveti. **Autore: RAS portuale** unica e Toscana Aeroporti con il supporto di Logistica Toscana». Così Antonio Mazzeo, consigliere regionale (Pd) e presidente della commissione costa.

Nel tirare le somme del lavoro svolto dalla commissione, Mazzeo dice: «Sono orgoglioso che come commissione costa abbiamo raggiunto un primo importante risultato: l'approvazione all'unanimità (con la sola

astensione della Lega Nord) dei primi progetti innovativi da finanziare già dal 2017 per il rilancio economico ed occupazionale dell'area costiera, premessa alla presentazione dell'intero Piano Strategico della Costa».

I tre interventi prioritari sono: progetto pilota sull'economia circolare; incentivazione, nell'ambito del Piano Industria 4.0, per la costituzione di un Polo unico della costa per il trasferimento tecnologico; bonifiche dei Sin (siti di interesse nazionale). «Abbiamo voluto dare un primo segnale concreto del lavoro fatto - spiega Mazzeo - impegnando la giunta ad inserire fin dal prossimo aggiornamento al Defr le risorse sulle proposte più innovative che saranno poi contenute all'interno del Piano Strategico per il rilancio della costa, piano che andrà a costituire parte integrante del Prs. Si tratta di un documento a cui dovranno seguire tutte le azioni necessarie per il pieno rilancio dell'area costiera intorno agli assi che abbiamo identificato: innovazione, infrastrutture, attività produttive e del lavoro, turismo, ambiente, agroalimentare e artigianato».

DI PRODUZIONE RISERVATA

Porto di Napoli: conferenza stampa su reperti archeologici



NAPOLI – Si è tenuta questa mattina al Museo Archeologico la conferenza stampa di presentazione delle indagini sul ritrovamento di reperti archeologici nei fondali del porto.

Hanno partecipato: il Presidente Pietro Spirito, il Sindaco Luigi de Magistris, il Soprintendente Luciano Garella, la Responsabile Laboratorio di restauro del MANN, Luisa Melillo

Il Presidente Pietro Spirito ha dichiarato: “Il 23 dicembre 1798 i Borbone fuggono dal porto di Napoli dando ordine all’Ammiraglio Nelson di procedere all’affondamento delle navi che non potevano essere armate. Questo evento riporta all’attenzione delle Istituzioni e dei cittadini il valore storico del nostro porto, centrale per la storia economica e sociale della città. Il porto di Napoli non è solo un’infrastruttura strategica per Napoli e la Campania, non è solo il motore dell’economia e del lavoro, è anche e prima di tutto una parte significativa e determinante per decifrare i cambiamenti che si sono svolti nel percorso di trasformazione vissuto da questo territorio.

Il valore simbolico di una data che ha rappresentato un punto di svolta nella storia cittadina, con la fuga dei Borbone e la vittoria effimera della Rivoluzione del 1799, ci restituisce un passaggio nel quale il porto, come spesso è accaduto, ha costituito uno snodo di trasformazione e di cambiamento.

La scelta di svolgere la conferenza stampa di presentazione delle indagini che hanno condotto al ritrovamento nello specchio d’acqua compreso tra il molo Molo Angioino e il molo Immacolatella Vecchia, della corvetta “Flora”, nelle sale del Museo Archeologico è dovuta principalmente a due ragioni: consolidare una stretta collaborazione tra le Istituzioni e aprire il porto alla città.

La collaborazione, infatti, è essenziale per l’impegnativa stagione che con l’inizio del nuovo anno dovremo affrontare. Mi riferisco al Piano Operativo in cui dovremo definire interventi, investimenti, piani di sviluppo e cronoprogramma insieme a Regione, Comune di Napoli e di Salerno, Capitaneria di porto. I componenti del Comitato di Gestione che nelle prossime settimane sarà costituito.

IL porto, poi, è parte integrante di Napoli. La separazione anche fisica che ancora segna il rapporto porto-città va abbattuta e superata, utilizzando eventi in cui è evidente il legame che li unisce.

La campana, infine, che è stata trasferita al Museo Archeologico per essere restaurata è uno dei reperti recuperati. A breve saranno riportati alla luce quattro cannoni e diversi altri oggetti ritrovati all’interno della nave. Un lavoro di grande valore che rientra tra le opere del Grande Progetto il cui finanziamento complessivo ammonta a 150 milioni di euro.”

Ritrovata la Flora affondata da Nelson nel 1799

Recuperate dalle acque del porto di Napoli la campana di bordo e alcune palle di cannone

NAPOLI È la corvetta Flora, uno dei gioielli della marina borbonica (lunga 30 metri e larga 8) affondata per ordine dell'ammiraglio Orazio Nelson nel 1799, quella nave sommersa recentemente localizzata nelle acque del porto di Napoli, poco lontano dall'imbarco dei turisti per le isole del Golfo. A riemergere per ora è solo la sua campana di bordo e alcune palle di cannone, reperti affidati alle cure del laboratorio di restauro del Museo archeologico nazionale di Napoli e sottoposti a processo di desalinizzazione. Saranno presto recuperati dai sommozzatori invece i quattro cannoni, lunghi da 1,80 ai 3 metri, che raccontano insieme agli altri relitti la storia di quella che fu la più grande flotta del Mediterraneo nel 18esimo secolo. Il giorno scelto da **Autorità Portuale**, Soprintendenza e Comune per annunciare ufficialmente il ritrovamento del relitto e presentare il risultato delle indagini iniziate lo scorso luglio, è più che simbolico: il 23 dicembre del 1798, mentre i francesi assediavano Capua, Ferdinando di Borbone fuggì dal porto di Napoli verso **Palermo** dando ordine a Nelson di affondare le navi che non potevano essere armate. Per risparmiare, la grande flotta smobilitava nei mesi invernali licenziando l'equipaggio che poi riassunse in primavera. Difficile fu quindi rintracciare i marinai per una guerra che non fu lampo come si credeva.

All'annuncio sui giornali infatti risposero in pochi e quindi per evitare che fossero utilizzate dal nemico, le navi vennero distrutte. Come la Flora, che poteva imbarcare oltre 100 uomini, con la sua storia che si intreccia a quella della rivoluzione partenopea del 1799. A individuarla sono stati gli archeologi-sommozzatori grazie alle più moderne tecnologie. Questo evento riporta all'attenzione il valore storico del nostro porto - ha detto l'economista Pietro Spirito, neo presidente dell'**Autorità** di sistema **Portuale** di Napoli - Vogliamo consolidare una stretta collaborazione tra le Istituzioni e aprire il porto alla città.

Governo approva (di nuovo) l'agenzia del lavoro per Taranto e Gioia Tauro



Dopo la bocciatura della Commissione Bilancio della Camera, il governo dà nuovamente il via libera all'agenzia del lavoro portuale per gli scali di Gioia Tauro e Taranto (nella foto). Un decreto legge del Consiglio dei ministri che adotta diverse misure per il rilancio dell'occupazione nel Mezzogiorno, tra queste un'"agenzia per il trasbordo" nei due porti, volta a ricollocare il personale delle attività terminalistiche. Una sorta di contenitore che dovrà gestire i portuali in esubero fino al loro reinserimento, dopo un periodo di riqualificazione professionale. Per Gioia Tauro, in particolare, riguarda le attività già previste e pronte ad essere inserite in un nuovo Accordo di programma quadro per la realizzazione del gateway ferroviario, di un bacino di carenaggio per la cantieristica navale e di altri interventi.

«Grande soddisfazione per la notizia giunta dal governo del varo delle Agenzie per la somministrazione di lavoro portuale, riqualificazione professionale e ricollocamento in ambito demaniale portuale nei porti di Taranto e Gioia Tauro», commenta in una nota il segretario generale Uiltrasporti Claudio Tarlazzi insieme agli omonimi Giuseppe Rizzo per la Calabria e Carmelo Sasso per Taranto. «Il governo ha mantenuto gli impegni assunti, ed oltre a mettere in sicurezza le centinaia di famiglie dei lavoratori nei porti del Sud maggiormente colpiti dalla crisi del transhipment, ha messo a punto un modello che opportunamente monitorato ed implementato, potrà assicurare buoni risultati in termini di maggiore efficienza e competitività del sistema portuale italiano», spiegano i sindacalisti. «Questo risultato, che permette di traguardare una crisi lunga e dura e di guardare al domani con minore incertezza, si è potuto raggiungere grazie all'unitaria determinazione dei territori, che con grande maturità e civiltà hanno saputo proporre soluzioni alternative, sostenendole anche nei momenti più difficili», conclude la nota.

Lavoro portuale: Uiltrasporti, bene approvazione agenzie di Taranto e Gioia Tauro

(FERPRESS) – Roma, 23 DIC – “Grande soddisfazione per la notizia giunta dal Governo del varo delle Agenzie per la somministrazione di lavoro portuale, riqualificazione professionale e ricollocamento in ambito demaniale portuale nei porti di Taranto e Gioia Tauro” così in una nota Uiltrasporti, il Segretario generale Claudio Tarlazzi insieme a Giuseppe Rizzo, Segretario generale Calabria, e Carmelo Sasso, Segretario generale di Taranto.

“Il Governo ha mantenuto gli impegni assunti, ed oltre a mettere in sicurezza le centinaia di famiglie dei lavoratori nei porti del Sud maggiormente colpiti dalla crisi del transhipment, ha messo a punto un modello che opportunamente monitorato ed implementato, potrà assicurare buoni risultati in termini di maggiore efficienza e competitività del sistema portuale italiano” spiegano i sindacalisti.

“Questo risultato, che permette di traguardare una crisi lunga e dura e di guardare al domani con minore incertezza, si è potuto raggiungere grazie all’unitaria determinazione dei territori, che con grande maturità e civiltà hanno saputo proporre soluzioni alternative, sostenendole anche nei momenti più difficili” conclude la nota.

PORTUALI

Salvaguardati mille lavoratori Viene introdotta l' istituzione da parte delle rispettive autorità portuali di un' agenzia di transhipment nel porto di Taranto e di Gioia Tauro con il compito di riqualificare circa mille addetti alla movimentazione in modo da rioccuparli entro 36 mesi. Nel frattempo sono previste delle indennità.

Approvate Agenzie Lavoro dei porti Gioia Tauro e Taranto

Alla vigilia del Natale 2016, il Governo ha varato i due organismi che hanno lo scopo di ricollocare i lavoratori in esubero del terminal container dei due scali. Nell'ambito del Decreto per il Mezzogiorno approvato il 23 dicembre 2016 dal Consiglio dei Ministri, rientrano le due Agenzie per il Lavoro che avrebbero dovuto essere inserite nel maxi-emendamento della Legge di Bilancio 2017, mai approvato a causa della fiducia chiesta con urgenza dopo le dimissioni di Matteo Renzi. Il testo stanZIA i fondi per l'Agenzia di Taranto, destinata all'occupazione dei 520 lavoratori del terminal container TCT, la cui società di gestione è stata posta in liquidazione senza trovarne ancora una alternativa. A Gioia Tauro, la nuova agenzia dovrà affrontare gli esuberi del terminal MCT che, dopo l'accordo raggiunto tra Contship e sindacati, consistono in quattrocento persone. Le Agenzie dovranno riqualificare i lavoratori, anche tramite specifica formazione, e ricollocarli in altre attività.

CONSIGLIO DEI MINISTRI

Via libera al decreto per il Sud

A Taranto 100 milioni, misure su sanità, lavoratori Ilva e porti

ROMA

Una serie di misure «urgenti» per affrontare «situazioni di criticità» nel Mezzogiorno, con un focus particolare su Taranto. È il contenuto del decreto per il Sud approvato ieri in Consiglio dei ministri. Un provvedimento che, accogliendo anche interventi che non hanno trovato spazio nella manovra, stanziava cento milioni per Taranto, quaranta milioni in tre anni per i porti di Taranto e Gioia Tauro e incrementa di 50 milioni il fondo per la non autosufficienza. L'Italia può registrare «un di più nella crescita», solo se «va a regime» il motore del Sud, afferma da

Pompei il premier Paolo Gentiloni, che una settimana fa, al suo insediamento, aveva posto il Sud tra le priorità del governo, tra i temi su cui è necessario «fare di più».

E il governo, per iniziativa del nuovo ministro alla Coesione Claudio De Vincenti («Mettiamo in campo fatti e cifre concreti»), nel Cdm pre-natalizio approva come prima misura, alla voce «rilancio del Sud», un decreto con alcuni interventi urgenti. A partire dai fondi per la sanità di Taranto, il cui stralcio dalla legge di bilancio aveva sollevato polemiche. Per «apparecchiature e dispositivi medici di diagnostica e cura» vengono ora stanziati 70 milioni, cui «si aggiunge il rifi-

nanziamento per 8 milioni delle attività di screening disposto dal ministro della Salute». Mentre la Regione «dovrà rielaborare il Piano sanitario». E il presidente Michele Emiliano, rivendicando una battaglia per quei fondi, «si riserva ogni giudizio alla pubblicazione del decreto». C'è poi lo stanziamento di 30 milioni in tre anni per un piano «assistenziale e sociale per famiglie disagiate dell'area di Taranto», che l'amministrazione straordinaria di Ilva dovrà concordare con i sindaci e sottoporre al ministero dello Sviluppo. Infine, per i lavoratori Ilva, viene data «stabilità» agli ammortizzatori sociali, stabilendo che anche dopo la cessione a un privato

l'amministrazione straordinaria debba proseguire l'attività di risanamento ambientale, con interventi ulteriori rispetto a quelli che l'acquirente sarà obbligato a fare in base al piano Aia. Così, viene spiegato, si impiegheranno i lavoratori anche nella fase di transizione verso il nuovo assetto industriale.

C'è poi un intervento per dare «una rete di sicurezza ai lavoratori» dei porti di Taranto e Gioia Tauro, con lo stanziamento di 40 milioni in tre anni e l'istituzione di una Agenzia di transhipment. E viene istituito un Commissario unico nazionale alla depurazione con l'obiettivo di portare le Regioni italiane che sono in ritardo, a standard europei nel trattamento delle acque reflue.



Gli stabilimenti dell'Ilva di Taranto

Al via il decreto legge sul Mezzogiorno

Via libera al decreto legge sul Mezzogiorno. Ieri il Consiglio dei ministri, su proposta del presidente Paolo Gentiloni e del ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti hanno, infatti, approvato cinque misure volte ad affrontare situazioni di criticità presenti nel Mezzogiorno d' Italia.

La prima consente nel dare stabilità alla rete di ammortizzatori sociali che sta accompagnando il processo di transizione e cessione del complesso aziendale Ilva.

La seconda ha l' obiettivo di destinare 70 milioni di euro al rinnovo e al potenziamento delle strutture sanitarie nell' area di Taranto, in termini di: apparecchiature, dispositivi medici di diagnostica e cura nel quadro di un progetto che sarà, poi, definito meglio dal ministero della salute e dalla regione Puglia.

A questo progetto di accompagnano: il rifinanziamento ad opera del ministero della salute paria a 8 milioni di euro per le attività di screening, e il piano sanitario che la regione dovrà rielaborare (perché non ha superato la verifica di efficacia e di efficienza dei ministeri vigilanti) in modo da garantire il potenziamento dei servizi nell' area di Taranto.

La terza misura prevede che l' Amministrazione straordinaria dell' Ilva debba sottoporre al ministero dello sviluppo economico (Mise) un piano di misure a carattere assistenziale e sociale per le famiglie disagiate dell' area di Taranto. Questo piano, che mette a disposizione 30 milioni di euro su tre anni, dovrà essere concordato con i comuni del territorio e monitorato dal Mise.

Andando avanti, la quarta misura introduce l' istituzione, da parte delle rispettive autorità portuali, di una agenzia di transhipment nel porto di Taranto e nel porto di Gioia Tauro al fine di fornire una rete di sicurezza ai lavoratori interessati ai processi di ricollocazione nell' ambito dei piani di rilancio delle attività terminalistiche in corso.

L' ultima misura, infine, istituisce la figura di un commissario unico nazionale dedicato alla depurazione che acceleri, nel Mezzogiorno e nelle altre regioni in ritardo rispetto agli standard europei, la realizzazione degli impianti necessari al trattamento ecologicamente avanzato delle acque reflue.

Il provvedimento dispone, inoltre, altre tre misure. Il Fondo per le non autosufficienze verrà incrementato, nel 2017, di 50 milioni di euro, si prevedono interventi funzionali dedicati alla preparazione e all' organizzazione della presidenza italiana del G7 nel 2017 che si terrà a Taormina, e, infine, si prevede lo stanziamento di 577.522 euro a regime, a decorrere dal 2017, per un percorso di studi conforme al curriculum delle scuole europee, con lo scopo di garantire l' offerta formativa presso la base Onu.

Si esce, dunque, dalla sperimentazione già prevista negli scorsi anni. Nel 2012, infatti, il ministero dell' Istruzione, dell' università e della ricerca aveva autorizzato solo due scuole di Brindisi ad avviare un progetto di innovazione metodologico-didattica.

A seguito di queste sperimentazioni, e dopo le verifiche positive da parte del segretariato generale delle Scuole europee, il ministero sottoscriverà due convenzioni di accreditamento sempre con il segretariato.

Via al decreto Ilva Stanziati 30 milioni per le famiglie disagiate di Taranto

Via libera del Consiglio dei ministri al pacchetto di misure per il Mezzogiorno che, causa un governo Renzi dimissionario, non erano state approvate in sede di legge di Bilancio. L'obiettivo è fare fronte alle situazioni di criticità nel Sud. A cominciare dai 70 milioni di euro per potenziare le strutture sanitarie dell'area di Taranto.

Poi ci sono le misure per gli ammortizzatori sociali dei lavoratori impiegati all'Ilva.

L'amministrazione straordinaria del gruppo siderurgico avrà, inoltre, a disposizione 30 milioni per un piano di interventi destinati alle famiglie disagiate di Taranto.

Istituita anche un'Agenzia di transhipment nei porti di Taranto e Gioia Tauro a sostegno dei lavoratori portuali. Il decreto dispone infine che il Fondo per le non autosufficienze sia rifinanziato con 50 milioni.

Crociere: vigilia di Natale con tanti turisti a Cagliari

In porto la nave Minerva. E il 26 arriva la Costa Diadema



(ANSA) - CAGLIARI, 24 DIC - Vigilia di Natale a Cagliari con i crocieristi in giro per la città. E' arrivata questa mattina al porto la Minerva della compagnia Swan Hellenic.

Si tratta del penultimo appuntamento nel capoluogo con le navi vacanza. I 350 passeggeri si sono divisi tra i tour per il centro storico di Cagliari fra mercatini, negozi e monumenti, e le escursioni nelle località a pochi chilometri dalla città. I turisti si tratterranno in Sardegna tutta la giornata: la nave lascerà il porto questa sera alle 20.

Ma non è ancora finita: per il giorno di Santo Stefano è prevista l'invasione di 4.500 crocieristi che sbarcheranno dalla Costa Diadema. Non solo arrivi, ma anche partenze: la nave lascerà Cagliari con chi ha scelto di trascorrere in mare la settimana tra il 2016 e il 2017 per la crociera di Capodanno.

Sarà l'ultimo appuntamento di una stagione da record. Ma il prossimo anno non sarà da meno: il porto di Cagliari si prepara a battere un nuovo primato. (ANSA).

Crociere: Diadema a Cagliari, sbarcano oltre 4000 turisti

La nave della Costa chiude un 2016 da record per il porto



(ANSA) - CAGLIARI, 26 DIC - Gran finale per le crociere a Cagliari: è approdata questa mattina al molo Rinascita la nave Diadema della compagnia Costa.

Per il capoluogo una invasione di turisti: sono 4.500 gli ospiti della nave vacanza che si divideranno nel giorno di Santo Stefano tra mercatini, negozi, monumenti del centro storico. E di certo non sono passati inosservati alcuni crocieristi che passeggiavano per le vie del centro in tenuta "estiva", considerata la bella giornata.

Molti approfitteranno della sosta in Sardegna per qualche escursione a qualche chilometro da Cagliari, con i tradizionali tour tra storia ed enogastronomia. La nave lascerà l'isola alle 17.

E' la chiusura in bellezza di una stagione caratterizzata da un grande rilancio. Numeri più che soddisfacenti anche per l'Autorità portuale di Cagliari. L'approdo della Costa - si legge in una nota - conclude un anno record per il porto di Cagliari, primo scalo sardo con oltre cento navi e per tutta la Sardegna che si posiziona al settimo posto tra le regioni italiane che ospitano il traffico delle grandi navi da crociera.

Ma anche il 2017 dovrebbe essere un anno di grandi primati.

Il calendario della nuova stagione non è stato ancora ufficializzato, ma le cifre dovrebbero essere superiori a quelle del 2016. (ANSA).

Costa Diadema chiude la stagione crocieristica 2016 a Cagliari



CAGLIARI – Domani si conclude la stagione crocieristica 2016 del porto di Cagliari con l'arrivo dell'ammiraglia della Costa Crociere la Costa Diadema. Sosteranno in città dalle 7,00 alle 17,00 oltre 4.500 turisti pronti a godere di una Cagliari ancora immersa nell'atmosfera di Natale.

L'approdo della Costa conclude un anno record per il porto di Cagliari, primo scalo sardo con oltre cento navi e per tutta la Sardegna che si posiziona al 7° posto tra le regioni italiane che ospitano il traffico delle grandi navi da crociera.

Non si placano le polemiche sui lavori di recinzione dell' area di via dei Mille

Imminente la chiusura del porto Nasce un comitato di protesta

L' ex sindaco Lorenzo Italiano: Si rescinde l' antico legame con la città

Un Comitato cittadino per chiedere all' Amministrazione di intervenire nei confronti dell' **Autorità portuale** per la modifica del progetto di recinzione del porto i cui lavori - si assicura - partiranno all' inizio del nuovo anno. A promuoverlo i rappresentanti di Forza Italia che nei mesi scorsi hanno preso posizione contro l' iniziativa portata avanti dall' **Autorità portuale**, ritenuta non solo "invasiva" ma anche "mortificante per una città che da sempre ha avuto nel waterfront il suo principale biglietto da visita. Il problema non è l' altezza della recinzione, come spesso intende precisare l' **Autorità portuale** replicando quasi stizzita alle nostre prese di posizione - afferma l' ex sindaco Lorenzo Italiano - visto che 185 centimetri o due metri sono in pratica la stessa cosa. Il problema riguarda l' intervento nella sua interezza che tende ad interrompere nel nostro porto l' antico legame che lo ha unito alla città. L' **Autorità portuale** è "troppo giovane" per ricordare i tempi in cui per i milazzesi il porto era il proseguimento della passeggiata a mare, il luogo in cui negli ex magazzini comunali si esercitava la banda musicale del Comune, il luogo da cui scavalcando un muretto si assisteva alla proiezione di film nei locali del Diana, il luogo in cui si facevano i bagni tuffandosi dal molo, il posto in cui ogni domenica giocava la squadra locale di pallanuoto con la gente che assisteva dalla banchina, il luogo in cui intere famiglie di sera andavano a pescare consumando una frugale cena. I milazzesi - prosegue il leader di Forza Italia - hanno da sempre vissuto a contatto con il mare e la decisione di dar vita a questo Comitato nasce proprio dalla volontà di far sentire la voce della "gente comune" stanca di subire scelte fatte da altri che sono sempre penalizzanti. Per questo si confida anche in una presa di posizione dell' Amministrazione e del Consiglio comunale che sono rappresentanti dei cittadini per indurre ad una modifica del progetto. Nessun progetto è blindato - conclude Italiano - tutto si può rivedere e si possono proporre varianti quando questi se realizzati creano problemi all' intera comunità. L' **Autorità portuale** invece è intenzionata ad andare avanti, forte dei pareri favorevoli rilasciati da parte degli enti competenti e dell' approvazione del progetto in Comitato **portuale** nell' aprile 2015 alla

presenza del rappresentante del Comune di Milazzo.3(r.m.

Marsala adesso punta alla **nautica** da diporto

La firma del contratto di sviluppo era, in pratica, l'ultimo atto di un lungo e tormentato iter per questa opera tanto attesa

Dino Barraco OOO "Count down" per il nuovo porto turistico di Marsala. E' scattato giovedì quando l'assessore regionale alle Attività Produttive Mariella Lo Bello ha firmato, assieme al ministro Carlo Calenda, il contratto di sviluppo relativo al "Marsala Yacht Resort", la nuova struttura portuale denominata "Marina di Marsala", destinata a dare una svolta, alla politica turistico-portuale legata alla **nautica** da diporto a Marsala. La firma del Contratto di Sviluppo dà di fatto il via libera alla realizzazione dell'opera progettata dalla Myr dell'ingegnere Massimo Ombra grazie ad un finanziamento di 25 milioni di euro di cui 13 a fondo perduto e 12 a tasso agevolato, con agevolazioni di 28 milioni.

Altri 3 milioni di euro andranno invece alla collegata società Mire.

Si tratta di un milione e 500 mila euro a fondo perduto e al trentotto a tasso agevolato per la realizzazione di una struttura ricettiva destinata a sorgere all'ex "El Patio" di Piazza Piemonte e Lombardo, già sede della discoteca "Octopus". La firma del contratto di sviluppo era, in pratica, l'ultimo atto di un lungo e tormentato iter burocratico-amministrativo che ha riguardato il nuovo porto turistico che ha in sé tanti risvolti positivi

sotto il profilo occupazionale e dello sviluppo del **turismo nautico** della città. Il finanziamento dà, di fatto, il via libera alla realizzazione dell'opera. Viva soddisfazione per la svolta positiva del tormentato progetto del "Marina di Marsala" hanno espresso il sindaco Alberto Di Girolamo e l'ingegnere Massimo Ombra, amministratore unico della MYR.

"Si avvia a soluzione una delle problematiche più dibattute e contrastate degli ultimi anni - dice il Sindaco Di Girolamo - alla quale con decisione abbiamo impresso una autentica svolta dopo anni di contrasti e indecisioni nel momento quando il 15 aprile scorso abbiamo firmato con il presidente della Regione Rosario Crocetta l'accordo di programma che ha permesso di inserire il progetto nei fondi Pisu. Ora l'ultimo passo sarà quello dell'avvio dei lavori che ci auguriamo possa non essere lungo e non deludere le aspettative occupazionali che sono legate alla realizzazione dell'opera". E soddisfazione ha espresso anche l'ingegnere Ombra.

"Siamo davvero alla fase conclusiva - dice -. Tutto è legato ora ai tempi con i quali la Regione procederà a firmare l'atto di concessione delle aree. Ci auguriamo che ciò possa avvenire in tempi

- segue

brevi per dare il via ai lavori al più presto possibile. Per quanto ci riguarda noi siamo pronti a dare il via all' opera che cambierà il volto del **turismo** da diporto a Marsala; tutto dipenderà dalla Regione". Il progetto consiste nella creazione di una struttura dedicata alla **nautica** da diporto, con una capacità ricettiva di 1.060 posti barca per yacht fino a 75 metri e con ampi servizi a terra (quali una club-house, negozi, bar, ristoranti, market, attività commerciali, agenzie turistiche, palestra, piscine, parcheggi, distributori carburanti e tanti altri servizi). L' area dove tutto questo è destinato a sorgere è pienamente integrata con il tessuto urbano circostante e si trova a pochi passi dal centro storico, facendo da cerniera di collegamento dei flussi turistici tra il porto e la città. Il progetto, in accordo alle procedure della "Legge Burlando" prevede una concessione demaniale marittima per una superficie di 316.863 metri quadrati di cui 220.503 di specchi d' acqua e 96.360 metri quadrati di aree a terra per la durata di 90 anni. Insomma una opportunità di crescita non indifferente dal punto di vista anche occupazionale non solo per la città ma per l' intero comprensorio. (*DIBA*)

El puerto de Valencia supera los 4,3 millones de contenedores hasta noviembre

El tráfico de contenedores superó los 4,33 millones de unidades (teu) en los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), Valencia, Sagunto y Gandía, hasta el mes de noviembre. Esta cifra supone un incremento del 1,81% con respecto a la alcanzada en enero-noviembre del 2015. El tráfico total de los tres puertos superó los 65,38 millones de toneladas, un 1,46% por encima de las cifras registradas en este periodo del pasado año.

Por lo que respecta al

tráfico import/export de los puertos de la APV, se incrementó un 1,15% con respecto al mismo periodo del 2015. Más amplio es aún el crecimiento del comercio exterior de contenedores, que fue del 4,18%. Por otra parte, los contenedores en tránsito registraron una ligera caída del 0,18%. Cabe destacar que se están registrando cifras superiores a las del pasado año que fue de récord en tráfico total y de contenedores en los puertos de la APV.

Por lo que respecta al

resto de tráficos, destaca el crecimiento de la mercancía en contenedor, que supera los 49,2 millones de toneladas y se incrementa un 2,58%, así como la mercancía general convencional, que crece un 0,25%, superando los 10 millones de toneladas. De nuevo el mayor crecimiento lo registra el tráfico de automóviles que con 714.981 unidades se incrementa un 13,97% con respecto a la cifra alcanzada en enero-noviembre del 2015.

En el lado opuesto se sitúan los graneles, que

caen en el caso de los líquidos un 4,36% con algo más de 3,34 millones de toneladas, mientras que los sólidos descienden un 6,1% con cerca de 2,3 millones de toneladas. Por lo que respecta al tráfico de pasajeros, destaca la recuperación del tráfico de pasajeros de cruceros, con 395.279 y un incremento del 8,58%, y el espectacular crecimiento del 33,49% de los pasajeros de línea regular con 461.257, empujados por el mantenimiento de la línea que se abrió para la Operación Paso del Estrecho.



El tráfico de contenedores va camino de batir un nuevo récord

Traffico merci, Barcellona frena a causa delle rinfuse

Nonostante il buon andamento del 2016, a novembre il traffico delle merci movimentato dal **porto di Barcellona** è diminuito del 10,1%. Una flessione determinata dal notevole calo dei volumi di rinfuse, con i carichi solidi che hanno registrato una diminuzione del 17,3% e quelli liquidi che sono calati del 33,5%.

Nel segmento delle merci varie il traffico è cresciuto dell'1,4% a 2,5 milioni di tonnellate, di cui 1,6 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (+0,7%) e 915mila tonnellate di merci convenzionali (+2,5%).

Nel periodo gennaio-novembre di quest'anno il porto spagnolo ha movimentato complessivamente 43,5 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del 4,2%.

Post Brexit i porti inglesi chiedono una strategia



LONDRA – L'Associazione dei Porti Inglesi (BPA) chiede al Governo e in particolare ai Ministri dei Trasporti e dell'Ambiente di iniziare a pensare a una strategia operativa per sostenere l'occupazione e il commercio post-Brexit. La BPA sta pensando di introdurre una "port zoning" dentro e intorno alle aree portuali del Regno Unito; un concetto questo che vedrebbe sia le marine e l'intera zona retroportuale classificate come aree speciali per la crescita economica del territorio interessato di quei porti.

Tali zone, pur ricordando le nostre "zone franche" di non recente memoria, farebbero da "cuscinetto" e strategiche per affrontare le crescenti pianificazioni che il Governo Inglese sta mettendo in atto a seguito dell'uscita dell'Inghilterra dall'Europa, con le conseguenti restrizioni economiche. L'Associazione contesta al Governo che le aree preesistenti, come i porti, sono definite da una legislazione marittimo/economica che non permetterà di intraprendere programmi costosi per ripianificare attività e nuove infrastrutture con nuovi limiti operativi.

Tutto questo per i porti inglesi rappresenterà una sfida significativa per i loro compiti statuari e progetti per il futuro, visto che le trattative di Brexit dureranno circa un decennio. I porti, da sempre, sono realtà vitali di posti di lavoro e con i vari flussi commerciali in entrata/uscita sostengono le comunità costiere. E allora, l'Associazione dei Porti Inglesi afferma in una nota che, se si vuole operare in una nuova dimensione di trading post-Brexit, è importante che il settore portuale tutto rimanga competitivo.

La BPA, con più di 350 porti, rappresenta gli interessi dei vari operatori dei terminal e degli impianti portuali; il 96% del commercio internazionale dell'Inghilterra, importazioni ed esportazioni, passa attraverso i porti del Regno Unito che gestiscono oltre sessanta milioni pax/anno. L'industria portuale/marittima del Regno Unito è la seconda in Europa e gestisce più di 500 milioni di tonnellate merci/anno.