



Primo piano:

• Riforma dei porti

(Il Sole 24 Ore, La Provincia, TeleSud3, Madonie Live, Giornale di Sicilia, TP24, TP, Social TP, La Sberla, La Gazzetta Trapanese, Giornale di Sicilia, Sicilia 24h, Marsala News, Trapani OK, Trapani Oggi, La Sicilia, Sette Sere Qui, Tempo Stretto, Gazzetta del Sud)

Dai Porti:

Trieste:

“...Il Comune fa partire l'iter per acquisire Porto Vecchio...”

(Il Piccolo)

“...Si allarga in zona Torre del Lloyd...” (Il Piccolo)

Savona:

“...Apm, opzione piemontese sui traffici...” (The Medi Telegraph)

Genova:

“...Così Torino si collegherà con la Genova-Rotterdam...”

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

“...Blueprint: prima delibera, giunta spacciata...”

(The Medi Telegraph)

“...Primi dati 2015, crescono rinfuse solide...”

(Ansa, The Medi Telegraph)

“...Jolly Nero, inchiesta infinita...” (The Medi Telegraph)

Livorno:

“...Financial cyber crime nuova emergenza...” (Gazzetta del Sud)

“...Il no alle richieste della tunisina Cotunav...”

(La Nazione, L'Informatore Navale, Il Tirreno)

“...Primo passo per il polo ro/ro...”

(L'Avvistatore Marittimo, Il Tirreno, La Nazione, Quilivorno.it, ETrasporto, Italiafruit.net)

“...Violata la casella di posta del Presidente: truffa da 30 mila euro...” (The Medi Telegraph, La Nazione)

“...Primo atto l'ingresso in Sintermar...” (La Nazione, La Nazione LI)

“...Faremo il 40% di traffici in più...” (Il Tirreno)

“...Viale Caprera chiuso alle barchette...” (Il Tirreno)



INDICE



Piombino:

“...Non sono un uomo di partito ma uno che risolve i problemi...”
(La Nazione)

Civitavecchia:

“...Geochem pronta a dare battaglia...” (Civonline)

Salerno:

“...Campagna contro accorpamento con Napoli...” (Ansa)

Gioia Tauro:

“...Centro per la logistica, via ai lavori...” (Gazzetta del Sud)

Messina:

“...Siglato il patto per la Falce...” (Stretto Web, Messina Oggi, Ilcittadinodimessina.it, Normanno, Tempo Stretto)

“...Messina aggiunge Marsiglia sul servizio Sea...”

(The Medi Telegraph)

Palermo:

“...Nessuna guerra con Termini...” (Live Sicilia)

“...Sette firme per un patto sul futuro della città...”

(Gazzetta del Sud)

“...Viaggio per immagini nei segreti del porto...”

(La Repubblica PA)

Focus

- **Shipping e logistica**
- **Porti italiani**

Notizie da altri porti italiani ed esteri

trasporti

Meno autorità portuali e strutture più leggere

Dalle 24 Autorità esistenti, si passa a un sistema di sole quindici Autorità di sistema, incaricate di gestire 54 scali italiani. Il pezzo forte della riforma dei porti appena approvata in via preliminare dal governo è senza dubbio la massiccia operazione di taglio e riordino dei soggetti che governano il settore. Ma, a leggere tra le pieghe del decreto, non si tratta del solo intervento rilevante. Oltre a ridurne il numero, infatti, l'esecutivo ha deciso di tirare anche la leva dell'efficientamento degli organi che gestiscono il sistema portuale. Alla guida delle Autorità ci saranno strutture leggere: un presidente, un segretario generale, un comitato di gestione e un collegio dei revisori. Tutti gli emolumenti e i gettoni di presenza saranno determinati entro limiti massimi fissati dal ministero delle Infrastrutture.

Ci sono, poi, consistenti modifiche sul fronte delle procedure. Presso le Autorità nasce lo sportello unico amministrativo, un front office integrato per tutti i procedimenti che non riguardano le attività commerciali e industriali in porto. Vengono allargate le competenze dello sportello unico doganale e dei controlli. E vengono riscritte in chiave di semplificazione le regole per la formazione e l'approvazione dei piani regolatori portuali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

TRASPORTI
Meno autorità portuali e strutture più leggere

non riportano le attività commerciali e industriali in porto. Vengono allargate le competenze dello sportello unico doganale e dei controlli. Il vengono riscritte in chiave di semplificazione e le regole per la formazione e l'approvazione dei piani regolatori portuali.

LA PAROLA DELL'AUTORE
Diritto d'accesso

Per diritti di accesso si intende il diritto degli interessati a prendere visione e ricevere copia di documenti amministrativi. Per documenti amministrativi si intende ogni rappresentazione grafica, stampata, magnetica o di qualsiasi altra specie del contenuto di dati, anche fissati o non fissati a uno specifico presidente, deciso da una pubblica amministrazione e contenente notizia di pubblico interesse, indipendentemente dalla natura pubblica o privata della loro disciplina amministrativa. L'accesso ai documenti amministrativi costituisce uno strumento legge aperta che è principio generale dell'attività amministrativa al fine di favorire la partecipazione e di assicurare l'imparzialità e la trasparenza. Il diritto di accesso è rivolgersi fino a quando la pubblica amministrazione ha l'obbligo di discedere i documenti amministrativi ai quali si riferisce di accesso.

GIUSEPPE LATOUR

IL PACCHETTO DEL GOVERNO

C Con una norma molto forte contro chi timbra il cartellino e poi non si presenta in ufficio e l' anticipato di una semplificazione sulla Scia (segnalazione certificata di inizio attività) la fase attuativa della delega Pa entra nel vivo. Sono undici i provvedimenti che hanno superato il primo esame del Consiglio dei ministri, circa la metà di quelli previsti per implementare l' intera riforma targata Madia (legge 124 del 7 agosto 2015). Il menù dei decreti legislativi spazia dai due testi unici sulle partecipate pubbliche e i servizi pubblici locali ai primi provvedimenti di riordino degli apparati statali, con la soppressione del Corpo forestale (con trasferimento di funzioni e personale all' Arma dei Carabinieri) e la razionalizzazione delle autorità portuali (si passa dalle 24 attuali a 15 autorità di sistema). Si tratta, in quest' ultimo caso, di un semplice antipasto di quanto promesso nell' articolo 8 della delega, che porterà a interventi di più ampia riorganizzazione delle sedi periferiche delle amministrazioni statali, dei ministeri e della presidenza del Consiglio, delle agenzie governative nazionali e degli enti pubblici non economici nazionali. Ma stiamo sui decreti appena sfogliati e che ora affronteranno il vaglio del Consiglio di Stato e della Conferenza unificata nonché delle Commissioni parlamentari competenti prima di arrivare (con modifiche che possiamo già dare per scontate) sulla Gazzetta Ufficiale dopo Pasqua. La misura che ha strappato i titoli dei giornali è quella sui disciplinari secchi contro i «furbetti del cartellino»: sospensiva da stipendio e posizione in 48 ore quando c' è la flagranza di falsa attestazione di presenza in ufficio, procedura disciplinare di licenziamento da chiudere entro un mese e, soprattutto, clamorosa responsabilizzazione dei dirigenti di settore che - nei casi in cui non procedano a segnalare la falsa attestazione della presenza o non attivino il procedimento o, ancora, non sospendano il dipendente - sono punibili con il licenziamento e la loro inerzia costituisce «omissione d' atti di ufficio». Un' ipotesi, quest' ultima, disciplinata dal Codice penale. Tornando al dipendente, chi timbra il falso non solo perderà il posto ma dovrà mettersi anche le mani in tasca, visto che può essere chiamato a rispondere per «danno d' immagine». In realtà questa non è una novità, perché già adesso è così, solo che ci saranno ora scadenze precise da rispettare e viene quantificato l' ammontare minimo della multa da versare quando l' accaduto è accompagnato da clamore mediatico: «Non può essere inferiore a sei mensilità dell' ultimo stipendio». Ma le novità sul personale non sono limitate nei confini della Pa propriamente detta, perché anche il riordino delle società partecipate è destinato a produrre una lunga serie di esuberi, proporzionale alla profondità della sua attuazione. I dipendenti in eccesso nelle società

Immagine
non disponibile

- segue

controllate entreranno in un meccanismo plasmato su quello in corso di complicata applicazione che sta coinvolgendo il personale delle Province: la Funzione pubblica gestirà gli elenchi degli esuberi, divisi per profili professionali, e le controllate che nel 2016-2018 dovranno pescare da lì a meno che dimostrino che la professionalità specifica che stanno cercando non è presente negli elenchi. Per le società titolari di affidamenti diretti che "perderanno" il servizio in seguito alle gare, spinte dalla riforma dei servizi pubblici locali, scatteranno invece una serie di clausole sociali con il "ripescaggio" da parte del nuovo affidatario. Nel primo "pacchetto attuativo" della delega c' è poi un insieme di misure di semplificazione dei procedimenti amministrativi cui guardano con particolare attenzione le imprese. La conferenza dei servizi diventa digitale (si potranno fare via mail nella stragrande maggioranza dei casi) e dovrà chiudersi entro due mesi, che salgono a un massimo di cinque in caso di opposizione di un'amministrazione e rinvio della procedura alla Presidenza del Consiglio. Semplificata anche la Scia, con l'impegno di attivare un ufficio unico di ricezione in ogni amministrazione e la pubblicazione del "modulo unico standardizzato" con le indicazioni degli ulteriori documenti, se necessari. Infine c' è un regolamento di delegificazione che, attivando poteri sostitutivi alla presidenza del Consiglio, punta a dimezzare i termini per la concessione di licenze, autorizzazioni o nulla osta per la realizzazione di grandi impianti o insediamenti industriali giudicati strategici per il loro impatto economico e occupazionale. Sull'accesso alla Pa da parte di cittadini e imprese arrivano poi le semplificazioni del Codice per la Pa digitale (pin unico entro il 2017 e più spazi per i pagamenti smart anche con carte telefoniche prepagate) e la semplificazione delle norme su trasparenza e anticorruzione, con «accesso civico» riconosciuto a chiunque non solo agli alti ma anche a una serie di banche dati pubbliche. Sul della sanità un provvedimento limiterà la discrezionalità nelle nomine dei manager delle Asl: le Regioni pescheranno i dg basandosi sulla rosa di candidati ricavata da un elenco nazionale attraverso commissioni apposite. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

DAVIDE COLOMBO, GIANNI TROVATI

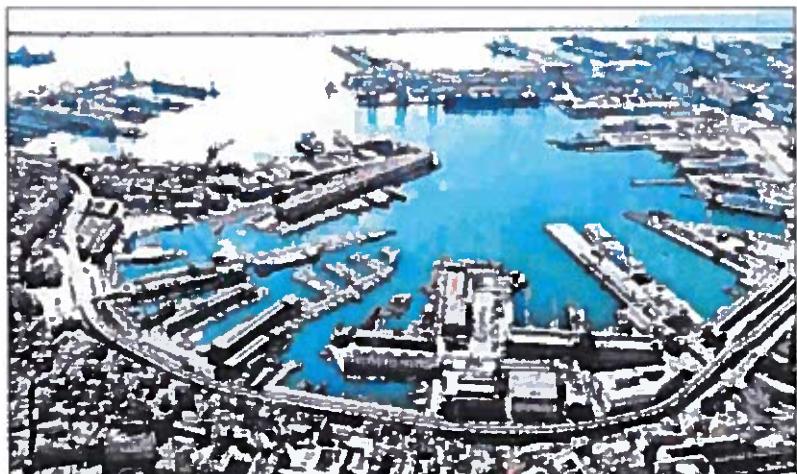
Ecco le quindici nuove autorità di sistema portuale definite nel decreto passato al consiglio dei ministri

Approvato il primo step della riforma

Parte la riorganizzazione del settore: individuati i centri decisionali strategici

I porti italiani vengono riorganizzati in 15 Autorità di sistema portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei 14 porti definiti core dalla Comunità Europea e in quello di Civitavecchia. È quanto prevede il decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali" approvato la scorsa settimana dal consiglio dei ministri. Ecco di seguito quali sono le nuove 15 Autorità di sistema portuale (che sostituiscono le 24 vecchie Autorità portuali), con relativa sede e i porti inclusi nel sistema.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Genova, sede dell'Autorità di sistema portuale Savona, Vado Ligure 2) **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** La Spezia, sede di Autorità di sistema portuale Marina di Carrara 3) **Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale** Livorno, sede di Autorità di sistema portuale Piombino, Portoferraio, Rio Marina 4) **Autorità di Sistema Mar Tirreno Centro-Settentrionale** Civitavecchia, sede di Autorità di sistema portuale Fiumicino, Gaeta 5) **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale** Napoli, sede di Autorità di sistema portuale Salerno, Castellammare di Stabia 6) **Autorità di Sistema Portuale dello Stretto** Gioia Tauro, sede di Autorità di sistema portuale Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Reggio



Calabria, Messina, Milazzo, Tremesilosi 7) **Autorità di Sistema Portuale del Mare Di Sardegna** Cagliari, sede di Autorità di sistema portuale Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme, Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale). 8) **Autorità di Sistema del Mare di Sicilia Occidentale** Palermo, sede di Autorità di sistema portuale Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani 9) **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale** Catania, sede di Autorità di sistema portuale Catania 10) **Autorità di Sistema del Mare Adriatico Meridionale** Bari, sede di Autorità di sistema portuale Brindisi, Manfredonia, Barletta, Mo-

nopoli 11) **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio** Taranto, sede di Autorità di sistema portuale 12) **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale** Ancona, sede di Autorità di sistema portuale Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica), Ortona 13) **Autorità di Sistema Mare Adriatico Centro-Settentrionale** Ravenna, sede di Autorità di sistema portuale 14) **Autorità di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale** Venezia, sede di Autorità di sistema portuale Chioggia 15) **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** Trieste, sede di Autorità di sistema portuale.

La Riforma che non piace

Continua a tenere banco la proposta di riforma della legge dei porti avanzata dal governo nazionale che porterebbe all'accorpamento del porto di Trapani con l'Autorità portuale di Palermo. Critico sul decreto legislativo anche il deputato regionale Mimmo Fazio che ha chiamato in causa il viceministro Nencini e l'onorevole Nino Oddo, che prontamente hanno replicato al parlamentare trapanese Alla fine le preoccupazioni dei mesi scorsi da parte degli operatori del porto erano fondate. La proposta di decreto legislativo predisposta dal Governo Renzi, che modifica la legge italiana sulla portualità, accoppa il porto di Trapani con quello di Palermo in una unica autorità portuale della Sicilia Occidentale concretizza le peggiori previsioni. Oltre il senatore Antonio d'Ali, che oggi è tornato nuovamente a contestare le scelte del governo Renzi, anche il deputato regionale ha rivolto dure critiche al provvedimento, parlando, senza mezzi termini di un "errore ed orrore" e di uno scenario definito inaccettabile dal parlamentare "poiché nega e mortifica la storia del porto e della città di Trapani, compromettendone l'autonomia". La Riforma appena varata dal governo nazionale non piace per niente all'ex sindaco, che si è soffermato sull'ennesima "mortificazione" dopo la soppressione dell'Autorità Portuale, evidenziando come andare a mettere Trapani sotto l'egida della Autorità Portuale di Palermo andrebbe a mettere in serio pericolo ogni possibilità di futuro sviluppo non solo del capoluogo ma dell'intero comprensorio provinciale. La preoccupazione di Fazio, così come quella degli operatori, è che il grosso dei traffici venga dirottato verso un territorio che è stato fino ad oggi concorrente di quello trapanese, parlando quindi di una decisione "centralistica determinata sull'asse Roma - Palermo, presa sulla testa dei trapanesi - ha rimarcato Fazio -, senza alcuna consultazione con gli enti locali e le forze economiche del territorio che avevano già espresso preoccupazione manifestando la richiesta di continuare ad avere la propria autonomia". La presa di posizione di Fazio si conclude con un affondo politico verso quanti in questi anni, davanti alle preoccupazioni espresse dagli operatori portuali, avevano tranquillizzato tutti con promesse di autorevoli interventi presso il Governo, riferendosi in particolare alle rassicurazioni del viceministro alle Infrastrutture Riccardo Nencini ed agli impegni presi dell'onorevole Nino Oddo. Ed a stretto giro di posta è arrivata la replica del senatore Riccardo Nencini, vice ministro dei Trasporti, e del deputato regionale Nino Oddo. I due esponenti del partito socialista hanno ricordato come Trapani non sia centro di autorità portuale, né avrebbe potuto diventarlo con nessuna riforma portuale visto che l'orientamento, già durante il Ministero Lupi, era quello di accoppare le autorità portuali, non di aumentarle. Posizione, questa, manifestata in più occasioni hanno ricordato Nencini e Oddo che hanno ricordato come altra cosa sia proteggere e valorizzare l'identità di un porto significativo per la Sicilia, chiamando in causa, a tal riguardo, il ruolo della Regione. I due esponenti dei socialisti si sono detti pronti a fare la loro parte, ribadendo l'impegno per lo sviluppo della portualità trapanese. Mario Torrente (Letto 22 volte)



MARIO TORRENTE

«Perché il Porto di Trapani viene trascurato dal Governo?»

Il senatore Antonio d' Ali torna a parlare della proposta del Governo nazionale riguardante il riordino delle autorità portuali. Proposta che prevede che il Porto di Trapani rientri nella giurisdizione dell'autorità portuale di Palermo. «Piuttosto che immaginare, certamente per questioni politiche, improbabili aggregazioni con l'autorità portuale di Palermo (che è strettamente legata alla costa tirrenica e non a quella di Trapani) - dichiara - il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, dovrebbe spiegarci perché il Porto di Trapani è oggetto di continue trascuratezze da parte del Governo. Abbiamo infatti in sospeso diversi cantieri e questioni che elenco: Lavori alla banchina Ronciglio iniziati nel 2005; Lavori alla banchina "Vigili del fuoco" iniziati nel 2009; Restauro della palazzina "ex dispensario" che sarebbe servita come sede dell'autorità portuale. Palazzina peraltro acquistata con un finanziamento straordinario ottenuto grazie al mio impegno politico; Lavori di escavo dei fondali per i quali sono stati spesi parecchi milioni per effettuare i carotaggi i quali hanno dimostrato la possibilità che i fanghi di risulta, non essendo pericolosi, possono essere riversati in mare, in accordo con Ispra». «Sarebbe inoltre utile sapere - prosegue d' Ali - quali sono stati gli esiti della liquidazione dell'autorità portuale di Trapani, se risponde a verità il fatto che ha portato un risultato attivo di quasi 4 milioni di euro e se non è legittimo che questa cifra venga spesa per lavori al Porto, principalmente per l'escavo dei fondali. Per non parlare poi dello stato di abbandono di tante altre strutture visibilmente incomplete. Ne potremmo citare tante. Come peraltro sarebbe utile capire perché non vengano mai rimossi i relitti. Questioni che estendo anche agli illustri esponenti del territorio che fanno capo alla maggioranza di Governo i quali dicono di essersi adoperati in tal senso e che, invece, hanno fatto ben poco». (Letto 16 volte)



Termini - In Consiglio dei Ministri la riforma delle Autorità Portuali

E' di questi giorni la notizia che il decreto attuativo della riforma delle Autorità Portuali è stato varato dal Consiglio dei Ministri guidato da Matteo Renzi. "Si tratta di un'alta riforma attesa da tempo e che finalmente assume concretezza". Così il primo cittadino di Termini Imerese, Totò Burrafato ha commentato la notizia del riordino del sistema portuale italiano. La riforma prevede una riduzione dei confini delle Autorità Portuali oggi presenti che passeranno da 19 a 15. Tale riduzione sarà possibile grazie a un accorpamento che mira a dare nuovo impulso economico alle aree che ne fanno parte. Si tratta di una sorta di distretti per i trasporti marittimi. In particolare per ciò che riguarda il Meridione è previsto l'accorpamento dei porti di Giola Tauro, Crotone, Conigliaro Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria. Mentre nell'area occidentale vengono accorpate Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani. Le potenzialità di sviluppo possono giungere da un contestuale incremento delle infrastrutture, con porti, aeroporti e autostrade rimodernati, con un consolidamento delle strade ferrate. Un complesso di opere volte ad un incremento del trasporto di passeggeri e merci che partendo dal mare diviene risorsa e opportunità di crescita economica e sociale. Negli ultimi anni il porto di Termini Imerese è stato oggetto di interventi strutturali e forti investimenti nell'intento di potere rappresentare, in un futuro prossimo, un punto strategico nella costa tirrenica meridionale. In ordine alla riforma del sistema portuale varata dal governo nazionale, il sindaco di Termini Imerese Totò Burrafato ha dichiarato: "guardiamo con interesse e fiducia ai processi di riforma del governo Renzi. Speriamo che sia un'ulteriore opportunità per fare sistema. Già nel 2009 abbiamo fatto la scelta di confluire nell'Autorità Portuale di Palermo. E' vero che sono stati assicurati importanti e significativi interventi di riqualificazione strutturale del nostro porto. Ma non posso non evidenziare, ad esempio, che nel 2016 ancora non è arrivata nessuna nave. Le avverse condizioni meteo non mi convincono affatto! Penso che si privilegi l'approdo a Palermo per favorire le maestranze portuali palermitane a scapito delle nostre. Nondimeno la creazione dell'Autorità della Sicilia occidentale - ha concluso Burrafato - dentro la quale gravita Termini Imerese con Palermo, Porto Empedocle e Trapani può rappresentare una ulteriore opportunità per dar vita ad una nuova politica dei trasporti marittimi. Abbiamo bisogno di definire in tempi brevi, politiche di sviluppo che parlano dal mare e restituiscono al nostro porto quel ruolo di risorsa e di sviluppo economico e sociale che in alcuni periodi del passato ha contribuito a fare di Termini Imerese un importante nodo nei traffici del Mediterraneo". Aurora Rainieri.



AURORA RAINIERI

Q Termini Imerese

Porti, per Burrafato la riforma è un'«opportunità»

La riforma dei porti, contenuta nel decreto attuativo della riforma delle Autorità portuali varato dal Consiglio dei Ministri che accoppiava, in Sicilia occidentale, Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani, per il sindaco termitano Totò Burrafato può essere una opportunità per «fare sistema». Ciò anche se, ad oggi, nessuna nave è ancora arrivata nonostante il porto termitano sia stato oggetto di interventi strutturali negli ultimi anni. «Già nel 2009 - dice - abbiamo fatto la scelta di confluire nell'Autorità portuale di Palermo. È vero che sono stati assicurati importanti e significativi interventi di riqualificazione strutturale, ma «non posso non evidenziare, ad esempio, che nel 2016 ancora non è arrivata nessuna nave». «Penso - aggiunge - che si privilegi l'approdo a Palermo per favorire le maestranze palemitane a scapito delle nostre. Nondimeno, la creazione dell'Autorità della Sicilia occidentale può rappresentare una ulteriore opportunità per dar vita ad una nuova politica dei trasporti marittimi». (*MAGDA*)

Autorità portuale, D'Alì contro l'accorpamento di Trapani a Palermo

27/01/2016 08:50:00 Autorità portuale, D'Alì contro l'accorpamento di Trapani a Palermo «Illegittima, indecente e irricevibile». Così il Senatore Antonio d'Alì definisce la proposta del Governo nazionale e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, riguardante il riordino delle autorità portuali. Proposta che prevede che il Porto di Trapani rientri nella giurisdizione dell'autorità portuale di Palermo. D'Alì si sofferma poi a spiegare il perché dell'utilizzo di questi tre aggettivi. «È illegittima perché la città di Trapani non è sede di autorità portuale avendo già subito la mortificazione da parte del Governo Prodi di vedere soppressa la sua. Dunque non si capisce (?!?) perché debba subire dopo la beffa anche il danno». «È indecente tecnicamente poiché configura un'ulteriore volontà di colonizzare Trapani da parte palermitana senza alcun nesso logico di sistema. Dico ciò perché Trapani non ha alcuna attinenza strategica con Palermo mentre invece, piuttosto, si è sempre rilevata l'esigenza di fare sistema con la fascia costiera sud-occidentale e prospiciente il canale di Sicilia che conduce sino a Porto Empedocle. Indecente anche perché il modello di governance proposto esclude dal tavolo delle decisioni i rappresentanti degli enti locali trapanesi e degli operatori marittimi del territorio, prevedendo che a Trapani venga istituito solamente un ufficio distaccato dell'autorità di Palermo». «È irricevibile perché comporterebbe una mortificazione dell'autonomia del Porto di Trapani e una prevaricazione delle esigenze prioritarie di autodeterminazione delle sue strategie secondo le indicazioni e le sue peculiari prospettive già praticate e progettate dall'attività degli operatori marittimi trapanesi». «Il decreto legislativo - prosegue d'Alì nella sua analisi - verrà ora all'attenzione delle commissioni parlamentari competenti. Per quel che mi riguarda interverrò in Commissione trasporti a difesa dell'autorità trapanese, motivando il perché questa estensione di Palermo su Trapani non sia da consolidarsi. Spero che facciano altrettanto gli altri rappresentanti della città in Parlamento. Ma soprattutto mi rammarico che qui siano venuti a fare inutilmente passerella, promettendo l'autonomia, il sottosegretario Nencini e il Senatore Filippi, componenti del Governo e della maggioranza che lo sostiene, in occasione delle visite da loro personalmente effettuate proprio al Porto di Trapani. La storia e la valenza attuale e potenziale del Porto di Trapani, da sempre Porto di interesse nazionale, non può consentire un simile ridimensionamento dal punto di vista dell'autonomia e dell'interlocuzione degli enti sovrapposti. Spero infine che gli enti locali e le rappresentanze sindacali degli operatori e dei lavoratori marittimi trapanesi impugnino nelle competenti sedi il decreto ove nella sua stesura definitiva, dopo il passaggio parlamentare, confermi i contenuti della proposta del Governo».



D'Ali: Indecente accorpate il porto di Trapani con Palermo. E su Fazio vi dico..."

Antonio D'Ali, senatore di Forza Italia. Parliamo di Trapani, perchè c'è questa riforma delle autorità portuali che il Governo sta portando avanti a fatica e, come annunciato da qualche mese, vede il porto di Trapani vaccorpato a Palermo in questa riforma complessiva che prevede anche Messina con Gioia Tauro. Lei come la vede? Per la verità, mi permetto di dire che gli annunci erano stati categoricamente smentiti dai rappresentanti del Governo e della maggioranza che erano stati presenti a Trapani solo per fare un po' di passerella. Anche la senatrice Orrù aveva detto, guardate che non è così, poi in realtà Si, la senatrice Orrù aveva invitato il senatore Filippi, che fa parte della Commissione Trasporti del senato, l'on. Oddo aveva invitato il vice ministro dei Trasporti Nencini, e tutti insieme e in coro avevano detto che non si sarebbe mai verificato l'accorpamento. Invece, puntualmente è arrivata la proposta del Governo. Proposta che noi riteniamo indecente e irricevibile oltre che illegittima perchè non risponde ai criteri della delega e non risponde alla normativa comunitaria. Io spero che i deputati regionali della provincia di Trapani, che alla fine sono tutti, ormai, nel contesto governativo, sollevino l'attenzione del governo regionale e chi ha potere di parere vincolante su questa vicenda faccia qualcosa. Siccome ho visto che il presidente Crocetta è intervenuto su Messina Come mai solo su Messina l'intervento di Crocetta? Ancora una volta sulla Sicilia orientale. Crocetta conosce una piccola parte del territorio regionale. Gela, forse, è male, perchè credo l'abbia governata male e qualcosa della Sicilia orientale; non mi risulta che abbia conoscenza della Sicilia occidentale e tanto meno della nostra provincia. Che rischio vede lei nell'accorpamento tra i porti di Trapani e Palermo? Un rischio di subordinazione assoluta delle scelte, in ordine alla strategia sia dell'utilizzo delle aree portuali sia delle tratte, sia di tutto quello che risponde all'esigenze di un'attività marittima che deve essere proiettata verso una dimensione sud-occidentale che non è la dimensione tirrenica, invece, in cui opera Palermo. Rischiamo di diventare, diciamo così, una sorta di piazzola di sosta delle esigenze palermitane. D'Ali, a proposito dei deputati regionali della provincia di Trapani, diceva che tutti, chi più chi meno, sono vicini al governo Crocetta, il riferimento vale anche per l'ex sindaco di Trapani, Mimmo Fazio? Risulta agli atti che lui abbia dato una presenza in occasione del voto sul bilancio che è stata determinante perchè venisse approvato e quindi potesse rimanere in sella il Governo. Questo elemento, lei lo collega alle voci di corridoio che vogliono Fazio candidato di un grande schieramento con pezzi del partito socialista? Non devo essere io a collegarlo, i fatti della politica poi si collegano tra loro. Effettivamente, anche dalle dichiarazioni dei suoi colleghi del centrosinistra, viene fuori una immagine di una possibile coalizione della sinistra attorno alla sua candidatura. Lei come valuta questa ipotesi? Ma, guardi, come valuto tutte le ipotesi di quelli che fanno carriera con una casacca e poi continuano con un'altra...



Trapani, scrive il consigliere Giuseppe Guaiana su Fazio, Damiano e la riforma portuale >> Politica >> Vivavoce >> Tp24.it ,le notizie di Trapani, Marsala, Mazara, Alcamo e Belice

28/01/2016 20:00:00 Trapani, scrive il consigliere Giuseppe Guaiana su Fazio, Damiano e la riforma portuale Ci scrive il consigliere comunale di Trapani, Giuseppe Gualana, capogruppo di Forza Italia, intervenendo con una sua riflessione sul deputato regionale Mimmo Fazio e il sindaco Damiano, e sulla riforma del sistema portuale che accorpa i porti di Trapani e Palermo. Questo il testo integrale del comunicato di Guaiana: Ebbene, dopo che il Governo Crocetta è salvo grazie anche al voto del deputato Fazio, continua sempre più forte il dubbio che il richiamo della "seduta" val bene un nobile intento. E quindi, in questi ultimi tempi, l'on. Fazio armeggia con i socialisti, da come abbiamo letto sul quotidiano "Il Locale" di Trapani, e con coloro che, "liberati" dal Partito Democratico, sostengono l'agonizzante giunta Damiano. Cosa che ci induce a pensare che, al di là dell'atteggiamento formale assunto sulla mozione di sfiducia, è stato questo un evento che l'Onorevole ha certamente "subito". Insomma, dopo una vita extra regalata al Governo Crocetta, riuscirà adesso, magari come nella favola disneyana, a far trasformare il sindaco Damiano in un bel principe? Il Senator

Antonio D' Ali, con la decisione e la veemenza politica che lo contraddistinguono, ha stigmatizzato la sostanza per noi deleteria della proposta del Governo nazionale, preparata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti retto da Graziano Delrio, riguardante il riordino del sistema portuale in Italia, in cui il Porto di Trapani cadrebbe sotto la giurisdizione dell'autorità portuale di Palermo. Con una nota stampa ha già annunciato che interverrà, e pensiamo fortemente, in Commissione Trasporti a difesa dell'autonomia del porto di Trapani, dimostrando il perché questa estensione di Palermo su Trapani non sia assolutamente da consolidarsi. Ma mi chiedo, oltre alla sua voce, chi altri avrà il coraggio di alzare la propria in difesa del porto di Trapani? Cosa farà adesso di concreto la deputazione regionale trapanese, oltre a limitarsi a stenili critiche a mezzo comunicati stampa di circostanza oppure a qualche passeggiata col viceministro amico? Forse potrebbe urgentemente sollecitare la Regione



- segue

Siciliana (benedetta Autonomia!!!) ad esprimere un parere negativo vincolante sul disposto governativo? Ma un parere, in realtà chiediamo, è già stato espresso o ancora non è stato dato, visto ciò che è già stato espresso verbalmente, e in maniera assolutamente negativa, dal presidente Crocetta sul tema dell' accorpamento fra le autorità portuali di Messina e Gioia Tauro In questi ultimi alla Conferenza delle Regioni? A tal proposito riporto di seguito il comunicato ANSA dei giorni scorsi: "In Sicilia passi avanti su mafia, in Calabria 'ndrangheta forte" (ANSA) - MESSINA, 23 GEN - "Sostengo l' integrità della Sicilia e quindi visto che Messina è una delle città più importanti della Regione, non capisco perché dovrebbe essere in seconda fila con un' Autorità portuale spostata a Gioia Tauro". L' ha detto stamani il presidente della Regione siciliana, Rosario Crocetta, in visita alla zona Falcata di Messina dove a breve dovrebbe partire un progetto per la riqualificazione dell' area, commentando l' accorpamento tra le autorità portuali di Messina e Gioia Tauro. "Una cosa era mettere capofila Messina - prosegue Crocetta - un' altra è mettere Gioia Tauro. Ho già espresso il mio dissenso scritto e credo che un decreto fatto senza il pronunciamento della Regione sarebbe anticonstituzionale perché noi non siamo stati invitati formalmente, quindi per noi questo accorpamento non ha nessun valore e lo sa bene anche il governo. Tra l' altro questa situazione è totalmente invisa agli operatori economici di Messina che sono preoccupati anche per il peso rilevante che ha la 'ndrangheta nel controllo del porto di Gioia Tauro. Noi abbiamo fatto una grande battaglia per liberarci dalla mafia mentre lì ancora sono all' inizio di un' azione e temiamo le infiltrazioni mafiose della 'ndrangheta che potrebbero estendersi a Messina". (ANSA). Quindi la deputazione trapanese alla Regione parli col presidente Crocetta per ricordargli che la Sicilia non si ferma dalle sue parti, ma è una grande Regione che comprende anche la provincia di Trapani che lui sembra non conoscere e dove comunque dovrebbero esserci dei parlamentari che la rappresentano. Che si attivino questi parlamentari perché, nella discussione che dalle carte pare possa esserci nei prossimi giorni tra Governo e Regioni, il presidente Crocetta parli anche del caso Trapani. Che si diano una sveglia per ricordare al presidente Crocetta che Trapani, per lui, non sia solo il luogo in cui consumare qualche caffè "più o meno offerto" nei bar cittadini durante la campagna elettorale. Chiediamo a tutti di prendere subito posizione e di darci immediate risposte. Giuseppe Guajana.

Autorità Portuale Unica, Fazio: "Un errore accorpare il porto di Trapani con Palermo"

«Le preoccupazioni degli operatori del porto di Trapani erano fondate e la proposta di decreto legislativo predisposta dal Governo Renzi che accoppa il porto di Trapani con quello di Palermo in una unica autorità portuale della Sicilia Occidentale concretizza le peggiori previsioni. Tutto ciò è un errore ed un orrore. È inaccettabile poiché nega e mortifica la storia del nostro porto e della città di Trapani che del suo legame con il mare, proprio attraverso il porto, ha fatto motivo di sviluppo economico in piena autonomia dal resto del territorio dello Sicilia Occidentale». Lo ha dichiarato il deputato regionale, Girolamo Fazio, appresa la notizia della approvazione di uno schema di decreto legislativo che riforma la legge 84/94 sulla portualità italiana. «È l'ennesima mortificazione che questo territorio deve subire dopo quella che Trapani ha già patito con la cancellazione, con un tratto di penna, della Autorità Portuale afferma Fazio. È di tutta evidenza che mettere il porto di Trapani sotto l'egida della Autorità Portuale di Palermo mette in serio pericolo ogni possibilità di futuro sviluppo non solo del capoluogo ma dell'intero territorio provinciale, che al nostro porto afferisce per l'esportazione e l'importazione di materie prime e semilavorati: penso all'industria del marmo, al settore agroalimentare, all'intenso traffico container che anima le banchine trapanese. Traffici che da un domani prossimo rischiano di essere dirottati verso un territorio che è stato fino ad oggi concorrente con il nostro, lasciando residuali i movimenti merci e passeggeri di minore interesse a Trapani». «Tale decisione centralistica determinata sull'asse Roma - Palermo, peraltro, è stata presa sulla testa dei trapanese dice ancora Fazio, senza alcuna consultazione con gli enti locali e le forze economiche del territorio che avevano già espresso come Trapani intendesse continuare, in autonomia, anche in assenza di una Autorità Portuale, il percorso virtuoso di sviluppo economico e dei traffici portuali già avviato ed efficacemente sostenuto, ciascuno per proprie competenze da Capitaneria di Porto e Genio Civile per le Opere Marittime». «Non è una disputa di mero e sterile campanilismo. Trapani ricorda il deputato regionale ha accettato la sfida della competizione tra territori, così come oggi impone la moderna economia di mercato, e dopo anni di oblio e trascuratezza ha vissuto un periodo di rilancio che, pur rallentato dalla crisi e dalle diseconomie congiunturali dell'ultimo quinquennio, aveva le basi per un futuro che muove decisamente verso lo sviluppo. Questo futuro oggi ci viene scippato. Ne dovranno rispondere politicamente anche coloro che in questi anni di fronte alle preoccupazioni

The screenshot shows a news article from TP24.it's Economics section. The headline reads "Autorità Portuale Unica, Fazio: 'Un errore accorpare il porto di Trapani con Palermo'". Below the headline is a photo of Girolamo Fazio. The article discusses the impact of the merger on the Trapani port and the broader Sicily West region. To the right of the article, there is a video player showing a speech by Fazio. The video title is "Girolamo Fazio: 'Un errore accorpare il porto di Trapani con Palermo'". The video frame shows Fazio speaking at a podium.

- segue

esprese dagli operatori portuali avevano tranquillizzato gli ambienti con promesse di autorevoli interventi presso il Governo. Mi riferisco in particolare alle rassicurazioni del viceministro alle Infrastrutture Riccardo Nencini ed agli impegni dell'onorevole Nino Oddo. Mai parole da loro pronunciate sul porto di Trapani furono più vane, al punto da poterle definire promesse da marina». Piazza Martiri d'Ungheria. La Regione restituisce i soldi anticipati dal Comune di Trapani. Fazio: «I fatti amministrativi spengono ogni polemica sul percorso individuato all'epoca» - E' firmato dal direttore generale del Dipartimento delle Infrastrutture e della Mobilità e dei Trasporti il decreto n 3216 del 24 dicembre 2015 con il quale i lavori per la realizzazione di Piazza Martiri d'Ungheria vengono definitivamente finanziati per un importo di 702.708,29 euro. Gli interventi a Piazza Martiri d'Ungheria rientrano nell'ambito di una pianificazione del Piano Operativo FESR Sicilia (asse VI sviluppo urbano sostenibile). Il Decreto è stato pubblicato sul sito www.regione.sicilia.it/amministrazioneaperta. «Sono stati restituiti ai trapanesi i soldi che, da Sindaco, chiesi al Consiglio Comunale venissero anticipati dal bilancio del Comune ricorda l'on. Girolamo Fazio. Scelsi all'epoca, e con il supporto di quel Consiglio Comunale, con la consapevolezza di chi ben conosce i meccanismi amministrativi, di anticipare con fondi del Comune il finanziamento di piazza Martiri d'Ungheria, utilmente inserito in graduatoria, fidando sulle economie derivanti dai ribassi d'asta delle opere finanziate ad altri enti, o derivanti da altre opere non realizzate, ed inserite nella stessa graduatoria della Regione. Vi era anche un impegno formale della Regione in questa direzione oggi mantenuto dal Dipartimento delle Infrastrutture e della Mobilità e dei Trasporti. Ringrazio i consiglieri comunali dell'epoca per aver avuto fiducia nelle mie parole che non sono state tradite dai fatti e dalle procedure amministrative». «Ricordo inoltre sottolinea Fazio che la mia amministrazione intervenne in un punto in cui si ripetevano costantemente gravi incidenti stradali, alcuni dei quali mortali, e che l'urgenza di realizzare un nuovo assetto viario, utilizzando quindi fondi propri del Comune come anticipazione, derivò principalmente da una istanza di sicurezza per i cittadini trapanesi e da una esplicita richiesta di messa in sicurezza sollecitata anche dalla Procura della Repubblica». «Il definitivo decreto di finanziamento, che a giorni l'attuale amministrazione potrà mettere all'incasso, continua l'ex sindacorigetta al mittente ogni polemica artatamente sollevata da coloro, denigratori di quella iniziativa, che in questi anni hanno costantemente e periodicamente messo in dubbio che le somme anticipate sarebbero state restituite e la bontà del percorso amministrativo». «Piuttosto conclude Fazio sarebbe utile sapere cosa intenda fare l'attuale amministrazione Damiano per Piazza Martiri d'Ungheria. La esecuzione dei lavori mostra chiare criticità ed inadeguatezza dei materiali, fatti per i quali non v'è stata alcuna azione della amministrazione Damiano per accertare eventuali responsabilità da parte di progettista, direttore dei lavori, Impresa esecutrice, tenuto conto che quando tali criticità sono emerse nulla ho potuto fare in quanto non più sindaco. Eppure il problema è stato ripetutamente segnalato con interrogazioni ed interventi in consiglio. Le uniche notizie che abbiamo, apprese dalla stampa, è che il sindaco vuole trasformare la fontana in una fioriera, per impossibilità di gestirla. Come se la gestione della fontana fosse un problema insormontabile. Mentre l'assessore Biale non è andato oltre l'annuncio di un intervento del quale non s'è ancora vista traccia».

TRAPANI, NENCINI ED ODDO RISPONDONO A D' ALI' E FAZIO SULLA VERTENZA PORTO

Arriva la risposta del viceministro alle Infrastrutture ed ai Trasporti Riccardo Nencini, condivisa dall'onorevole Nino Oddo. Oggetto del contendere, la riforma dei porti e l'accorpamento di quello di Trapani all'Autorità Portuale di Palermo. "Trapani - ha dichiarato Nencini - non era centro di autorità portuale né avrebbe potuto diventarlo con nessuna riforma portuale, l'orientamento, già durante il Ministero Lippi, era quello di accorpare le autorità portuali, non aumentarle. Posizione, questa, manifestata in più occasioni. Altra cosa è proteggere e valorizzare l'identità di un porto significativo per la Sicilia. Per raggiungere questo obiettivo, è indispensabile la condivisione della Regione. Noi faremo volentieri la nostra parte. L'impegno per lo sviluppo della portualità trapanese dunque continua ed il Psi conferma anche per il futuro il proprio sostegno agli operatori del settore portuale della città di Trapani". Notizie correlate PORTO, "TRAPANI CAMBIA" INTERROGA, LA POLITICA RISPONDE ORRU' (PD): "UN TAVOLO TECNICO A ROMA PER LA TONNARA DI FAVIGNANA" MARROCCO TORNA IN PRIMA LINEA CON AZIONE NAZIONALE SANTANGELO: "IL SINDACO DI MARSALA IN COMMISSIONE ANTIMAFIA PER IL CASO CIMIOTTA" SANTANGELO VICEPRESIDENTE COMMISSIONE DIFESA DEL SENATO EROGAZIONE IDRICA IN TILT. TRANCHIDA S'ATTREZZA PER AFFRONTARE FUTURE EMERGENZE.

The screenshot shows a news article from the Social Tp website. The title of the article is "TRAPANI, NENCINI ED ODDO RISPONDONO A D' ALI' E FAZIO SULLA VERTENZA PORTO". Below the title, there is a sub-headline "Voli Low Cost Blu-Exp". The main text of the article discusses the port dispute, mentioning the involvement of Riccardo Nencini and Nino Oddo. It also refers to the "Porto, 'Trapani Cambia'" and "Interroga, la politica risponde ORRU'" events. At the bottom of the article, there is a section titled "Notizie correlate" with several thumbnail images of other news articles. On the right side of the page, there are sidebar sections for "Tecnologia", "Politica", and "Economia".

TRAPANI, FAZIO: "VOGLIONO SCIIPPARCI IL PORTO"

Il senatore D' Ali l' ha bollata come una soluzione "illegitima, indecente ed irricevibile". Il deputato regionale Mimmo Fazio parla la considera "un errore ed un orrore". Protagonista il porto di Trapani. Minacciato dall' accorpamento all' Autorità Portuale di Palermo, prevista nel decreto legislativo del governo Renzi. "Le preoccupazioni degli operatori del porto di Trapani - ha aggiunto Fazio - erano fondate e la proposta di decreto legislativo predisposta dal governo Renzi che accorpa il porto di Trapani con quello di Palermo in una unica autorità portuale della Sicilia Occidentale concretizza le peggiori previsioni. Tutto ciò è un errore ed un orrore. È inaccettabile poiché nega e mortifica la storia del nostro porto e della città di Trapani che del suo legame con il mare, proprio attraverso il porto, ha fatto motivo di sviluppo economico in piena autonomia dal resto del territorio della Sicilia Occidentale". Fazio suona l' allarme: "È di tutta evidenza che mettere il porto di Trapani sotto l' egida della Autorità Portuale di Palermo mette in serio pericolo ogni possibilità di futuro sviluppo non solo del capoluogo ma dell' intero territorio provinciale, che al nostro porto afferisce per l' esportazione e l' importazione di materie prime e semilavorati.

penso all'industria del marmo, al settore agroalimentare, all'intenso traffico container che anima le banchine trapanesi. Traffici che da un domani prossimo rischiano di essere dirottati verso un territorio che è stato fino ad oggi concorrente con il nostro, lasciando residuali i movimenti merci e passeggeri di minore interesse a Trapani". Una decisione calata dall'alto sull'asse Roma-Palermo che è stata presa "sulla testa dei trapanesi senza alcuna consultazione con gli enti locali e le forze economiche del territorio che avevano già espresso come Trapani intendesse continuare, in autonomia, anche in assenza di una Autorità Portuale, il percorso virtuoso di sviluppo economico e dei traffici portuali già avviato ed efficacemente sostenuto, ciascuno per proprie competenze da Capitaneria di Porto e Genio Civile per le Opere Maritime". Anche Fazio, come D'Ali, chiama in causa le forze politiche ed i politici che avevano dato garanzie sull'autonomia del porto di Trapani. "Ne dovranno rispondere politicamente anche coloro che in questi anni di fronte alle preoccupazioni espresse dagli operatori portuali avevano tranquillizzato gli ambienti con promesse di autorevoli interventi presso il governo. Mi riferisco in particolare alle rassicurazioni del viceministro alle Infrastrutture Riccardo Nencini ed agli impegni dell'onorevole Nino Oddo. Mai parole da loro pronunciate sul porto di Trapani furono più vane, al punto da poterle definire promesse da marinai".



TRAPANI, D'ALI' METTE SOTTO ACCUSA IL MINISTRO DEL RIO ED IL GOVERNO RENZI

Il "bersaglio" del senatore Antonio D' Ali è il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Del Rio. Non soltanto per il decreto legislativo che, nella riforma dei porti, finisce per accorpare quello di Trapani all' Autorità Portuale di Palermo. Il parlamentare forzista presenta il conto al governo Renzi ed allo stesso Ministro. "Ci sono - ha sottolineato D' Ali - in sospeso diversi cantieri: i lavori alla banchina Ronciglio iniziati nel 2005, i lavori alla banchina "Vigili del fuoco" iniziati nel 2009, il restauro della palazzina "ex dispensario" che sarebbe servita come sede dell' autorità portuale. Palazzina peraltro acquistata con un finanziamento straordinario ottenuto grazie al mio impegno politico, i lavori di escavo dei fondali per i quali sono stati spesi parecchi milioni per effettuare i carotaggi i quali hanno dimostrato la possibilità che i fanghi di risulta, non essendo pericolosi, possono essere riversati in mare, in accordo con Ispra". D' Ali batte pure cassa: "Sarebbe inoltre utile sapere quali sono stati gli esiti della liquidazione dell' autorità portuale di Trapani, se risponde a verità il fatto che ha portato un risultato attivo di quasi 4 milioni di euro e se non è legittimo che questa cifra venga spesa per lavori al porto, principalmente per l' escavo dei fondali".

Per non parlare poi dello stato di abbandono di tante altre strutture vistosamente incomplete. Ne potremmo citare tante. Come peraltro sarebbe utile capire perché non vengano mai rimossi i relitti. Questioni che estendo anche agli illustri esponenti del territorio che fanno capo alla maggioranza di governo i quali dicono di essersi adoperati in tal senso e che, invece, hanno fatto ben poco".

The screenshot shows a news article from the Social Tp website. The title of the article is "TRAPANI, D'ALI' METTE SOTTO ACCUSA IL MINISTRO DEL RIO ED IL GOVERNO RENZI". Below the title, there is a section titled "Prestiti a Pensionati" with a small image of a document. The main text of the article is in Italian and discusses port issues in Trapani, mentioning the Minister of Infrastructure and Transport, Graziano Del Rio, and the government of Renzi. The article is dated 27/01/2016. On the right side of the page, there is a sidebar with a "Social" logo, a "Social Tp" section, and a "Notizie correlate" (Related news) section with several thumbnail images.

D'Alì: «Perché il Porto di Trapani viene trascurato dal Governo?»

Il Senatore Antonio d'Alì torna a parlare della proposta del Governo nazionale riguardante il riordino delle autorità portuali, che prevede che il Porto di Trapani rientri nella giurisdizione dell'autorità portuale di Palermo. «Piuttosto che immaginare, certamente per questioni politiche, improbabili aggregazioni con l'autorità portuale di Palermo, che è strettamente legata alla costa tirrenica e non a quella di Trapani, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, dovrebbe spiegarci perché il Porto di Trapani è oggetto di continue trascuratezze da parte del Governo», ha dichiarato d'Alì. «Abbiamo infatti in sospeso diversi cantieri e questioni ha continuato, dai lavori alla banchina Ronciglio iniziati nel 2005 a quelli alla banchina Vigli del fuoco iniziati nel 2009, dal restauro della palazzina ex dispensario che sarebbe servita come sede dell'autorità portuale ai lavori di escavo dei fondali per i quali sono stati spesi parecchi milioni per effettuare i carotaggi i quali hanno dimostrato la possibilità che i fanghi di risulta, non essendo pericolosi, possono essere riversati in mare, in accordo con Ispra». «Sarebbe inoltre utile sapere ha concluso d'Alì quali sono stati gli esiti della liquidazione dell'autorità portuale di Trapani,

se risponde a verità il fatto che ha portato un risultato attivo di quasi 4 milioni di euro e se non è legittimo che questa cifra venga spesa per lavori al Porto, principalmente per l'escavo dei fondali. Per non parlare poi dello stato di abbandono di tante altre strutture vistosamente incomplete. Ne potremmo citare tante. Come peraltro sarebbe utile capire perché non vengano mai rimossi i relitti. Questioni che estendo anche agli illustri esponenti del territorio che fanno capo alla maggioranza di Governo i quali dicono di essersi adoperati in tal senso e che, invece, hanno fatto ben poco».



D'Alì: perché il Porto di Trapani viene trascurato dal Governo?

D'ALÌ: «PERCHÉ IL PORTO DI TRAPANI VIENE TRASCURATO DAL GOVERNO?»

Il Senatore Antonio d'Alì torna a parlare della proposta del Governo nazionale riguardante il riordino delle autorità portuali, che prevede che il Porto di Trapani rientri nella giurisdizione dell'autorità portuale di Palermo. «Piuttosto che immaginare, certamente per questioni politiche, improbabili aggregazioni con l'autorità portuale di Palermo, che è strettamente legata alla costa tirrenica e non a quella di Trapani, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, dovrebbe spiegarci perché il Porto di Trapani è oggetto di continue trascuratezze da parte del Governo», ha dichiarato d'Alì. «Abbiamo infatti in sospeso diversi cantieri e questioni ha continuato, dai lavori alla banchina Ronciglio iniziati nel 2005 a quelli alla banchina Vigli del fuoco iniziati nel 2009, dal restauro della palazzina ex dispensario che sarebbe servita come sede dell'autorità portuale ai lavori di escavo dei fondali per i quali sono stati spesi parecchi milioni per effettuare i carotaggi i quali hanno dimostrato la possibilità che i fanghi di risulta, non essendo pericolosi, possono essere riversati in mare, in accordo con Ispra». «Sarebbe inoltre utile sapere ha concluso d'Alì quali sono stati gli esiti della liquidazione dell'autorità portuale di Trapani, se risponde a verità il fatto che ha portato un risultato attivo di quasi 4 milioni di euro e se non è legittimo che questa cifra venga spesa per lavori al Porto, principalmente per l'escavo dei fondali. Per non parlare poi dello stato di abbandono di tante altre strutture vistosamente incomplete. Ne potremmo citare tante. Come peraltro sarebbe utile capire perché non vengano mai rimossi i relitti. Questioni che estendo anche agli illustri esponenti del territorio che fanno capo alla maggioranza di Governo i quali dicono di essersi adoperati in tal senso e che, invece, hanno fatto ben poco».

La Gazzetta Trapanese

D' Ali: «Perché il Porto di Trapani viene trascurato dal Governo?» | La Gazzetta Trapanese

D' Ali: «Perché il Porto di Trapani viene trascurato dal Governo?» E-mail Il Senatore Antonio d' Ali torna a parlare della proposta del Governo nazionale riguardante il riordino delle autorità portuali. Proposta che prevede che il Porto di Trapani rientri nella giurisdizione dell' autorità portuale di Palermo. «Piuttosto che immaginare, certamente per questioni politiche, improbabili aggregazioni con l' autorità portuale di Palermo (che è strettamente legata alla costa tirrenica e non a quella di Trapani) - dichiara - il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, dovrebbe spiegarci perché il Porto di Trapani è oggetto di continue trascuratezze da parte del Governo. Abbiamo infatti in sospeso diversi cantieri e questioni che elenco: Lavori alla banchina Ronciglio iniziati nel 2005; Lavori alla banchina "Vigili del fuoco" iniziati nel 2009; Restauro della palazzina "ex dispensario" che sarebbe servita come sede dell' autorità portuale. Palazzina peraltro acquistata con un finanziamento straordinario ottenuto grazie al mio impegno politico; Lavori di escavo dei fondali per i quali sono stati spesi parecchi milioni per effettuare i carotaggi i quali hanno dimostrato la possibilità che i fanghi di risulta, non essendo pericolosi, possono essere reversibili in mare, in accordo con Ispra». «Sarebbe inoltre utile sapere - prosegue d' Ali - quali sono stati gli esiti della liquidazione dell' autorità portuale di Trapani, se risponde a verità il fatto che ha portato un risultato attivo di quasi 4 milioni di euro e se non è legittimo che questa cifra venga spesa per lavori al Porto, principalmente per l' escavo dei fondali. Per non parlare poi dello stato di abbandono di tante altre strutture vistosamente incomplete. Ne potremmo citare tante. Come peraltro sarebbe utile capire perché non vengano mai rimossi i relitti. Questioni che estendo anche agli illustri esponenti del territorio che fanno capo alla maggioranza di Governo i quali dicono di essersi adoperati in tal senso e che, invece, hanno fatto ben poco».



The screenshot shows the header of the website with the title 'D'Ali: «Perché il Porto di Trapani viene trascurato dal Governo?»'. Below the title is a large image of a ship in a port. To the right of the image is a sidebar with a photo of a group of people and text about laboratores di cultura e sport, and a photo of a group of people with text about Ispra. At the bottom right is a logo for GT PRODUCTIONS.

Porto di Termini Imerese

L'Autorità: noi lavoriamo al rilancio



Riordino del porto

Guiana di FI interviene in Consiglio

Il capogruppo di Forza Italia al Consiglio comunale, Giuseppe Guaimana, interviene nel dibattito sulla proposta del Governo nazionale riguardante il riordino del sistema portuale. Sostiene, sulla scia della posizione assunta dal senatore Antonio D' Ali che collocare il Porto di Trapani sotto la giurisdizione dell' Autorità portuale di Palermo, è una scelta sbagliata ed auspica che la deputazione regionale del territorio intervenga presso il presidente Rosario Crocetta affinché il Governo della Regione esprima parere negativo, che sarebbe vincolante, sul disposto di quello nazionale in ordine all' accorpamento preparato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti retto da Graziano Delrio.

INFRASTRUTTURE. Il senatore elenca una serie di interventi iniziati e mai completati come i lavori al molo Ronciglio, alla banchina «Vigili del fuoco», e all'ex dispensario

Cantieri e opere ancora incompiuti D'Alì: «Il porto viene trascurato»

"Il Porto di Trapani è oggetto di continue trascuratezze da parte del Governo". Lo afferma il senatore Antonio D' Alì elencando una serie di opere in sospeso da diversi anni. Si tratta, rispettivamente dei lavori alla banchina Ronciglio iniziati nel 2005; dei lavori alla banchina "Vigili del fuoco" iniziati nel 2009; del restauro della palazzina "ex Dispensario" che sarebbe servita come sede dell'Autorità portuale ("palazzina peraltro acquistata con un finanziamento ottenuto grazie al mio impegno politico", sottolinea il parlamentare di Forza Italia) e dei lavori di escavo dei fondali "per i quali - aggiunge D' Alì - sono stati spesi parecchi milioni per effettuare i carotaggi i quali hanno dimostrato la possibilità che i fanghi di risulta, non essendo pericolosi, possono essere riversati in mare". Il parlamentare torna, quindi, a parlare della proposta del Governo di riordino delle Autorità portuali che prevede che il Porto di Trapani rientri nella giurisdizione dell'Autorità portuale di Palermo: "Piuttosto che immaginare, certamente per questioni politiche, improbabili aggregazioni con l'Autorità portuale di Palermo (che è strettamente legata alla costa tirrenica e non a quella di Trapani) il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, dovrebbe spiegarmi perché il Porto di Trapani viene trascurato dal Governo. Ed inoltre sarebbe utile sapere quali sono stati gli esiti della liquidazione dell'Autorità portuale di Trapani, se risponde a verità il fatto che ha portato un risultato attivo di quasi 4 milioni di euro e se non è legittimo che questa cifra venga spesa per lavori al Porto, principalmente per l'escavo dei fondali. Per non parlare dello stato di abbandono di tante altre strutture vistosamente incomplete. Ne potremmo citare tante.

Come peraltro sarebbe utile capire perché non vengano mai rimossi i relitti".

Sull'accorpamento del porto di Trapani all'Autorità Portuale di Palermo, intanto, replica il viceministro alle Infrastrutture ed ai Trasporti, il socialista Riccardo Nencini: "Trapani non era centro di Autorità portuale né avrebbe potuto diventarlo con nessuna riforma portuale. L'orientamento, già durante il Ministero Lapi, era quello di accorpare le autorità portuali, non aumentarle". Proteggere e valorizzare l'identità del porto di Trapani, obiettivo per il quale è indispensabile la condivisione della Regione, "rimane- assicura, infine, il deputato regionale Nino Oddo - un impegno del Psi".



D' Alì: "Perché il Porto di Trapani viene trascurato dal Governo?"

Trapani, 27 gennaio 2016 . Il Senatore Antonio d' Alì torna a parlare della proposta del Governo nazionale riguardante il riordino delle autorità portuali. Proposta che prevede che il Porto di Trapani rientri nella giurisdizione dell'autorità portuale di Palermo. "Piuttosto che immaginare, certamente per questioni politiche, improbabili aggregazioni con l'autorità portuale di Palermo (che è strettamente legata alla costa tirrenica e non a quella di Trapani) - dichiara - il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, dovrebbe spiegarci perché il Porto di Trapani è oggetto di continue trascuratezze da parte del Governo. Abbiamo infatti in sospeso diversi cantieri e questioni che elenco: Lavori alla banchina Ronciglio iniziati nel 2005; Lavori alla banchina "Vigili del fuoco" iniziati nel 2009; Restauro della palazzina "ex dispensario" che sarebbe servita come sede dell'autorità portuale. Palazzina peraltro acquistata con un finanziamento straordinario ottenuto grazie al mio impegno politico; Lavori di escavo dei fondali per i quali sono stati spesi parecchi milioni per effettuare i carotaggi i quali hanno dimostrato la possibilità che i fanghi di risulta, non essendo pericolosi, possono essere riversati in mare, in accordo con Ispra". "Sarebbe inoltre utile sapere - prosegue d' Alì - quali sono stati gli esiti della liquidazione dell'autorità portuale di Trapani, se risponde a verità il fatto che ha portato un risultato attivo di quasi 4 milioni di euro e se non è legittimo che questa cifra venga spesa per lavori al Porto, principalmente per l'escavo dei fondali. Per non parlare poi dello stato di abbandono di tante altre strutture vistosamente incomplete. Ne potremmo citare tante. Come peraltro sarebbe utile capire perché non vengano mai rimossi i relitti. Questioni che estendo anche agli illustri esponenti del territorio che fanno capo alla maggioranza di Governo i quali dicono di essersi adoperati in tal senso e che, invece, hanno fatto ben poco".



Marsala News

BREAKING-NEWS , LOCALE , NEWS , Trapani

D' Ali: «Perché il Porto di Trapani viene trascurato dal Governo?»

Il Senatore Antonio D' Ali torna a parlare della proposta del Governo nazionale riguardante il riordino delle autorità portuali. Proposta che prevede che il Porto di Trapani rientri nella giurisdizione dell'autorità portuale di Palermo. «Piuttosto che immaginare, certamente per questioni politiche, improbabili aggregazioni con l'autorità portuale di Palermo (che è strettamente legata alla costa tirrenica e non a quella di Trapani) - dichiara - il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, dovrebbe spiegarci perché il Porto di Trapani è oggetto di continue trascuratezze da parte del Governo. Abbiamo infatti in sospeso diversi cantieri e questioni che elenco: «Sarebbe inoltre utile sapere - prosegue D' Ali - quali sono stati gli esiti della liquidazione dell'autorità portuale di Trapani, se risponde a verità il fatto che ha portato un risultato attivo di quasi 4 milioni di euro e se non è legittimo che questa cifra venga spesa per lavori al Porto, principalmente per l'escavo dei fondali. Per non parlare poi dello stato di abbandono di tante altre strutture vistosamente incomplete. Ne potremmo citare tante. Come peraltro sarebbe utile capire perché non vengano mai rimossi i relitti. Questioni che estendo anche agli illustri esponenti del territorio che fanno capo alla maggioranza di Governo i quali dicono di essersi adoperati in tal senso e che, invece, hanno fatto ben poco».



Trapani OK

Politica

D'ALI: «PERCHÉ IL PORTO DI TRAPANI VIENE TRASCURATO DAL GOVERNO?»

Trapani, 27 gennaio 2016. Il Senatore Antonio d'Ali torna a parlare della proposta del Governo nazionale riguardante il riordino delle autorità portuali. Proposta che prevede che il Porto di Trapani rientri nella giurisdizione dell'autorità portuale di Palermo. «Piuttosto che immaginare, certamente per questioni politiche, improbabili aggregazioni con l'autorità portuale di Palermo (che è strettamente legata alla costa tirrenica e non a quella di Trapani) - dichiara - il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, dovrebbe spiegarci perché il Porto di Trapani è oggetto di continue trascuratezze da parte del Governo. Abbiamo infatti in sospeso diversi cantieri e questioni che elenco: 1. Lavori alla banchina Ronciglio iniziati nel 2005; 2. Lavori alla banchina "Vigili del fuoco" iniziati nel 2009; 3. Restauro della palazzina "ex dispensario" che sarebbe servita come sede dell'autorità portuale. Palazzina peraltro acquistata con un finanziamento straordinario ottenuto grazie al mio impegno politico; 4. Lavori di escavo dei fondali per i quali sono stati spesi parecchi milioni per effettuare i caraggi i quali hanno dimostrato la possibilità che i fanghi di risulta, non essendo pericolosi, possono essere riversati in mare, in accordo con Ispra». «Sarebbe inoltre utile sapere - prosegue d'Ali - quali sono stati gli esiti della liquidazione dell'autorità portuale di Trapani, se risponde a verità il fatto che ha portato un risultato attivo di quasi 4 milioni di euro e se non è legittimo che questa cifra venga spesa per lavori al Porto, principalmente per l'escavo dei fondali. Per non parlare poi dello stato di abbandono di tante altre strutture vistosamente incomplete. Ne potremmo citare tante. Come peraltro sarebbe utile capire perché non vengano mai rimossi i relitti. Questioni che estendo anche agli illustri esponenti del territorio che fanno capo alla maggioranza di Governo i quali dicono di essersi adoperati in tal senso e che, invece, hanno fatto ben poco». Antonio d'Ali - Senator Forza Italia.



UMBERTO CRISPO

Trapani Oggi

Porto, D' Alì: "Il Governo spieghi perché trascura scalo trapanese"

Senatore Antonio d' Ali torna a parlare della questione porto dopo l' approvazione del decreto legislativo riguardante il riordino delle Autorità portuali da parte del Consiglio dei Ministri Nello schema che dovrà passare al vaglio del Parlamento è previsto che il porto di Trapani rientri nella giurisdizione dell' Autorità portuale di Palermo. Una ipotesi che, ovviamente, scontenta e allarma gli operatori economici dello scalo marittimo trapanese. «Piuttosto che immaginare, certamente per questioni politiche, improbabili aggregazioni con l' autorità portuale di Palermo (che è strettamente legata alla costa tirrenica e non a quella di Trapani) - ha commentato D' Ali - il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio dovrebbe spiegarci perché il porto di Trapani è oggetto di continue trascuratezze da parte del Governo. Il parlamentare nazionale trapanese ricorda che "sono ancora in sospeso diversi cantieri e questioni riguardanti i lavori alla banchina Ronciglio, iniziati nel 2005, quelli alla banchina accanto alla caserma dei Vigili del fuoco, iniziati nel 2009, il restauro della palazzina "ex Dispensario" che sarebbe servita come sede dell' Autorità portuale, acquistata con un finanziamento straordinario ottenuto grazie al mio impegno politico, i lavori di escavo dei fondali per i quali sono stati spesi parecchi milioni per effettuare i carotaggi i quali hanno dimostrato la possibilità che i fanghi di risulta, non essendo pericolosi, possono essere riversati in mare, in accordo con Ispra". "Sarebbe inoltre utile sapere - prosegue il senatore D' Ali - quali sono stati gli esiti della liquidazione dell' Autorità portuale di Trapani, se risponde a verità il fatto che ha portato un risultato attivo di quasi 4 milioni di euro e se non è legittimo che questa cifra venga spesa per lavori di porto (probabilmente per i lavori che bisogna fare sono parecchi più di 4 milioni di euro) e non per i lavori che bisogna fare sono parecchi più di 4 milioni di euro. Spese come, peraltro, sarebbe il caso legare perché non vengano mai sommate i costi di gestione dell' autorità portuale con quelli di gestione dell' autorità portuale che bisogna capire come vengono erogati. Comunque è questo il punto di partenza di questo discorso".



TRASPORTI E SVILUPPO. La Cgil: «Gli scali "Core" dell'Ue già in competizione dal 2013, in Sicilia politica ferma»

«Alt alla guerra dei porti, usiamo i fondi»

L'Isola litiga ancora sulle Authority. Intanto Rotterdam investe 3 miliardi

CATANIA. Trapani non digerisce l'accorpamento a Palermo e non fa nulla per nasconderlo. «Illegittima, indecente e irricevibile», l'ha definita il senatore Antonio D'Alia di Forza Italia. Nemmeno Catania ha fatto salti di gioia alla notizia, scontata, che sarebbe andata «sotto» Augusta, ma sotto il Vulcano la reazione è più felpata perché chi di dovere ha capito comunque di giocare un ruolo-chiave negli equilibri della nuova super Autorità portuale. E non si sono ancora spenti gli strascichi della polemica aperta dall'intervento di Rosario Crocetta in conferenza Stato-Regioni. Un no di pancia all'Authority dello Stretto, parlando a nome degli «operatori economici di Messina» che sono «preoccupati anche per il peso rilevante che ha la 'ndrangheta nel controllo del porto di Gioia Tauro», e dunque il timore che «le infiltrazioni mafiose della 'ndrangheta che potrebbero estendersi a Messina». Beccandosi, oltre che le critiche dell'ex ministro Gianpiero D'Alia (che ha parlato di «iniziativa occulta del presidente», chiedendosi se «questo è frutto di una delle sue tante estemporaneità o di qualche manina privata»), anche un intervento istituzionale - duro quanto apprezzato - del presidente dell'Ars, Giovanni Ardizzone, che «da messinese e da siciliano», ha chiesto scusa ai calabresi. Ed è andato a Reggio Calabria per rafforzare il patto: «Quella che unisce Messina a Gioia Tauro sarà l'Autonoma più grande d'Italia».

Fin qui l'aggiornamento sulla «guerra dei porti». Ma c'è chi invita a guardare altrove. «Al tempo che si sta perdendo in polemiche sterili e di stampo provinciale, quando già da oltre due anni ci sarebbe ben chiara una mappa sugli scali prioritari, sui progetti e sulle strategie da seguire, con ingenti risorse a disposizione», è la denuncia di Fernuccio Donato, della segreteria Cgil Sicilia. Il punto di partenza: «La direttiva comunitaria emanata per recuperare quote di mercato nel villaggio globale, è del dicembre 2013 e individua i porti strategici a livello Ue "Core", inserendo nella rete Transeuropea i destinatari e fruitori delle strategie comunitarie. Tali porti sono stati individuati fissando all'1% il minimo di attività del mercato europeo tra la sommatoria tra il traffico: cargo, container e liquido».

In questo elenco ci sono i porti di Augusta e Palermo, quest'ultimo con una deroga rispetto all'1%. E c'è chi s'è mosso su queste basi. Altrove. Soltanto un esempio, per intenderci. Il porto di Rotterdam,



- segue

che da solo movimenta 11,8 milioni di Teu (quasi tre volte la somma di Genova e Gioia Tauro, i due "big" italiani, che arrivano a 4,786 milioni di Teu), è gestito da una spa pubblica. E dal 2014 ha avviato, con propri fondi, investimenti per 3 miliardi, oltre a quelli della programmazione comunitaria 2014/20 (appunto: la Ten -t) e sono stati avviati ulteriori investimenti da parte di due operatori privati: i gruppi "Maers" e "Dubai Ports", con in tutto due miliardi, perché l'obiettivo del porto olandese è di movimentare entro il 2030 ben 30 milioni di Teu e lavorare, essendo tra i porti "Core", per crescere ancora utilizzando i fondi comunitari per accogliere portacontainer di 400 metri di lunghezza e di 20 metri di pescaggio.

Una prospettiva gigantesca, se confrontata con la portualità italiana e siciliana in particolare. Un altro elemento di misura: il solo porto di Rotterdam, esteso su 140 chilometri quadrati (un'area che va da Catania sino Augusta entrando nell'entroterra per 4,3 km), è dragato continuamente per 365 giorni annui e dà lavoro a 90.000 persone e altrae capitali dall'estero.

Questo è il miglior modello europeo.

Inarrivabile per ordini di grandezza. Ma non certo per il modello. E cioè per il modo di affrontare quella che Donato definisce «la competizione fra i porti europei "Core" per conquistare le risorse messe a disposizione». Tanto più che c'è un preciso legame fra le due "mappe" (quella europea del 2013 e quella nazionale sul riordino delle Autorità). La riorganizzazione del sistema portuale italiano è stata pensata proprio in funzione dei quattro corridoi ferroviari Ten -t che la incrociano (lo Scandinavo - Mediterraneo coinvolge anche la Sicilia), ed è una necessità, scrivono dal ministero dei Trasporti, per diventare «hub nel Mediterraneo e piattaforma logistica europea».

Ma allora perché perdere tempo in scontri campanilistici? Ricorda Donato: «Palermo, pur non avendo i volumi di traffico previsti, è stata inserito nella rete trans-europea ed aggregherà il porto di Termini Imerese e quello di Trapani in un sistema che comunque resterà sotto dimensionato. Ciò che avverrà sul lato orientale è ancora meno scontato perché Augusta che è stata inserita tra i porti Core per poter fruire della programmazione comunitaria al servizio di una area industriale potrà avere lo sviluppo necessario solo in una corretta integrazione con Catania e Pozzallo». Tanto più che le risorse non mancano. Ci sono i fondi regionali, che assicureranno altri 2,4 miliardi ai trasporti in Italia nel periodo 2014-2020. C'è il piano Juncker, con il suo fondo strategico per gli investimenti, il Feis. E ci sono le risorse dedicate dal budget Ue alle reti Ten -t. Di «una pioggia di milioni per infrastrutture in arrivo sul Porto di Catania che adesso rientra nel "Programma Operativo Nazionale" (Pon) 2014-2020» hanno parlato il sindaco Enzo Bianco e il commissario dell'Autorità portuale, Cosimo Indaco. Riferendosi ai diversi interventi nell'ambito della strategia di sviluppo nell'area logistica integrata di interesse nazionale ed europeo che ha un budget complessivo di 1,8 miliardi di euro. E, ragionando in termini di nuova Authority, Augusta gode del «rifinanziamento da 67 milioni di euro per una serie di opere infrastrutturali all'interno del porto commerciale», come ricordato dal presidente della commissione Bilancio all'Ars, Enzo Vinciullo. Senza dimenticare che gli interventi sul porto megarese (potenziamento del traffico container intermodale, mare-ferro e ro-ro, ovvero mare-strada, oltre che per la connessione con la ferrovia) sono fra le priorità sia del Pon nazionale infrastrutture, con 1 miliardo e 292 milioni a disposizione di cui 480 milioni per i porti, sia dell'Allegato infrastrutture presentato dal ministro Graziano Delrio lo scorso novembre. Nel documento si parla esplicitamente di «realizzazione di interventi di "ultimo miglio" dei nodi logistici appartenenti alle reti Core», tra cui Augusta, «concentrandosi in particolare per il quadrante sud orientale della Sicilia, su interventi relativi alla connessione del porto di Augusta con la rete ferroviaria nazionale».

È proprio dall'integrazione di tutte queste linee di finanziamento che si gioca il futuro. Cosa manca? I politici dovrebbero rinunciare a un po' di provincialismo, anche a costo di perdere appeal nel proprio orticello elettorale. E poi, aggiunge Donato, «in questo contesto brilla l'assenza del governo e della politica siciliana della loro debolezza sul terreno della proposta e della programmazione». Ci sarebbe anche l'integrazione con gli interporti. Ma quella è un'altra storia.

Dolorosissima. E meritevole di un altro capitolo.

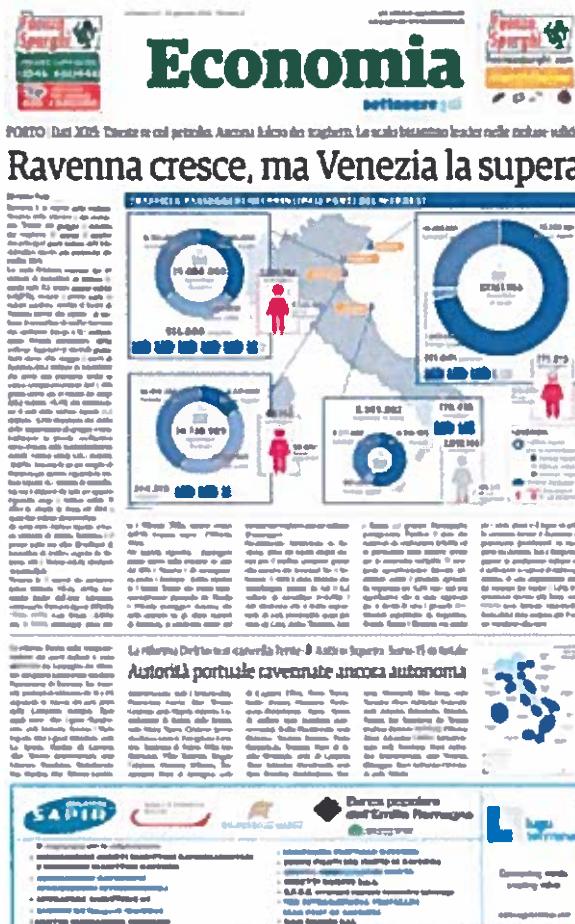
MARIO BARRESI

Sette Sere Qui

La riforma Delrio non cancella l'ente di Antico Squero. Sono 15 in totale

Autorità portuale ravennate ancora autonoma

La riforma Delrio sulla riorganizzazione dei porti italiani è stata approvata dal Consiglio dei Ministri nei giorni scorsi e non toccherà l'autonomia di Ravenna. Le Autorità portuali si riducono da 24 a 15, seguendo la traccia dei core ports della Comunità europea. Ecco quali sono: Mar Ligure Occidentale, sede Genova, Savona e Vado Ligure; Mar Ligure Orientale, sede La Spezia, Marina di Carrara; Mar Tirreno Settentrionale, sede Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina; Mar Tirreno Centro Settentrionale, sede Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta; Mar Tirreno Centrale, sede Napoli, Salerno, Ca stella mare di Stabia; dello Stretto, sede Giola Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Reggio Calabria, Messina, Milazzo, Tre mestieri; Mare di Sardegna, sede di Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme, Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale); Sicilia Occidentale, sede Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani; Mare di Sicilia Orientale, sede di Catania; Mare Adriatico Meridionale, sede Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli; Mar Ionio, sede Taranto; Mare Adriatico Centrale, sede Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica), Ortona; Mare Adriatico Centro -Settentrionale, sede Ravenna; Mare Adriatico Settentrionale, sede Venezia, Chioggia; Mare Adriatico Orientale, sede Trieste.



Ex Compagnia Garibaldi

Lavoratori portuali Attesa snervante

Ventisette disoccupati e solo 9 posti disponibili, una strada tortuosa

Disperazione incalzante. È quella dei lavoratori dell'ex Compagnia Garibaldi che da un anno sono rimasti senza lavoro. Attendono di conoscere le decisioni dell'Autorità portuale che sta completando l'iter procedurale per dar corso all'applicazione dell'articolo 17 per il reperimento della manodopera da utilizzare nel porto mamertino per le operazioni commerciali. Ottenuto il via libera anche dal Comitato portuale, gli uffici nei prossimi giorni individueranno l'impresa titolata alla fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali.

Il bando prevede un organico di 9 persone secondo i criteri stabiliti dal ministero che, ad ogni biennio, potrà essere rideterminato in base all'effettivo ricorso al lavoro temporaneo registrato. Non è stato possibile accogliere neppure la proposta dei sindacati di prevedere quei 9 posti non nominativi, al fine di ottenere la rotazione dei lavoratori. Tale ipotesi è stata ritenuta impraticabile poiché lo Stato sarebbe costretto a corrispondere denaro per il mancato avviamento al lavoro a coloro che sarebbero sottoposti alla rotazione.

«Non è stato possibile neppure prevedere - così come aveva suggerito il presidente della Comet, Ivo Blandina - un accorpamento dei porti di Messina e di Milazzo al fine di innalzare il numero dei lavoratori portuali temporanei. Le verifiche hanno infatti determinato che in tal modo, il totale dei lavoratori nel porto di Milazzo risulterebbe ancora inferiore.

Anche perché - si rileva - la richiesta di lavoro è strettamente correlata all'attività dell'acciaieria Dufersofin-Nucor».

Dunque, occorrerà sperare che l'attività commerciale nello scalo mamertino cresca. Non accetteremo - affermano i sindacati - che il personale che da sempre ha operato nella movimentazione delle merci nel porto di Milazzo venga defraudato del diritto al sostentamento delle proprie famiglie. Difficilmente però i 27 lavoratori della Compagnia Garibaldi potranno tornare tutti insieme sulla banchina e per questo sarebbe opportuno trovare altre soluzioni alternative sempre nella portualità 3(g p.)

)

Trapani, D' Ali: "Il porto viene trascurato"

TRAPANI. "Il Porto di Trapani è oggetto di continue trascuratezze da parte del Governo". Lo afferma il senatore Antonio D' Ali elencando una serie di opere in sospeso da diversi anni. Si tratta, rispettivamente dei lavori alla banchina Ronciglio iniziati nel 2005; dei lavori alla banchina "Vigili del fuoco" iniziati nel 2009; del restauro della palazzina "ex Dispensario" che sarebbe servita come sede dell' Autorità portuale ("palazzina peraltro acquistata con un finanziamento ottenuto grazie al mio impegno politico", sottolinea il parlamentare di Forza Italia) e dei lavori di escavo dei fondali "per i quali - aggiunge D' Ali - sono stati spesi parecchi milioni per effettuare i carotaggi i quali hanno dimostrato la possibilità che i fanghi di risulta, non essendo pericolosi, possono essere riversati in mare".

G/ACOMO D/ G/ROLAMO

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                

CONTENUTI IN SICILIA                <

Il Comune fa partire l'iter per acquisire Porto vecchio

Il sindaco anticipa: lunedì la giunta approverà la delibera che avvia il processo
Ma ci vorranno alcuni mesi per il cambio di proprietà di magazzini e piazzali

di Silvio Maranzana

Il regime giuridico internazionale di Punto franco è spostato dal Porto vecchio di Trieste alle aree individuate nella proposta formulata di Trieste». Queste ultime sono l'Interporto di Ferneti, l'ex stazione di Prosecco, il terminal Tesco all'ex Aquila, l'area industriale sul Canale navigabile di Zauli, l'arco a destinazione logistica o industriale in zona Noghera. «Le aree del Porto vecchio oggetto di sdenarianizzazione come risultanti dal citato atto del 9 luglio 2015 e soprattutto sulla base del presente decreto, al regime di Punto franco, restano nella immediata disponibilità del Comune di Trieste». I punti 1 e 5, qui riportati tra virgolette, del decreto firmato il 26 gennaio 2016 dal commissario del governo Francesco Adelaide Garufi sanciscono una rivoluzione che la stragrande maggioranza dei cittadini, degli imprenditori e dei lavoratori di Trieste attendevano da almeno trent'anni e che più volte era stata sabotata.

Il sindaco Roberto Cosolino ha tracciato ieri la road map da se-

guire ancora piuttosto complicata, prima che il Comune diventi formalmente proprietario di magazzini e piazzali. «Lunedì la giunta comunale approverà una proposta di delibera per l'acquisizione dell'area», spiega il sindaco - che passerà poi in commissione e infine in Consiglio per essere sperabilmente approvata entro fine febbraio. A questo punto il Comune farà quella che è detta l'istanza di completamento al Commissario del libro fondiario che avrà 60 giorni di tempo per completare l'istruttoria. L'incartamento dovrà essere vagliato quindi prima dal Tribunale e poi dalla Corte d'appello per concludere il suo iter al Giudice tavolare che effettuerà l'iscrizione. A quel punto il Comune sarà il proprietario. Ci vorranno alcuni mesi. Già oggi però alle 12 si riuniscono in seduta congiunta la terza e quarta commissione del Consiglio comunale per trattare lo stato di attuazione dell'iter giuridico-amministrativo e delle attività correlate alla sdenarianizzazione del Porto vecchio».

Nel decreto, il commissario

del Governo, prende atto che la proposta intende «far fronte alle molteplici esigenze del commercio internazionale attraverso l'individuazione di aree da destinare ad attività dedicate al traffico delle merci (stocaggio, semplici manipolazioni, logistica, trasporti), aree da destinare ad attività industriale (trasformazione, manipolazioni), aree in cui concentrare le attività del settore terziario (logistica, trasporti, comunicazioni, servizi assicurativi e bancari, forniture di attrezzature, macchinari, informatica, ricerca e sviluppo, consulenza, formazione, marketing) e inoltre «penetrare la concentrazione nelle nuove aree franche internazionali di attività industriali, logistiche, portuali, direzionali, formative quali: promozione e concentrazione di attività di logistica, sviluppo e gestione di siti industriali e terreni e dell'attività di produzione di beni e servizi, promozione di attività per l'attrazione di investimenti, sviluppo e applicazione di tecnologie Ict, promozione di attività per il trasferimento di tecnologie, condizion-

ne di know how tra imprese, progettazione, marketing, promozione e realizzazione di attività scientifica di alta specializzazione». Nella tabella allegata, l'interporto di Ferneti (10mila metri quadrati di area franca) è indicato come "buffer" (zona di entrata e uscita) per le attività di terminalistica ro-ro del porto di Trieste (analogo a quella della zona di 27.600 mq all'ex stazione di Prosecco), e di magazzino per stocaggio di merci in arrivo e in partenza anche mediante l'utilizzo del treno shuttle che annualmente collega porto e interporto, i 60mila metri quadrati dove sarà realizzato il terminal ro-ro della Tesco saranno anch'essi utilizzati per stocaggio e movimentazione delle merci. In 67mila metri quadrati sul Canale navigabile si prevede la produzione di merci per il mercato extracomunitario con eliminazione delle accise su energia e carburanti. A destinazione logistica o industriale sono riservati i 11 mila metri quadrati alle Noghera dove le merci che subiranno lavorazioni superiori al 50% potranno acquisire la denominazione "Made in Italy".

LETTURA

Dalla linea di demarcazione fino al passaggio di proprietà



Il 9 luglio 2015 è stata tracciata la linea di demarcazione tra gli immobili del Porto vecchio che sono trasferiti al Comune e quelli che invece rimangono al Demanio marittimo (oltre che Punto Franco).



Il 26 gennaio 2016 il prefetto Garufi ha firmato il decreto che trasferisce il Punto franco dall'area di Porto vecchio in cinque nuovi siti: Ferneti (foto), Prosecco, Canale navigabile, Tesco e Noghera.



Lunedì primo febbraio 2016 la giunta comunale adeterà la delibera per l'acquisizione di magazzini e piazzali di Porto vecchio dei quali dopo un iter di alcuni mesi acquisirà direttamente la proprietà.

si allarga in zona Torre del Lloyd

"Sloggiata" dallo scalo antico ristruttura due edifici per insediarvi in particolare un'aula magna

Mentre sloggia da Porto vecchio dove pure finora si erano svolte alcune sue attività per lasciare i Magazzini storici al Comune,

deve arrezzare per se nuovi spazi accanto alla sede della Torre del Lloyd. Rientrano in questi obiettivi gli interventi di restauro e risanamento conservativo che stanno per essere fatti su due edifici nella zona dell'ex Arsenale. «Alla Torre del Lloyd stanze non mancano - spiega il segretario generale Mario Sommariva - però se dobbiamo fare una riunione con una cinquantina di persone non vi sono spazi adeguati.

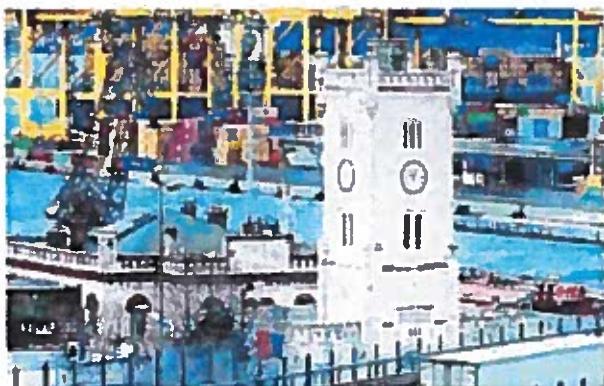
Nemmeno la Sala rossa (quella dove si svolgono i Comitati portuali, ndr.) è attrezzata per questo. Nel principale edificio che andiamo a ristrutturare ricaveremo perciò in particolare un'ampia sala dove innanzitutto tenere i corsi di formazione che periodicamente organizziamo e dove magari potrà pure riunirsi il Tavolo di partenariato previsto dalla nuova riforma sui porti». Qui però potrebbe anche essere ricevuta qualche solita delegazione straniera o magari, come aggiunge lo stesso Sommariva, «il salone potrebbe essere concesso a un sindacato o a una catego-

ria di operatori portuali per tenervi qualche riunione». Una sorta di «aula magna»

dunque che di certo non servirà per la governance della futura Autorità di sistema portuale che sarà ristretta a cinque persone, ma se la Torre del Lloyd, come pare certo, diverrà anche il centro decisivo, ed evidentemente di discussione e progettazione, di quanto dovrà accadere anche negli scali di Monfalcone e di Porto Nogaro, spazi in più potrebbero risultare utili. L'Autorità di sistema portuale tuttavia continuerà evidentemente anche a far parte del Nap, l'associazione dei porti nord-

adriatici.

Finora alcuni corsi e riunioni si erano svolti anche al Magazzino 26, mentre un altro edificio del Porto vecchio era la sede dei corsi di formazione. Tutto sarà trasferito ora nell'area della Torre del Lloyd. Il costo della ristrutturazione dei due edifici è stato stimato in 389mila 963 euro. La gara bandita prevede la presentazione delle domande entro il 15 febbraio. Alla procedura saranno invitati venti operatori economici tra quelli che si saranno offerti che saranno scelti mediante estrazione a sorte che si terrà nella sede alle 12 del 17 febbraio. (A.N.)



La Torre del Lloyd sede

Agenzia del lavoro in porto Al via la corsa alle adesioni

L'invito della Torre del Lloyd alle imprese: partecipazioni entro il 5 febbraio
I dipendenti previsti sono 111 e il capitale sociale sarà di 150mila euro

di Silvio Maranzana

I dipendenti saranno per l'esattezza 111 e il capitale sociale, che verrà diviso in quote, di 150mila euro. Avrà queste caratteristiche l'Agenzia per il lavoro portuale della quale [REDAZIONE] ha pubblicato l'Avviso di costituzione indicando nella giornata di venerdì 5 febbraio il termine da parte delle aziende per aderire alla sua costituzione. Possono partecipare alla gestione le imprese autorizzate ai sensi degli articoli 16 e 18 della legge 84 del 1994 alla quale si fa ancora riferimento, cioè quelle che svolgono servizi e operazioni portuali e quelle che hanno in concessione aree o banchine. L'Agenzia si sostanzierà in un pool di manodopera che interverrà in caso di picchi di lavoro in ogni parte dello scalo. Finora è stata costituita in questa forma,

regolata dal comma 5 dell'articolo 17 della stessa legge che prevede che questa funzione venga svolta «da agenzie promosse dalle Autorità portuali, laddove non istituite, dalle Autorità marittime, e soggette al controllo delle stesse e la cui gestione è affidata ad un organo direttivo composto da rappresentanti delle imprese, unicamente nel porto di Livorno e, se la si vuol vedere da questo punto di vista, potrebbe essere considerata l'ultima evoluzione della vecchia Compagnia portuale. Assorbirà infatti i lavoratori della Minerva (lavorando sembra anzi anche un loro incremento) che alcuni anni fa aveva preso in affitto il contratto della Compagnia portuale di Trieste finita in liquidazione, assumendone anche i soci-dipendenti, ma integrerà nei propri ranghi anche quasi tutti i lavoratori dell'im-

resa Deltauno che a propria volta li aveva rilevati dal fallimento di quella che era la più grossa tra le cooperative che operavano in porto, la Primavera.

In base all'avviso

[REDAZIONE] l'Agenzia potrà operare la selezione e assunzione con contratto a tempo indeterminato dei lavoratori nei limiti della dotazione organica indicata [REDAZIONE] il monitoraggio delle necessità di formazione e la predisposizione di piani e programmi di formazione; l'avviamento dei lavoratori alle tariffe approvate; la gestione, mediante l'individuazione di un'agenzia interinale esterna, dei rapporti contrattuali necessari o utili per l'utilizzo di personale interinale di agenzie non operanti in ambito portuale; ogni altra attività necessaria a questo scopo.

L'Agenzia, che sarà maxi rispetto al preesistente pool di manodopera e che contemporaneamente vede ridursi le cooperative in porto, avrà una fase sperimentale di 12 mesi durante la quale la stessa

[REDAZIONE] parteciperà alla società sottoscrivendo il 51% del capitale sociale. La restante parte sarà invece divisa in parti uguali tra le società partecipanti. Tra un anno [REDAZIONE] verificherà l'interesse di altre imprese a partecipare alla gestione dell'Agenzia e comunque cederà le proprie quote, continuando comunque ad esercitare una funzione di garanzia all'interno della stessa. Se tra dodici mesi il numero di giornate di mancato avviamento al lavoro risulterà superiore alla quota concessa dal ministero il numero dei lavoratori dovrà essere ridotto secondo modalità che verranno concordate dalle parti sociali.

LE TAPPE

Assorbirà anche la Minerva, "erede" della vecchia Compagnia



La Compagnia portuale raggiunge il suo massimo sviluppo per la precisione nel 1977, allorché arriva a contare 1.818 soci e 50 dipendenti.



Mentre proliferano le cooperative nel luglio 2009, attraverso l'affitto d'azienda, la neonata Minerva Servizi srl di asteme i 35 lavoratori superstiti della Compagnia.



Il 26 gennaio 2016 [REDAZIONE] pubblica l'avviso per costituire l'Agenzia del lavoro portuale che si avverrà di 111 lavoratori.



Apm, opzione piemontese sui traffici

Savona - Alleanza Authority di Savona-Interporto di Orbassano per le merci in arrivo alla piattaforma di Vado. Polo logistico di Mondovì riceverà, a partire dal 2018, 50 mila container l'anno via treno.

Savona - Uno scalo nuovo di zecca affacciato sul mare, due (o più) interporti alle spalle che ricevono le merci per smistarle verso i mercati italiani e dell'Europa settentrionale. Dopo l'accordo fra l'Autorità portuale di Savona e l'interporto "S.I.To" di Torino Orbassano, sono stati avviati i progetti per inviare a Mondovì circa 200 container al giorno, pari a 50mila dei 750mila teu preventivati in arrivo sulla costruenda piattaforma multipurpose che Apm-Maersk gestirà a Vado. Un'operazione da circa otto milioni di euro che ha suscitato il forte interesse da parte di Regione Piemonte, Provincia e Camera di Commercio di Cuneo, che puntano a creare a Mondovì un polo logistico intermodale appoggiandosi al porto di Savona-Vado. L'obiettivo è fare concorrenza fino ad invertire le rotte che oggi prevedono lo sbarco dei container a Rotterdam per arrivare in Italia via terra.

Il luogo è già stato individuato ed è l'area industriale dell'ex "Cobra", sito industriale dismesso e acquistato nel 2007 da Valter Lannutti, il "re" piemontese dei trasporti con un'azienda da oltre mille camion con dodici sedi in tutta Europa. In pratica dal 2018 i container sbarcati a Vado potrebbero essere inviati a Mondovì via treno. Da lì, le merci poi partirebbero per le singole destinazioni. Ancora in treno se dirette verso l'Europa del nord oppure su gomma per tratti più brevi. Inoltre il nuovo polo logistico, che dovrebbe occupare un'area di 150mila metri quadrati, ospitando l'ufficio dogana, potrebbe alleggerire il peso delle operazioni di controllo nel terminal di Vado. **In pratica, le merci in arrivo a Vado potrebbero essere autorizzate a proseguire subito fino a Mondovì non sdoganate.**

- segue

In questo modo si velocizzerebbe lo smistamento dei carichi in arrivo via nave, rendendo più competitivo il porto stesso, grazie alla riduzione dei tempi di ormeggio. Uno dei motivi principali per cui un armatore sceglie il porto è infatti la velocità di carico e scarico, dato che, in parole povere, la nave ferma all'ormeggio non rende.

L'Autorità portuale di Savona, che già gestisce direttamente il nodo ferroviario merci tra Savona e Vado con mezzi propri e in partnership con Serfer e Trenitalia, sta rafforzando il sistema logistico con i quattro interporti del Piemonte (Rivalta Scrivia, Novara e, appunto, Mondovì e Orbassano). Già nei mesi scorsi il presidente Gian Luigi Miazza, in rappresentanza degli operatori e dei terminalisti, aveva firmato un accordo di collaborazione con i vertici dell'interporto "S.I.To" di Orbassano (ossia Gian Battista Quirico), facendo viaggiare già a dicembre il primo treno con 16 carri caricati con 24 container, sette dei quali refrigerati per il trasporto di frutta. **Ad oggi, infatti, il 30% delle circa 500mila tonnellate di prodotti agricoli gestite dall'interporto di Orbassano provengono dal Reefer Terminal di Vado, ma viaggiando solo su gomma.**

PIANO PER ADEGUARE 12 CAVALCAVIA

Così Torino si collegherà con la Genova-Rotterdam

Ma servono 30 milioni per far passare i container dalla ferrovia

IL CASO

MAURIZIO TROPEANO

TORINO. Un investimento di 30 milioni per rendere compatibile la linea ferroviaria tra Torino ed Alessandria al passaggio dei container navali e rendere possibile collegarsi con il corridoio Reno-Alpi quello che da Rotterdam arriva fino a Genova. Lunedì discorso nel corso della riunione dell'Osservatorio tecnico della Torino-Lione il responsabile di Rfi per il Piemonte, Paolo Grassi, ha presentato lo studio di fattibilità degli interventi che potrebbero essere completati ammesso che si trovino i fondi - in 12 e 18 mesi «in tempo per intercettare l'aumento del traffico merci che arriverà in Piemonte a partire dal 2017 quando diventerà operativo il tunnel del Gottardo in Svizzera», spiega Paolo Foieta, presidente dell'Osservatorio.

Lo studio di Rfi spiega che per adeguare la linea al transito dei treni merci che trasportano container navali e

sostanze pericolose che per motivi di sicurezza non possono transitare dal passante ferroviario di Torino. Si tratta di adeguare o rifare 12 cavalcaferrovie nella tratta che da Trosa a Tornavento va ad Alessandria che adesso non permettono il passaggio delle sagome dei container.

Nel piano di specifica che sono necessari quattro interventi di adeguamento che dovrebbero costare due milioni e di otto risarcimenti con lavori per altri 28 milioni.

«Questi interventi - spiega Foieta - rendono possibile l'utilizzo della linea ferroviaria per trasportare merci da e per il porto di Genova e dovrebbero incrementare il flusso dello scalo di Orbassano in attesa dell'entrata in servizio della Torino-Lione».

L'intervento sulla linea per Alessandria, servirebbe insomma per rompere «l'isolamento di Torino» e per aumentare il flusso di merci su rotaia che vanno verso il porto di Genova. Senza dimenticare che, almeno secondo i piani dell'assessore ai Trasporti della

Regione, Francesco Balocco, questo dovrebbe permettere di «dare più vigore allo sviluppo del nodo di Alessandria».

La connessione con il porto di Genova e con il corrido-

io Reno-Alpi rientra nella strategia di Foieta di valorizzare lo scalo di Orbassano aprendolo ai collegamenti verso la Liguria. Primi di Natale è arrivato il primo treno della frutta da Savona e adesso l'assessore ai Tra-

sporti regionale sta lavorando per dare una cadenza bi-settimanale al servizio.

Lo studio di Rfi dimostra che l'intervento è fattibile e realizzabile in tempi brevi ma prima di partire servono i soldi. Non è un caso che in questi giorni Foieta abbia incontrato il numero uno di Rete ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile. Secondo il presidente dell'Osservatorio si sta «ragionando sulla possibilità di inserire gli interventi nel piano annuale del 2016 che deve essere ancora ultimato». È probabile che serva anche un passaggio politico al ministero delle Infrastrutture.

© BY NC ND AL CUI D. R. T. E SERVAT

SNODO CENTRALE

Previsto il rilancio dell'interporto di Orbassano, già connesso a Savona



Torino si collegherà con la Genova-Rotterdam

Torino - Un investimento di 30 milioni per rendere compatibile la linea ferroviaria tra Torino ed Alessandria al passaggio dei container navali e rendere possibile collegarsi con il corridoio Reno-Alpi quello che da Rotterdam arriva fino a Genova

Torino - Un investimento di 30 milioni per rendere compatibile la linea ferroviaria tra Torino ed Alessandria al passaggio dei container navali e rendere possibile collegarsi con il corridoio Reno-Alpi quello che da Rotterdam arriva fino a Genova. Lunedì scorso nel corso della riunione dell'Osservatorio tecnico della Torino-Lione il responsabile di Rfi per il Piemonte, Paolo Grassi, ha presentato lo studio di fattibilità degli interventi che potrebbero essere completati - ammesso che si trovino i fondi - in 12 e 18 mesi «in tempo per intercettare l'aumento del traffico merci che arriverà in Piemonte a partire dal 2017 quando diventerà operativo il tunnel del Gottardo in Svizzera», spiega Paolo Foieta, presidente dell'Osservatorio.

Lo studio di Rfi spiega che per adeguare la linea al transito dei treni merci che trasportano container navali e sostanze pericolose che per motivi di sicurezza non possono transitare dal passante ferroviario di Torino. Si tratta di adeguare o rifare 12 cavalcaferrovia nella tratta che da Trofarello va ad Alessandria che adesso non permettono il passaggio delle sagome dei container. Nel piano di specifica che sono necessari quattro interventi di adeguamento che dovrebbero costare due milioni e di otto rifacimenti con lavori per altri 28 milioni. «Questi interventi - spiega Foieta - rendono possibile l'utilizzo della linea ferroviaria per trasportare merci da e per il porto di Genova e dovrebbero incrementare il flusso dello scalo di Orbassano in attesa dell'entrata in servizio della Torino-Lione». L'intervento sulla linea per Alessandria, servirebbe insomma per rompere «l'isolamento di Torino» e per aumentare il flusso di merci su rotaia che vanno verso il porto di Genova.

- segue

Senza dimenticare che almeno secondo i piani dell'assessore ai Trasporti della Regione, Francesco Balocco, questo dovrebbe permettere di «dare più vigore allo sviluppo del nodo di Alessandria». La connessione con il porto di Genova e con il corridoio Reno-Alpi rientra nella strategia di Foietta di valorizzare lo scalo di Orbassano aprendolo ai collegamenti verso la Liguria. Prima di Natale è arrivato il primo treno della frutta da Savona e adesso l'assessorato ai Trasporti regionale sta lavorando per dare una cadenza bi-settimanale al servizio. Lo studio di Rfi dimostra che l'intervento è fattibile e realizzabile in tempi brevi ma prima di partire servono i soldi. Non è un caso che in questi giorni Foietta abbia incontrato il numero uno di Rete ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile.

Secondo il presidente dell'Osservatorio si sta «ragionando sulla possibilità di inserire gli interventi nel piano annuale del 2016 che deve essere ancora ultimato». È probabile che serva anche un passaggio politico al ministero delle Infrastrutture.



Blueprint: prima delibera, giunta spaccata

Genova - Forse oggi. Molto più probabilmente, nei prossimi giorni, visto che le visioni tra gli assessori e i rispettivi tecnici fanno fatica a combaciare. Il primo mattoncino - lato Comune - del Blueprint di Renzo Piano sarà una delibera con un duplice fine.

Genova - Forse oggi. Molto più probabilmente, nei prossimi giorni, visto che le visioni tra gli assessori e i rispettivi tecnici fanno fatica a combaciare. Il primo mattoncino - lato Comune - del Blueprint di Renzo Piano sarà una delibera con un duplice fine: da un lato, tratteggiare tutti gli estremi dell'operazione, e in particolare tutti gli approfondimenti necessari sull'area-oggettivo. Dall'altro lato, in stretta connessione, saranno stanziati 60 mila euro che finanzieranno un concorso di progettazione. Perché le tavole visionarie della trasformazione del fronte mare della Foce, vanno pur tradotti in un progetto in senso stretto. **Per tutta la giornata di ieri una prima bozza di delibera messa a punto dagli uffici** del Patrimonio e Demanio, che è tra le competenze dell'assessore Emanuele Piazza, è stata oggetto di approfondimenti da parte dei tecnici dell'Urbanistica, che fa riferimento al vice sindaco Stefano Bernini. Non è un mistero che il primo assessore sia fra i principali promotori e il numero due di Palazzo Tursi sia invece tra gli scettici, con il sindaco Marco Doria che galleggia nel ruolo di mediatore. E le fibrillazioni della giornata di ieri riflettono in pieno queste visioni, seppure la sintesi fra le varie posizioni, al momento, si traduca nell'input di procedere.

- segue

Il punto sta arrivare a una condivisione e non è semplice. Per i tecnici dell'Urbanistica la prima bozza si è infatti rivelata piuttosto "leggerina", limitandosi a recepire le tavole donate da Piano, con toni peraltro particolarmente enfatici, stanzando al contempo i fondi per la progettazione. Troppo poco, almeno agli occhi del vice sindaco, per dare credibilità al percorso. **Questo spiega quello che dovrebbe comunque rivelarsi un lieve slittamento.** La delibera a tre firme - Doria, Bernini e Piazza - era data all'ordine del giorno della giunta di oggi. Ma è molto difficile, salvo un rush finale stamattina, che si possano limare tutte le parti reciprocamente indigeste.

Questo intoppo in ogni caso non dovrebbe intaccare i tempi che, sempre che alla fine si trovi la quadra generale, restano lunghissimi. Ed è pur sempre il Comune, in questa fase - se si eccettuano i passi avanti fatti sulla nuova Torre Piloti - l'unico ente che parrebbe in concreto all'opera per dare attuazione al progetto. **Soltanto per procedere all'abbattimento del palazzo ex Nira**, previsto dal Blueprint, dovrebbe volerci un anno, tra i molti passaggi burocratici richiesti. Senza contare che, con la situazione della Fiera che si sta sempre più deteriorando, e l'esposizione debitoria di Spim, non tutti sono d'accordo di procedere in questo senso.

Porti: Genova, primi dati 2015, crescono rinfuse solide

L'annuncio su twitter

28 gennaio, 16:27



(ANSA) - GENOVA, 28 GEN - In attesa dei risultati relativi ai container, che dovrebbero essere resi noti a breve, il Porto di Genova, attraverso il proprio profilo Twitter ha pubblicato i primi dati definitivi del traffico 2015 che denotano, ancora, un trend di crescita. Il dato più interessante riguarda le rinfuse solide che, nonostante il calo che viene avvertito in tutti i mercati, a Genova crescono del +15,6% per attestarsi intorno al milione di tonnellate. In crescita a Genova anche le merci varie, +1,7% e i bunker che crescono dell'11%. Dati che si uniscono alla buona performance dei passeggeri con un +4,4% dei traghetti e 2,9% delle crociere.



Genova, le rinfuse crescono del 15%

Genova - Positivi, per il capoluogo ligure, anche i dati che riguardano le merci varie, +1,7% e i bunker che aumentano dell'11%.

Genova - In attesa dei risultati relativi ai container, che dovrebbero essere resi noti a breve, l'Autorità portuale di Genova ha pubblicato i primi dati definitivi del traffico 2015 che denotano un trend di crescita. **Il dato più interessante riguarda le rinfuse solide che, nonostante il calo che viene avvertito in tutti i mercati, a Genova crescono del +15,6%** per attestarsi intorno al milione di tonnellate. In crescita a Genova anche le merci varie, +1,7% e i bunker che crescono dell'11%. Dati che si uniscono alla buona performance dei passeggeri con un +4,4% dei traghetti e 2,9% delle crociere.



“Jolly Nero”, inchiesta infinita: nuovi indagati

Genova - L'inchiesta così delicata da spingere un presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, a sollecitare personalmente la massima rapidità negli accertamenti. Quella richiesta è stata presa molto seriamente a Genova ed è diventata uno degli ultimi atti della gestione del procuratore Michele Di Lecce

Genova - L'inchiesta così delicata da spingere un presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, a sollecitare personalmente la massima rapidità negli accertamenti. Quella richiesta è stata presa molto seriamente a Genova ed è diventata uno degli ultimi atti della gestione del procuratore Michele Di Lecce. **C'è la sua firma nella conclusione delle indagini**, chiuse simbolicamente a due anni esatti dalla strage di Molo Giano, e con una strategia ben precisa: dividere la parte più concreta e immediata, il perseguitamento delle responsabilità del personale della nave e della compagnia Messina, da quella più fumosa e difficile da trasformare in una vera e propria accusa, ovvero il filone sulle colpe nella progettazione della Torre Piloti.

GLI ERRORI DEGLI UFFICIALI

In meno di un anno le responsabilità, secondo la Procura, sono già chiare e così fioccano i primi avvisi di garanzia: **al comandante Roberto Paoloni, al pilota Antonio Anfossi, al primo ufficiale Lorenzo Repetto, al direttore di macchina Franco Giammoro**. A bordo della “Jolly Nero”, la notte tra del 7 maggio 2013, fu commessa una serie di errori imperdonabili da parte dei più alti ufficiali in comando. La nave non era in condizioni di partire. **Non funzionava il contagiri**, una rottura che costrinse a effettuare una manovra alla cieca, in uno specchio d'acqua ristretto come il porto di Genova, senza sapere dal ponte di comando se la nave stesse andando avanti o indietro.

- segue

Un dettaglio fondamentale perché furono l'inceppamento del motore, e la mancata ripartenza, a mandare la portacontainer alla deriva, trasformando una manovra ordinaria in una tragedia di dimensioni inaudite. **La nave demolì la torre**, causando la morte di nove persone: i militari della capitaneria Francesco Cetrola, 38 anni, Marco de Candussio, 39, Daniele Fratantonio, 30, Giovanni Iacoviello, 35, Davide Morella, 33, Giuseppe Tusa, 30, il pilota Michele Robazza, 44, gli operatori radio dei rimorchiatori Sergio Basso e Maurizio Potenza, cinquantenni. In conclusione: nella plancia, dicono le intercettazioni della scatola nera, chiacchieravano rilassati senza sapere dove stessero andando; mentre in sala macchina, l'allarme che annunciava il malfunzionamento del motore fu addirittura spento, forse perché dava fastidio. *Dulcis in fundo, i guasti furono omessi nella check list che va compilata prima d'ogni partenza, circostanza che ha portato a indagare pure il terzo ufficiale Cristina Vaccaro.*

DEPISTAGGI E PRESSIONI

Il cerchio si chiude con le accuse che lambiscono gli armatori. La compagnia Messina è indagata per responsabilità amministrativa, **per non essersi dotata di meccanismi che impedissero la tragedia**. Finisce nei guai un suo uomo chiave, l'unico non presente a bordo: il capo della flotta Giampaolo Olmetti, accusato di omicidio colposo per aver ignorato i precedenti guasti alle macchine, simili a quello fatale, e per pressioni sull'equipaggio e depistaggi. Tutto questo viene terminato in un anno. Il secondo scivola via ad esaminare le complicate consulenze tecniche chieste (legittimamente) dalle difese. Un ulteriore passaggio che esclude, alla fine, responsabilità per i comandanti dei due rimorchiatori che dovevano accompagnare la manovra delle navi, a poppa e a prua. La progettazione sbagliata il pm Walter Cotugno vorrebbe circoscrivere qui il perimetro della vicenda. Ma, da più parti, dai legali degli indagati fino ad alcuni familiari delle vittime, viene posto insistentemente un altro interrogativo: perché la Torre Piloti di Genova, «un caso pressoché unico al mondo», era stata costruita a filo della banchina e senza difese? Non c'è stata una responsabilità dei progettisti e delle autorità che avallarono tale scelta? La Procura, dopo aver analizzato questo quesito, ritiene di no, e chiede l'archiviazione del secondo filone di accertamenti.

- segue

Una linea che viene però ribaltata dal giudice per le indagini preliminari Alessia Solombrino ed ecco allora i primi indagati nella tranne, due vecchi tecnici che parteciparono ai lavori a metà anni Novanta: il consulente strutturista Bruno Ballerini e l'ex capo dell'ufficio tecnico dell'Autorità Portuale Paolo Grimoldi. In definitiva sì, sono passati oltre due anni e mezzo. Per chi ha subito un lutto, sono tantissimi. Ma è altrettanto vero che, sul piano giudiziario, sono stati molto densi e non è affatto finita qui. Il caso è complesso, sono attesi nuovi indagati e rischia d'essere ancora lunga. A scandire i tempi umani e quelli giudiziari, anche quando non c'è giustizia lumaca, sono comunque lancette differenti.

I "furti" viaggiano via email

Financial cyber crime Nuova emergenza

I criminali si inseriscono nei rapporti commerciali tra le aziende

Il financial cyber crime è la nuova emergenza sicurezza, in particolare a preoccupare è l'accesso informatico abusivo a caselle di posta elettronica di aziende commesso attraverso tecniche di hackeraggio e social engineering grazie al quale i criminali si inseriscono nei rapporti commerciali tra aziende, all'insaputa delle stesse, indirizzando i reciproci pagamenti su conti correnti nella disponibilità dell'organizzazione. Mercoledì scorso è stato arrestato dalla polizia olandese un nigeriano di 41 anni, in collegamento con la polizia postale italiana, in seguito alla denuncia, sporta dall'Autorità Portuale di Livorno che aveva ricevuto una mail, apparentemente inviata dal Presidente dello stesso Ente Portuale, con la quale veniva chiesto di disporre un bonifico di 29.850 euro in favore di un conto corrente olandese. Gli investigatori hanno acertato che la mail non era stata inviata dal Presidente dell'Ente Portuale ma da qualcuno che, attraverso tecniche di social engineering, aveva violato la sua casella di posta elettronica per disporre il pagamento fraudolento.

Una modalità nota alla Polizia Postale e delle Comunicazioni che partecipa a Gruppi di lavoro presso Europol per individuare forme di contrasto ai fenomeni di BEC - Business Email

Compromise e di CEO Fraud - Chairman Executive Officer. Entrambe queste tecniche puntano a violare la corrispondenza commerciale fra aziende: nel primo caso (BEC) i gruppi criminali si frappongono fra due società, sostituendosi ad una di esse, nel secondo caso (CEO Fraud), si sostituiscono a un vertice dell'azienda. Le Autorità Giudiziarie italiane ed olandese sono dunque arrivate a fermare l'uomo nigeriano, proprio nel momento in cui si presentava presso la filiale della banca per incassare la somma accreditata sul suo conto corrente, ne è seguito l'arresto ed il contestuale recupero dell'intera somma di danaro sottratta all'Autorità Portuale livornese. Le indagini proseguono per verificare se l'arrestato sia collegato a più vaste organizzazioni criminali che, per la tecnica, ricordano il gruppo, dedito al riciclaggio di ingenti somme di denaro provento di phishing di ultima generazione, dell'Operazione Triangle, i cui membri di spicco erano tutti di origine nigeriana. Anche in quel caso, il sodalizio utilizzava la medesima tecnica del "man -in -the -middle" (uomo in mezzo) consistente nell'accesso informatico abusivo a caselle di posta elettronica di aziende italiane ed estere attraverso il quale il gruppo criminale si inseriva nei rapporti commerciali tra aziende. 3.



TRAFFICI IL MOLO ITALIA

Il «no» alle richieste della tunisina Cotunav

QUANDO i nodi vengono al pettine: e il rispetto delle regole, insieme alla coerenza con gli strumenti di programmazione del porto, s'incrociano o si scontrano con gli sforzi degli operatori di mantenere o

sviluppare nuovi traffici. Se n'è parlato in commissione consultiva della Port presieduta da

(in foto) per trattare della questione Co.tu.nav/Scotto, ovvero della richiesta della compagnia tunisina di potersi attestare sul molo Italia per la sua nave

che opera sia con ro/ro, sia con carico misto, sia con contenitori. L'impresa Scotto ha i permessi per questi tipi di traffico ed ha una gru adatta, ma ha ribadito: il Molo Italia è destinato alla movimentazione dei forestali e non può essere stabilmente usato per altre tipologie di traffico. Da qui la protesta di Enrico Bonistalli (Asamar). Secondo



A.F.

L'Informatore Navale

Livorno: Rispetto delle regole e coerenza con il Prp. Ecco perché la Co.tu.nav non può andare sul Molo Italia

La scelta maturata durante la riunione della Commissione Consultiva. La compagnia tunisina aveva spostato i propri traffici nelle aree in concessione a Scotto. Provinciali: è evidente l'incompatibilità con le previsioni del Piano Regolatore Portuale

Livorno, 28 gennaio 2016 - Rispetto delle regole e coerenza con gli strumenti di programmazione del porto. Durante la Commissione Consultiva di oggi, riunitasi per trattare della questione Co.tu.nav/Scotto, è stato fissato un punto fermo: il Molo Italia è destinato alla movimentazione dei prodotti forestali e non può essere stabilmente usato per altre tipologie di traffico.

A sancirlo è il Piano Regolatore Portuale, approvato l'anno scorso, che prevede di concentrare i rotabili nelle aree del porto industriale della Darsena Inghirami (oggi assegnata in concessione a LTM) e della prima metà della sponda ovest del Canale industriale, fino al limite delle aree in concessione a Sintermar.

«La filosofia del Prp - ha dichiarato il segretario generale della Port Authority, Massimo Provinciali - è quella di spostare il traffico dei rotabili nelle zone periferiche del porto e decongestionare così il Varco Valessini e la viabilità interna. È quindi evidente l'incompatibilità con tali previsioni di un traffico extra-Schengen che genera oltre 14.000 trailer all'anno».

La compagnia tunisina di Stato è un cliente storico del porto di Livorno, che scala con frequenza bisettimanale (ogni mercoledì e sabato) imbarcando e sbarcano principalmente rotabili e secondariamente container. Nel 2015 la Compagnie Tunisienne de Navigation ha movimentato nello scalo labronico oltre 14.000 mezzi commerciali e 8200 teus (oltre 6000 contenitori) in import/export. Alla fine dell'anno scorso la società, tramite l'agenzia Austral, aveva disdetto il contratto con quello che era il suo terminalista di riferimento, LTM, decidendo di rivolgersi al concessionario Scotto srlu, che opera sul lato nord del Molo Italia, per l'esercizio delle operazioni portuali di sbarco/imbarco

Cotunav non può scaricare al Molo Italia

Dalla commissione consultiva di Port [redacted] arriva l'alt allo spostamento dei traffici nelle aree in concessione a Scotto

LIVORNO

Il Molo Italia è destinato alla movimentazione dei prodotti forestali e non può essere stabilmente usato per altre tipologie di traffico. Lo ha ribadito ieri mattina la commissione consultiva [redacted]

[redacted] che si è riunita per trattare la questione Cotunav-Scotto e ha espresso il suo parere basandosi su due principi che ha ritenuto cardine: il rispetto delle regole e la coerenza con gli strumenti di programmazione del porto.

Dunque? Dunque Cotunav dovrà scaricare altrove. Il che - ha paventato qualcuno durante la commissione - potrebbe addirittura convincere la compagnia di stato tunisina a lasciare Livorno, magari per Carrara. Voilà, per ora. Che non hanno comunque spostato di una virgola la posizione finale della commissione consultiva.

» Secondo l'organo di palazzo Rosciano a cui si era rivolto Gallanti il Prp destina la banchina ai forestali e non ai ro-ro

«E' il piano regolatore portuale, approvato l'anno scorso, che prevede di concentrare i rotabili nelle aree del porto industriale della Darsena Inghirami (oggi assegnata in concessione a Ltm) e della prima metà della sponda ovest del Canale industriale, fino al limite delle aree in concessione a Sintermar», ha ricordato la commissione.

«La filosofia del Prp - ha dichiarato il segretario generale della Port [redacted] Massimo Provinciali - è quella di spostare il traffico dei rotabili nelle zone periferiche del porto e decongestionare così il Varen Vallessini e la viabilità interna. E' quindi evidente l'incompatibilità con tali previsioni di un traffico extra-Schengen che genera oltre 14 mila trailer all'anno».

Trailer, ma non solo. Anche containeri, 8500 teu l'anno, dunque circa 6000 container, che sono una cifra considerevole. E' che aveva

portato la Cotunav a disdire il contratto con quello che era il suo terminalista di riferimento, Ltm, decidendo di rivolgersi al concessionario Scotto, che opera sul lato nord del Molo Italia, per le operazioni portuali di scarico/imbocco, nella necessità è stato spiegato da Francesco Scali, numero uno di Austral, l'agenzia che rappresenta la compagnia tunisina a Livorno - di un operatore che garantisse una gru a banchina e fosse in grado di lavorare sia sul fronte dei camion che su quello dei container. E: Giorgio Neri è l'unico che ci ha dato queste garanzie».

In questo cambio di agente, e di banchina, [redacted]

[redacted] si è trovata davanti al fatto compiuto. Oltreché al centro di una contesa tra la Ltm di Renzo Conti - che ha perso il traffico - e la Scotto di Giorgio Neri - che invece se l'è aggiudicato e l'ha portato al Molo Italia in quanto mer-

ciarie.

La commissione consultiva di palazzo Rosciano, dopo un vivace scambio di idee, ha deciso che la strada da seguire fosse quella del rispetto delle regole e ha ricordato che il Molo Italia non può essere utilizzato per lo scarico di rotabili.

Fine della storia? Assolutamente no. Perché sia Ltm che Scotto passeranno alla contrattensiva. La prima per recuperare il traffico e reintegrare i sette esuberi dichiarati proprio negli ultimi giorni. L'altra per far valere un diritto che ritiene evidentemente valido. In ballo d'altra parte c'è il traffico di una compagnia (di Stato), cliente storico del porto di Livorno, che scala con frequenza bisettimanale (ogni mercoledì e sabato) che vale, come dicevamo, 14 mila mezzi commerciali e 8200 teu in import/export.

(g.c.)

OPPONENDO RISPARMIO



Un ro-ro della Cotunav, tunisina, con trailer a bordo ma anche containeri

A sinistra un momento della commissione consultiva di ieri che ha risposto alla richiesta di parere del presidente Gallanti: «il Molo Italia non può essere destinato a traffici diversi da quelli dei forestali»



PORTI

Primo passo per il polo Ro/ro Livorno, via al contratto di rete tra i terminal

L'strumento oggi Afirmato è la legge n. 13 del 2009. C'è anche il benessere del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, cui i vertici dell'industria avevano chiesto il via libera per poterlo applicare alla realtà del mondo portuale. E ieri è arrivato anche l'ok da parte delle imprese che si occupano di Ro/ro, ovvero dei traghetti merci che scaricano e imbarcano veicoli gommati. Il Lucarelli Terminal, Ltm e StenaMar, coni ocati a Palazzo Rosciano per una importante riunione sul tema del "polo unico dei rotabili", hanno infatti rilasciato un consenso di massima, dicendosi disponibili ad iniziare insieme un percorso che, al termine di una serie di approfondimenti, dovrà portare alla stipula di un contratto di rete.

Si tratta di un istituto innovativo nel nostro sistema produttivo e definisce un modello di collaborazione tra imprese che permette ai soggetti coinvolti di realizzare progetti ed obiettivi condivisi, incrementando la capacità innovativa e la competitività sul mercato. Applicato al porto, il contratto di rete consentirebbe ai tre operatori portuali di prestarsi mutuo soccorso, di condividere servizi e addirittura infrastrutture, avendo, in linea tecnica e secondo modalità tutte da definire, ciascuno la possibilità di



Il porto di Livorno

"operare" nelle aree assentate in concessione all'altro quelle non i che, per motivi vari (mancanza di spazi, sovrapposizione di due o più servizi lungo una stessa rotta, etc), non potessero essere in uso nelle proprie concessioni demaniali.

«Condividiamo l'impostazione politica che ha portato [redatto] a formulare la proposta - ha dichiarato per conto di StenaMar Corrado Neri - ci rendiamo partecipi di questo percorso per approfondire insieme tutti gli aspetti tecnici e operativi del contratto di rete. Dello stesso tenore gli interventi dei rappresentanti delle altre imprese. «Sposo l'idea del commissario Galliani e mi rervo di sottoporla al cda di Ltm

» ha dichiarato uno dei consiglieri della società Livorno Terminal Mediterraneo, Fabio Selmi, presentatosi all'incontro assieme a Francesco Conti - la parte operativa e tecnica va organizzata in maniera approfondita. Questo è il primo tavolo, dovranno chiaramente seguire altri». Anche Cristiano Lucarelli, [redatto] in rappresentanza di Lti, ha fatto confermare di non avere alcuna preclusione nei confronti della proposta fatta

«Vogliamo dare un contributo di sviluppo al porto - ha detto Piccini - tra alcune questioni giuridiche vanno affrontate sin da ora e vanno disciplinate le modalità di interscambio di lavoro tra un operatore e l'altro». A destra del commissario dell'Autorità portuale di Livorno, [redatto] questa prima intesa tra gli operatori è assai importante perché rappresenta l'inizio conditivo di un processo che dovrà giocoforza condurre alla realizzazione di un polo unico dei rotabili: «Ce ne rendiamo conto: stiamo soltanto all'inizio di un percorso che necessiterà di più fasi di lavoro e di altri incontri per definirsi in ogni suo aspetto, ma siamo contenti di avere le imprese dalla nostra parte. Avete un gruppo coordinato nell'ambito del Ro/ro rafforza il porto e lo rende più competitivo».

Dopo la guerra dei ro-ro ora è scoppiata la pace

Ecco il contratto di rete. Ltl, Ltme e Sintermar: «Disponibili a collaborare»

Gallanti soddisfatto: Gallanti: andiamo verso la realizzazione del Polo Unico

di Mauro Zucchelli

• LIVORNO

Nel giorno in cui la città va al santuario a portare il cero in ricordo di quando si fermò il maremoto del 1702, la Madonna di Montenero fa un altro miracolo, blocca in porto la "guerra dei ro-ro" - cioè dei traghetti merci che sbarcano e imbarcano carri e rimorchi - che minacciava di incendiare le banchine con l'ennesima salda fraticida in cui a guadagnare non è mai la città.

Può spiegarsi solo così quel che è accaduto ieri mattina a Palazzo Rosciano, ammesso di non voler credere alle capacità taumaturgiche dell'avvocato

Fuor di tutto, era stato il commissario a chiamare a un tavolo le parti in causa - la Sintermar, la Ltl e il Lucarelli Terminal - per invitare le imprese a ribaltare del tutto la strategia e passare dallo scontro aperto a una forma di collaborazione concreta e operativa. Il miracolo sta proprio in questo: non solo i duellanti hanno accettato l'invito ma hanno anche valutato positivamente l'ipotesi.

Al tavolo del commissario e del segretario generale Massimo Provinciali, erano presenti: Corrado Neri per Sintermar, Cristiano Lucarelli e - per il Lucarelli Terminal, Fabio Selmi e Francesco Conti per Ltl.

"Lo strumento c'è già", tengono a sottolineare dal quartier generale

risando esplicitamente lo sguardo sulla legge n.33 del 2009 ("c'è anche il benessere del ministero delle infrastrutture al quale avevamo chiesto il via libera per poterlo applicare alle realtà del mondo portuale").

Basta guardare il Prg del porto e balza agli occhi l'idea di un

"polo unico dei ro-ro": ma Gallanti è sufficientemente realista per non farsi troppe illusioni sul fatto che sia realizzabile rapidamente una ipotesi

che veda i differenti operatori attuali confluire in un'unica azienda o un solo consorzio. Anziché arrendersi all'inevitabile guerra tariffaria a suon di sgambetti e dispetti, ha messo sul tavolo l'idea del contratto di "rete d'impresa": ciascuno dei soggetti mantiene una propria autonomia ma tramite contratto stabilisce forme di collaborazione con altri. Da

Palazzo Rosciano, sede dell'Istituzione portuale, si scandisce che è "un istituto innovativo nel nostro sistema produttivo" e punta a mettere nero su bianco un modello di collaborazione tra imprese che "permette ai soggetti coinvolti di realizzare progetti ed obiettivi condivisi, incrementando la capacità innovativa e la competitività sul mercato". Tradotto: si possono "condividere servizi e addirittura infrastrutture, avendo, in linea teorica e

secondo modalità tutte da definire, classe uno la possibilità di "operare" nelle aree in concessione all'altro quelle navi che, per motivi vari (mancanza di spazi, sovrapposizione di due o più servizi lungo una stessa rotta, eccetera), non potessero essere lavorate nella propria concessione".

Del resto, l'esempio c'è già: non è forse vero che la Porto 2000, ovviamente pagando una sorta di canone, opera con proprio personale anche su banchine altrui?

Dopo il consenso di massima a questo scenario che potrebbe inaspettatamente innovare il fronte del principale traffico del porto di Livorno (e che vede Livorno al primo posto in Italia), c'è da mettersi al lavoro sui contenuti: ci penserà un team composto dai tecnici delle tre imprese e dai funzionari

Nel frattempo, nelle dichiarazioni consegnate alla nota ufficiale a fine incontro, Corrado Neri (Sintermar) ha sottolineato di "condividere l'impostazione politica che ha portato

la formattare la proposta: ci rendiamo partecipi di questo percorso per approfondire insieme tutti gli aspetti tecnici e operativi del contratto di rete".

Anche Fabio Selmi (Ltl) ha

detto di sposare l'idea di Gal-

lanti riservandosi di sottopor-

la al cda dell'impresa: "La par-

te operativa e tecnica va orga-

nizzata in maniera approfon-

ditiva. Questo è il primo tavolo,

dovranno chiaramente seguirne altri". Niente preclusioni

neanche nelle dichiarazioni di

(Lucarelli Ter-

minale): "Vogliamo dare un

contributo di sviluppo al porto, ma alcune questioni giuridiche vanno affrontate sin da ora e vanno disciplinate le modalità di interscambio di lavo-

ro tra un operatore e l'altro".

Il commissario

non fa mistero di voler puntare al "polo unico dei ro-ro": "Siamo soltanto all'inizio di un percorso che necessiterà di più fasi di lavoro e di altri incontri per definirsi in ogni suo aspetto, ma siamo contenti di avere le imprese dalla nostra parte. Avere un gruppo co-

ordinato nell'ambito dei ro-ro rafforza il porto e lo rende più competitivo". E' il numero

due Massimo Provinciali a ri-

vendicare

il ruolo

di "battistrada a livello nazionale nell'introduzione di molti cambiamenti". Il riferimento

è, da un lato, all'ingresso dell'

fra i soci dell'Alp.

L'unico soggetto articolo 17 del

porto e, dall'altro, alle soluzio-

ni innovative introdotte nella

stesura del Prg del porto (al

punto che "il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici è stato

spinto ad aggiornare le linee

guida per la redazione del Prg

portuali risalenti al 2004").

Oggi - aggiunge - possiamo es-

ere il primo porto in Italia ad

applicare lo strumento del

contratto di rete".

Soddisfatto Provinciali: si tratta di una importante novità e il nostro porto è il battistrada a livello nazionale

10/1/2016

Occupazione ro-ro: sciopero della Cgil per il 9 febbraio

Attacco della segreteria provinciale Filt-Cgil, che insieme alle rsa delle imprese operanti nel settore Ro-Ro denunciano forte preoccupazione rispetto allo stato in cui versa l'occupazione nel settore, regolato e senza governo, situazione che ha prodotto spostamenti di traffico, la cui conseguenza è stata la messa in discussione dei livelli occupazionali di due imprese. L'Impresa Lucarelli Terminal, infatti, non ha rinnovato sei contratti a tempo determinato e l'Impresa LTM, in procinto di stabilizzare i cinque contratti part-time trasformandoli in full-time, come prevede la concessione, oggi dichiara sette lavoratori in esubero. «Le condizioni lavorative all'interno delle imprese ro-ro sono diventate in alcune realtà insostenibili al punto da costringerci a intervenire - continuano i sindacati - Chiediamo [censurato] il controllo sull'utilizzo dei lavoratori, facendo rispettare l'ordinanza ad hoc sul controllo avviameneti e un rapido richiamo alle imprese, nell'etica di costruire ciò che è previsto dal Piano Regolatore, senza più indugi e tentennamenti». L'obiettivo delle sigle è, inoltre, quello di giungere a una regolamentazione della gestione del personale che sia la medesima per tutte le imprese operanti nel settore, in materia di orario di lavoro, carichi di lavoro e condizioni salariali rivolte. «Per giungere a questo obiettivo - concludono - siamo a proclamare uno sciopero di tutte le imprese del settore per il 9 febbraio, due ore alla fine di ogni turno per tutti i turni della giornata».

I SINDACATI CGIL E RSA SCIOPERANO «Il settore è senza regole» I lavoratori incrociano le braccia

•IVORNO•
LA SEGRETERIA Provinciale Filt-Cgil, unitamente alle RSA delle imprese operanti nel settore Ro-Ro denunciano «forte preoccupazione rispetto allo stato in cui versa l'occupazione in tale settore specifico, sregolato e senza governo, situazione che ha prodotto spostamenti di traffico, la cui conseguenza è stata la messa in discussione dei livelli occupazionali di due imprese. L'impresa Lucarelli Terminal, infatti, non ha rinnovato 6 contratti a tempo dete lminato e l'impresa LTM, in procinto di stabilizzare i 5 contratti part-time trasformandoli in full-time, come prevede la concessione, oggi dichiara 7 lavo-

ratori in esubero. Le condizioni lavorative all'interno delle imprese Ro-Ro sono diventate in alcune realtà insostenibili al punto da costringerci a intervenire. Chiediamo [REDAZIONE] il controllo sull'utilizzo dei lavoratori, rispettando e facendo rispettare, l'ordinanza ad hoc sul controllo avvia-menti e un rapido richiamo alle imprese, nell'ottica di costruire ciò che è previsto dal Piano Regolatore, senza più indugi o tentennamen- tu. Il nostro obiettivo è, inoltre, quello di giungere a una regolamenta-zione nella gestione del personale che sia la medesima per tutte le imprese operanti nello stesso settore, in materia di orario di lavoro, carichi di lavoro e condizioni salariali livellate».

IL RISIKO DELLE BANCHINE IL VERTICE IN

I tre terminalisti si siedono al tavolo per dar vita al Polo unico dei rotabili

- IVORNO -

«UN primo passo è stato fatto: nel senso che le tre imprese terminaliste del comparto rotto, ovvero Sintermar, Lucarelli ed LTM si sono dette disponibili ad affrontare una regolamentazione comune che permetta di utilizzare le banchine libere di ciascun terminal da parte degli altri nel caso questi ultimi fossero pieni "a tappo".

NELLA RIUNIONE di ieri in Capitaneria di porto, il commissario [REDAZIONE] Gallani, il suo segretario generale Provinciali e il comandante della Capitaneria CV Di Marco hanno ottenuto il consenso di massima dei terminalisti, presenti [REDAZIONE] e Cristiano Lucarelli, Corrado Neri per Sintermar e Fabio Selmi e Francesco Conti per LTM.

UN BUON inizio: ma ovviamen-

te dovrà essere studiato quando e come arrivare all'accordo pratico, che deve superare la realtà attuale, fatta di alcuni terminal che hanno spesso banchine vuote e altri che sono costretti ad acrobazie per accontentare i propri clienti. Il "polo unico dei rotabili", come l'ha chiamato la Pori [REDAZIONE] nel piano regolatore, è un obiettivo importante e impegnativo, sul quale si valuterà anche la reale volontà dei terminalisti di operare nell'interesse non solo proprio ma anche del porto e dell'economia locale.

«CONDIVIDIAMO l'impostazione politica che ha portato [REDAZIONE] a formulare la proposta - ha sintetizzato per tutti Sintermar Corrado Neri - ci rendiamo partecipi di questo percorso per approfondire insieme tutti

gli aspetti tecnici e operativi del contratto di rete». Soddisfatto dell'intesa raggiunta anche il segretario generale Massimo Provinciali, per il quale la riorganizzazione più efficiente degli spazi dedicati ai rotabili è da sempre una delle priorità del Piano Regolatore Portuale e del P.O.T. 2013/2015: «L'APL ha fatto da battistrada a livello nazionale nell'introduzione di molti cambiamenti, come dimostrano l'ingresso [REDAZIONE] nella compagine sociale dell'at. 17 del porto, l'ALP, e le soluzioni innovative introdotte nella stesura del Ptp, che hanno indotto il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ad aggiornare le linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali risalenti al 2004. Oggi possiamo essere il primo porto in Italia ad applicare lo strumento del contratto di rete».

A.F.



RIUNIONE
Il vertice
di ieri a
Palazzo
Rosciano

Traghetti merci (Ro/Ro), nasce il contratto di rete

Gallanti: è l'inizio di un percorso condiviso per la realizzazione del Polo Unico. Provinciali: sulle reti di impresa lo scalo labronico battistrada a livello nazionale

di **Marco Gallanti** - 22 febbraio 2016 - 07:52

o strumento c'è già. A fornirlo è la legge n.33 del 2008. C'è anche il benestare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, cui i vertici [REDAZIONE] avevano chiesto i via libera per poterlo applicare alle realtà del mondo portuale. E il 27 gennaio è arrivato anche l'ok da parte delle imprese che si occupano di Ro/Ro, ovvero dei traghetti merci che sbarcano e imbarcano veicoli gommati.

Il Lucarelli Terminal, LTM e Sintermar, convocati a Palazzo Rosciano per una importante riunione sul tema del "porto unico dei rotaibili", hanno infatti rilasciato un consenso di massima, dicendosi disponibili ad iniziare insieme un percorso che, al termine di una serie di approfondimenti, dovrebbe portare alla stipula di un contratto di rete. Si tratta di un istituto innovativo nel nostro sistema produttivo e definisce un modello di collaborazione tra imprese che permette ai soggetti coinvolti di realizzare progetti ed obiettivi condivisi, incrementando la capacità innovativa e la competitività sul mercato. Applicato al porto, il **contratto di rete** consentirebbe ai tre operatori portuali di prestarsi mutuo soccorso, di condividere servizi e addirittura infrastruttura, avendo, in linea iniziale e secondo modality tutte da definire, ciascuno la possibilità di "operare" nelle aree assentate in concessione all'altro quale navi che, per motivi vari (mancanza di spazi, sovrapposizione di due o più servizi lungo una stessa rotta, etc), non potessero essere lavorate nella propria concessione demandale. "Condividiamo l'impostazione politica che ha portato [REDAZIONE] a formulare la proposta - ha dichiarato per conto di Sintermar Corrado Neri - ci rendiamo partecipi di questo percorso per approfondire insieme tutti gli aspetti tecnici e operativi del contratto di rete".

Dello stesso tenore gli interventi dei rappresentanti delle altre imprese. "Sposo l'idea del commissario Gallanti e mi riservo di sottoscrivere il cda di LTM - ha dichiarato uno dei consiglieri della società Livorno Terminal Mediterraneo, Fabio Selmi, presentatosi all'incontro insieme a Francesco Conti - la parte operativa e tecnica va organizzata in maniera approfondita. Questo è il primo lavoro, dovranno chiaramente seguirne altri".

Anche Cristiano Lucarelli e [REDAZIONE] in rappresentanza di LTM, hanno confermato di non avere sicura preclusione nei confronti della proposta fatta da [REDAZIONE]: «Vogliamo dare un contributo di sviluppo al porto - ha detto Piconi - ma alcune questioni giuridiche vanno affrontate sin da ora e vanno disciplinate le modalità di interscambio di lavoro tra un operatore e l'altro». A detta del commissario [REDAZIONE] di Livorno [REDAZIONE] questa prima intesa fra gli operatori è assai importante perché rappresenta l'inizio condiviso di un processo che dovrà giacoforza condurre alla realizzazione di un Polo unico dei rotaibili. «Ce ne rendiamo conto: siamo soli alla fine di un percorso che necessiterà di più fasi di lavoro e di altri incontri per definirsi in ogni suo aspetto, ma siamo contenti di avere le imprese dalla nostra parte. Avere un gruppo coordinato nell'ambito dei Ro/Ro rafforza il porto e lo rende più competitivo».

Soddisfatto dell'intesa raggiunta anche il segretario generale Massimo Provinciali, per il quale le riorganizzazioni più efficienti degli spazi dedicati ai rotaibili e da sempre una delle priorità del Piano Regolatore Portuale e del P.O.T. 2013/2015: "L'APT ha fatto da battistrada a livello nazionale nell'introduzione di molti cambiamenti, come dimostrano l'ingresso [REDAZIONE] nella compagnia sociale dell'at 17 del porto, l'ALP, e le soluzioni innovative introdotte nella stesura del Prp, che hanno indotto il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ad aggiornare le linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali insieme al 2004. Oggi possiamo essere il primo porto in Italia ad applicare lo strumento del contratto di rete". Il **prime round** si è concluso, quindi, nel **migliore dei modi**. A breve si formerà un gruppo di lavoro coordinato che coinvolgerà i tecnici delle tre imprese e i funzionari [REDAZIONE]. L'obiettivo: riempire di contenuti il contratto di rete.



Livorno vuole mettere in rete il ro-ro

[Gennaio 2016 - 05:31]



Livorno vuole mettere in rete il ro-ro
L'area dello scalo lessano intende proporre ai terminali un
contratto di rete per razionalizzare gli spazi e migliorare l'efficienza delle
operazioni in banchina.



Un contratto di rete che
impegna le imprese interessate
a collaborare tra di loro per
incrementare la
competitività del porto nei
traffici di carichi rottamati a
Livorno. È questa una delle
proposte che il commissario
tecnico della Città portuale, Vincenzo Di Marco,
soroporrà

nei prossimi giorni all'attenzione dei tre maggiori terminali ro-ro del porto,
Sintarmar, Lucarelli Terminal Livorno e Livorno Terminal Mediterraneo, in una
riunione organizzata congiuntamente con il Comandante della Capitaneria di
Porto, Vincenzo Di Marco.

Si tratta della prima riunione che il commissario Gallanti organizza
sull'argomento e la proposta del contratto di rete, prevista dalla legge 33 del
2009, sarà sicuramente sul tavolo. L'obiettivo è quello di riordinare il porto
sulla base delle predisposizioni del Piano Regolatore Portuale approvato il 25
marzo scorso, ponendo fine alle premiscela relative alle destinazioni d'uso dei
fronti di banchine e delle aree di servizio retrostanti.

La questione del riordino degli ambiti portuali, che si è concretizzata con il Piano
operativo triennale 2013-2015, è stata una delle sfide più importanti che
l'ente portuale ha cercato di affrontare da quando è al timone dello scalo

tecnico. Con il nuovo PRP sono state individuate le aree e le infrastrutture
portuali ed è stata assegnata loro da subito una specifica funzione logistica.
Ora si tratta di passare dai progetti ai fatti: una riorganizzazione più efficiente
degli spazi dedicati ai rottamati è una delle priorità dello scalo per il 2016.
"La creazione di un polo unico per la gestione dei ro-ro - ha detto Gallanti
- è uno dei punti qualificanti del Piano Regolatore Portuale. Dopo esserci
concordati sulla predisposizione dei documenti per la gara finalizzata alla
realizzazione della prima fase della Piattaforma Europa, è ora giunto il momento
di affrontare il problema, una comunità portuale si riconosce quando alcune
parzioni dell'interesse individuale vengono sacrificate in nome dell'interesse
collettivo: se uniscono le forze, le imprese colto avranno la possibilità di
raggiungere obiettivi di sviluppo superiori a quelli che riuscirebbero a
perseguire singolarmente".

Nicola Capuozzo

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata

Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché retifiche e precisazioni sugli
articoli pubblicati vanno inviate a Questo indirizzo e-mail è protetto dallo spam
bot. Abilita Javascript per vederlo.



Giovedì 28 Gennaio 2016

MERCATO E IMPRESA

Porto di Livorno, verso il contratto di rete

Gi i operatori del porto di Livorno altri nel segmento del traffico dei rotaibili hanno manifestato disponibilità a collaborare alla definizione di un contratto di rete che impegni le imprese del settore a cooperare per accrescere la competitività della scala laboriosa, iniziativa che è stata proposta loro

Ieri, al termine di un'apposita riunione convocata [REDAZIONE] per l'ave, le aziende Lucarelli Terminali, LTM e Scenagger hanno ricevuto un consenso di massima dicendosi disposti ad iniziare insieme un percorso che, al termine di una serie di approfondimenti, dovrebbe portare alla stipula del contratto di rete. Si tratta - ha sottolineato [REDAZIONE] - di uno strumento già in vigore previsto dalla legge n.33 del 2009 e - ha precisato l'ente - c'è anche il benestare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti cui i vertici [REDAZIONE] avevano chiesto l'via libera per poterla applicare alle realtà del mondo portuale.

Il commissario [REDAZIONE] di Livorno [REDAZIONE] ha rilevato che questa prima intesa tra gli operatori è assai importante perché rappresenta l'inizio condiviso di un processo che dovrà giungere condurra alla realizzazione di un Polo unico dei rotaibili. "Ce ne rendiamo conto: stiamo scattando all'inizio di un percorso che necessiterà di più tesi di lavoro e di altri incontri per definirsi in ogni suo aspetto, ma - ha specificato Gallanti - stiamo contenti di avere le imprese dalla nostra parte. Avere un gruppo coordinato nell'ambito dei ro-ro raffinata il punto e la rende più competitivo".

Fonte: Informare



Authority di Livorno, violata la casella di posta del presidente: truffa da 30 mila euro

Livorno - Un cittadino nigeriano di 41 anni è stato arrestato in Olanda con l'accusa di frode informatica, dopo che era riuscito a farsi accreditare sul suo conto circa 30 mila euro dall'Autorità portuale.

Livorno - Un cittadino nigeriano di 41 anni è stato arrestato in Olanda dalla polizia con l'accusa di frode informatica, dopo che era riuscito a farsi accreditare sul suo conto circa 30 mila euro dall'Autorità portuale di Livorno. Le indagini sono partite da una denuncia della stessa Authority livornese alla polizia postale. L'Autorità portuale aveva denunciato di aver ricevuto una mail, apparentemente inviata dal loro presidente **Giuliano Gallanti** (nella foto), con la quale si chiedeva di disporre un bonifico di 29.850 euro in favore di un conto corrente olandese. Gli investigatori hanno accertato immediatamente che qualcuno, attraverso tecniche di "social engineering", aveva violato la casella di posta elettronica del presidente Gallanti per disporre il pagamento. La conoscenza del metodo ha consentito alla polizia postale di attivare subito la richiesta di assistenza internazionale tra le autorità olandesi e italiane. Gli agenti della polizia olandese hanno così potuto fermare e arrestare il nigeriano, mentre si stava presentando alla filiale della banca per incassare la somma accreditata sul suo conto corrente.

FRODE VIA WEB

Finto Gallanti si fa accreditare 30 mila euro

-LIVORNO-

UN CITTADINO nigeriano di 41 anni è stato arrestato in Olanda dalla polizia con l'accusa di frode informatica, dopo che era riuscito a farsi accreditare sul suo conto circa 30 mila euro [REDACTED] di Livorno. Le indagini sono partite da una denuncia della stessa [REDACTED] livornese alla polizia postale. [REDACTED] aveva denunciato di aver ricevuto una mail, apparentemente inviata dal loro presidente [REDACTED] [REDACTED] con la quale si chiedeva di disporre un bonifico di 29.850 euro in favore di un conto corrente olandese. Gli investigatori hanno accertato immediatamente che qualcuno, attraverso tecniche di 'social engineering', aveva violato la casella di posta elettronica del presidente Gallanti per disporre il pagamento. La conoscenza del metodo ha consentito alla polizia postale di attivare subito la richiesta di assistenza internazionale tra le autorità olandesi e italiane. Gli agenti della polizia olandese hanno così potuto fermare e arrestare il nigeriano, mentre si stava presentando alla filiale della banca per incassare la somma accreditata sul suo conto corrente.

Primo atto l'ingresso in Sintermar Ma in ballo ci sono anche le crociere

Porto 2000 e Piattaforma Europa, le nostre gare che fanno gola

- DA BORDO DELLO "ZEUS PALACE".
MENO di otto ore tra Livorno ed Olbia, su una nave che, come dice non certo modestamente il suo nome, ha le comodità di un palazzo da divinità greca: che coniuga con gli allestimenti ultramoderni di un'ammiraglia di quella che sotto le insegne del Grimaldi Group è oggi la flotta ro/ro e pax (rotabili e passeggeri) più importante d'Europa e una delle più grandi del mondo. Così il viaggio inaugurale a bordo della grande nave che ha aperto la nuova linea settimanale di Grimaldi tra Livorno ed Olbia- sei giorni alla settimana- entrando a gambata su un mercato che fino ad oggi era praticamente monopolio altrui. E Guido Grimaldi, corporate Short Sea Shipping commercial director (e figlio di Emanuele Grimaldi, uno dei due fratelli a capo della holding) non ha mancato di rilevare che la compagnia punta molto non solo sulle Autostrade del mare ma anche e specialmente sul porto di Livorno. Proprio in questi giorni, sulla linea ro/ro della compagnia che collega Livorno a Cagliari, viene immessa una ulteriore nave, l'"Eurocargo Istanbul" che parte dalla Darsena Toscana il martedì, giovedì e sabato alle 24 circa e torna i giorni successivi alle 18, con una potenzialità di 200 rimorchi o mezzi pesanti. Una nave che si ag-

giunge alla galassia dei traghetti veloci che ormai Grimaldi ha attestato a Livorno: per Barcellona (4 partenze alla settimana) per Valencia (giornaliero) per Palermo (giornaliero), per Catania (4 alla settimana) per Malta (3 alla settimana) e per il Marocco (1 alla settimana).

CHE LIVORNO abbia problemi a rispondere alle richieste di accostio e di spazi retrobanchina dei traghetti ro/ro è noto, [redacted] di [redacted] sta affrontando come può la cosa. Ma per i Grimaldi, Livorno rimane un hub importante, anzi determinante. L'ingresso nell'azionariato di Sintermar, quasi un anno e mezzo fa rilevando la quota dei D'Alesio (insieme ai Neri e ai Fremura) ha messo la compagnia nella condizione di avere un terminal importante sia per i ro/ro che per lo sbarco delle auto nuove, un altro importante business dei Grimaldi. E da qualche giorno l'assegnazione del piccolo ma efficiente terminal ex-Scatrag, alla radice della Darsena Toscana, ha consentito di dare un attracco allo "Zeus Palace" ma anche di programmare ulteriori servizi. Guido Grimaldi è stato chiaro: quest'estate, quando si presume che lo "Zeus" farà il pieno di turisti, sarà affiancato da ben due ro/ro per il traffico pesante. Perchè la Sarde-

gna deve diventare- ha detto- un'isola fondamentale per la compagnia, come già lo è la Sicilia, proprio grazie a Livorno.

E SE ANCHE non c'è alcuna dichiarazione ufficiale in merito alle gare appena aperte a Livorno sulla Porto 2000 (traghetti e crociere) e Piattaforma Europa, non è difficile immaginare che almeno sul primo punto Grimaldi non intenda stare a guardare: tra le quattro società che hanno dato la manifestazione d'interesse per la Porto 2000 c'è proprio Grimaldi, in abbinamento al gruppo Fremura. Difficile che un gigante da 130 navi e 100 linee gestite quotidianamente non voglia battersi fino in fondo per la Porto 2000. E l'orgogliosa affermazione di Guido Grimaldi - una canzonata contro l'armamento Onorato di Moby e Tirrenia, direttamente concorrente sulla Sardegna- secondo cui le sovvenzioni dello Stato alle linee dei traghetti dovrebbero essere immediatamente abolite è un altro importante passaggio della strategia del gruppo. Delle sovvenzioni usufruisce Onorato, ma in tempi di spending review- ha detto Grimaldi Jr- sarebbero 70 milioni di euro all'anno risparmiati. Niente per le orecchie di chi, a Roma, taglia il tagliabile tra le spese dello Stato e a volte anche di più.

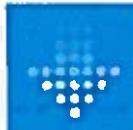
A.F.



GUIDO Grimaldi è il corporate Short Sea Shipping commercial director (e figlio di Emanuele Grimaldi, uno dei due fratelli a capo della holding)



L'INGRESSO nell'azionariato di Sintermar fa sì che Grimaldi abbia un terminal importante per i ro/ro che per lo sbarco delle auto nuove



L'intesa

A Palazzo Rosciano Lucarelli Terminal Ltm e Sintermar

IL LUCARELLI Terminal, LTM e Sintermar, convocati a Palazzo Rosciano per una importante riunione sul tema del "polo unico dei rotabili", hanno infatti rilasciato un consenso di massima, dicendosi disponibili ad iniziare insieme un percorso che, al termine di una serie di approfondimenti, dovrebbe portare alla stipula di un contratto di rete.



DETERMINATO Guido Grimaldi, corporate di Short Sea Shipping commercial director ieri alla conferenza stampa di Olbia

- segue

effettuata dal ro-pax Zeus Palace, e della Livorno-Palermo, lanciata nel settembre 2015 con partenze tre volte a settimane del traghetto Europalink.

«Il 95% della nostra attività su Livorno è rappresentato dai cargo, che rimarranno core, ma a cui abbiamo intenzione di affiancare il mercato dei passeggeri - continua Grimaldi -.

Anche per questo prevediamo di inserire durante l'estate due eurocargo nel collegamento con Olbia, simili all'Eurocargo Istanbul che (da ieri, ndr) farà la spola Livorno-Cagliari con capacità di carico di 200 rimorchi e 2800 metri lineari».

L'obiettivo è chiaramente dare sfogo al traffico merci sui ro-ro e lasciare spazio sul ro-pax a quello dei passeggeri.

Tutto questo avrà una ricaduta positiva anche a livello occupazionale? E' la domanda che da un po' di tempo si fanno i sindacati. Grimaldi dà una risposta chiara: "Dal punto di vista occupazionale si tratta di una grande opportunità. Nella nostra espansione sulla Sardegna non abbiamo ritoccato nulla ai lavoratori portuali, anzi stiamo creando nuovo indotto. A Cagliari abbiamo dati certi che è aumentata l'occupazione grazie alle nostre nuove linee, la stessa cosa accadrà a Olbia. La sana concorrenza creerà nuovi posti lavorativi, statene certi". Il finale è con un elogio ai lavoratori di Seatrag: «Sono stati eccezionali, siamo contenti che siano stati riassorbiti tutti».

(glu.co)

GRIMALDI: LIVORNO UNA DELLE CAPITALI DEL GRUPPO

«Faremo il 40% di traffici in più»

L'armatore promette che non ci saranno ritocchi a danno dei lavoratori

DI GIA

Il radar di Grimaldi sono puntati sempre più sul porto di Livorno. Se il primo, vero segnale del ritorno di interesse dell'armatore napoletano è datato estate 2014, con l'acquisizione del 25% di Sintermar, dopo l'uscita della famiglia D'Alesio e la conquista di un posto nel salutu buonu delle nostre franchine in un business da condividere con i Neri in alleanza stretta con i Frenuta, da allora il focus di Grimaldi sul nostro scalo è stato crescente. Non solo le nuove linee ro-pax e roll-on-cargo per la Sardegna inaugurate in questi giorni e la rotta trisettimanale Livorno-Palermo per merci e passeggeri lanciata lo scorso settembre, non solo la partita a scacchi su Seatrash, non solo il piano di scalata di Porto 2000 in partnership con Costa (e in contrasto, tanto per cambiare, con Onorato e Moby, oltreché con altre due maxi-alleanze di livello mondiale), non solo l'endorsement (più o meno velato) per Nicoletta Batini come proprio can-

didato alla guida

nei mesi precedenti la scadenza del mandato del presidente Gallanti, poi confermato nelle vesti di commissario. Dietro a questa presenza sempre più ingombrante nel nostro porto, c'è l'idea di fare di Livorno uno dei nuovi quartier generali del gruppo, ancor più snodo strategico delle autostrade del mare e del dominio di Grimaldi nel Mediterraneo.

Guldo Grimaldi, direttore corporate short sea della compagnia, terza generazione dell'armatore partenopeo, non svela le strategie sul tavolo ma dice chiaramente che «Livorno diventerà uno dei più porti più importanti per la nostra compagnia». Le prospettive «sono grandi» e non in un futuro lontano, quando magari la Toscana diventerà il regno del ro-ro grazie allo spostamento dei containeristi sulla Piattaforma Europea, «ma già nel 2016».

«Dal nostro arrivo in Sintermar abbiamo triplicato gli imbarchi, il partneriato con Frenuta è saldo, il subentro in Se-

atrash è stato positivo e permetterà continuità» - dice Grimaldi -. Puntiamo su Livorno e vediamo orizzonti di crescita dei nostri traffici per quest'anno del 40%. Sulla linea Livorno-Valencia, dove il trasporto di nini che è preponderante ha avuto una forte riduzione nell'ultimo anno, prevediamo quest'anno un recupero totale».

Se i rotabili rappresentavano finora il business principale di Grimaldi nel nostro porto, ora il mirino si è spostato anche sul traffico passeggeri, come dimostra la nascita della linea quotidiana Livorno-Olbia effettuata dal ro-pax Zeus Palace, e della Livorno-Palermo, lanciata nel settembre 2015 con partenze tre volte a settimana del traghetto Europa-link.

«Il 95% della nostra attività su Livorno è rappresentata dai cargo, che rimarranno core, ma a cui abbiamo intenzione di affiancare il mercato dei passeggeri» - continua Grimaldi -. Anche per questo prevediamo di inserirle durante l'estate due eurocargo nel collegamento

con Olbia, simili all'Euromarco Istanbul che (da ieri, ndr) farà la spola Livorno-Cagliari con capacità di carico di 200 rimorchi e 2800 metri lineari. L'obiettivo è chiaramente dare sfogo ai traffici merci sui ro-ro e lasciare spazio sul ro-pax a quello dei passeggeri.

Tutto questo avrà una ricaduta positiva anche a livello occupazionale? E' la domanda che da un po' di tempo si fanno i sindacati. Grimaldi dà una risposta chiara: «Dal punto di vista occupazionale si tratta di una grande opportunità. Nella nostra espansione sulla Sardegna non abbiamo rinunciato nulla ai lavoratori portuali, anzi stiamo creando nuovi indotti. A Cagliari abbiamo dati certi che è aumentata l'occupazione grazie alle nostre nuove linee, la stessa cosa accadrà a Olbia. La sana concorrenza creerà nuovi posti lavorativi, state-ne certi». Il finale è con un elogio ai lavoratori di Seatrash: «Sono stati eccezionali, siamo contenti che siano stati riasorbiti tutti».

(gia.en)

IL COMUNE: INTENSIFCHEREMO I CONTROLLI

Viale Caprera chiuso alle barchette

Una catena contro gli ormeggi abusivi lungo il nuovo fosso

LIVORNO

Qualche surbetto aveva preso il canale di viale Caprera per un ormeggio barchette gratuito. Il fatto però è che sia l'ormeggio che l'accesso al canale è vietato. E così ieri mattina il Comune ha installato una catena all'imbocco del nuovo

fosso poco dopo l'incrocio con scali delle Barchette. «La catena, segnalata da hoc bianche, impedisce in questo tratto di canale il verificarsi di ormeggi abusivi da parte di imbarcazioni - spiegano da palazzo civico -. Dalla scorsa estate si è assistito infatti ad un costante aumento di natanti ormeggiati

abusivamente che hanno provocato danni alle strutture murarie e inquinato il tratto di canale». Per il Comune è anche una questione di degrado. «Questi ormeggi hanno contribuito al degrado del paesaggio urbano in uno dei tratti più caratteristici della città».

Perché il Comune e non

si chiede al lettore attento. Perché quello è l'unico tratto di fosso riscavato di recente - che non è demaniale.

Prima dell'installazione della catena, sia gli uffici tecnici che la polizia municipale hanno dato avvio ad una campagna di informazione rivolta ai proprietari delle imbarcazioni richiamandoli alla rimozione dei natanti. Successivamente alcune imbarcazioni sono state rimosse.

«Quel tratto di canale sarà oggetto di controlli da parte della polizia municipale», avvertono dal Comune.



La catena all'entrata del fosso su viale Caprera

I NOSTRI PORTI

LA RIFORMA

CON IL PIANO DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI SI RIDUCE IL NUMERO DELLE AUTORITÀ DI PORTO E CAMBIA PURE IL FUNZIONAMENTO. PIOMBINO, LIVORNO, RIO MARINA E PORTOFERRAIO: UNA SOLA ORGANIZZAZIONE



FONDALI
A Piombino è stato fatto l'escavo a -20. A destra: sopra Guerrieri, sotto Nogarin



«Non sono un uomo di partito ma uno che risolve i problemi»

Nomine

Guerrieri respinge le critiche di Nogarin

PIOMBINO - «**IO CERCO** di fare al meglio il mio lavoro, non è mio costume alimentare polemiche. Luciano Guerrieri, commissario straordinario di Piombino-Elba, non vuole rispondere alle critiche del sindaco di Livorno Filippo Nogarin il quale teme che per la nuova gestione del «Mar Tirreno Settentrionale», che comprende Livorno, Piombino, Portoferraio e Rio Marina, ci sia una manovra Pd orchestrata dal sottosegretario Silvia Velo al fine di imporre Guerrieri come presidente. Insomma una nomina politica in pieno stile Prima Repubblica. «Vorrei far notare - spiega dal canto suo Guerrieri - che quando sono stato nominato presidente di Piombino, il mio nome è stato fatto anche dalle associa-

zioni di categoria e che c'era un governo di centro-destra».

Poi Guerrieri ha continuato a lavorare come commissario, con la fiducia più volte rinnovata ed ha gestito la fase più delicata del porto piombinese con i lavori che hanno raddoppiato le banchine e con l'escavo dei fondali a -20 metri, mentre è andato avanti senza scossoni il servizio del traghetti per l'Elba (e per la Sardegna) con migliaia di passeggeri in transito ogni giorno nell'alta stagione.

E la questione del curriculum?

«Nogarin parla di curriculum - afferma Luciano Guerrieri - ed è giusto, in questo senso credo che chi guida un organismo come [redatto] debba avere esperienza e competenze. Il mio lavoro è stato per anni sul porto prima di fare il

sindaco (due mandati) e l'assessore provinciale, poi il resto è sotto gli occhi di tutti, in circa due anni a Piombino è stato fatto un grande lavoro con appalti importanti senza intoppi o sprechi, siamo riusciti a dragare i fondali, i fatti parlano da soli».

E quindi un candidato come Guerrieri sarebbe adatto per far partire finalmente tutti i progetti di riqualificazione di Livorno...

«Questo non lo devo dire io, le scelte le fa il ministero delle infrastrutture. Credo che un sistema di porti come quello di Livorno, Piombino e Isola d'Elba sia nevralgico non solo per la Toscana, ma per l'Italia, servono esperienza, capacità, ma anche lavoro di squadra. Ci sono molte possibilità di sviluppo».

Luca Filippi

Interporto. Geochem pronta a dare battaglia



CIVITAVECCHIA - La ricostruzione dell'Icpl sui rapporti con la Geochem non convince i rappresentanti della società di sviluppo chiamata ad intercettare nuove attività e traffici. L'ultimo quello pronto a partire a febbraio per Marsiglia. Tanto che i responsabili di Geochem chiedono chiarimenti sulla legittimità del proprio ruolo. «Dal momento che dai giornali abbiamo appreso che la struttura è sottoposta a curatela fallimentare - hanno spiegato - che trattasi di concessione pubblica non suscettibile di essere trasmessa al altro soggetto in sublocazione o affitto di ramo di azienda, che vi è il pericolo di una revoca per difetto dei requisiti dell'originario assegnatario (che pare non sia il firmatario del nostro contratto), allora ci chiediamo se l'obbligazione contrattuale che Icpl ha assunto con noi, abbia ottenuto il placet preventivo delle competenti autorità. Qualora, poi, gli impegni assunti nei nostri confronti siano privi dei necessari crismi, anche a fronte del lavoro svolto in questi mesi e dei contratti da noi sottoscritti a favore dell'impianto, che saremo costretti a tutelare i nostri diritti ed interessi in tutte le sedi opportune». Un avvertimento, dopo aver fatto i conti con l'impossibilità di fare ingresso nella struttura.

- segue

«L'autorizzazione all'ingresso di cui Icpl parla - hanno aggiunto - riguarda esclusivamente l'accesso delle merci nell'impianto; non si capisce perché l'ingegner Favilla, nostro manager incaricato dello sviluppo territoriale, sia costretto, per recarsi nell'ufficio, ad immotivate ore di attesa; all'interno sono ancora presenti i nostri computer ed i documenti necessari alla conclusione di nuove commesse, ed è da venerdì scorso che non viene consentito al nostro personale di poterli recuperare, tal che, di fatto, si è pregiudicato la conclusione dei nuovi accordi commerciali che con fatica eravamo riusciti a procacciare. Un simile atteggiamento, oltre a palesarsi incomprensibilmente autolesionista, crea non pochi problemi di credibilità e di natura risarcitoria alla nostra società».



Porti: da Salerno campagna contro accorpamento con Napoli

Documento Assotutela, protezione indipendenza e sviluppo

28 gennaio, 20:44

(ANSA) - NAPOLI, 28 GEN - "Giù le mani dal porto di Salerno".

E' questo lo slogan per la campagna lanciata oggi nella città campana contro l'accorpamento dell'autorità portuale con quella di Napoli, prevista nella riforma dei porti. A lanciare l'iniziativa è stata Assotutela l'associazione fondata nel 1982 per la Tutela e lo Sviluppo del Porto di Salerno, al termine di una riunione che si è tenuta nella sede del Terminal Sct SpA, ha preannunciato una serie di iniziative a sostegno della piena autonomia dello scalo marittimo. Tutta la comunità portuale, si legge in una nota, "rifiutando convintamente l'inutile e dannosa ipotesi di accorpamento, tutelerà con forza e determinazione, in ogni sede ed in ogni forma, i risultati ottenuti negli anni dal porto, grazie al lavoro tenace di imprese, lavoratori, servizi; lavoro tenace che ha posto lo scalo salernitano tra i protagonisti dello shipping internazionale", affermano gli associati. Assotutela ha redatto anche un documento che verrà sottoposto ai cittadini ed alle istituzioni allo scopo di "condividere ed attivare ogni possibile azione tesa a preservare la piena autonomia gestionale, operativa e finanziaria del porto di Salerno", affermano i promotori.

Nel documento si afferma che la riforma della legge sui porti (84/94) e più specificamente in merito agli accorpamenti delle Autorità Portuali, non ha alcuna rilevanza rispetto alla risoluzione delle vere problematiche degli scali marittimi del Paese. L'accorpamento, secondo Assotutela, arreca danno alla città di Salerno, al porto cittadino, alle aziende esportatrici del territorio campano e meridionale che hanno contatto fino ad oggi sulla disponibilità di un competitivo gateway salernitano verso i mercati del mondo; alla Campania stessa depotenziata sul fronte mare, passando da due ad una sola Autorità Portuale, mentre invece Liguria, Puglia e Sicilia sono riuscite a pretenderne e a mantenerne in vita due. "La teoria della pianificazione delle funzioni favorisce la subalternità economica, imprenditoriale e competitiva del porto di Salerno rispetto a quello di Napoli", si legge nel documento.

"Napoli - prosegue il documento - deciderà per Salerno la destinazione d'uso delle aree portuali, l'indirizzo delle operazioni portuali, il contenuto delle licenze per l'esercizio di impresa portuale, gli investimenti da realizzare. In altre parole Napoli deciderà quale è il futuro marittimo-portuale di Salerno". (ANSA).

Gazzetta del Sud

Finanziati con 16 milioni di euro dall' Autorità portuale di Gioia Tauro

Centro per la logistica, via ai lavori

Diciotto mesi per la realizzazione, supporterà la lavorazione delle merci

Gioacchino Saccà GIOIA TAURO Al porto di Gioia Tauro sono pronti a partire - è questione di pochi giorni - i lavori per la realizzazione del nuovo centro per la logistica che nascerà nell'area nord-est del bacino su un'ampia area già di pertinenza dell'ex stabilimento Isotta Fraschini.

Su una superficie di 25 mila metri quadrati sorgerà un maxi capannone a supporto dell'attività afferente la lavorazione delle merci, e quindi di tutta l'attività logistica in vista della nascita del terminal intermodale già programmato per lo scalo marittimo calabrese. Il costo dell'opera è di oltre 16 milioni di euro dal bilancio dell'Autorità portuale che ha seguito tutto l'iter della progettazione e dell'appalto. I tempi tecnici di realizzazione sono stati fissati in diciotto mesi dal via.

La realizzazione del nuovo centro per la logistica viene interpretata come un momento decisivo ed importante per le prospettive future del porto di Gioia Tauro che - si afferma da più parti - non può e non deve restare legato solo e soltanto all'attività di transhipment.

Il grande nuovo capannone, una vera e propria "stazione" per l'apertura dei container e la lavorazione delle merci, potrà e dovrà diventare il simbolo del tanto atteso nuovo corso dello scalo marittimo, che resta in attività per l'arrivo e lo sbarco di container che giungono da porti lontanissimi e per la partenza degli stessi, attraverso navi feeder, con destinazione porti dell'area mediterranea.

Il porto di Gioia Tauro pretende un futuro diverso, anche per le potenzialità occupazionali che può offrire come punto di riferimento per l'intera Calabria. E il via ai lavori per la creazione del centro per la logistica in vista della nascita del terminal Intermodale lascia giustamente sperare che qualcosa finalmente stia cambiando.3

Stretto Web

Messina, siglato il Patto per la Falce: Comune e Authority depongono le armi [FOTO]

L'intesa raggiunta a Palermo con la benedizione di Crocetta. L'Università chiamata a vigilare sugli accordi. Il sindaco: "vogliamo che i cittadini possano godersi liberamente il tratto"

E' stato firmato ieri, a Palermo in pompa magna, il "Patto per la Falce" che certifica l'intesa raggiunta da Comune, Autorità Portuale, Università e Regione sulla riqualificazione della Zona Falcata. Nei prossimi dieci giorni i primi due soggetti saranno chiamati a definire i parametri urbanistici del Piano d'inquadramento operativo, parametri che costituiranno le direttive del progetto. Dopodiché l'Authority dovrà presentare in 45 giorni il Piano ed il Rapporto Ambientale, pena il commissariamento delle competenze, aiutata dall'Autorità Ambientale che supporterà le pratiche tecnico-istruttorie in vista dell'approvazione del Prp. All'Ateneo cittadino spetterà il compito di coordinare gli sforzi profusi dalle altre istituzioni messinesi in un tavolo tecnico chiamato a definire la portata economica degli impegni per gli enti sottoscrittori. Con l'intesa raggiunta se il Comune rinuncia a ogni contenzioso, l'Authority - da par suo - abbandona qualsiasi istinto di rivalsa per presunti danni relativi al mancato uso delle aree. "L'impegno di tutti gli enti coinvolti ad una rapida approvazione del piano regolatore portuale, bloccato dal 2007 - ha dichiarato il Sindaco Accorinti - va di pari passo con la definizione di una drastica riduzione delle cubature massime possibili nella zona falcata, che verrà destinata davvero alla pubblica fruizione, in linea con la destinazione paesaggistica che darà il giusto risalto alle straordinarie bellezze architettoniche e naturali di tutta l'area. Immagino una zona falcata, ha proseguito Accorinti, in cui ogni cittadino possa godere liberamente del mare e della straordinaria offerta culturale proveniente dalla cittadella e dalle sue risorse". Alla firma dell'accordo erano presenti per l'Amministrazione comunale anche gli assessori Sergio De Cola e Sebastiano Pino che hanno ribadito l'utilità del percorso avviato nell'ultimo periodo con l'Autorità portuale di Messina, con la quale si è condivisa la necessità di scelte che preservino le attività produttive nei siti in cui già operano, convenendo sull'opportunità di ulteriori provvedimenti che vadano nella direzione di uno sviluppo adeguato alla destinazione della zona. "Non ho mai creduto - ha concluso il primo cittadino - che nella Falce potessero sorgere grattacieli né porti privati, in quel braccio di terra sospesa sul mare rinascerà invece l'identità del popolo dello Stretto". Il leader di Sicilia Futura, Beppe Picciolo, sostenitore e promotore dell'iniziativa come esponente della deputazione regionale, ha evidenziato il carattere "storico" dell'evento: "Oggi è un giorno in cui la 'politica del fare' ha davvero preso il sopravvento ed ha pervaso di euforia una città che, stancamente, sembrava essersi abituata ad essere seconda in tutto. Messina - ha concluso Picciolo - con quest'accordo ha la possibilità di essere prima, quanto meno in quella porzione di territorio che meglio la definisce e caratterizza: la zona falcata dove, storicamente, ha avuto inizio la sua ultra millenaria storia e mi piace anche vedere che tutto ciò accade ai piedi della sua Madonnina, per questo da credente dico che è Lei che ha messo la sua dolce mano su tutti noi per far sì che si realizzasse il primo passo".



La conferenza stampa

Patto per la Falce. Ora tocca ai fatti

Tutti gli attori del Patto per la Falce erano seduti in conferenza stampa al Comune. Fondamentale il superamento del contenzioso

La Zona Falcata come grembo da cui deve rinascere la città, ma anche come simbolo di un'inversione di tendenza di una politica che smette di litigare e si siede attorno ad un tavolo per produrre progetti. Eccezion fatta per la Regione i genitori del "Patto per la Falce" c'erano tutti, a partire dalla politica, con i deputati Giuseppe Picciolo e Marcello Greco insieme al coordinatore provinciale del Megafono Massimo Finocchiaro, l'Autorità Portuale con il Segretario Generale Francesco Di Sarcina, l'amministrazione comunale rappresentata dall'assessore all'urbanistica Sergio De Cola, ma anche l'Università con il professor Giovanni Moschella. Tutti uniti per un unico obiettivo, ridare dignità ad una zona da cui passa il futuro dell'intera città. Fondamentale è stata la pietra sopra messa sul contenzioso tra il Comune e l'Autorità Portuale: "Dopo l'incontro con il Presidente Crocetta, abbiamo avuto l'opportunità di incontrarci per verificare se c'erano le condizioni per superare questo contenzioso - ha dichiarato Di Sarcina - le divergenze erano limitate alla gestione della zona denominata FAL 3, ovvero dove il Piano Regolatore Portuale prevede la realizzazione di un porto turistico e di edificare volumi importanti da destinare al terziario. C'è una visione nuova rispetto a quando è stato creato il PRP ed è proprio ciò che ha permesso il superamento dei problemi". Una situazione che non può che rendere felice anche l'assessore Sergio De Cola: "Quanto accaduto a Palermo è la prova che quando ci si siede attorno ad un tavolo con obiettivi comuni i risultati ci sono - ha sottolineato - già otto mesi fa dicemmo che potevamo mettere a disposizione tutta la strumentazione urbanistica necessaria. Lo stesso PRG prevede che quella zona sia lasciata alla pubblica fruizione". Politicamente parlando si tratta di una promessa mantenuta verso la città: "Abbiamo fatto una rivoluzione in venti giorni - ha dichiarato Picciolo - avevamo detto che avremmo aggredito la Falce e così sarà. Ora dobbiamo mettere in pratica ciò che c'è scritto nelle carte".



ANTONIO MACAUDA

Il caso

Zona Falcata. Come cambiare idea in 10 giorni

Il sindaco ha partecipato all' evento Mare Negato in cui si parlava di mantenere il duello Comune-AP. Ma il Patto per la Falcata dice altro

Il "Patto per la Falce" è stato salutato con giubilo dal sindaco Renato Accorinti, che ha tracciato il percorso per la rinascita di una delle zone più affascinanti del nostro territorio. Cultura e valorizzazione delle risorse naturali, queste sono le linee guida da seguire affinché non si ricaschi nell' errore di concedere alle industrie l' uso di una zona troppo spesso dimenticata. L' accordo sottoscritto ieri a Palermo per Accorinti può essere una rosa piena di spine, perché qualche punto può risultare particolarmente indigesto ai sostenitori più "duri e punti" di questa Giunta. Ci riferiamo al mondo che ruota attorno al Movimento Cambiamo Messina, che il 16 gennaio scorso presso il Salone delle Bandiere del Comune, ha organizzato l' incontro dal titolo "Mare Negato", a cui ha partecipato anche lo stesso Accorinti. Uno dei punti fermi dell' incontro era proprio il mantenimento del contenzioso tra Autorità Portuale e Comune, circa la gestione di alcune aree. Peccato però, che nel Patto firmato ieri c' è l' impegno specifico da parte del Comune ad eliminare ogni tipo di contenzioso con l' Autorità Portuale, entro 15 dall' avvio del VAS quindi tra circa due mesi. Cambiare idea è assolutamente legittimo, ma ciò testimonia la schizofrenia di un' amministrazione capace di dire una cosa per poi farne un' altra. Dall' altra parte la sottoscrizione di questo Patto, in questi termini, rischia di ampliare i dissensi tra l' amministrazione ed una parte dei suoi sostenitori.



ANTONIO MACAUDA

La sottoscrizione del "Patto per la Falce" costituisce senz' altro un passo importante

Sen. Mancuso: "Zona falcata Messina. Priorità alla bonifica ambientale"

"La sottoscrizione del "Patto per la Falce" costituisce senz' altro un passo importante, ma è solo un tassello di un mosaico più ampio e più articolato", lo dichiara il Senatore del Gruppo Area popolare Bruno Mancuso, a seguito della firma dell' accordo per la riqualificazione dell' area portuale della città di Messina. "Oltre a questo documento, sottoscritto dalla Regione, dall' Autorità Portuale, dal Comune di Messina e dall' Università degli Studi nel singolare ed inedito ruolo non di cabina di regia, ma, stante ai termini dell' accordo, di "garante e di facilitatore" - prosegue Mancuso - vanno individuate delle linee guida per la riqualificazione e la rivalorizzazione dell' intera area falcata, che, innanzitutto, costituisce parte fondamentale di uno dei più importanti porti naturali del Mediterraneo. Linee guida che debbono prevedere una complementarietà di funzioni, tendente a coniugare la presenza di infrastrutture portuali e retro portuali e gli assi viari di accesso, con le aree adibite alla cantieristica e con i beni monumentali e culturali costituenti il sistema architettonico della real cittadella". Mancuso invita quindi a tenere in considerazione altri "attori" presenti in quell' area, la Marina Militare ed RFI, ed altri accordi e protocolli preesistenti, come il Piano Innovativo in Ambito Urbano, per la prosecuzione a sud del Waterfront, e quello solloscrito nel Giugno 2013 tra il Comune, l' Autorità Portuale, RFI e FS sistemi urbani per la riqualificazione delle Aree delle Ferrovie da dismettere. "Bisogna avere contezza che qualsiasi ipotesi di rinascita di questa zona strategica va preceduta da una bonifica ambientale totale, mai avviata - sottolinea Mancuso - e che preveda, oltre all' abbattimento dell' ecomostro dell' inceneritore e all' eliminazione dei resti "industriali" della stazione di declassifica e dei cantieri della Smeb, anche alla rimozione dal sottosuolo delle aree interessate dei rifiuti tossici di varia natura esistenti, quali, sostengono gli esperti, amianto, mercurio e diossina, che nel corso dei decenni sono stati interrati in maniera scellerata, e che hanno inquinato anche una importante falda acquifera. Va dunque individuato il soggetto territoriale legittimato ad operare - conclude Mancuso - che, a mio parere, non può non essere che l' Autorità portuale, intesa come braccio operativo dello Stato, con un impegno comune per recepire i notevoli fondi necessari fra i quali, oltre a quelli comunitari, possono essere inclusi i fondi trasferiti dallo Stato alle Regioni con la legge ad hoc per la bonifica dei siti ad alta contaminazione, come la Terra dei Fuochi in Campania ed altri siti in Calabria".



Zona falcata, Cantali: "Prima di tutto si pensi alla bonifica"

Mentre deputati, consiglieri e istituzioni illustravano in conferenza stampa la zona falcata che sarà, in Aula consiliare si svolgeva la seduta della VII Commissione. Due lavori distinti, ma con uno stesso ordine del giorno: il futuro della Falce. Ad illustrare i dettagli del Patto stipulato a Palermo, ai membri dell'organo consiliare, è stato l'assessore alle Politiche del Mare Sebastiano Pino. Nelle ultime ore, l'accordo raggiunto alla Regione è stato salutato con entusiasmo dalle stesse istituzioni che lo hanno sottoscritto. Ma il consigliere Carlo Cantali, a margine della seduta consiliare da lui presieduta, preferisce rimanere con i piedi per terra, sottolineando le vera priorità prima di affrontare qualsiasi discorso legato al riutilizzo dell'area. "Dopo aver analizzato i vari contenziosi giudiziari tutt'ora esistenti, occorrerà intervenire per bonificare l'area e successivamente si potrà parlare di progetti e infrastrutture. Attualmente - precisa Cantali - la zona è altamente inquinata e i tecnici devono individuare gli interventi da effettuare in tal senso. La salute dei cittadini va tutelata, non bisogna abbassare la guardia su un problema serio provocato da decenni di attività industriali". Gli interventi di bonifica, così come assicurato dalla stessa Autonità portuale, sono già stati messi in scaletta nel cronoprogramma stilato dopo la stipula del Patto per la Falce. Bisognerà ancora capire quanto tali operazioni andranno ad incidere economicamente e se i fondi finora stanziati (30 milioni di euro) potranno servire anche a risanare l'area.



politica

Zona Falcata, ora c' è davvero unione di intenti. Ecco i prossimi passi

Entro 10 giorni un nuovo documento condiviso tra Comune e Autorità Portuale, entro 30 giorni un tavolo tecnico interistituzionale in cui dovrà essere chiaro l' impegno economico necessario per la bonifica della Zona Falcata, entro 45 giorni il Piano regolatore portuale alla Regione. I tempi sono scanditi dal " Patto per la Falce ", firmato avantieri a Palermo, mentre oggi, a palazzo Zanca, sono stati chiariti i prossimi passi. A far da collante l' Università di Messina, rappresentata stavolta dal prof. Giovanni Moschella : "Siamo soddisfatti per il risultato storico raggiunto - ha affermato - e ci auguriamo possa raffigurare un metodo anche per il futuro, con le istituzioni che collaborano tra loro. Il nostro ruolo non è politico ma tecnico e scientifico, di promozione e coordinamento. Siamo a disposizione per elaborare progetti e mettere al servizio le nostre competenze". Soddisfazione è stata espressa anche dal coordinatore provinciale del Megafono, Massimo Finocchiaro, dalla consigliera comunale del Nuovo Centrodestra, Daniela Faranda, e dai deputati regionali Marcello Greco e Beppe Piccioli, in prima linea per incoraggiare il dialogo tra le istituzioni. Piccioli ha portato una cartina della Zona Falcata, che ha fatto firmare a tutti i rappresentanti istituzionali. "La donerò al sindaco - ha detto - quando vedremo realizzate le opere. I fondi ci sono". Insieme all' Università è la Regione l' altro attore principale che è stato capace di far mettere d' accordo i due "litiganti", il Comune e l' Autorità Portuale. Ed è curioso che fino a pochi giorni fa le posizioni sembravano distanti e inconciliabili, adesso sembra andare tutto d' amore e d' accordo. "Con l' Autorità Portuale - ha spiegato l' assessore Sergio De Cola - abbiamo una lunga serie di discussioni in atto, i rapporti hanno certe dinamiche e serve del tempo per arrivare ad un accordo. Se concordiamo su cosa fare delle aree, è inutile fermarsi sulle competenze perché c' è un comune primario interesse pubblico". Il rammarico resta perché, invece che nelle aule dei tribunali , sarebbe stato più utile per la città affrontare la discussione qualche tempo fa, soprattutto una volta che era stato raggiunto l' accordo del 23 aprile 2014 che chiudeva il contentioso con l' Ente Porto. Sta di fatto che, adesso, c' è una nuova sintonia. "L' abbiamo raggiunta in pochissimo tempo - ha dichiarato il segretario generale dell' Autorità Portuale, Francesco Di Sarcina - Anche se le visioni sono diverse avevamo da



- segue

sempre detto di essere disponibili ad andare incontro alle esigenze dell' amministrazione comunale, pure perché riteniamo fondamentale la sinergia soprattutto nelle aree non strettamente portuali. Tra l' altro l' opinione del Comune è compatibile con il Piano regolatore portuale. Era prevista la possibilità, e non l' obbligo, di realizzare un porticciolo turistico e importanti volumi da destinare al terziario. Il Comune ritiene che quest' opzione sia inopportuna ed è un punto di vista accettabile. Già il prossimo 4 febbraio abbiamo un incontro con l' assessore Croce per stilare un elenco di cosa serve a corredo della presentazione del Prp. Rispetteremo il termine dei 45 giorni, giorno più giorno meno*. Tra le parti, adesso, c' è comunione d' intenti. "E' la prova che quando ragioniamo insieme si trovano soluzioni a favore della città - ha ripreso e concluso De Cola -. Abbiamo condiviso con l' Autorità Portuale anche il Piau, nella parte che lambisce la Zona Falcata, ed il tema di base è lo stesso previsto dal Prg, cioè quello di creare spazi per la libera fruizione ai cittadini. Siamo soddisfatti per il Patto per la Falce ma si tratta ancora di un contenitore di buone intenzioni da riempire. Entro dieci giorni stabiliremo come modificare le previsione del Prp ed entro trenta mi auguro che ognuno porti il proprio contributo per avere le idee più chiare anche sui fondi necessari per le bonifiche". (Marco Ipsale)

MARCO IPSALE

politica

Il Patto per la falce, la "resa" dei duri e puri e le contraddizioni dell' amministrazione Accorinti

La firma del Patto per la falce è un fatto storico, ma è anche l' ultimo di una serie di tasselli che hanno fatto emergere le contraddizioni all' interno della giunta e che sono genetliche, perché nate nel momento in cui ha messo piede a Palazzo Zanca e che sono diventate visibili col passare dei mesi. Il Patto per la falce rappresenta anche la resa dei duri e puri dell' amministrazione, la resa dell' area di Cambiamo Messina dal basso nei confronti dell' anima meno rivoluzionaria. Anche la tempistica fa riflettere. Il 16 gennaio in prima fila tra i manifestanti per il "Mare negato", organizzata da Cambiamo Messina dal basso, insieme ad Orsa e ad altre sigle, c' erano ben 2 assessori della giunta, Sebastiano Pino e Daniele Ialacqua, intervenuti a fine corteo a Palazzo Zanca per spiegare i motivi della protesta. Tra i punti principali c' erano: il no contro "il fronte di speculatori che hanno fatto dell' Autorità Portuale un vorace gestore dell' affaccio a mare cittadino", il sì al contenzioso contro l' Authority "Sostegno pieno alla scelta del Comune di perseguire le vie consentite dalla legge per recuperare tanto inestimabile valore e un' ostinata contrarietà all' ipotesi di un eventuale abbandono del contenzioso in atto.

Continuare rappresenta l' inizio di un processo di orgogliosa presa di coscienza da unire alla lotta del territorio in una mobilitazione permanente a sostegno di una piattaforma rivendicativa con la prospettiva partecipativa dei beni comuni.". A quanti parlavano di confusione di posizioni all' interno della giunta l' assessore Pino così, il 18 gennaio replicava: "Chi vuole ridurre la questione a beghe fra Istituzioni, dimentica che sono in discussione principi di democrazia e diritti negati. La storia ci ha insegnato che nella nostra Città spesso hanno prevalso altri interessi rispetto al bene comune". Esattamente 7 giorni dopo, sabato 23 gennaio Accorinti plaudiva insieme a Crocetta alla nascita dell' intesa che infine, martedì 26 è stata siglata. Un accordo che prevede la rinuncia al contenzioso da parte del Comune. In soli 10 giorni siamo passati dalla manifestazione Mare negato organizzata da CMd8 con Ialacqua e Pino in prima fila, alla firma del Patto per la falce (con Pino a Palermo insieme ai firmatari). In soli 10 giorni quel contenzioso ritenuto uno strumento di lotta irrinunciabile per una serie di diritti è stato ritirato. Due ore prima della firma Cambiamo Messina dal basso ha diramato un comunicato nel quale si



The screenshot shows the TempoStretto website with the article title at the top. Below the title is a large image of a protest with people holding flags and banners. The text of the article is visible, discussing the political maneuvering and the shift in position of the Accorinti administration. At the bottom of the article, there is a section titled 'HIGHLIGHTS' featuring other news items.

- segue

fa riferimento a "pressioni sull' amministrazione", e si accetta la "resa" sul contenzioso elencando alcune condizioni tra le quali: inserire nell' accordo anche il Waterfront; la richiesta del rimborso dei canoni e il vincolo di destinazione pubblica delle aree del Piano regolatore del Porto. Ancora ieri mattina, a cose fatte, l' assessore Pino in Commissione consiliare ribadiva la bontà della tesi a sostegno del contenzioso, tesi evidentemente smentita da sé stesso il martedì. In realtà la firma del Patto per la falce è stato un altro passo che allontana Accorinti dallo spirito originario del 2013. Nell' aprile 2014 Accorinti firmava un primo accordo per la zona falcata, dimenticandosene per un anno, fino a quando, il 16 gennaio due assessori e CMdB "hanno protestato contro sé stessi, si sono auto-contestati". Il sindaco poi, ha "sconfessato" Pino, lalacqua e il movimento accettando le condizioni dell' intesa. Fa persino tenerezza e sa molto di "contentino" la dichiarazione dopo la firma: "abbiamo avuto rassicurazioni sul fatto che nella falce non ci saranno grattacieli né porticcioli ma solo cose naturalistiche". L' accordo siglato martedì non fa riferimento a queste ultime considerazioni, ma il problema è che a pochi centimetri dalla fine della zona falcata c' è il waterfront e la via don Blasco, per i quali il Piau prevede ben altro che percorsi naturalistici tra alberi e distese di primule. Nella falce può anche darsi che non ci sarà il grattacielo ma pochi metri dopo ci sarà il porticciolo. Ho avuto modo di guardare il progetto Masterplan con il quale un gruppo di straordinari architetti, Ufo (Urban Future organization) ha sbaragliato tutti vincendo il concorso per il water-front. (Il video) <https://www.youtube.com/watch?v=SJq25o2Qfw4&feature=youtu.be> Sono architetti di tutto il mondo, ma hanno anche una "cellula" siciliana e messinese, che dà ampio spazio alla eco sostenibilità dei progetti. Il Masterplan prevede un parco, percorsi pedonali, un centro polifunzionale, cinema, centro commerciale, auditorium uffici, e il porticciolo. Anche il Piau prevede la possibilità del porticciolo, in via don Blasco. Gli Ufo parlano di materiale ecosostenibile e di bio edilizia ma lo scenario rischia di far venire un coccolone a CMdB e ad Accorinti. O meglio, avrebbe fatto venire un infarto all' Accorinti di prima, perché il sindaco Accorinti che in 7 giorni cambia idea come appena accaduto, non batterebbe ciglio. Il Patto per la falce è una vittoria di Pirro per quella parte di giunta dei duri e puri che ha visto retrocedere le posizioni rispetto ai fatti sin da quando, per fare un esempio, il regolamento per i Beni comuni è rimasto un discorso accademico. I primi segnali della resa dell' anima rivoluzionaria, quella dei "40 anni di battaglie" si sono avuti con l' inserimento del progetto per il Pilone fatto dallo studio dell' assessore De Cola nel Masterplan. I segnali sono stati la difesa che Accorinti ha fatto di De Cola contro quanti, come Antonio Mazzeo, gli facevano notare l' inopportunità politica del l' aver assegnato la delega all' urbanistica (quindi gestione Prg e strumenti del territorio) all' ingegnere di uno degli studi professionali più noti della città. Sono rimasti in silenzio a lungo gli assessori lalacqua e Pino, che solo su sollecitazione di Francesca Stornante hanno dichiarato che non è stata una scelta condivisa in giunta ed hanno aggiunto, per rendere meno amara la pillola: "ma in fondo non è il progetto iniziale". A noi amici di Satana il progetto che ha vinto il concorso piace, così come una visione affascinante del water front. Ma il centro polifunzionale, il porticciolo, l' acquapark, fanno a pugni con la visione della piattaforma Mare negato, con la stessa visione "da giardino dell' Eden" di Accorinti. Così come il mare erode la costa sta accadendo allo stesso modo con la rivoluzione accorintiana. Più passa il tempo e più fa un passo indietro. Dal Pilone, simbolo della lotta No ponte, al ritiro del contenzioso per la zona falcata, resta poco o nulla di quella campagna elettorale che ha visto Accorinti e Pino annunciare lo spostamento definitivo di tutto il traffico pesante al molo Norimberga. Non c' è più traccia della flotta comunale, del dissesto, riduzione indennità, beni comuni, bilancio partecipato, persino bike sharing. Di cedimento in cedimento si evidenziano le contraddizioni di una giunta che ha subito una mutazione genetica. Non ci sarebbe nessun stupore se in un futuro non troppo lontano, magari mentre gli accorintiani protestano contro il governo che sta ripensando all' idea di fare il ponte, Accorinti indossi una nuova maglietta. No ponte?.... Rosaria Brancato.

ROSARIA BRANCATO



Messina aggiunge Marsiglia sul servizio Sea

Genova - La compagnia di navigazione genovese Ignazio Messina aggiungerà il porto di Marsiglia al suo servizio Sea che collega il Mediterraneo Occidentale con il Medio Oriente. Lo conferma il responsabile per la Francia della società, Giuseppe Giovinazzo.

Genova - La compagnia di navigazione genovese Ignazio Messina aggiungerà il porto di Marsiglia al suo servizio Sea che collega il Mediterraneo Occidentale con il Medio Oriente.

Anticipata recentemente dalla direzione del Grand Port Maritime de Marseille (Gpmm), l'apertura di questo servizio con-ro è quindi confermata all'Antenne dal responsabile per la Francia della compagnia, Giuseppe Giovinazzo.

La prima unità della flotta Messina a effettuare lo scalo a Marsiglia sarà la "Jolly Cobalto" il prossimo 18 febbraio, proveniente da Castellón e con rotazione Marsiglia, Genova, Salerno, Aqaba, Gedda, Gibuti, Bandar Abbas, Abu Dhabi, Jebel, Gibuti Gedda, Castellón e feeder verso Port Sudan, Aden, Hodeidah, Massaua, Kuwait, Doha, Sohar, Dammam, Nava Sheva, Mundra, Karachi, Bahrein e Mascate.

L'Autorità portuale di Palermo: "Nessuna guerra con Termini"

Riceviamo e pubblichiamo una lettera dell'Autorità portuale di Palermo in merito all'articolo pubblicato da Livesicilia sulla "guerra" dei porti siciliani.

"Non siamo in guerra", è il commento del presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella. "Gli accorpamenti servono per meglio pianificare le attività infrastrutturali e non per sottrarre posti di lavoro. Un porto nasce e cresce nei traffici dove c'è un'esigenza di domanda/offerta e l'Autorità portuale, che ha tra le sue funzioni la promozione dei traffici, ha fatto e continuerà a fare di tutto per ottemperare a tale compito. Lo spirito della nuova riforma portuale è quello della razionalizzazione degli investimenti per evitare cattedrali nel deserto".



Il Sole 24 Ore

1. LICENZIAMENTO DIPENDENTI

2. AUTORITÀ PORTUALI

Sulla «falsa attestazione della presenza in servizio» il decreto prevede la sospensione obbligatoria dal servizio e dalla retribuzione in caso di illecito riscontrato in flagranza in luogo delle attuali 24 autorità portuali vengono istituite 15 autorità di sistema portuale.

Sono, inoltre, introdotte semplificazioni come lo sportello unico doganale.

1. LICENZIAMENTO DIPENDENTI
La sospensione obbligatoria dal servizio e dalla retribuzione in caso di illecito riscontrato in flagranza in luogo delle attuali 24 autorità portuali vengono istituite 15 autorità di sistema portuale.

2. AUTORITÀ PORTUALI
In luogo delle attuali 24 autorità portuali vengono istituite 15 autorità di sistema portuale. Sono, inoltre, introdotte semplificazioni come lo sportello unico doganale.

3. CORPO FORESTALE
Il Corpo forestale dello Stato continua nell'ambito dei Comparti (Anelli, foreste, riserve, boschi) a compiere azioni di tutela, conservazione e rigenerazione.

4. DIREZIONE SANITARIA
Vengono estese le funzioni di assistenza in forma integrata e trasversale all'intero territorio delle 15 autorità di sistema portuale.

5. TRASPARENZA E EDUCAZIONE
Vengono estese le funzioni di assistenza in forma integrata e trasversale all'intero territorio delle 15 autorità di sistema portuale.

6. CONFERENZA DEI SERVIZI
Per ridurre i tempi lunghi e inutile di confrontazione servizi sarà possibile attivare la conferenza semplificata che riunisce tutti i servizi.

7. SERVIZIO PUBBLICO
Aumentare il livello di servizi pubblici di informazione e di servizi per tutti, senza prevedere riconoscimenti per l'efficienza e costi standard.

8. PA DIGITALE
Il servizio PA digitale e PA mobile si avvia alla realizzazione di servizi accediti e servizi erogati in rete elettronica che semplificano i procedimenti.

9. SCIA SEMPLIFICATA
A fine di semplificare e accelerare le varie attività di certificazione di mare attività sarà possibile presentare un'unica richiesta spaziale valida in tutta Italia.

10. INVESTIMENTI ACCERCHIATI
Carattere e luoghi possono individuare comunque gli investimenti strategici per quali è indirettamente responsabile del Consiglio dei ministri una procedura accelerata.

LA SCHEDA

IL VOLUME UNDICI AUTORI "Il porto di Palermo.

Itinerario fotografico dai Cantieri navali al Foro Italico", di Renato Coroneo, (edizioni Caracol, 112 pagine) che ha selezionato una serie di immagini fotografiche realizzate da vari autori - Giuseppe Carraffa, Luigi Cazzetta, Toni Compagno, Monica Craparo, Giuliano Damiano, Giuseppe Madonia, Francesco Malavolta, Enrico Rubicondo, Sandro Scalia, Gianfranco Serradifalco, Gioacchino Valenti insieme a quelle tratte dagli archivi del Reparto di Volo della Polizia di Stato e dall' Archivio fotografico dell' Autorità Portuale di Palermo.



L'accordo sulla Falce siglato a Palermo inizio di un percorso da cui non si torna indietro

Sette firme per un patto sul futuro della città

Oggi conferenza stampa a Palazzo Zanca, Comune e Authority al lavoro sul nodo del polo turistico -alberghiero

Rosario Crocetta, Renato Accorinti, Maurizio Croce, Carlo Vermiglio, Vania Contrafatto, Antonino De Simone, Pietro Navarra. Sette nomi per altrettante firme. Sette nomi che bisognerà ricordare e segnare sull'agenda, perché quelle firme non siano semplici colpi di penna su un foglio di carta. Quelle sono firme rappresentano un "patto", come lo si è voluto chiamare, non solo sulla zona falcata ma sul futuro della città, che dopo essere stata violentata e privata di ogni spazio vitale, non può che avere nella Falce l'unica, o quantomeno la principale via di sviluppo. Tutte le città che si affacciano in gran parte sul mare è, logicamente, proprio sul mare che hanno costruito le proprie fortune. E anche quando cadute in disgrazie, è da lì che sono ripartite, creando turismo, lavoro, sviluppo appunto.

Ecco perché l'accordo firmato due sere fa a Palermo non può essere considerato alla stessa stregua dei tanti "protocolli d'intesa", "tavoli tecnici", "accordi di programma", "cabine di regia" a cui ci siamo abituati nel tempo, senza che a questi esercizi retorici seguissero fatti concreti. Oggi i fatti concreti sono un obbligo, una necessità. Riprendendo le parole del rettore Navarra di qualche giorno fa, chi ostacolerà questo processo dovrà essere esposto al "pubblico ludibrio".

Essere scettici a priori, in questa fase, non serve a nessuno.

Essere però vigili su ogni passo che da quella firma in poi verrà compiuto è un dovere perché di firme, negli anni, ne abbiamo viste fin troppe. Una delle novità rispetto al passato è che tutti gli attori istituzionali interessati sembrano viaggiare nella stessa direzione. Tradotto, significa che a differenza di quanto visto fino a ieri, non ci sarà un odioso conflitto di competenze tra Regione (leggasi Ente Porto) e Autorità portuale da superare, non ci sarà nemmeno un'appendice di questo conflitto con protagonista il Comune perché anche su questo fronte si è riusciti a guardare oltre. Non è da sottovalutare nemmeno il ruolo dell'Università, che troppe volte, in passato, ha recitato la parte della spettatrice, quando invece in una città universitaria come Messina può e deve assumere il ruolo della protagonista. E poi c'è la politica, che più di ogni altra "realta" cittadina si è con traddistinta per la cronaca e paralizzante distanza tra fatti e parole. Fa parte del gioco che in questi giorni di euforia ci si contenda la "vetrina", ma chi oggi

Cronaca di Messina



I commenti, sotto l'articolo, a Palermo inizio di un percorso da cui non si torna indietro

Sette firme per un patto sul futuro della città

Oggi conferenza stampa a Palazzo Zanca, Comune e Authority al lavoro sul nodo del polo turistico -alberghiero



Il commentario politico di Giacomo Sestini

A passeggio lungo la "nuova" via Don Basco



Il commentario politico di Giacomo Sestini

Verde, "bambolino" e ruvide banchine

Da Cato: «La prossima è ancora la corsa»



- segue

fa suoi gli onori, sarà chiamato ad assumersi l' onere di tutto ciò che accadrà da adesso in poi. L' accordo firmato martedì - i cui dettagli verranno illustrati stamattina in una conferenza stampa a Palazzo Zanca annunciata dall' on. Beppe Picciolo ma a cui prenderanno parte tutte le parti in causa - fissa tempi certi da cui non si potrà scappare. I due soggetti che più degli altri, in questo momento, sono chiamati ad accelerare, Comune e Autorità portuale, sono al lavoro già da sabato scorso per farsi trovare pronti. Il nodo principale è il capitolo del Piano regolatore del porto chiamato "Polo turistico - alberghiero", che nella Falce prevede un porticciolo turistico in grado di accogliere 200-250 imbarcazioni di media e medio - piccola dimensione, per uno specchio acqueo di 28 mila metri quadri, con un complesso edilizio costituito da alberghi, centri commerciali e strutture ludico - sportive. Il Comune è stato chiaro: le volumetrie vanno ridotte al minimo. Il Piano originario prevede che dei 91 mila metri quadri totali, i nuovi edifici ne occupino al massimo 9 mila, con un' altezza massima di 4 piani, per un' edificabilità complessiva di circa 126 mila metri quadri. Previsioni che l' amministrazione Accorinti chiede vengano riviste al ribasso. Il "Patto" sembra andare in questa direzione, ma anche qui bisognerà concretizzare gli accordi presi. Superato questo step, toccherà alla Regione fare la sua parte, in termini burocratici ma soprattutto economici. Anche qui le promesse "milionarie" fatte negli anni - poi disattese - non si contano. Stavolta dovrà essere diverso.3.

SEBASTIANO CASPANELLO

La Repubblica PA

Le edizioni Caracol pubblicano un volume collettivo che racconta la vita nascosta dell' approdo cittadino e i suoi protagonisti

Viaggio per immagini nei segreti del porto

PAOLA NICITA Da costa a costa, alla scoperta di un pezzetto della città che segue la linea del mare ma non è sempre visibile: pur essendone un cuore importante, ovvero quello che va dai Cantieri Navali al Foro Italico, nella striscia che in quattro chilometri circa racconta di molte storie e tanto lavoro in mezzo a colossi del mare, da molti e differenti punti di vista. Per gustare con gli occhi questo viaggio per mare, si può sfogliare adesso il libro "Il porto di Palermo. Itinerario fotografico dai Cantieri navali al Foro Italico", di Renato Coroneo, segretario generale dell' Autorità Portuale (edizioni Caracol, 112 pagine) che ha selezionato una serie di immagini fotografiche realizzate da vari autori - Giuseppe Carraffa, Luigi Cazzetta, Toni Compagno, Monica Craparo, Giuliano Damiano, Giuseppe Madonia, Francesco Malavolta, Enrico Rubicondo, Sandro Scalla, Gianfranco Serradifalco, Gioacchino Valentiinsieme a quelle tratte dagli archivi del Reparto di Volo della Polizia di Stato e dall' Archivio fotografico dell' Autorità Portuale di Palermo.

Il libro puo' considerarsi diviso in tre sezioni, con un unico filo conduttore: la prima riguarda il porto di Palermo, i servizi offerti alle unita' navali, i traffici dei traghetti, delle navi crociera, le principali strutture operative, i suoi terminal; poi la parte dedicata ai Cantieri Navali, alle importanti e nuove lavorazioni tecnologiche e infine il waterfront finalmente fruibile dalla citta' e dai palermitani, ovvero il tratto che dal complesso archeologico del Castello a Mare arriva fino al Foro Italico, la passeggiata a mare. Attraverso le immagini, il tour proposto è in doppia direzione: dalla terra verso e il mare e viceversa, in uno sguardo doppio che svela attivita' e presenze, eccezionalità e vita quotidiana, nel susseguirsi di un ritmo mutevole, dove il paesaggio d' acqua è il protagonista assoluto. Il porto commerciale è il più importante della Sicilia: ed è un puzzle di mille presenze, abilità, lavori, attitudini, molti dei quali poco noti, ma tutti ingranaggi ugualmente importanti. Così ecco i mezzi nautici del gruppo ormeggiatori, con il compito di delicata guida per le imbarcazioni più grandi all'interno del porto, ecco la "bettolina Ignea" che effettua il trasporto di acqua potabile alle navi in porto, il servizio di rimorchio i cui mezzi sono ormeggiati al Molo Sud, il servizio di ritiro dei rifiuti solidi e speciali, che avviene con Peppino, imbarcazione rossa subito visibile: per le grandi regine del mare che approdano in porto, d' altronde, si deve ragionare in termini di città



- segue

galleggianti, e dunque predisporre tutti i servizi che possono essere essenziali, utili e necessari. Tenendo presenti quanti più elementi possibili. Dal porto di Palermo partono le navi per l'approvvigionamento delle isole minori, sono collocati i silos per accogliere le merci, e il traffico per mare dei cosiddetti "ro-ro", ovvero "roll on, roll off", i traghetti delle autostrade del mare, che costituiscono circa l'ottanta per cento del traffico portuale. A cui lavorano uomini e donne: ecco le immagini delle giovani donne della cooperativa, signore del mare che collaborano anche ai lavori più pesanti, tra catene, funi e freni che servono a tener ferme le navi. Immagini che servono a sbirciare dietro le quinte, scoprire colori e forme delle bitte, veder scivolare sulla linea d'orizzonte imbarcazioni dirette a poche miglia di distanza o lontanissimo, ma anche l'arrivo dei migranti in fuga dalla guerra, in cerca di un approdo di pace. Queste immagini forniscono anche l'occasione per svelare e scoprire "da vicino" l'ingegneria sofisticata che sta alla base della progettazione di queste imbarcazioni, il duro lavoro degli operai che compiono operazioni complicate e pericolose: le immagini fotografiche dedicate al lavoro che si compie all'interno dei Cantieri navali - con il suo grandissimo bacino da 400 mila tonnellate e il nuovo da 150 mila in corso di realizzazione- mostra da vicino l'incredibile abilità necessaria per porre in essere l'allungamento di una nave da crociera: è questa la commessa più recente vinta da Fincantieri, opera d'ingegno di chirurgia navale millimetrica, che ha già visto la prima realizzazione sulla nave Armonia, ampliata di ben duecento cabine, e proseguirà sulle altre tre navi della MSC. Insieme a queste, le piattaforme petrolifere, le navi officina, i depositi galleggianti, che scelgono i Cantieri navali per manutenzione. Mondi dentro mondi, tutti da scoprire.

Infine, l'ultima parte del libro è dedicata al recupero del waterfront, ovvero quel tratto di costa che dal Castello a mare al Foro Italico- le colonne d'Ercole segnate in linea d'aria da Villa Giulia- ha riportato il mare ai palermitani, quanto meno visivamente, e rinnovato la possibilità di una passeggiata lungo il porto turistico, finalmente accogliente con sedute e prato.

Le fotografie raccontano tutto questo: ecco la parte più antica rimasta in piedi del Castello a Mare, oggetto di riqualificazione patrocinata dall'Autorità Portuale con la Soprintendenza per i Beni culturali, sito di grande impatto che da alcuni anni vede lo svolgersi di manifestazioni culturali, e ancora Porta Felice vista dal mare, ribaltando la prospettiva cui siamo abituati. E il prato del Foro Italico, luogo amato dai palermitani che non mancano occasioni per popolarlo: dal Festino per la Santuzza alle domeniche tra aquiloni, intramontabili supersantos e girl in bicicletta nella passeggiata lungo la costa, ma anche per le squadre di cricket dei giovanissimi nuovi palermitani che lo hanno scelto come prato d'allenamento.

Palermo, tutto porto.

©RIPRODUZIONE RISERVATA Un tour in doppia direzione dalla terra al mare e viceversa che svela attività e presenze eccezionalità e vita quotidiana LE IMMAGINI A destra, una fotografia di Gianfranco Serradifalco mostra una nave da crociera ormeggiata al molo IL RIMORCHIATORE Un rimorchiaio durante una manovra nelle acque del porto fotografato da Giacchino Valentì In alto a destra uno sbarco di migranti sulla banchina di Palermo fotografato da Francesco Malavolta PASSEGGERI E PILOTI Sopra e a sinistra due immagini di Toni Compagno. In alto, la "pilotina", imbarcazione che accompagna i piloti delle navi per l'ingresso al porto A sinistra, auto all'imbarcadero di un traghettò sulla banchina del porto di Palermo. Tutte le foto sono tratte dal volume.

PAOLA NICITA

Zoggia (PD): prosegue iter al governo per portare pescaggio Porto di Chioggia a 8,5 metri

Author : com

Date : 28 gennaio 2016



(FERPRESS) - Roma, 28 GEN - "Prosegue a velocità sostenuta l'iter al Governo dell'Ordine del Giorno presentato a dicembre scorso dai parlamentari Davide Zoggia, Michele Mognato e Diego Crivellari con cui si impegna lo stato a intervenire per portare il canale di accesso al porto di Chioggia a un pescaggio di 8,5 metri". E' quanto scrive il parlamentare PD Davide Zoggia in una nota.

"In particolare - prosegue Zoggia - l'adeguamento di profondità del canale di accesso al porto a partire dalla bocca di porto di Chioggia al bacino di porto di val da Rio, con un escavo di 800.000 mc di materiali. I fanghi risultanti dall'attività di scavo sono classificabili di tipo "A" purché reimpiegati in opere di ricostruzioni morfologiche nella laguna sud; mentre quelli sotto banchina del molo di ponente, quantificabili in ca. 24.000 mc, sono classificabili in tipo "C". Il costo preventivato per l'intervento complessivo, comprensivo dell'escavo dei fanghi, del refluimento in barena del materiale di tipo "A", del conferimento a discarica del materiale di tipo "C" e delle spese tecniche, è pari a 8.900.000,00".

"Lo scavo dei canali - precisa Zoggia - è fondamentale per potenziare la capacità di questa infrastruttura e renderla competitiva sugli scenari nazionali. Infatti non va sottovalutata la duplice valenza di questo scalo, punto di riferimento per la navigazione interna, quale collegamento tra l'alto Adriatico e la dorsale padana con particolare riferimento ai poli di Mantova, Cremona, Piacenza e Milano, e lo sviluppo del cabotaggio con una spiccata presenza in settori come il ro-ro e il ro-pax. Inoltre non vanno sottovalutati gli aspetti legati alla sicurezza, per le navi che entreranno nel porto visto che questo intervento renderà più fluide le manovre e il lavoro degli operatori. E non da ultimo - conclude - le positive ricadute economiche per tutto l'indotto".

L'Informatore Navale

Capitaneria di Porto: A Varcaturo, sequestrato un famoso lido con piscina

Castel Volturno (Giugliano), 28 gennaio 2016 - Proseguono senza soluzione di continuità le attività della Guardia Costiera lungo la fascia di costa compresa fra Pozzuoli e Mondragone nell'ambito delle verifiche sul corretto uso del demanio marittimo. Particolare attenzione riscuote l'arenile del casertano ove gli uomini della Capitaneria di porto, sempre con maggiore incisività, sono sempre presenti per garantire il rigoroso rispetto delle norme.

Nella mattinata odierna l'Ufficio locale marittimo di Castel Volturno, dipendente funzionalmente dall'Ufficio Circondariale marittimo di Pozzuoli, ha sottoposto a sequestro penale i manufatti di un noto lido in località Varcaturo.

Oggetto di sequestro sono risultate strutture abusive costituite da locali bar, aree elioterapiche, locali bagni, scale di accesso a pertinenze volte ad ampliare la ricettività durante il periodo estivo, nonché piscine ed altre strutture abusivamente mantenute.



La superficie complessiva di demanio marittimo abusivamente occupato è risultata essere superiore ai tremila metri quadrati, numeri che confermano che, nonostante l'assidua presenza, i numerosi sequestri operati durante il precedente periodo invernale, il fenomeno dell'abusivismo demaniale continua ad essere molto diffuso.

A causa delle suddette violazioni gli amministratori della società, titolare della concessione demaniale marittima, sono stati deferiti alla Procura della Repubblica di Santa Maria Capua Vetere per le connesse violazioni penali in materia di abusiva occupazione di demanio marittimo, peraltro, in spregio alle norme che tutelano il paesaggio.

Sicuramente, nel solco già tracciato, si proseguirà con la capillare attività di vigilanza al fine di garantire la tutela delle spiagge del litorale ma anche tutti i soggetti rispettosi delle regole e della legge.

Il Sole 24 Ore

Logistica. Secondo l' ultimo Outlook di Srm, il raddoppio del Canale e il ruolo di hub logistico di Dubai valorizzano la centralità dei nostri porti

Filo rosso Mediterraneo-Suez-Golfo

C' è una partita a tre, sullo scacchiere della logistica mondiale. Una collaborazione virtuosa che potrebbe regalare una nuova centralità ai porti italiani nel Mediterraneo grazie all' allargamento del Canale di Suez e agli investimenti in corso nei principali porti degli Emirati, Dubai in testa.

Lo schema di gioco è spiegato nell' ultimo Outlook dedicato agli Emirati Arabi Uniti del Srm, l' osservatorio sull' area mediterranea che fa capo a Intesa Sanpaolo.

Il traffico merci nel bacino del Mediterraneo, si dice nel rapporto, negli ultimi 13 anni è più che raddoppiato, tanto che oggi in questo lenzuolo di mare transita il 19% di tutto il traffico mondiale.

Anche il peso degli Emirati come hub mondiale del traffico container è in deciso aumento: i sette emirati del golfo già oggi rappresentano il terzo polo commerciale di re-export al mondo dopo Hong Kong e Singapore. DP World, il gestore di terminal container di proprietà dell' Emirato di Dubai, è il 5° più importante al mondo: il 70% dei volumi mondiali transitano attraverso i suoi terminal marittimi, 69 sparsi in tutto il globo.

Inoltre la United Arab Shipping Company (Uasc), il principale armatore emiratino (e 15esima al mondo nella classifica delle compagnie marittime), nel processo di concentrazione del mercato in corso è entrata a far parte dell' alleanza Ocean Three insieme alla francese Cma e alla cinese China Shipping. E proprio grazie all' ingresso in Ocean Three l' armatore emiratino ha potuto rafforzare i collegamenti con l' Italia, con porti del peso di Genova e Livorno.

Infine, il ruolo strategico del nuovo Canale di Suez. Già prima dell' inaugurazione del suo raddoppio, avvenuta lo scorso 6 agosto, attraverso lo stretto egiziano passava un quinto del traffico navale mondiale. Con il nuovo assetto la capacità del Canale è stata incrementata fino a 97 navi in transito al giorno, dalle precedenti 49.

Ora: cosa rende possibile il nuovo Canale di Suez? Dal lato la valorizzazione delle compagnie marittime che utilizzano navi di grandissime dimensioni - e la Uasc le ha - e dall' altro la possibilità di sfruttare grandi hub portuali di rilevanza intercontinentale: come è appunto Dubai, e come può essere Gioia Tauro. Ecco che allora «assume una caratterizzazione più marcata - scrivono gli esperti dell' Srm - la strategicità dell' asse economico Mediterraneo-Suez-Golfo-Estremo Oriente». Un' ipotesi, insomma, prende forma. Un' opzione da monitorare e coltivare. Tenendo conto che tra il 2001 e il 2014 il flusso



The image is a screenshot of a news article from the 'Frontiere dell'Export' (Frontiers of Export) section of Il Sole 24 Ore. The article is titled 'Emirati, rotta sul futuro oltre il petrolio' (Emirati, route to the future beyond oil). The page includes a large photograph of the Dubai skyline, several smaller images, and a bar chart. The overall layout is typical of a newspaper's digital version, with a mix of text, images, and data visualizations.

- segue

merci tra il Mediterraneo settentrionale e il Canale di Suez è aumentato del 97% e quello tra il Canale di Suez e i Paesi del Golfo è cresciuto addirittura del 340%.

Il Nuovo Canale di Suez è destinato a far diventare il Golfo un polo di interesse economico-commerciale e logistico, ad aumentare la centralità del Mediterraneo e ad accrescere il peso delle grandi navi e delle alleanze fra gli armatori che le possiedono.

Da mettere sul piatto, per qualificarsi sempre più come hub strategico della logistica mondiale, del resto Dubai non ha solo il suo porto (quello di riferimento è Jebel Ali, 35 chilometri a sudovest della città).

DP World gestisce infatti anche la Free Zone di Jebel Ali (Jafza), la più grande zona franca degli Emirati. Ventisette anni fa, quando nacque, accoglieva appena 19 aziende, mentre oggi ospita una business community da oltre 7.300 società di cui 150 elencate nella lista "Fortune Global 500".

Oltre a Jafza, gli Emirati possono contare su un network di 36 zone franche. E proprio queste free zone sono considerate uno degli elementi che più sta caratterizzando la crescita dei porti del Nordafrica (esemplare il caso di Tangermed, in Marocco) e del Golfo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

MI.CA

IN DISCUSSIONE LA RIQUALIFICAZIONE

Pietra ligure alza il tiro sui cantieri Rodriguez

No ai trasferimenti, rischia tutto il piano

PIETRA. È stata respinta dai sindacati la proposta riguardante i quattro lavoratori, che non hanno accettato la mobilità e la buonuscita a dicembre, avanzata dall'azienda Intermarine e discussa ieri mattina nell'ambito della riunione convocata in Regione.

«Nonostante la Regione abbia tentato, questa volta, di arrivare ad una mediazione, l'azienda non ha fatto altro che ribadire il licenziamento per tutti i lavoratori, in contrasto con gli accordi del 2007 - dice Andrea Pasa segretario Cgil Fiom Savona - e l'impegno a verificare la possibilità di far avere una proposta alle ditte che effettueranno le demolizioni a partire dal prossimo novembre nell'area del cantiere. È un impegno troppo debole e non dà alcuna garanzia di continuità occupazionale ai lavoratori». E aggiunge: «Non è stata accolta invece la nostra richiesta di far assumere i quattro lavoratori da Pietra Srl fino al loro reintegro nel cantiere quando sarà pronto. Per cui non ci resta che partecipare al consiglio comunale ad hoc che, su richiesta dei consiglieri di minoranza, sarà convocato entro 15 giorni, dove diremo che l'ultima proposta fatta dall'azienda non rientra negli accordi del 2007 e se il Comune non riuscirà a far rispettare quegli accordi allora non ci resterà che agire segnalando il caso alla Procura della Repubblica».

Intanto il consigliere di minoranza Mario Carrara del Polo di centrodestra per Pietra Ligure, Anna Bonfiglio de "La Lista civica dei Pietresi" e Giancarlo Cutturini del M5S hanno presentato un'interpellanza di convocazione del consiglio comunale ad hoc.

«Se solo uno dei quattro lavoratori sarà trasferito da Pietra Ligure viene a mancare il presupposto di carattere sociale che aveva portato ad attuare il decreto Burlando- dice Carrara e quindi deve decadere il progetto di riqualificazione, peraltro contenente eccessive volumetrie come abbiamo già sostenuto in campagna elettorale».



Torna all'asta il "puzzle" urbanistico dell'ex ospedale
I lavoratori ex Rodriguez si trovano per diventare albergatori, casa di cura e residenza per anziani con riqualificazione dell'area portuale

Blitz della Finanza in Comune per il rebus case di San Fedele
Sotto esame case di urbanizzazione privata e non realizzata

Il sindaco garantisce sul veleno senza "cenni nulli"

L'ufficio studi della Provincia studia come riqualificare i cantieri Rodriguez

LA CADUTA DELLE SANZIONI RIAPRE IL MERCATO PER SHIPPING E TRASPORTI

Tutti fanno rotta sull'Iran

Gavio, Messina, Msc, Rina e Fincantieri tra le aziende italiane pronte a riprendere i rapporti commerciali con Teheran, dopo la visita a Roma del presidente Rohani

PAGINA A CURA
di NICOLA CAPUZZO

Con la progressiva rimozione delle sanzioni internazionali, l'Iran torna a essere un partner commerciale di primissimo piano per le aziende italiane attive nello shipping e nei trasporti. Lo dimostrano sia la serie di incontri e di accordi stipulati in occasione della visita a Roma del presidente della Repubblica Islamica dell'Iran, Hassan Rohani, sia il fatto che diverse aziende siano tornate a fare rotta (in senso sia figurato che materiale) verso il paese mediorientale.

Il mondo della logistica e dei trasporti è direttamente coinvolto per quanto riguarda il trasporto marittimo (con le compagnie Msc, Messina e l'iraniana Irisl in primo piano), la certificazione (Rina), la cantieristica navale (Fincantieri), le infrastrutture (Itinera) e le ferrovie.

In generale sono stati firmati 24 accordi tra imprese e istituzioni italiane e iraniane per un valore di circa 17 miliardi di euro e molti di questi han-

no riguardato il business dei trasporti. Fra i rappresentanti del mondo imprenditoriale marittimo italiano all'incontro con Rohani c'era Andrea Gais, vertice del gruppo armatoriale Messina che in passato serviva regolarmente l'Iran e che ora è pronto a collaborare in modo stretto con la compagnia pubblica Irisl (Islamic Republic of Iran Shipping Lines), il cui rappresentante in Italia è Augusto Cosulich.

I porti italiani interessati dai servizi di linea che Irisl nativerà sono Genova, Trieste e Venezia, in un secondo momento probabilmente anche Napoli, Livorno e Cagliari. Sorgerà nel capoluogo ligure anche una nuova agenzia marittima in partnership con la Elli Cosulich. In direzione contraria ha già ripreso a servire i porti iraniani Msc, che con il primo scalo della nave Msc Domitille avvenuto lo scorso 31 dicembre a Bandar Abbas, ha riattivato una relazione commerciale di vecchia data interrotta nel 2012 per via delle sanzioni internazionali. Per ciò che riguarda il business della cantieristica navale Fincantieri ha siglato una serie di accordi quadro con

alcune primarie società iraniane. Accordi propedeutici al perseguitamento di alcuni contratti del valore di qualche centinaia di milioni di euro e al potenziale sviluppo di attività congiunte.

In particolare il gruppo guidato da Giuseppe Bono ha raggiunto un accordo di cooperazione e sviluppo con Azim Gustareshi Hormoz Shipbuilding Industry Co che prevede la cooperazione tra le due società sia nella costruzione di nuove navi mercantili e unità offshore,

sia nel settore delle riparazioni e conversioni navali, nonché nel refitting di unità già in esercizio.

Sempre Fincantieri inoltre, attraverso la controllata Fonda Fruscolini Motori, ha firmato ulteriori due accordi che riguarderanno il settore della propulsione navale e quello dei trasporti su rotella.

Nello specifico un'intesa è stata siglata con Arka Tejarat Qeshmi, una delle più solide trading company iraniane, per la predisposizione di una pro-

posta congiunta per la fornitura di 600 propulsori marini per unità navali minori destinati all'Iranian Governmental User e, in partnership con Tigrayh Firema Adler, società attiva nella produzione di materiale rotabile, un accordo con Wagon Pars Co. (Wpc), società iraniana che opera nella costruzione di veicoli ferroviari, per la predisposizione di una proposta congiunta per la fornitura di 70 motori per locomotori di manovra per l'Iranian Railway.

Oltre al trasporto marittimo, alla portualità e alla cantieristica navale, anche le infrastrutture sono state al centro dei numerosi accordi sottoscritti tra Italia e Iran, tanto che a febbraio lo stesso Ministro dei trasporti Graziano Delrio visiterà Teheran con una delegazione del settore.

Il memorandum di intesa fra i due ministeri italiano e iraniano riguarderà lo sviluppo di infrastrutture stradali e una maggiore cooperazione nel trasporto ferroviario e nell'alta velocità. Itinera, società del gruppo Gavio, ha siglato intese con Kayson per lo sviluppo congiunto di grandi progetti infrastrutturali e in particolare nei settori trasporti/ferrovie per un valore complessivo fino a 4 miliardi di euro. (traduzione riservata)



I ministri dei trasporti Delrio e Akhouni

IN ITALIA REGISTRATO UN DECESSO, MA NEI CANTIERI NAVALI HANNO PERSO LA VITA ALTRE QUATTRO PERSONE

Porti europei insicuri, 12 morti nel 2015

La maggior parte dei decessi è nel Nord Europa: cresce il timore per i fenomeni di dumping

ALBERTO GUARATI

GENOVA. Sono 12 i decessi registrati nel 2015 nei porti europei. Il conteggio può risultare parziale, ma ad oggi non esiste una mappatura del fenomeno - come viene sottolineato dal sindacato europeo dei trasporti.

In Italia lo scorso anno ha perso la vita un manovratore nel porto della Spezia, e bisogna ricordarne altre quattro nei cantieri navali - compresa la morte, avvenuta poco più di una settimana fa, di un ingegnere italiano negli stabilimenti Palumbo di Malta. Quattro persone hanno perso la vita per assia nella stiva delle navi: un marittimo polacco in Danimarca e tre portuali ad Anversa, a bordo della nave "Saga Frontier", durante le operazioni di pulitura.

Gli incidenti mortali a bordo delle navi ormeggiate sono i più frequenti, e coinvolgono portuali e marittimi - almeno negli scali dove viene tollerata l'autoproduzione, cioè la possibilità che i marittimi possano svolgere lavori di banchina. Le operazioni di pulitura di stiva, ma anche il rizzaggio e il derizzaggio, cioè la prepara-

razione dei container dopo essere stati caricati oppure per essere scaricati, sono le più insidiose, perché - spiega Giacomo Santoro, segretario della Filt Cgil di Genova e rappresentante del sindacato europeo Etif - lo scenario cambia in continuazione, sommando il rischi della fabbrica con le incognite del tempo e delle caratteristiche dell'unità su cui si opera. La nave tuttavia può essere rischiosa anche in caso di azioni banali, come salire e scendere: un marittimo in Spagna e una passeggera in Croazia, entrambi

inglesi, sono morti rispettivamente il primo saltando da una chialta a terra e la seconda perden- do l'equilibrio mentre si trovava sul ponte di una piccola unità da crociera.

Certamente, la morte che suscita più interro- galivi è stata quella avvenuta durante il turno di notte di un gruista di 52 anni nel terminal Apm di Bremerhaven, scalo numero cinque per produttività in Europa con 96 movimenti/gru l'ora. Proprio il braccio di una di una di queste moderne gru (realizzate dal colosso cinese Zpmc nel 1998) si è staccato, e la cabina dove si trovava l'uomo si è schiantata dopo un volo di 50 metri

sulla portacontainer "Maersk Karachi". Tra l'al- tro, sempre a Bremerhaven, alla fine dello scorso anno si è registrato il decesso di un portuale mentre era alla guida di una ralla. «Il numero così elevato di morti negli scali del Nord Europa dovrebbe farci ragionare - commenta Santoro - perché forse non è un caso che proprio dove è più forte la concorrenza, si verifichi il maggior numero di decessi».

In effetti, è anche sulla scia di queste morti che all'inizio di questo mese è saltata dopo 13 anni la pace sociale nel porto di Rotterdam: i docker hanno incrociato le braccia di fronte al rischio di vedere una crescita dell'offerta terminalistica - con l'entrata a regime degli scali iper-automatizzati di Maasvlakte 2 - compensata da una perdita di posti di lavoro, stimata in 800 unità. Ma soprattutto, quello che si teme e non solo a Rotterdam, è che l'automazione possa portare intutto il Nord Europa il dumping di banchina, a causa di un mercato ampiamente contendibile tra porti per assenza di barriere geografiche.

guarati@ilsecoloxix.it

© BY NENDA CLEVERDIRETTI RISERVATI

