



Dai porti

Trieste:

- "...Confermate le soluzioni Fvg per Scalo Vecchio..." (Ansa, Ferpress)
- "...Cresce il porto con il progetto Napa4Core..." (Informazioni Marittime)
- "...Costa, "recruiting day"..." (Ansa, The Medi Telegraph)

Genova:

- "...Caso concessioni, tensioni a Genova..."
(The Medi Telegraph, La Repubblica)

Livorno:

- "...La Corte dei Conti dell'UE boccia la Darsena Europa..." (Il Tirreno)
- "...Aut aut per il porto..." (Il Tirreno)
- "...Quasi mille controlli doganali su navi..." (L'Avvisatore Marittimo)
- "...Nella morsa dei fumi delle navi..." (SENZASOSTA.IT)
- "...Toto- Authority, delrio cerca l'intesa..." (Il Tirreno)

Ravenna:

- "...Ap Ravenna, Maestri (possibile), cosa succede?..." (Ansa)

Ancona:

- "...AdSP Mare Adriatico Centrale: protocollo con le parti sociali..."
(Il Nautilus, Ansa)

Civitavecchia:

- "...Modello di flessibilità e competitività..." (Civonline)

Napoli:

- "...Firmato il bando per i dragaggi..." (Il Mattino, L'Avvisatore Marittimo)
- "...Monitora lo stato dell'aria e del rumore..."
(Informazioni Marittime, Ansa)

Olbia:

- "...Primo laboratorio portuale green della Sardegna..." (Il Nautilus, Ansa)

Palermo:

- "...Cade gru, nessun ferito..." (Larepubblica.it)

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data 29/9/2016



Rassegna stampa

INDICE



Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

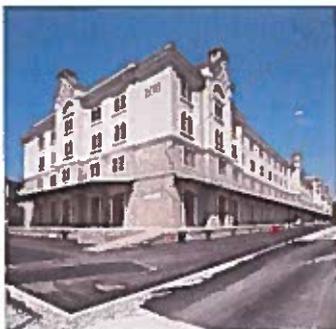
Informare

Lloyd's List

La Gazzetta Marittima - I Quaderni settembre 2016

Porti: Trieste, confermate soluzioni Fvg per Scalo Vecchio

Tavolo a Presidenza Consiglio Ministri, risorse per 50 mln



(ANSA) - TRIESTE, 28 SET - E' stata formalizzata oggi a Roma, al Tavolo presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, la conferma delle soluzioni indicate dalla Regione Friuli Venezia Giulia quando ha ottenuto 50 milioni di euro dal Governo a seguito della sdemanializzazione del Porto Vecchio di Trieste.

Le risorse - informa la Regione in una nota - saranno utilizzabili per il Polo museale, per lo spostamento dell'International centre for genetic engineering and biotechnology (Icgeb), per il recupero del Pontone galleggiante "Ursus" e per l'infrastrutturazione interna dell'area.

Per la presidente del FVG, Debora Serracchiani "la delibera del Cipe prevedeva una pianificazione degli interventi non modificabile". Ribadito l'utilizzo dei magazzini 23, 24, 25 per il Museo del mare e le risorse destinate alla ristrutturazione in chiave turistica dell'Ursus, Serracchiani non ha escluso la possibilità di un eventuale inserimento nella programmazione anche del trasferimento dell'Immaginario scientifico: "nel caso all'Icgeb non servissero tutti i 27 mila metri quadri del Magazzino 26, allora si potrebbe considerare la presenza dell'Is che occuperebbe non più di tremila metri quadri".

Nell'accordo sono previste le opere di infrastrutturazione per 15 milioni di euro, la cui progettazione è a carico del Comune e che dovrà poi essere sottoposta agli uffici competenti dell'Amministrazione regionale.

L'investimento complessivo di 50 milioni è stato stanziato dal ministero dei Beni e delle attività culturali ed è nella disponibilità della Regione FVG, la quale è il soggetto istituzionale individuato per coordinare in sede locale le azioni necessarie per l'intervento.

Al Tavolo hanno partecipato, oltre a Serracchiani, anche il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza, il segretario generale del Mibact Maria Pasqua Recchia, il capo dipartimento per gli Affari regionali della Presidenza del Consiglio dei ministri Antonio Naddeo e il Commissario dell'Autorità portuale di Trieste, Zeno D'Agostino. (ANSA).

Porto Vecchio: confermate a Roma le indicazioni della Regione FVG sullo scalo triestino

(FERPRESS) – Trieste, 28 SET – Un incontro proficuo, nel quale si è formalizzata la conferma delle soluzioni già indicate dalla Regione Friuli Venezia Giulia quando ha chiesto e ottenuto i 50 milioni di euro dal Governo a seguito della sdemanializzazione del Porto vecchio di Trieste: quindi risorse utilizzabili per il Polo museale, per lo spostamento dell'International centre for genetic engineering and biotechnology (Icgeb), per il recupero del pontone galleggiante Ursus e per l'infrastrutturazione interna dell'area.

Questo il giudizio formulato dalla presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani sulla seduta del Tavolo dedicato al Porto vecchio che ha visto la sua istituzione formale oggi a Roma, nella sede della Presidenza del Consiglio dei ministri.

“Infatti – ha spiegato la presidente – la delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe) prevedeva una pianificazione degli interventi non modificabile”.

Ribadito l'utilizzo dei magazzini 23, 24, 25 per il Museo del mare, così come le risorse destinate alla ristrutturazione in chiave turistica dell'Ursus, la presidente Serracchiani non ha escluso la possibilità di un eventuale inserimento nella programmazione anche del trasferimento dell'Immaginario scientifico (Is), “nel caso all'Icgeb non servissero tutti i 27mila metri quadri del Magazzino 26, allora – ha puntualizzato la presidente – si potrebbe considerare la presenza dell'Is che occuperebbe non più di 3mila metri quadri”.

Nell'accordo sono ancora previste le opere di infrastrutturazione per un ammontare di 15 milioni di euro, la cui progettazione è a carico del Comune e che dovrà poi essere sottoposta agli uffici competenti dell'Amministrazione regionale.

L'investimento complessivo di 50 milioni di euro è stato stanziato dal ministero dei Beni e delle attività culturali ed è nella disponibilità della Regione Friuli Venezia Giulia, la quale è il soggetto istituzionale che è stato individuato per coordinare in sede locale le azioni necessarie per l'intervento.

Al Tavolo hanno partecipato, oltre alla presidente Serracchiani, anche il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza, il segretario generale del Ministero per i Beni e le attività culturali Maria Pasqua Recchia, il capo dipartimento per gli Affari regionali della Presidenza del Consiglio dei ministri Antonio Naddeo e il Commissario dell'Autorità portuale di Trieste Zeno D'Agostino.

Trieste, cresce il porto con progetto Napa4Core



Nell'ambito della "Conferenza nazionale dell'industria sull'ambiente e le bonifiche", tenutasi nei giorni scorsi a Ferrara, l'Autorità portuale di **Trieste** ha presentato gli interventi attualmente in corso nell'area portuale localizzata tra il terminal Scalo Legnami e lo Stabilimento Siderurgico di Servola, al fine di realizzare una nuova piattaforma logistica al servizio dei traffici marittimi ed intermodali. L'intervento, cofinanziato dal programma europeo *Connecting Europe Facility*, è parte del progetto **Napa4Core** che include altresì interventi infrastrutturali di miglioramento dell'accessibilità terrestre e marittima del porto di Koper e la collaborazione di Rete Autostrade Mediterranee.

Più specificatamente, le aree interessate dalla realizzazione del nuovo accosto attrezzato per navi ro-ro, dalla creazione di nuovi accosti per merci e containers e dalla possibilità di utilizzare le aree retrostanti per le operazioni portuali, l'accostamento e la movimentazione di container e deposito, ricadono all'interno del Sito inquinato di Interesse Nazionale di Trieste. Tale condizione richiede delle delicate preliminari operazioni di bonifica a terra delle acque di falda, di bonifica dei terreni contaminati e di bonifica dell'area marina mediante dragaggio dei sedimenti.

Questi ultimi interventi, ha spiegato l'Autorità portuale triestina, vengono gestiti e monitorati attraverso un innovativo software open source che garantisce un continuo processo di assessment e di controllo sia da parte dell'ente portuale che degli stakeholder coinvolti nelle operazioni in atto.

Crociere: Costa, a Trieste terrà 'recruiting day'

Compagnia annuncia prime navi a motore Gnl



(ANSA) - TRIESTE, 28 SET - Il mercato crocieristico in Europa gode di ottima salute: è un settore in forte espansione. Lo ha affermato Silvia Cagnone, employee engagement director di Costa Crociere, alla presentazione del "recruiting day" che si svolgerà, in collaborazione con l'Università di Trieste e la Regione FVG, sabato 22 ottobre a bordo di Costa Mediterranea, ormeggiata nel porto al Molo Bersaglieri.

In Europa "dal 2009 al 2015 si è passati da 5 a 6,6 milioni di crocieristi - ha aggiunto - per una spesa diretta di 4,5 miliardi di euro e 103.000 posti di lavoro". E sta per crescere anche la flotta Costa, "che è la prima compagnia in Europa e in Cina" ha detto. Alle 15 navi attualmente in servizio, "tutte battenti bandiera italiana", nel 2019 e nel 2021 si aggiungeranno infatti due nuove navi di ultima generazione, da oltre 180.000 tonnellate di stazza, "che sono nostro punto di orgoglio dal punto di vista della sostenibilità ambientale perché saranno le prime al mondo alimentate a gas naturale liquefatto (Gnl)" ha annunciato Cagnone.

Attualmente sono 19.000 i dipendenti della compagnia italiana, che ha sede a Genova e da 68 anni porta le sue navi in tutto il mondo: "261 destinazioni, 60 porti di imbarco, 137 itinerari, 200 i paesi di provenienza degli ospiti e un equipaggio internazionale, proveniente da ben 86 diversi paesi".

A Trieste, "città dove siamo presenti con le nostre navi ormai da 10 anni", nel 2017 arriverà una nave ancora più grande e moderna della Costa Mediterranea, che continuerà a fare scalo in città fino al 29 novembre. Dal 30 aprile e per un totale di 36 scali, sarà a Trieste infatti la Costa Luminosa, da 92.700 tonnellate di stazza che potrà ospitare 2.826 persone a bordo.

Salperà verso Mykonos (Atene in primavera e autunno), Katakolon, Corfù, Dubrovnik e Venezia. (ANSA).

Costa Crociere, "recruiting day" a Trieste

Trieste - L'evento si svolgerà, in collaborazione con l'Università di Trieste e la Regione Fvg, sabato 22 ottobre a bordo della nave Costa Mediterranea.



Trieste - **Il mercato crocieristico in Europa gode di ottima salute: è un settore in forte espansione.** Lo ha affermato Silvia Cagnone, employee engagement director di Costa Crociere, alla presentazione del "recruiting day" che si svolgerà, in collaborazione con l'Università di Trieste e la Regione Fvg, sabato 22 ottobre a bordo di Costa Mediterranea, ormeggiata nel porto al Molo Bersaglieri. In Europa «dal 2009 al 2015 si è passati da 5 a 6,6 milioni di crocieristi - ha aggiunto - per una spesa diretta di 4,5 miliardi di euro e 103.000 posti di lavoro». E sta per crescere anche la flotta Costa, «che è la prima compagnia in Europa e in Cina» ha detto.

Alle 15 navi attualmente in servizio, «tutte battenti bandiera italiana», nel 2019 e nel 2021 si aggiungeranno infatti due nuove navi di ultima generazione, da oltre 180.000 tonnellate di stazza, **«che sono nostro punto di orgoglio dal punto di vista della sostenibilità ambientale perché saranno le prime al mondo alimentate a gas naturale liquefatto (Gnl)»** ha annunciato Cagnone.

Attualmente sono 19.000 i dipendenti della compagnia italiana, che ha sede a Genova e da 68 anni porta le sue navi in tutto il mondo: «261 destinazioni, 60 porti di imbarco, 137 itinerari, 200 i paesi di provenienza degli ospiti e un equipaggio internazionale, proveniente da ben 86 diversi paesi». **A Trieste, «città dove siamo presenti con le nostre navi ormai da 10 anni», nel 2017 arriverà una nave ancora più grande e moderna della Costa Mediterranea, che continuerà a fare scalo in città fino al 29 novembre.** Dal 30 aprile e per un totale di 36 scali, sarà a Trieste infatti la Costa Luminosa, da 92.700 tonnellate di stazza che potrà ospitare 2.826 persone a bordo. Salperà verso Mykonos (Atene in primavera e autunno), Katakolon, Corfù, Dubrovnik e Venezia.

Caso concessioni, tensione a Genova

Genova - Porti, il Ministero: «Agire con cautela». Ma non tutti rispettano l'invito. Operatori in trincea dopo che l'Authority di Trieste ha deliberato un nuovo contratto.



Genova - «Ordinaria amministrazione». Il ministero ha inviato alle Autorità portuali un documento piuttosto chiaro nei giorni scorsi: fino a che la riforma non sarà pienamente operativa, le attuali Autorità portuali dovrebbero limitarsi alle decisioni di routine. A Trieste però non devono aver dato molto peso a quella circolare, perché a inizio settimana il comitato portuale ha dato il via libera ad un nuovo mega terminal ro/ro che potenzierà ulteriormente l'offerta dei traghetti con la Turchia. Lo gestirà Samer (60% in mano ai turchi di Un Ro/ro il restante è dello storico operatore triestino) che ha ottenuto una concessione per altri 25 anni, ampliata nella superficie, a fronte di un investimento complessivo di 12 milioni di euro. È stato l'ultimo atto di un ente che sta per scomparire, sostituito da quello creato dalla riforma che sarà guidato sempre da Zeno D'Agostino.

Quando la notizia è arrivata a Genova, i terminalisti locali hanno cominciato a mugugnare. «Nel resto d'Italia le concessioni vengono date con facilità, qui da noi è un calvario». **Eppure era salito da Roma perfino Luigi Merlo, ora consulente di Delrio, ma ex numero uno dell'Autorità portuale sul cui tavolo erano finiti i dossier delle richieste di proroga di Spinelli, Gavio e Negri.** Nel direttivo di Assiterminal l'argomento è stato toccato «anche se di striscio» raccontano i partecipanti. Il problema è che a Genova tutto è fermo dopo che i revisori hanno chiamato in causa Corte dei Conti e Anticorruzione: nessuno è in grado di dire quando andranno in porto le proroghe delle concessioni. E ai terminalisti la rassicurazione dell'imminente arrivo del regolamento che il Mit avrebbe dovuto emanare da tempo, non basta più. **Merlo avrebbe provato a gettare acqua sul fuoco, ma dopo la mossa di D'Agostino, gli operatori sono di nuovo esasperati.** Senza investimenti (a Genova a differenza di Trieste i privati hanno programmato complessivamente 340 milioni di euro di interventi) il traffico rischia di andare altrove con ripercussioni sull'occupazione.

Concessioni in porto Zampini: "Tutto corretto grave fermare i progetti"

Il presidente di Confindustria e l'azione dei revisori "Stupore per l'azione e perplessità per le conseguenze"

MASSIMO MINELLA

NON sa se far prevalere lo stupore, per la decisione dei revisori dei conti di congedarsi chiamando in causa sulle concessioni portuali da rinnovare ai terminalisti anche l'Anticorruzione, oppure le perplessità per le conseguenze che questa azione potrebbe avere. Giuseppe Zampini, presidente di Confindustria, riflette sul mistero buffo del porto di Genova, unico scalo in cui si vorrebbero investire così tanti soldi, ma non sembra possibile poterlo fare. Così, mentre a Trieste viene rinnovata a un terminalista la concessione per 25 anni a fronte di un investimento di 12 milioni, qui si resta sempre in attesa che l'iter autorizzativo si concluda per liberare risorse per circa 400 milioni. L'ultimo paradosso? Forse. Sta di fatto che restare fermi, per Genova, significa andare indietro. Perché fermare gli investimenti già programmati dal Soch, da Spinelli e da San Giorgio, vuol dire creare un danno grave al porto.

Presidente Zampini, ma lei che idea si è fatto di questa vicenda?

«Da una parte sono stupito dall'azione dei revisori, dall'altra perplessi per le conseguenze. Ho letto le relazioni, credo che coinvolgeremo al più presto uno studio legale per darci supporto in questa vicenda».

Parliamo dall'inizio. Come giudica le procedure seguite dall'authority che hanno portato alla delibera che conclude positivamente l'istruttoria condotta sui terminalisti?

«Rigorose per quanto riguarda la legittimità delle richieste. La normativa europea chiede che in situazioni come queste siano seguite regole di trasparenza, accesso aperto a tutti agli atti, massima apertura alla concorrenza. Tutte cose che l'evidenza pubblica ha assicurato».

Condivide l'azione dell'ammiraglio?

«Assolutamente sì. Direi che ha avuto coraggio nel seguire questo percorso con l'obiettivo del rilancio, meglio della risurrezione del porto di Genova».

Ma secondo lei perché i revisori si sono pronunciati in questo modo?

«Le rispondo ponendomi anch'io delle domande. È la durata delle concessioni rispetto agli investimenti a non convincere? Individuano profili di legittimità che non sono chiari?»

Proviamo a rispondere.

«Rispetto alle richieste dei terminalisti, l'istruttoria si è conclusa con una riduzione delle scadenze, nonostante la quantità e la qualità degli investimenti. Sul piatto ci sono 340 milioni di investimenti sulle banchine e 66 sulle infrastrutture. Quanto alla legittimità, non vedo davvero alcun profilo di sospetto, tenuto conto anche del lavoro svolto in fase di istruttoria. Ma come è possibile che a Trieste si dia una concessione per 25 anni a fronte di un investimento di 12 milioni e qui tutto si blocchi?»

Come è possibile?

«Non lo so, mi lasci almeno essere per-

plesso e aggiungere ancora un interrogativo».

Progo.

«A chi giova questa azione? Chi può avere interesse a invocare una liberalizzazione totale sulle concessioni, mettendo così a rischio il porto di una paralisi degli investimenti? Io me lo chiedo e nel frattempo, però, mi auguro che il ministero colga l'opportunità avanzata da Genova e proceda di conseguenza».

Proviamo a vedere che cosa può succedere da domani.

«Intanto, da parte nostra, ribadiamo l'apprezzamento per l'azione dell'authority portuale. È davvero assurdo criticare l'authority quando si ritiene che non proceda e poi impedirle di procedere quando lo fa».

L'ammiraglio Pettorino, che è commissario, avrebbe anche potuto fermarsi, non crede?

«No, secondo me ha fatto bene a procedere, esercitando fino in fondo il suo ruolo. E così facendo ha fatto un grande favore alla città di Genova che, tramite gli imprenditori, ha messo sul piatto una cifra importante. Faremo presente in tutte le sedi che è stato seguito il percorso più adatto e che tutti hanno lavorato in modo

corretto. L'azione dei revisori sembra invece avere quasi una valenza "politica". Non credo sia stato nelle loro intenzioni, ma questo è il risultato. Sono davvero dispiaciuto, se non rinnoviamo il porto non potremo mai crescere. Ora abbiamo di fronte a noi questa mole di investimenti pronti per essere spesi. Non perdiamo anche questa occasione».

INNOVAZIONE VISUAL

Accorpamenti, niente proroga per La Spezia / IL RETROSCENA

La Spezia - Gli effetti della riforma. Delrio verso il "no" alla richiesta di Toti. Per Savona una moratoria di pochi mesi.



La Spezia - **Non si aspetta molto il governatore ligure Giovanni Toti. La richiesta di deroga che dovrebbe stoppare gli accorpamenti tra Genova con Savona e La Spezia con Carrara, sarà breve.** Anzi sarà una mini deroga e solo per il porto del ponente ligure. La Spezia sarà probabilmente una battaglia persa, o almeno così si aspetta la giunta. La lettera inviata a Delrio è piuttosto vaga e concede al ministro ampia possibilità di manovra. E così probabilmente, complici anche gli impegni relativi alla chiusura di bilancio, Savona rimarrà autonoma sino a fine anno e La Spezia invece si accorperà con Carrara. Vincono i tempi tecnici su quelli politici, anche se solo su questo fronte. Toti ha fretta: gli operatori continuano a fare presente che serve un presidente e il governatore è sulla stessa lunghezza d'onda. Per le nomine però potrebbe servire più tempo.

Delrio torna il 29 settembre e già ci sono stati contatti per chiudere la partita con Paolo Signorini al vertice di Palazzo San Giorgio e un segretario generale in quota Pd. L'unico nome che ancora circola è quello di Provinciali, numero due a Livorno con Gallanti. Lo scambio prevede che a La Spezia rimanga il segretario attuale Santini (quota giunta regionale) con un presidente scelto dal centro sinistra. Però sulla poltrona di Forcieri si sta combattendo una battaglia feroce sotto gli occhi di Luigi Merlo: quella è anche casa sua e da lui il nome dovrà passare. Nelle ultime ore Matteo Melley, noto avvocato, avrebbe accelerato, con l'unico neo di essere in quota Ncd. Messineo invece, attuale numero uno di Carrara e papabile anche l'Authority di Spezia, dovrebbe finire in Campania come commissario di Salerno e nell'ottica della fusione con Napoli, sarà pronto a prendere il ruolo di segretario generale.

PORTO

La Corte dei Conti dell'Ue bocchia la Darsena Europa

Per i giudici del Lussemburgo gli investimenti per aumentare gli stessi traffici container a Genova, Savona, Spezia e Livorno sono insostenibili e denotano scarsa pianificazione

di **Giulio Corsi**
D LIVORNO

A meno di tre mesi dalla scadenza del bando che dovrà individuare il partner privato per la costruzione della Darsena Europa (a cui sarà affidata la concessione cinquantennale del terminal), dalla Corte dei Conti Europea arriva una doccia fredda sul progetto di ampliamento del nostro porto.

Lo si rileva dalla relazione speciale sul trasporto marittimo dell'Ue, che evidenzia come molti investimenti portuali risultino «inefficienti e insostenibili». Tra questi la Corte dei Conti cita Genova, La Spezia, Livorno e Savona e gli investimenti simili finalizzati ad aumentare la capacità di traffico, definendoli «non sostenibili».

Alla Corte - che bacchetta la Commissione Europea e la Banca europea degli investimenti, accusate di non coordinarsi - risponde proprio la Commissione: «Le infrastrutture portuali sono pianificate e progettate in una prospettiva di lungo termine (10-20 anni) dal completamento. Gli investimenti nei porti non possono quindi essere valutati in una prospettiva relativamente breve», dice l'organo esecutivo dell'Ue.

Ci si chiederà: che cosa succede adesso al porto Livorno e alla Darsena Europa? Niente. La relazione speciale della Corte rappresenta infatti semplicemente la risultanza di controlli di gestione e di verifiche di conformità sul trasporto marittimo e allo stesso tempo un monito sui rischi per le performance e la conformità dei progetti, dei livelli di entrate e di spese,

dell'interesse pubblico e politico degli investimenti. Insomma: si tratta di un rilievo più politico che contabile, che riaprirà un dibattito molto animato fino all'anno scorso sull'opportunità e la sostenibilità dell'investimento sul maxi-terminal container, ma che - è importante sottolinearlo - nasce da un'analisi globale, evidentemente non calata a misura sulla situazione del porto livornese, dove la costruzione o meno della Darsena Europa era ed è elemento discriminante tra il mantenimento e lo sviluppo della movimentazione dei contenitori e l'addio al principale traffico del nostro scalo. Paradossalmente lo conferma la stessa relazione della Corte, quando a pagina 14 evidenzia l'ineluttabilità del gigantismo navale e il progressivo ritiro dalle tratte delle porta-container di minori dimensioni. In sostanza per Livorno si trattava di scegliere: contenitori o contenitori no.

Chiaramente i giudici del Lussemburgo non entrano in questa partita localistica, ma guardano ad ambiti portuali almeno interregionali, nella stessa ottica (anzi assai più ampia) della riforma portuale italiana e delle nuove Autorità di sistema. Ed è proprio in questo senso che non risparmiano critiche agli investimenti di Livorno, Genova, Savona e Spezia «Tutti hanno investimenti programmati o in corso per aumentare del 50% (ossia di altri 1.800.000 teu) la loro capacità combinata (attualmente di 3.730.000 teu)», il che «denota uno scarso coordinamento nella pianificazione della capacità a livello nazionale».

Per la Corte si tratta di porti «in concorrenza tra loro per lo

stesso entroterra: negli ultimi anni, Savona ha manifestamente perso quote di mercato a favore di Genova, come avvenuto anche a Livorno, seppure in misura minore. Inoltre, l'attuale capacità non è pienamente utilizzata: nel 2014, i tassi di utilizzo del terminal container erano circa del 20% a Savona, 65% a Livorno, 74% a La Spezia e 77% in Genova. Non sono attesi significativi incrementi del traffico negli anni a venire». Situazioni simili, per la Corte Europea, sono in Polonia (Danzica e Gdynia), in Spagna (Cartagena, Algeciras e Ferrol) e nel quadrilatero Venezia-Trieste-Capodistria-Fiume, dove «diverse autorità e operatori portuali avevano investito simultaneamente nell'aumento della capacità per le infrastrutture e le sovrastrutture di trasbordo, nonostante fosse già disponibile capacità inutilizzata nei porti vicini. Questi investimenti simili sono stati effettuati anche in porti che servono lo stesso entroterra e situati nello stesso Stato membro (come nel caso di Livorno, ndr)».

La Corte è chiara: si tratta di «investimenti considerati non sostenibili».

I giudici contabili europei evidenziano anche le conseguenze nefaste di un'operazione di questo tipo per gli operatori portuali e i lavoratori: «Un aumento simultaneo della capacità nei porti vicini comporta inoltre il rischio di una ulteriore guerra dei prezzi tra questi porti per attrarre i necessari volumi supplementari di traffico - scrivono nella relazione -. Di conseguenza, a meno che non aumentino i volumi generali di traffico, in tutti i porti vi sarà capacità inutilizzata o sottoutiliz-

zata mentre, nello stesso tempo, la redditività dei porti diminuirà».

Ocean Shipping: se resta l'assetto attuale, in 20 anni **si perderà l'84% dei traffici**. Non solo container ma più spazi per accogliere anche altri tipi di merce

A sinistra: la Darsena Europa secondo una simulazione grafica del tecnico dell'Authority

A destra: al lavoro nel terminal Tdt

di Mauro Zucchelli
a LIVORNO

Prima ancora che arrivasse il siluro da parte della Corte dei Conti europea, la moltiplicazione dei progetti infrastrutturali era finita nel mirino del ministro Delrio: dietro il neo centralismo della sua riforma della portualità c'è proprio l'idea di dare una regia centrale alla ripartizione degli investimenti pubblici (che, siccome non saranno enormi, vanno concentrati su progetti selezionati).

Già, perché il gigantismo, che inizialmente ha riguardato flotte sempre più oversize, è sceso a terra e ha contagiato i terminal: se le portacontainer hanno da essere sempre più grandi, ancor più grandi devono essere le infrastrutture dei porti. Da aggiungere che, da un lato, la crisi economica che ha frenato domanda e commerci e, dall'altro, la chiusura del rubinetto dei finanziamenti ordinari ha spinto ogni porto a inventare qualcosa per uscire. Come? Con una strategia "offertista": più gru, più fondali, più piazzali, più retroporto.

IL SANTO IN PARADISO

Ciascuno dei porti a caccia di un santo in paradiso per spuntarla sull'altro scalo accanto. Basti ricordare il mega-progetto di un porto offshore al largo di Venezia oppure a sfilza di interventi che il ministero indica su Civitavecchia (dove è concentrato un quarto dei 6 miliardi di investimenti, quasi il doppio della maxi-Darsena). Da aggiungere che su Savona non è mancata l'attenzione delle autorità di Copenhagen a difesa dell'investimento del rosso danese Maersk.

Dunque, il problema esiste davvero. Anzi, uno studioso del calibro di Sergio Bologna

➔ L'ANALISI

Dietro le quinte dell'euro-dossier



Aut aut per il porto o si espande o alza bandiera bianca

La moltiplicazione dei progetti è una realtà ma Livorno non ha alternative: senza maxi-Darsena c'è solo il declino

ha teorizzato da anni che la prossima "bolla finanziaria" il bis della crisi choc del 2008, esploderà sul mare perché il gigantismo delle flotte non ha alle spalle abbastanza traffici da ripagare l'indebitamento finanziario (vedi l'analisi).

TROPPI PROGETTI

Del resto, mettendo in fila l'uno dopo l'altro i progetti infrastrutturali si evrebbero terminali in grado di accogliere il doppio del traffico attuale. Ovvio che se il nuovo terminal genera solo una fetta dei ricavi attesi, ecco che si sbriciola sotto i piedi il castello finanziario che regge quell'investimento.

Al tempo stesso, salta agli occhi che la Corte De fissa lo sguardo sulla portualità europea, poi in realtà i casi di studio sono quasi tutti in Italia,

sul Tirreno da Savona a Livorno, sull'Adriatico da Venezia a Fiume. Va' guato quasi 6,5 milioni di teu (e quelli italiani raccolgono tre quarti del traffico container extra-transhipment del nostro Paese). Gli unici che possono avere una minima velocità di reggere l'impatto con i grandi porti del Nord Europa - tutti all'esterno del dossier -

che, con il nuovo tunnel sotto le montagne svizzere, vanno a caccia di clienti dal nostro lato delle Alpi. Già adesso Rotterdam, Anversa e Amburgo raccolgono da e per l'Italia un flusso di traffico tale da farne il settimo porto italiano: figurarsi cosa accadrà poi...

Valutiamo la concorrenza guardando porti vicini, eppure la sfida-chiave a livello continentale è fra le grandi direttrici: il cuore d'Europa si raggiun-

ge dagli scali fra le Havre o Amburgo o, da sud, dagli scali italiani, francesi o balcanici?

Bentinteso, il Nord Europa è senza rivali: merito di investimenti in infrastrutture, governance degli enti, produttività del terminal. Ma anche grazie al pressing che le istituzioni di quei Paesi fanno per i propri interessi. Ne è l'esempio il deficit di attenzione al decollo del Mediterraneo come area di libero scambio o al lancio di "autostrade del mare" con le sponde nordafricane.

O ESPANSIONE O DECLINO

Per Livorno la cosa è semplice. Senza l'espansione a mare il declino è una certezza.

Unico non esiste la possibilità di far entrare in porto navi sopra i 7.500 teu perché sono inadeguati sia i fondali sia la

larghezza del canale d'accesso (e il dossier di Ocean Shipping Consultancy pronostica che, mantenendo la conformazione attuale, nel 2035 avremo il traffico container a 129-142mla teu, cioè perdendo per strada l'84% dei traffici attuali).

Due: la "pietra del mo" dipende dal duello Grimaldi-Onorato ma anche dal fatto che la crescita record dei traffici ha messo a nudo l'insufficienza degli spazi. L'espansione a mare non è semplicemente un polo contenitori in più: è semmai la riarticolazione degli spazi, finalmente con fondali adeguati, liberando enormi aree di Darsena Toscana per altre tipologie di traffico.

Tre: con il via a novembre, Livorno sarà l'unico grande porto con i container che passano direttamente da nave a treno. Un vantaggio che ha fatto la fortuna di Anversa...

Quattro: che autogol se gli operatori di altri settori sognassero la fine dei container. A cominciare dalle cerchiere che hanno ricaduta fuori dal porto ma fruttano poco alla comunità portuale. E sui traffici dei container che nell'Occidente industrializzato si declina il rango di un porto e soprattutto la sua capacità di contare nell'agenda delle priorità.

SLITTA ANCORA LA DATA

Possibile che l'ennesimo slittamento della scadenza per manifestare l'interesse per la maxi-Darsena dipenda dal rischio stop? Lo scorporo solo vivendo: conta però anche il fatto che si è in attesa della nomina alla guida dell'Authority e che emmo troppo ravvicinati i tempi inizialmente previsti per farsi avanti. Senza contare che i guai nel ritorno degli investimenti potrebbero essere stati risolti allungando a 60 anni la durata della concessione.

Si sono rincorse indiscrezioni sull'interesse di soggetti internazionali, soprattutto asiatici. Cecilia Battistello, lady Cnutship, in una intervista aveva parlato di attenzione alla maxi-Darsena, indicando però come problema la concorrenza col progetto di Gavio su Civitavecchia (che però ora ha alzato bandiera bianca).

Resta difficile immaginare, comunque, che non si faccia avanti almeno Tdt: 1) rischia di veder azzerare il proprio patrimonio dopo aver fatto grossi investimenti; 2) Negli ha costruito una strategia di alleanze con Neri e portuali; 3) sono in corso trattative per l'ingresso di due fondi, inglese l'uno e francese l'altro, per costruire la finanza in grado di reggere gli investimenti su Livorno (Darsena Europa) e Genova (Bertolo) più altri big insieme a specialisti in grandi opere.

INTENSIFICATE LE ISPEZIONI DURANTE IL PERIODO ESTIVO

Toscana, quasi mille controlli doganali su navi *Coinvolti i porti di Livorno, Piombino, Portoferraio e Castiglioncello*

Intensificati durante tutto il periodo estivo i controlli doganali della guardia di finanza di Livorno nei porti toscani di Livorno, Piombino, Portoferraio e Castiglioncello. Sono state effettuate, in totale, oltre 970 attività di «visita approdi», ossia di controllo doganale a bordo di navi provenienti da Paesi esteri.

Durante i controlli i finanziari hanno sviluppato anche un'intensa attività di servizio per verificare il rispetto della normativa in tema di accise e carburanti e in materia di pubblicità dei prezzi sui prodotti destinati all'autotrazione da parte dei distributori di carburanti dislocati nella provincia. Qui

da un lato, i militari hanno accertato che i prezzi esposti nei cartelli corrispondessero con quelli praticati alla colonnina; dall'altro, a verificare la presenza dei cartelli stessi e la loro corretta esposizione, dato che devono essere chiaramente visibili dalla carreggiata.

Tra i numerosi controlli svolti alcuni hanno consentito di constatare deficienze di prodotto superiori rispetto ai casi consentiti dalla legge, con conseguenti recuperi a tassazione. Sono stati effettuati, inoltre - questa volta sempre con esiti regolari - prelievi di carburante allo scopo di determinarne la composizione e rilevare eventuale presenza di acqua nel prodotto.



Il porto di Livorno

Livorno nella morsa dei fumi delle navi. L'esempio di Venezia

Notizia molto importante da Venezia. Costa Crociere multata per le troppe emissioni di zolfo delle sue navi. Un problema che denunciano da tempo anche su Livorno e che finalmente è arrivato nel dibattito politico cittadino anche se solo in fase embrionale. Da una parte si denuncia il fallimento della banchina elettrificata, soldi pubblici sprecati, al momento. Ma dall'altra bisogna esigere controlli sulle emissioni. I suddetti controlli deve farli la CAPITANERIA DI PORTO. Quindi facciamo pressione affinché la Capitaneria di Porto di Livorno faccia come quella di Venezia. E che le istituzioni si muovano a trovare intese su questo piano. Ne va della nostra salute perché il problema dei fumi delle navi ferme in banchina è un grosso problema per salute ed ambiente che colpisce direttamente con aria irrespirabile almeno 2 quartieri limitrofi e la salute di tutti. redazione. **28 settembre 2016**

Venezia, Costa Crociere multata: 'Tropo zolfo nel carburante'. E le compagnie rischiano di essere bandite dai porti



Il tribunale del capoluogo veneto ha stabilito che la società dovrà versare 30mila euro. Nei mesi scorsi anche Msc e altri armatori erano stati condannati. Spessotto (M5S): "In caso di recidiva le crociere potrebbero perdere il permesso di attraccare". Un ufficiale: "Il carburante più pulito costa molto di più. Ma è anche più difficile da trovare"

Toto-Authority, Delrio cerca l'intesa con la Regione

Viene data per imminente la soluzione del rebus relativo alla nomina del nuovo presidente dell'Authority di Livorno-Piombino. Non è escluso che già oggi il ministro Delrio possa sentire il governatore Rossi per trovare l'intesa su un nome. In ballo Guerrieri (commissario Authority Piombino), Becce (ad di Tdt), Alberto Rossi (avvocato che si occupa di Msc). Ma a rimescolare le carte sono state le prime nomine: confermati i vertici uscenti di Trieste, Ancona e Taranto. A sorpresa si è incrinata la spinta al rinnovamento totale annunciata per le future nomine.

Porti: Autorità Ravenna, Maestri (Possibile), cosa succede?

'Più che di commissariamento si tratta di normalizzazione'



(ANSA) - BOLOGNA, 28 SET - "La riforma della portualità è legge dal 15 settembre scorso. L'avviso pubblico (n.b.: non avente valore concorsuale) emesso dal ministro Delrio per raccogliere candidature e curricula dei potenziali presidenti delle nuove 15 Autorità di Sistema Portuale, è scaduto il 4 settembre. 3 nomine (in realtà si tratta di conferme) sono già state fatte ma Ravenna resta al palo. Ravenna, che non può certo permettersi il blocco dell'attività dell'ente portuale, ha conosciuto la vicenda assai opaca della rimozione del manager Galliano Di Marco, persona competente, capace e soprattutto autonoma dai poteri forti, e il successivo commissariamento, con il comandante della capitaneria di porto, forza preposta allo svolgimento anche della funzione di polizia giudiziaria sull'area portuale, messo a fare il presidente di un ente su cui dovrebbe vigilare".

A dichiararlo è il deputato di Possibile Andrea Maestri, che sull'Autorità Portuale è più volte intervenuto, anche in sede parlamentare con interrogazioni al Ministro Delrio al quale ha chiesto, invano, chiarezza e spiegazioni. "Più che di un commissariamento si ha l'impressione che si tratti di una normalizzazione - aggiunge - pretesa dal partito egemone per ristabilire e mantenere gli equilibri di interessi che governano lo scalo ravennate. Diverse società, riconducibili a 3 o 4 imprenditori privati in tutto, hanno il controllo (e le mani) sulle banchine e sulle aree retrostanti, imprescindibili per la movimentazione dei traffici portuali. Galliano Di Marco coraggiosamente aveva messo in discussione un sistema in cui l'ente pubblico, strettamente controllato dagli enti territoriali egemonizzati dal PD, in un recente passato anche attraverso una sorta di commissario politico interno, garantiva quell'equilibrio, spostato abnormemente sugli interessi di qualche industriale. Fatto fuori Di Marco, sembra che si sia ritornati all'antico. Lo denuncio con forza e con preoccupazione. I cittadini ravennati devono sapere che la loro Autorità di Sistema Portuale, ente pubblico, non è la casa trasparente che dovrebbe essere e sta vivendo un momento di gravissima difficoltà, con un clima aziendale deteriorato e, non ultime, problematiche anche di rilevanza penale se è vero che con una frequenza sempre maggiore l'ente è visitato dalle forze dell'ordine - conclude Maestri -. E allora, di nuovo, chiedo - nell'ordine - a Graziano Delrio, Ministro delle Infrastrutture, Stefano Bonaccini, Presidente della Regione Emilia-Romagna e Michele de Pascale, Sindaco di Ravenna o, se preferite, chiedo al PD, da Roma in giù: cosa sta succedendo nel porto di Ravenna?". (ANSA).

AUTORITA' DI SISTEMA DEL MARE ADRIATICO CENTRALE: PROTOCOLLO CON LE PARTI SOCIALI



ANCONA – Nei momenti di crisi è necessario che le comunità rafforzino i propri vincoli di solidarietà al fine di evitare che lo scontro di interessi particolari ne metta in discussione la sopravvivenza stessa. Tale principio è quanto mai valido nel porto di Ancona che ambisce a recuperare lo spirito e la competenza che gli hanno permesso di diventare porto “core” delle reti comunitarie e di essere tra i più importanti scali passeggeri del Mediterraneo, adeguandolo alle novità che negli anni hanno modificato non poco gli assetti e le banchine operative e per garantirgli un futuro di sviluppo.

A tal fine è necessario condurre un’analisi della situazione attuale del porto di Ancona – attraverso i dati ufficiali in disponibilità degli organi preposti, primo fra tutti l’Autorità di Sistema Portuale – verificando le potenzialità dello scalo in stretta relazione all’offerta logistica che il territorio è in grado di esprimere. Tale analisi costituisce la base indispensabile per accrescere i livelli di efficienza e per eventuali riassetti organizzativi, da porre in essere nel periodo in cui l’attuale situazione di crisi tenderà a cessare. Risulta inoltre indispensabile, attraverso il ruolo e le competenze dell’Autorità di Sistema Portuale:

garantire il “rispetto delle regole”, attraverso il quale assicurare pari condizioni di trattamento per tutti i soggetti operanti in ambito portuale; promuovere la continuità produttiva, favorendo in tal modo la programmazione degli investimenti, attraverso la puntuale definizione degli iter e dei tempi certi di attuazione delle scelte di pianificazione e di realizzazione delle nuove banchine e piazzali portuali; condividere che per consentire politiche di investimento all’interno del porto occorre costituire un quadro generale di chiarezza e certezza, riscontrabile negli atti e di prospettiva; Oggi la necessità, per tutti, è trovare un punto di equilibrio in cui, attraverso regole chiare e condivise, si realizzi un assetto del porto che risponda alle esigenze delle imprese e dei lavoratori, in un’ottica di nuova collaborazione tesa a rafforzare le fondamenta economiche dell’iniziativa privata e conseguentemente la competitività del porto, ed a tal fine le parti concordano di sottoscrivere il presente

PROTOCOLLO PER LA TUTELA DEL LAVORO

Le parti convengono nell’individuare le seguenti impostazioni ed i seguenti criteri organizzativi con i quali costruire le dinamiche commerciali corrispondenti alle esigenze del mercato: Contribuire a creare le condizioni per un futuro sviluppo dell’economia portuale e dell’occupazione, valorizzando le potenzialità ed ottimizzando le risorse del porto, sia per le imprese autorizzate ai sensi dell’art. 16 della Legge 84/1994 che per le altre imprese operanti all’interno dell’ambito portuale, comprese le agenzie marittime ed i cantieri operanti nel settore della cantieristica navale commerciale e da diporto; I CCNL ed i rapporti di lavoro da essi disciplinati, nel rispetto delle norme sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, costituiscono elemento basilare delle attività portuali; I piani di impresa che le società richiedenti concessioni e autorizzazioni depositeranno unitamente alla proprie istanze, sono elementi indispensabili per la valutazione dei livelli occupazionali attesi rispetto ai contenuti delle autorizzazioni e delle concessioni stesse. A tale riguardo l’Autorità di Sistema Portuale, secondo le previsioni di cui all’art. 18 della Legge 84/1994, effettuerà verifiche annuali sul rispetto degli stessi piani; analoghe verifiche verranno effettuate anche per le altre imprese operanti ai sensi dell’art. 36 del Cod. nav., coinvolte nel settore della cantieristica navale. La concorrenza tra imprese ed il rilascio delle autorizzazioni e concessioni ex art. 16, 17 e 18, saranno regolate in applicazione rigorosa di quanto previsto nella normativa vigente, secondo criteri di miglior raggiungimento dell’interesse pubblico. L’Autorità di Sistema Portuale è il garante riconosciuto del sistema di regole aderente alle norme vigenti, segnatamente per quanto concerne sia il rilascio od il rinnovo delle autorizzazioni/concessioni (ex artt. 16/18), sia per la fornitura di lavoro temporaneo (ex art. 17).

- segue

Relativamente all'affidamento delle singole fasi del ciclo delle operazioni portuali, le parti concordano con i criteri e gli adempimenti previsti nel vigente Regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali adottato con delibera del Comitato Portuale n. 3 dell'11.01.2016, ed in particolare che :L'affidamento di una fase è consentito solo in presenza dei requisiti dell' "appalto legittimo ";Piena autonomia organizzativa in capo all'impresa affidataria che opera con rischio d'impresa;Il contratto tra affidante ed affidatario deve contemplare espressamente il criterio di rischio d'impresa in capo all'affidatario;Non devono configurarsi situazioni di lavoro temporaneo;Per quanto riguarda i servizi portuali, questi devono corrispondere alle caratteristiche indicate dalle norme vigenti di "prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali " e quindi non possono essere coincidenti con esse.
Con questa impostazione, le parti condividono che:

Le ordinarie dinamiche aziendali, sia per soggetti autorizzati ai sensi dell'art. 16 della legge 84/1994 che per le imprese operanti all'interno dell'ambito portuale, richiedono la condivisione di iniziative volte a contenere possibili situazioni di esuberi occupazionali tra le imprese che operano nel porto di Ancona. Pertanto, nella dinamica dei rapporti commerciali e di eventuali modifiche degli assetti gestionali delle imprese, dovranno essere attivati tutti gli strumenti di ammortizzazione sociale, di formazione e riqualificazione professionale, previsti dalla normativa, a sostegno dei lavoratori.Le parti concordano sulla opportunità di contribuire al mantenimento dei livelli occupazionali in porto attraverso l'utilizzo degli strumenti sopra ricordati, affinché nei casi di necessità di ampliamento degli organici aziendali, sia tenuto conto dei lavoratori in esubero presso altre imprese, se con pari qualificazione professionale rispetto a quanto ricercato. A tal fine le Aziende valuteranno in via prioritaria lavoratori espulsi dal processo produttivo e per facilitare tale verifica sarà istituito un apposito albo presso l'Autorità di Sistema Portuale.

In materia di FORMAZIONE

Il presente protocollo deve promuovere l'uso dei fondi della Bilateralità/regionali ed europei per il miglioramento della professionalità e per facilitare la ricollocazione del personale ; promuovere accordi per piani formativi aziendali, territoriali di sito o settorialiL'Autorità di Sistema Portuale, in questo ambito può favorire l'attività di qualificazione e di riqualificazione per le figure professionali di specifico interesse del settore produttivo, nonché per i lavoratori a rischio esclusione dal mercato del lavoro, anche mettendo a disposizione competenze e strutture di cui la stessa fa parte nell'ambito della formazione.

In materia di SICUREZZA DEL LAVORO

Le parti giudicando positivamente l'esperienza avviata con l'istituzione del rappresentante dei lavoratori della sicurezza di SITO, come previsto dal ccnl dei porti e confermandone la prosecuzione, intendono allargare il coinvolgimento agli RLS delle imprese del settore della cantieristica navale e delle agenzie marittime per una migliore informazione e sensibilizzazione tra i lavoratori e un più efficace controllo sul rispetto delle norme in materia di prevenzione e sicurezza nei luoghi di lavoro.Per stabilire modalità e procedure le parti definiranno un apposito regolamento.

In materia di APPALTI

Le parti firmatarie del presente protocollo, nel condividere l'obiettivo della difesa e miglioramento delle condizioni di lavoro di tutti i dipendenti delle imprese che operano in ambito portuale del rispetto dei ccnl di riferimento, le norme in materia di prevenzione e sicurezza, nonché della rigorosa osservanza degli obblighi in materia di regolarità dei rapporti di lavoro, si impegnano a promuovere azioni finalizzate al rispetto della clausola sociale , alla osservanza puntuale delle norme del D.U.R.C. e nel caso delle opere edili all'iscrizione obbligatoria alla cassa edile ai sensi dell'art. 1 co.3 della legge reg. 8/05, anche in coerenza con il Protocollo di legalità per la prevenzione dei tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata negli appalti pubblici sottoscritto con la Prefettura di Ancona il 27 novembre 2015.

L'attuazione del presente protocollo sarà monitorata dall'Autorità di Sistema Portuale anche attraverso la periodica consultazione dei attuali organismi previsti dalla legge 84/94 nonché da quelli che coinvolgono le parti sociali nell'ambito della prossima riforma della portualità.

Le parti si impegnano a rivedere o ampliare i contenuti del presente protocollo nei tempi in cui sarà pienamente operativo il D.Lgs. 169/2016 in materia di riforma portuale, anche valutando la possibilità di estenderne l'applicazione, previa consultazione delle parti sociali locali, anche negli altri porti costituenti il "Sistema Portuale dell'Adriatico Centrale".

Porti: ad Ancona protocollo tutela lavoro Ap e parti sociali

Giampieri, non disperdere le professionalità



(ANSA) - ANCONA, 28 SET - Rafforzare i vincoli di solidarietà fra chi opera nel porto di Ancona. E' stato firmato con quest'obiettivo il protocollo per la tutela del lavoro in ambito portuale da parte dell'Autorità portuale, delle rappresentanze territoriali dei sindacati Cgil, Cisl, Uil, Confindustria, Confcommercio, Confartigianato, Cna, Camera di Commercio di Ancona, imprese. Un accordo che nasce per tutelare i livelli occupazionali del sistema-porto, 5.374 le persone occupate, e non disperdere le competenze dei lavoratori, specie nei momenti di crisi economica. "Questo accordo rafforza la competitività del porto - ha detto il presidente dell'Autorità portuale Rodolfo Giampieri -, rendendo più forti e sicuri i lavoratori e creando la possibilità che ci sia uno scambio fra imprese per non disperdere le professionalità. Il porto che cerca sempre più di sviluppare servizi di qualità ha bisogno di aziende e maestranze di qualità e questo è un percorso che ci porta in quella direzione".

Civitavecchia, modello di flessibilità e competitività

Grande partecipazione all'officina di confronto sulla riforma della legge 84/94 organizzata dalla Cpc. Da Grimaldi riconoscimento al lavoro svolto nello scalo locale, che ha portato tra l'altro allo sviluppo del traffico auto Fca con l'America. Il presidente Luciani: "Abbiamo iniziato con il piede giusto, lavorando tutti insieme in un'unica direzione: quella di fare dell'Italia la banchina d'Europa"



CIVITAVECCHIA - "Credo molto in questa riforma, soprattutto perché è frutto dell'ascolto e della partecipazione di tutto il cluster marittimo. Oggi si può e si deve parlare del sistema Paese: lo sforzo di tutti è quello di andare in una direzione diversa rispetto a quella attuale". Lo ha sottolineato il dirigente del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Ivano Russo, presente ieri all'officina di confronto sulla riforma 84/94 dal titolo "Italia banchina d'Europa?". Idea lanciata dalla Compagnia Portuale di Civitavecchia, che ha visto la partecipazione di molti ospiti e l'interesse di una numerosa platea di addetti ai lavori. E che si è chiusa con la convinzione che oggi, proprio questa riforma, garantisce lo strumento giusto per far sì che l'Italia possa recuperare il terreno perso negli anni, in termini di competitività.

"Questo finora è stato il paese delle occasioni perse e degli sprechi – ha sottolineato il presidente della Cpc Enrico Luciani – poche volte si è guardato all'interesse generale. Oggi abbiamo iniziato con il piede giusto, lavorando tutti insieme: le decisioni vanno prese con forza e determinazione per segnare un cambiamento". E chiede al Governo di dare voce anche al lavoro, specie a quel lavoro portuale che a Civitavecchia ha fatto e continua a fare scuola, invitando lo stesso dirigente Russo a consegnare, nel prossimo futuro, le prime patenti di portuale europeo proprio a Civitavecchia. "Perché questo porto – ha ribadito l'armatore Guido Grimaldi – è l'esempio perfetto di massima flessibilità, necessaria proprio nell'ottica della competitività. L'Autostrada del Mare Civitavecchia-Barcellona scarica 1500 camion a settimana in sole tre ore grazie proprio all'ottimo lavoro di questi portuali. E se Grimaldi è riuscita a portare qui il traffico Fca per l'America, il merito non è certo nostro ma di Pasqualino Monti ed Enrico Luciani. Le persone sono importanti per il successo e lo sviluppo di un porto – ha aggiunto Grimaldi rivolgendosi al Ministero – ecco perché è fondamentale scegliere bene i prossimi presidenti, per il bene dello scalo e dei territori".

Presente anche il presidente di Assoporti Pasqualino Monti che ha sottolineato come la riforma sia "una sfida che con tenacia e condivisione il Ministero ha portato avanti. Un primo passo importante – ha aggiunto – per la portualità, chiamata a giocare un ruolo strategico anche per l'economia del Paese. Per dieci anni sono state costruite infrastrutture inutili per il mercato, perché mancava una regia. Oggi questo aspetto viene superato: davanti c'è un faro ed una regia per contribuire a percorrere al meglio questa strada". Perché l'obiettivo di tutti, come ribadito anche dal commissario di Molo Vespucchi Ilarione Dell'Anna e dal presidente Cipl Massimo Soppelsa, è quello di fare dell'Italia un punto di riferimento per l'Europa. Da qui la necessità di fare sistema, di un coordinamento operativo tra scali. Allora sì che l'Italia può diventare la banchina d'Europa, un obiettivo strategico da raggiungere utilizzando al meglio gli strumenti messi a disposizione dalla riforma.

Il progetto

Fondali del Porto firmato il bando per i dragaggi

Il commissario Basile sigla la delibera pronti 37 milioni finanziati dalla Ue

Antonino Pane

I dragaggi? Si faranno. O meglio, la gara si farà. Martedì alle 17,31, è stata firmata la delibera per il bando di gara europeo. Un lavoro da 37 milioni di euro finanziato dalla Ue nell'ambito del Grande Progetto porto di Napoli. Un programma riproposto dalla Regione Campania dopo il flop registrato nella precedente agenda Por-Fear con la restituzione all'Europa dei fondi per incapacità di spesa. Il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Antonio Basile, che ha firmato la delibera del bando di gara, ha voluto ribadire che «nonostante tutto» il porto va avanti. Già, nonostante tutto. Basile lamenta il clamore delle negatività del porto rispetto a quanto si riesce a fare. Ma il nodo è proprio lì, quanto si riesce a fare. Poco, pochissimo. Lo dicono i dati, lo dicono gli imprenditori, lo dicono gli armatori. Lo dice la Regione, «Il porto deve ripartire da zero», è scritto nel documento inviato al ministero delle Infrastrutture per chiedere la moratoria di Salerno; lo dice il Comune se, proprio ieri, il vice sindaco Del Giudice ha ribadito che senza un presidente non si va da nessuna parte.

Ma torniamo agli escavi, a quella che è considerata la vera palla al piede del porto di Napoli. Oggi appena riescono a manovrare le grandi navi da crociera perché attraccano al molo angioino, ai lati della stazione marittima dove, tutto sommato, i

fondali sono più o meno quelli necessari. Una priorità assoluta, dunque. Questo Basile lo sa bene, tant'è che ha concentrato i suoi sforzi nel far partire il bando di gara. Ma basta il bando di gara? Certamente no. Per avviare i dragaggi c'è bisogno di ultimare la vasca di colmata, quella dove deve essere sversata la sabbia inquinatissima che si preleva dal fondo. È una sorta di enorme piscina in costruzione da un decennio che non si riesce a vedere ultimata. La sabbia va sversata in questa vasca e tombata, chiusa col cemento, in modo da realizzare la nuova darsena di levante. E il combinato disposto tra escavi e nuova darsena di levante che dovrà far ripartire il porto. Le grandi navi, infatti, grazie alla megapiscina tombata potranno attraccare di lato senza più effettuare tutte le manovre

necessarie per infilarsi tra i moli a pettine.

E allora, è evidente, che bisogna avere certezza che anche la vasca di colmata sia pronta «per i primi mesi del 2017», indicati da Basile come possibile riferimento per l'avvio degli escavi. Ma su questo fronte le certezze diminuiscono. La storia della costruzione di questa vasca ha messo in evidenza che l'unica cosa che non si è mai fermato è il flusso di danaro stanziato per costruirla.

Il progetto generale del 2008 del valore di 154 milioni di euro fu affidato all'Ati Trevi nel 2010. L'importo del contratto è di 87,8 milioni di euro con un tempo previsto per la consegna di 480 giorni. I lavori dovevano concludersi il 10 novembre 2013. Ma con due successivi atti aggiuntivi termine

veniva «novato» prima per 232 giorni e poi ancora per 30 giorni.

Il 4 luglio 2014 infine arriva ancora un'altra proroga, questa volta per 103 giorni. Rispetto ai giorni iniziali (480 giorni) il tempo complessivo veniva portato a 845 giorni ed i lavori avrebbero dovuto essere ultimati il 10 novembre 2014. Il 12 settembre 2016 il commissario Basile approva una delibera in cui riconosce una concessione di proroga di ulteriori 428 giorni. Il tempo dunque diventa di 1273 giorni rispetto a quelli offerti in sede di gara (480 gg). Il 265% in più. E ora i costi. L'offerta dell'impresa ammontava a 87,84 milioni di euro nel 2013 i costi erano già lievitati a 96,798 milioni. Ma l'accordo bonario del 3 agosto 2016 azzerava tutte le penalità sui ritardi (8 milioni di euro) e riconosce ulteriori 5,53 milioni all'amati Trevi, con una lievitazione dei costi pari a 14,5 milioni di euro e con la rinuncia a tutte le penalità a favore dell'Autore portuale. Ed ancora i costi di progettazione e direzione dei lavori lievitati dai 5,6 milioni del 2004 ai 18,6 milioni dell'ultimo decreto approvato in agosto. A questi si devono aggiungere i costi per i compensi arbitri (76,700 euro), i costi di validazione dei progetti (lievitati a 1,52 milioni di euro ed i costi inattesi per i trasporti a rifiuto dei materiali che avrebbero dovuto essere ospitati in colmata ma non lo saranno (+4 milioni).

© INFOTODUZ/CHEN/RESCIVATA



L'obiettivo
«La struttura deve ripartire ma senza presidente non si va lontano»

DUE LE NOTIZIE DI SEGNO POSITIVO CHE RIGUARDANO LO SCALO CAMPANO

Napoli, ok a dragaggi e punto di ispezione frontaliere

Voi vedere che per il porto di Napoli il vento sta cambiando?

Semberebbe proprio di sì. Due le notizie di segno positivo che riguardano lo scalo campano: l'escavo dei fondali ai nastri di partenza grazie alla firma del bando di gara e l'inaugurazione del nuovo Posto di ispezione frontaliere, unico in Italia. «Per i dragaggi siamo entrati ormai nella fase finale con un percorso inevitabile - afferma il commissario della deceduta **Autorità portuale** di Napoli Antonio Basile - per cui si potrebbe pensare, se tutto andrà come previsto e se non ci saranno ricorsi, che entro tre mesi potrebbero anche iniziare i lavori di dragaggio dei fondali, lavori per un importo totale di 37 milioni di euro in cui si devono comprendere anche nuovi collegamenti stradali e ferroviari per il terminal container di Levante, il completamento del sistema fognario, la bonifica dei fondali dagli ordigni bellici».

«È importante che l'attosiasato fatto - continua Basile - ed è il frutto del lavoro non del singolo commissario ma di tutta **Autorità portuale**. Entro l'anno dovrebbe essere completata anche la cassa

di colmata che dovrà accogliere il materiale dragato».

Fin qui le novità provenienti dal Palazzo **dell'Autorità portuale** mentre dal mondo imprenditoriale e doganale arriva un'altra bella notizia che ha tanto il sapore di Europa. Dopo pochi giorni è infatti operativo, nella zona del Molo Carmine, il Pif, il nuovo Posto unico di ispezione Frontaliere, il primo in Italia di questo tipo. Si tratta di una struttura unica in grado di velocizzare il flusso delle merci rendendo così lo scalo più competitivo e di semplificare i controlli fito-sanitari su tutti i prodotti immessi sul mercato e destinati all'alimentazione di persone o animali. Vero e proprio ufficio periferico del ministero della Salute, è autorizzato dalla Commissione Europea ad effettuare tutti i controlli veterinari su animali e prodotti alimentari provenienti da paesi terzi e destinati ai mercati comunitari.

Una realizzazione d'avanguardia che pone lo scalo di Napoli al primo posto in Italia grazie alla collaborazione sinergica tra il pubblico ed un imprenditore già "proiettato nel futuro" come Roberto Bucci alla guida del Terminal privato Flavio Gioia. La cifra stanziata

arriva a 1,6 i milioni di euro investiti e sono venti le persone impiegate tra gli addetti ai controlli, oltre quelli dell'Agenzia delle Dogane.

Con il Pif, viene raggiunto poi un importantissimo obiettivo: riunire tutte le autorità e gli organi di vigilanza deputati al controllo sanitario ed alimentare, nonché razionalizzare e rafforzare lo sportello unico doganale concentrando tutte le operazioni in un unico luogo, riducendo contemporaneamente costi e tempi di sdoganamento.

«Il Regolamento europeo 882/2004, che sarà modificato a breve - spiega Alessandro Raffaele, direttore Uvac/Pif per la Campania, Basilicata, Calabria e Sicilia - prevede l'istituzione di una nuova struttura proprio come quella ora inaugurata nello scalo partenopeo che consentirà al porto campano di Napoli di recuperare tutta quella merce che, per mancanza di una struttura idonea, veniva dirottata su altri scali. Ora avverrà esattamente il contrario e le attuali 3.700 "partite" controllate dallo scalo partenopeo dovrebbero passare a 10 mila».

Bianca d'Antonio

Porto di Napoli monitora lo stato dell'aria e del rumore



ieri, 27 settembre, è stata firmata la delibera, nell'ambito dei lavori del Grande progetto, per il bando di gara per i dragaggi (37 milioni di euro). Entro il prossimo 31 ottobre si riceveranno le offerte per la partecipazione ai lavori. Quindi, se tutto si avvierà per il verso giusto, al netto di eventuali ricorsi al Tar, entro il primo trimestre del prossimo anno saranno avviati i lavori di dragaggio in porto. Con queste parole l'ammiraglio Antonio Basile, commissario all'Autorità portuale di Napoli, ha aperto la conferenza stampa già annunciata sulle indagini sullo stato dell'aria nello scalo e le azioni per monitorare ed eventualmente intervenire.

Alla conferenza hanno preso parte tecnici della Orion, società incaricata dall'Autorità ad effettuare indagini su tutta l'area portuale, del Cnr, che hanno presentato uno studio del 2012 che, come affermato, serve come punto di partenza, tecnici del dipartimento di Ingegneria chimica della Federico II. I risultati esposti sono stati confortanti in quanto, contrariamente a quanto si pensava, l'impatto delle attività portuali sulle zone limitrofe della città è in linea con l'inquinamento cittadino. Si approfondirà la questione attraverso un tavolo tecnico formato da Comune, Autorità portuale e Capitaneria di porto. Il tavolo dovrà dare risposte più precise in relazione, per esempio, alla quantità di inquinamento che navi ed attività trasferiscono sulle zone adiacenti della città. Già da una prima parziale analisi, dicono i tecnici, quelli del porto di Napoli non sono superiori, in linea e in alcuni casi minori, a scali come Barcellona, Venezia e Marsiglia presi in considerazione. In ogni caso il porto di Napoli ha già messo in atto alcune iniziative che permettono un controllo e un inquinamento più ridotto da parte delle navi. Dallo scorso gennaio è in vigore un'ordinanza dell'Autorità del porto che obbliga tutte le navi a ridurre la presenza di zolfo nei motori prima di entrare nello scalo. Inoltre, è in definizione un piano ambientale per la realizzazione di tre impianti fotovoltaici della potenza di circa 3 megawatt, per uno stanziamento di 10 milioni previsto nel "Grande progetto": sarà a breve concluso e messo a gara. Nel corso dell'incontro il vice sindaco Raffaele Del Giudice ha evidenziato l'importanza del tavolo tecnico «iniziativa – ha sostenuto – che oltre a dare risposte circa eventuali inquinamenti da parte del porto, sosterrà un percorso di sviluppo e sostegno per tutte le esigenze che possano aumentare e, allo stesso tempo rendere più ecosostenibili, attività commerciali e turistiche presenti nel porto di Napoli».

Porti: Napoli, Studio su aria, polveri sottili sotto limite

Sforamenti solo su benzene. Basile, attenzione resta alta

(ANSA) NAPOLI, 28 SET - Le emissioni del porto di Napoli contribuiscono all'inquinamento della città ma i valori sono in generale al disotto del limite di legge, tranne che per il benzene in via Marina.

E' quanto emerso da una doppia indagine condotta da Orion dall'Università Federico II di Napoli, e dall'Istituto Motori del Cnr. Dall'indagine di Orion emerge che "su via Marina ed al varco Bausan, per sei settimane nel per periodo invernale dal 20 gennaio all'8 marzo 2016, nel porto e nelle zone limitrofe misurate in un raggio di 1,5 km in cinque direttrici dal porto, i livelli di inquinamento atmosferico da benzene No2 (diossido di azoto) e So2 (anidride solforosa) sono in generale al di sotto dei limiti annuali". L'unico valore che preoccupa è quello del benzene che in via Marina è di 7 mg per metro cubo d'aria e supera il limite massimo fissato in 5 mg.

Per quanto riguarda il diossido di azoto i valori registrati non superano mai il valore limite annuale previsto per legge: "Il massimo - afferma Orion - si registra nei pressi del varco Bausan, zona ad alto traffico veicolare, ma è la metà del limite". I dati elaborati dall'Università Federico II mostrano che "i livelli di concentrazione delle polveri misurate nell'area portuale di Napoli nel periodo marzo-aprile 2016 sono non significativamente superiori a quelli rilevati in altre zone della città ad alta densità di traffico", mentre le misurazioni effettuate a giugno di quest'anno "indicano un aumento delle concentrazioni di polveri associato a un elevato livello di traffico di navi di linea, crociere e cargo". Il commissario del Porto di Napoli, Antonio Basile ha sottolineato che nonostante i dati incoraggianti "l'attenzione resta alta" e che tra i provvedimenti adottati c'è l'obbligo per le navi di cambiare combustibile prima dell'attracco "con concentrazioni di zolfo molto inferiori a quelle emesse in navigazione".

Basile ha sottolineato la sinergia con il Comune di Napoli e la messa in atto del "piano di efficientamento energetico che perseguiamo - ha affermato - con l'istallazione di un sistema fotovoltaico".

Difficile, invece, l'elettrificazione delle banchine: "Questa soluzione - ha detto il Commissario del Porto di Napoli - viene considerata la soluzione al problema dell'inquinamento, ma una nave assorbe 20 megawatt e di solito ci sono quattro o cinque navi attraccate in porto. Per avere 100 megawatt servirebbero milioni di investimenti e opere faraoniche. Ricordo anche - ha aggiunto Basile - che non tutte le navi sono già predisposte per ricevere elettricità dalle banchine".

Quanto ai rapporti con il Comune di Napoli, Basile ha affermato che: "se si ferma il traffico in via Marina non si può pensare di non far entrare navi nel porto: impossibile paralizzare la prima industria della città". Da parte del Comune il vicesindaco Raffaele Del Giudice ha affermato: "abbiamo istituito un tavolo permanente con l'Autorità Portuale, per dare continuità alla nostra azione. Stiamo lavorando sulla tracciabilità degli inquinanti - ha aggiunto il vicesindaco di Napoli - ma anche sull'ipotesi di nuove ztl concordate con residenti e commercianti che potrebbero essere istituite anche nella zona del porto".

Parte da Olbia il primo laboratorio portuale green della Sardegna



OLBIA – Un laboratorio per la riduzione delle emissioni delle navi. Una task force composta da armatori, agenzie marittime, Capitaneria di Porto e Autorità Portuale con un obiettivo ben preciso: l'introduzione di una nuova sensibilità, fatta di buone pratiche, per la fruizione del porto, e la creazione di un sistema eco compatibile ed a basso impatto per l'ambiente cittadino circostante.

È il primo passo, compiuto lo scorso martedì mattina, nel corso della riunione convocata dalla Direzione Marittima di Olbia, alla presenza dei rappresentanti delle compagnie di navigazione Grimaldi, Moby, Tirrenia, delle agenzie marittime e della Port Authority del Nord Sardegna. Un'occasione per avviare un primo confronto tecnico con i principali attori del porto e tracciare la road map che, gradualmente, porterà risultati tangibili e scientificamente provati nelle politiche verdi.

Punto di partenza, il Decreto Legislativo 112 del 16 giugno 2014, con il quale l'Italia ha recepito la direttiva europea che ha introdotto precisi limiti sul tenore di zolfo presente nei combustibili marini, controlli più approfonditi e l'accertamento delle infrazioni. Ma anche precise indicazioni della comunità locale olbiese, sensibile alle politiche ambientali e alla salute della collettività, ma altrettanto consapevole del valore di un sistema economico e sociale, quale quello del porto dell'Isola Bianca, appunto, nel quale annualmente transitano milioni di passeggeri e di tonnellate di merci finalizzate alla soddisfazione del fabbisogno interno della Sardegna, e dal quale è difficile prescindere.

Ed ecco quindi, alla luce del consistente incremento di traffico del 2016 ed una proiezione altrettanto positiva per gli anni a venire, la scelta, maturata in precedenti incontri tra Capitaneria ed Autorità Portuale, di mettere in piedi un laboratorio allargato agli attori del settore marittimo, per analizzare scientificamente lo stato dell'arte e mettere in campo proposte concrete per l'adeguamento, in tempi più rapidi, all'agenda dell'UE sulla riduzione delle emissioni in atmosfera. Il tutto, chiaramente, accompagnato dalle costanti attività di controllo della Capitaneria di Porto sul tenore di zolfo nei carburanti mediante prelievo ed analisi dei campioni prelevati direttamente dai serbatoi e sull'applicazione del "change over", ossia il passaggio meccanico ad un combustibile meno inquinante in fase di sosta della nave in porto.

"I monitoraggi effettuati fino ad oggi ci hanno restituito sempre un dato negativo, per cui pienamente nella norma – spiega Pietro Preziosi, Direttore Marittimo e Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna -. Ma questo non significa che ci si debba adagiare. Pertanto, su sollecitazione di alcuni rappresentanti della comunità locale e grazie alla preziosissima disponibilità delle compagnie di navigazione e degli agenti marittimi, insieme all'Autorità Portuale abbiamo avviato una fase di confronto, la prima ufficiale quella di martedì 27 settembre, per scrivere una nuova pagina nelle politiche ambientali della portualità. Un laboratorio dove dati scientifici, evoluzione dell'ingegneria navale, ma anche marketing e comunicazione, si confrontano per arrivare ai risultati voluti dall'UE in tempi rapidi e per restituire alla città maggiore certezza sulla compatibilità ambientale delle attività portuali".

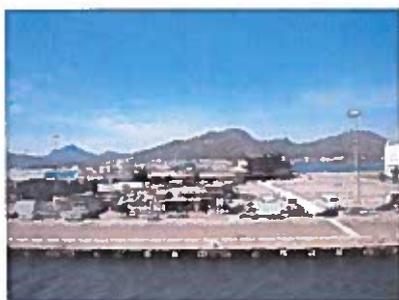
Un confronto sereno e produttivo quello di martedì. "Gli attori del porto – continua Preziosi – si sono rivelati molto disponibili al confronto e a mettere in campo tutte le soluzioni e le azioni innovative per affrontare una stagione turistica entusiasmante come quella che sta giungendo al termine".

Quasi 4 mila e 400 i movimenti nave registrati all'Isola Bianca dal 1 gennaio al 31 agosto 2016, appena 300 in meno di quelli riscontrati in tutto il 2015. Numeri che, secondo gli studi presentati nel corso della 49ma assemblea generale di MedCruise, che si è tenuta la scorsa settimana a Tenerife, portano lo scalo di Olbia al primo posto in Italia e al secondo nel Mediterraneo dopo quello del Pireo.

"E' chiaro che questi numeri, oltre alla mera soddisfazione, richiedano anche un'attenzione verso il possibile impatto sociale ed ambientale sulla comunità locale – conclude Preziosi – e, pertanto, in qualità di sistema portuale tra i primi in Europa per traffico passeggeri – commerciale, l'obiettivo è adottare, con il supporto degli armatori, tutte le politiche innovative mirate al risparmio energetico e alla salvaguardia dell'ambiente. La riunione tecnica del 27 settembre, che si aggiornerà nel mese di novembre con dati alla mano e proposte, è, quindi, il giusto punto di partenza".

Porto Olbia diventa 'laboratorio green'

Impegno Authority e compagnie per riduzione emissioni navi



(ANSA) - OLBIA, 28 SET - Laboratorio portuale green della Sardegna a Olbia. Armatori, agenti marittimi, Autorità portuale e Capitaneria di Porto insieme per l'ambiente. Obiettivo: riduzione delle emissioni delle navi. Una task force: il primo passo, lo scorso martedì, durante una riunione convocata dalla Direzione marittima di Olbia, alla presenza dei rappresentanti delle compagnie di navigazione Grimaldi, Moby, Tirrenia, delle agenzie marittime e della Port Authority del Nord Sardegna.

Punto di partenza la normativa del 2014 con la quale l'Italia ha recepito la direttiva europea che ha introdotto precisi limiti sul tenore di zolfo presente nei combustibili marini, controlli più approfonditi e l'accertamento delle infrazioni. Attenzione all'ambiente anche alla luce del consistente incremento di traffico del 2016 ed una proiezione altrettanto positiva per gli anni a venire. Tutto questo accompagnato dalle costanti attività di controllo della Capitaneria di Porto sul tenore di zolfo nei carburanti mediante prelievo ed analisi dei campioni prelevati direttamente dai serbatoi e sull'applicazione del "change over", ossia il passaggio meccanico ad un combustibile meno inquinante in fase di sosta della nave in porto.

"Monitoraggi effettuati fino ad oggi ci hanno restituito sempre un dato negativo, per cui pienamente nella norma - spiega Pietro Preziosi, direttore marittimo e commissario straordinario dell'Autorità portuale del Nord Sardegna -. Ma questo non significa che ci si debba adagiare. Pertanto, su sollecitazione di alcuni rappresentanti della comunità locale e grazie alla preziosa disponibilità delle compagnie di navigazione e degli agenti marittimi, insieme all'Autorità Portuale abbiamo avviato una fase di confronto per scrivere una nuova pagina nelle politiche ambientali della portualità". (ANSA).

Cade gru di 60 tonnellate ai cantieri navali di Palermo, nessun operaio ferito

Tragedia sfiorata nel corso delle operazioni di sollevamento di una nave da crociera. La Fiom Cgil: "Reparto depotenziato, rischio sicurezza"

Tragedia sfiorata al Cantiere Navale di Palermo. Durante i lavori alla nave da crociera Royal Princess, all'interno del bacino da 400 mila tonnellate, nel corso di una manovra di sollevamento, una gru semovente dal peso di circa 60 tonnellate si è staccata dall'alto della gru fissa dello stabilimento precipitando al suolo. Per fortuna sotto le gru in quel momento non c'era nessuno, gli operai lavoravano in aree limitrofe. "L'episodio - dice la Fiom Cgil - lascia poco spazio a commenti e a giustificazioni superflue e ci porta nuovamente a contestare la scelta della direzione aziendale di stabilimento, che da mesi depotenzia il reparto dedicato al sollevamenti cambiando mansioni ed operai con esperienza pluridecennale, spingendo di conseguenza sempre di più verso l'appaltare tali lavorazioni. L'incidente dimostra, se ancora ce ne fosse bisogno, di quanta attenzione necessitano tali operazioni onde evitare episodi che mettano a repentaglio la vita dei lavoratori".

Mancano ancora le autorizzazioni di valutazione impatto ambientale e valutazione strategica (Via - Vas)

Un porto turistico per rilanciare il polo di Giardini e di Taormina

La nuova infrastruttura nascerà sul molo già presente, costruito negli anni '50

GIARDINI NAXOS (ME) - Doveva svolgersi entro la prima metà di settembre, ma il mese volge ormai al termine senza la Conferenza dei servizi finale che doveva servire per definire il piano dei lavori sul futuro porto turistico di Naxos. Ottenuto l'ok da tutti i soggetti interessati, il sindaco di Giardini Naxos, Nello Lo Turco, aveva infatti fissato come tappa conclusiva dell'iter la fine dell'estate per rivedersi attorno ad un tavolo e fissare l'apertura dei cantieri nei primi mesi del 2017.

Tutto torna invece in discussione per questa importante infrastruttura sulla quale sono riposte anche le speranze della vicina Taormina, tramontata la possibilità di costruire un secondo marone nella baia di Villagonia, e guardando al porticciolo di Naxos come scalo comprensoriale per allacciarsi definitivamente al turismo da diporto.

"Il nostro porto sarà quello di Giardini", aveva già dichiarato il sindaco di Taormina, Eligio Giardina, dopo la definitiva bocciatura avvenuta lo scorso inverno in Consiglio comunale, del progetto taorminese sul quale si discuteva da decenni, per "elevato aumento delle volumetrie rispetto a quanto consentito", intravedendovi una potenziale speculazione edilizia.

In questo caso l'investimento era stato presentato dal gruppo alberghiero Russottifinance e prevedeva pure un collegamento diretto tramite ascensori dalla baia a Taormina centro.

A Giardini Naxos invece, il progetto parallelo portato avanti dal Comune per riqualificare il già esistente molo di Schisò, era proseguito senza grossi ostacoli e aveva trovato nella Tecnis spa il general contractor per eseguire i lavori.

Alcune indagini della Procura di Roma sull'Anas nelle quali, come si ricorderà, era finita pure la Tecnis, avevano rallentato l'iter e alimentato dubbi.

Dai vertici societari sono sempre arrivate però le necessarie garanzie per l'impegno ad eseguire i lavori di Naxos, a cominciare dall'amministratore giudiziario, Saverio Ruperto (già membro del governo

- segue

Monti).

Superati dunque tutti gli scogli: dal no degli ambientalisti, con Legambiente in testa che intravede nel progetto un'ulteriore cementificazione della zona, alla Sovrintendenza ai Beni culturali di Messina, che invece ha dato il proprio parere favorevole nonostante la vicinissima area archeologica di Naxos.

Almeno apparentemente. Perché in realtà mancano ancora le autorizzazioni Via -Vas (valutazione impatto ambientale e valutazione ambientale strategica) al vaglio dell'assessorato regionale Territorio e Ambiente, nonostante il governo Crocetta abbia anch'esso dato già l'ok all'investimento.

Cosa prevede dunque il progetto della Tecnis? La nuova infrastruttura nascerà sul molo già presente, costruito negli anni Cinquanta ma mai utilizzato per la diportistica perché non conforme alle misure di approdo.

L'investimento complessivo sarà di circa 50 milioni di euro, dei quali 40 milioni in project financing e quindi con la Tecnis che assumerebbe la gestione per almeno i primi trent'anni.

Il nuovo molo darà spazio a 366 posti barca (221 da diporto, 112 per uso pubblico e 33 per la pesca), con la possibilità di approdo anche per navi da crociera e aliscafi, annessi servizi di ristoro e diversi punti commerciali.

Un investimento importante, dicevamo, per tutto il comprensorio a cominciare dalla vicinissima Taormina, che guarda ormai a Giardini Naxos per dare sbocco al turismo da diporto, tanto cercato ma mai pienamente centrato per mancanza di infrastrutture.

Sono centinaia infatti, ogni anno, le imbarcazioni costrette ad ancorare provvisoriamente a largo delle baie taorminesi, senza possibilità di sbarcare.

Un'infrastruttura necessaria inoltre per potenziare il già forte turismo crocieristico, nel quale Giardini Naxos risulta già punto strategico di "toccata" (secondo l'ultimo report del Sole 24 Ore), per alcune navi che ormeggiano fuori baia ed organizzano i transfer con imbarcazioni più piccole per raggiungere Taormina.

Eni dà contributo per ripristinare il porto rifugio

PALERMO - È stato firmato ieri tra la Regione Siciliana, il Comune di Gela, il Dipartimento regionale della Protezione civile e Eni l'Accordo Attuativo per il "Ripristino funzionale e potenziamento del porto rifugio", con il quale si individuano gli interventi strutturali e definitivi di riqualifica del porto rifugio, che saranno realizzati dalla Protezione civile, soggetto attuatore e beneficiario del contributo. Il costo stimato per la realizzazione delle opere è di 5.880.000 euro.

Il progetto esecutivo, predisposto dal Dipartimento regionale della Protezione civile, prevede come principali attività: il dragaggio dei fondali, ad una profondità minima di 4 metri sotto il livello del mare e con la movimentazione di circa 205.000 metri cubi di sedimenti; un intervento di regolarizzazione della spiaggia adiacente al Porto Rifugio, con piantumazione di essenze arboree; e un intervento di protezione dell'area, attraverso l'ampliamento e il rafforzamento del Pontile di Ponente per una lunghezza di circa 120 metri.

Prima di procedere con le attività di dragaggio sarà effettuata una caratterizzazione del sito.

Oltre al potenziamento del porto rifugio, l'accordo prevede anche la realizzazione di uno "Studio sul sistema portuale gelese", che intende mettere in evidenza l'attuale stato

delle infrastrutture e i possibili interventi di riqualificazione e potenziamento del porto industriale di Gela.