



INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (The Medi Telegraph, Ansa, Il Mattino, ilcittadinodimessina.it, Gazzetta del Sud, TempoStretto, Giornaledisicilia.it, TP24)

Dai Porti:

Genova:

"...Più teu meno rinfuse..." (La Gazzetta Marittima)

"...Forcieri presidente di Ligurian Ports..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Molo Italia e il "niet" a Cotunav..." (La Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...Piombino hub General Electric..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Monti sotto attacco..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...Collaborazione con Egitto su traffico ro-ro..." (Ansa, L'Informatore Navale)

"...NauticSud Salone internazionale della Nautica ..."
(L'Informatore Navale, Il Mattino)

Gioia Tauro:

"...Comitato portuale, sit-in promosso dai sindacati..."
(Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Gip sequestrata banchina a Palermo..." (Ansa)

Notizie da altri porti



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Focus

- **Crociere** (Il Secolo XIX)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter — Release

Lloyd's List



Salerno scende in piazza contro la riforma dei porti

Napoli - Manifestazione di sindacati, imprenditori, operatori e istituzioni locali contro il previsto accorpamento dello scalo di Salerno con Napoli.

Napoli - Salerno non intende ragioni. L'accorpamento con il porto di Napoli proprio non lo vuole. Nel suo futuro non vede, infatti, una integrazione logistica ed economica per entrambi gli scali ma la perdita di una autonomia faticosamente conquistata, di uno straordinario sviluppo commerciale ed economico dello scalo, di una eccezionale capacità di spendere i fondi europei. Insomma, all'orizzonte i salernitani vedono la perdita della propria efficienza e produttività fagocitata dall'immobilismo dello scalo partenopeo.

Così, oggi, sindacati, imprenditori, operatori e istituzioni locali sono scesi in piazza per protestare contro il decreto legislativo di riforma dei porti varato dal Consiglio dei ministri il 20 gennaio scorso. Il decreto, fortemente voluto dal Ministro dei Trasporti Graziano Del Rio prevede, infatti, l'accorpamento delle autorità portuali di Napoli e Salerno nella nuova Autorità di Sistema del Tirreno Centrale. Sullo sfondo della manifestazione tenutasi in Piazza Amendola, enormi striscioni posti su containers con su scritto «Giù le mani dal porto di Salerno».

«La manifestazione è un forte segnale di coesione sociale - osserva **Agostino Gallozzi, presidente del Gruppo Gallozzi e di SCT (Salerno Container Terminal)** - che vede tutti insieme lavoratori, imprenditori, Comune di Salerno ed esponenti delle organizzazioni sindacali e delle associazioni di categoria. Significa che la città, la provincia stanno rispondendo al nostro accorato appello. Significa che la nostra battaglia è giusta perché si pone l'obiettivo di tutelare gli interessi della comunità salernitana nella sua interezza. Significa che è stato percepito che il porto di Salerno è un valore aggiunto importante: l'unica reale porta di accesso al mondo per le merci prodotte dalle nostre imprese; il porto è la più grande azienda del Salernitano con i suoi 1.500 addetti diretti ed altre migliaia nell'indotto. Continueremo al meglio delle nostre possibilità

- segue

- continua Gallozzi - a difendere questo patrimonio comune.. Siamo all'inizio di un percorso che - ci auguriamo - possa condurre a mantenere la nostra autonomia, la nostra competitività, la nostra capacità di confrontarci a testa alta con i mercati internazionali».

Intanto, l'11 febbraio, ci sarà la conferenza Stato-Regioni sulla riforma. «Lì - **spiega il primo cittadino di Salerno Enzo Napoli** - discuteremo di una logica diversa. La nostra non è una battaglia campanilistica, anche gli imprenditori e i sindacati locali vogliono una riforma diversa. In Italia non si può replicare il modello portuale nordeuropeo».



Porti: autonomia Salerno, sindacati e imprenditori in piazza

"Giù le mani dallo scalo" lo slogan in Piazza Amendola

02 febbraio, 20:44

(ANSA) - SALERNO, 2 FEB - "Giù le mani dal porto di Salerno": questo lo slogan che ha campeggiato in Piazza Amendola nella città campana; in piazza anche un tir con un enorme striscione con lo slogan simbolo della manifestazione. I sindacati hanno manifestato insieme con gli operatori dello scalo e gli imprenditori per difendere l'autonomia del porto cittadino.

Erano presenti anche il sindaco, Vincenzo Napoli, per "testimoniare la doverosa attenzione alle maestranze, agli imprenditori e a chi vive questa splendida e concreta realtà salernitana" e Roberto De Luca del Pd.

"Questa mattina - ha detto Amedeo D'Alessio, segretario generale Filt-Cgil Salerno - abbiamo incontrato la dottoressa De Asmundis, della Prefettura, esponendo le nostre preoccupazioni, sperando che vengano tenute in considerazione nell'ambito della conferenza Stato-Regioni che si terrà l'11 febbraio". Secondo Roberto De Luca "quello a cui teniamo è l'efficienza e la competitività del porto e dell'intero sistema produttivo della provincia".

"La manifestazione di questa mattina in piazza Amendola - ha rimarcato in una nota Agostino Gallozzi - è un forte segnale di coesione sociale: tutti insieme lavoratori, imprenditori, Comune di Salerno ed esponenti del mondo delle organizzazioni sindacali e delle associazioni di categoria. Significa che la città, la provincia stanno rispondendo al nostro accorato appello.

Significa che la nostra battaglia è giusta perché si pone l'obiettivo di tutelare gli interessi della comunità salernitana nella sua interezza. Significa che è stato percepito che il porto di Salerno è un valore aggiunto importante: l'unica reale porta di accesso al mondo per le merci prodotte dalle nostre imprese; il porto è la più grande azienda del Salernitano".

Anche la Cna di Salerno, associazione che rappresenta l'artigianato e le piccole e medie imprese, sostiene il grido "Giù le mani dal porto di Salerno", ritenendo che "il porto sia essenziale al rilancio dell'export e garantisce un indotto produttivo locale di notevole importanza per le piccole aziende salernitane".(ANSA).

Il porto, le nomine

Autorità, corsa a cinque per la presidenza

Resta in pole position
Andrea Annunziata
seguono Scaletta e Villari

Antonino Pano

La riforma dei porti è ormai da considerarsi cosa fatta e il cluster portuale si interroga sempre con maggiore vivacità sulle sorti degli scali della Campania, atteso che il presidente della istituzione di Sistema del Tirreno Centro Meridionale, quella che accorpa i porti di Napoli, Salerno e Castellammare nei fatti è candidato ad «amministrare in via esclusiva» l'intero sistema portuale campano. L'articolo 8 dello schema di decreto approvato dal consiglio dei Ministri recita che «il presidente è nominato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sentito il presidente della Regione interessata», una formula del tutto analoga a quella adottata per la designazione del Commissario per Bagnoli. Per i requisiti resta in

vece la «comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale». Annullate dunque le procedure sulle terre previste dalla legge 84/94 e archiviate tutte le polemiche del passato. Restano intatti, per ora, gli enormi ritardi accumulati dal porto di Napoli che stanno portando lo scalo partenopeo al collasso. Non bisogna dimenticare, infatti, che al porto di Napoli manca un presidente da oltre due anni. Ma c'è chi si spinge oltre affermando che un vero presidente manca dal 2008, da 8 anni, cioè da quando Francesco Nerli fu costretto a lasciare l'incarico per effetto di una bufera giudiziaria che tra breve vedrà l'epilogo. Sono in molti a sostenere, infatti, sostenitori e detrattori, che Nerli è stato l'ultimo presidente in grado di avere una visione dello scalo in un ambito più vasto.

Ma la riforma incalza e saranno in tanti che a vario titolo dovranno lasciare la poltrona di presidente o di commissario

per effetto degli accorpamenti, con le Autorità che passano da 24 a 15 e prendono il nome di unità di sistema. Pesa anche la riforma Madia che esclude tassativamente i pensionati. Qui la Campania resta in una posizione privilegiata il nome di Andrea Annunziata, attuale presidente di Salerno, forte di un'esperienza di governo (è stato sottosegretario al Trasporti e viceministro) ma soprattutto dei risultati conseguiti nel porto di Salerno negli ultimi cinque anni con un avanzamento dell'impegno di spesa dei fondi europei ben superiore ai due terzi della dotazione finanziaria. Un nome che - informa il toto nomine - tranquillizzerebbe sin il cluster dei salernitani (decisamente contrario alla riforma) che quello dei napoletani, che vede anche il pieno sostegno di importanti armatori, degli industriali e di molti imprenditori del settore della cantieristica navale.

Anche i sindacati, su questo nome, non hanno mai manife-

stato contrasti. Ma Annunziata non è l'unico nome. Dario Scaletta, imprenditore che ha lanciato un progetto nel settore della produzione di piccoli elicotteri per uso civile e che nella terra venne designato dal sindaco Luigi De Magistris, è in una posizione di tutto rispetto. Non ha mai smesso di crederci e la riforma non sembra averlo allontanato dall'idea. Anche Riccardo Villari resta in corsa. In suo favore l'appoggio di Verdini mentre a suo vantaggio la bocciatura al senato. Ma tra i possibili candidati Francesco Messina, ex segretario generale di Salerno, che dovrà lasciare il porto di Massa Carrara che si accorpa a La Spezia. C'è anche l'ex comandante Antonino De Simone, attuale presidente a Messina ed il professor Agostino Nuzzolo, docente di economia dei trasporti ed ex assessore del Comune di Napoli con Rosa Russo Iervolino. Nuzzolo è anche molto vicino all'ex assessore regionale ai trasporti Eranio Cascella.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La proposta

Un traghetto per collegare Napoli all'Egitto

Una linea di traghetti per collegare Napoli ai porti egiziani. È l'idea lanciata ieri mattina dal ministro plenipotenziario Commerciale del governo egiziano, Gelsi Elsayy in visita

di Napoli. «Sviluppare nuove relazioni commerciali tra Napoli e l'Egitto e gettare le basi per la stipula di un protocollo di collaborazione nel settore del traffico ro-ro», questo il

contenuto ufficiale dell'incontro che il ministro ha avuto con il commissario straordinario Antonio Basile e a cui ha partecipato anche il rappresentante degli Agenti Marittimi, Andrea Mastellone. Il ministro egiziano, in visita per la prima volta a Napoli, ha più volte sottolineato, nel corso del colloquio, l'attenzione verso lo scalo per la sua centralità nel Mediterraneo e per le

sue caratteristiche di scalo polifunzionale. La collaborazione che si vuole intensificare non parte da zero. Nel porto di Napoli, infatti, si svolge già un significativo traffico di prodotti ortofrutticoli e di alluminio con l'Egitto. «Si tratta», ha osservato il Commissario Straordinario Basile - di incrementare i traffici coinvolgendo anche le aziende di trasporto e armatori».

a. p.

Governance
Con il nuovo
sistema
portuale
scatta la corsa
alla
presidenza



Necessario tenere insieme i porti di Messina e delle dirimpettaie Reggio Calabria e Villa San Giovanni

Nota di precisazione di Accorinti sulla "nuova Autorità portuale"

Le prese di posizione contrarie alla riorganizzazione delle Autorità portuali, come prevista dal disegno di legge approvato recentemente dal Consiglio dei Ministri, ci impongono, afferma il sindaco Accorinti, di intervenire per ribadire la posizione più volte espressa da questa amministrazione. Da sempre, nessuno potrà contestarlo, abbiamo affermato in tutte le numerose occasioni pubbliche alle quali abbiamo preso parte, che l'opzione principale a cui rivolgere ogni attenzione e tutto l'impegno possibile fosse quella dell'Autorità unica dello Stretto, che tenesse insieme cioè i porti di Messina e delle dirimpettaie Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Non crediamo necessario ribadire ancora una volta la valenza di questo sistema e le opportunità che certamente potrebbero discendere per gli operatori e le comunità interessate dalla nascita di un'Autorità esclusivamente dedicata, che riserverebbe ogni attenzione alle necessità ed alle prospettive peculiari di questa area. Qualora si ritenga che esistano ancora margini per far riconsiderare la decisione al governo, riportando l'attenzione cioè su una autorità portuale esclusivamente dello Stretto, noi saremo in prima linea per sostenere con forza questa richiesta. Questo lo assicuriamo fin d'ora. Come però, sempre per chiarezza, va ricordato che la scelta di puntare su Gioia Tauro e' stata figlia proprio dell'impossibilità di ottenere una Autorità esclusivamente dello Stretto, per mancanza di adeguato sostegno a livello politico nazionale e regionale, ed è corretto ricordare che questa soluzione alternativa (collegarsi con Gioia Tauro) venne sostenuta da un'ampio fronte nel quale si trovarono d'accordo istituzioni, mondo politico, rappresentanze professionali e forze sociali. Saranno certamente in grado gli operatori dell'informazione di trovare riscontro di tutto questo. L'ipotesi di tenere uniti i porti dello Stretto in ogni caso, e di vedere nella complementarietà con le attività di Gioia Tauro una soluzione certamente auspicabile rispetto ad altre scelte che si prospettavano, fu ritenuta da tanti, allora come oggi, un'opzione assolutamente da non perdere, onde evitare altre scelte certamente penalizzanti, che vedrebbero il nostro porto definitivamente emarginato. Ritenere centrale il "sistema Stretto" impone la necessità di preservarlo tenendolo unito. Per lo sviluppo del nostro territorio questo e' determinante, l'opzione Gioia Tauro resterà l'unica alternativa qualora non si possa realizzare il progetto di una Autorità riservata ai quattro porti del nostro mare.



Ma Messina non può presentarsi divisa

Autorità portuale Ci sono margini per poter agire su Renzi e Delrio

Accorinti: «Noi ci siamo sempre battuti per il sistema unico dello Stretto, altri no»

L'errore più grave che oggi Messina possa commettere è presentarsi divisa all'appuntamento più importante, a quello che appare come l'ultimo tentativo per far cambiare idea al Governo nazionale e per riaffermare l'assoluta necessità che la nostra città e l'intera Area dello Stretto mantengano la propria specificità, il ruolo, le funzioni e le competenze di un porto di prima fascia, che non può essere subordinato né a Gioia Tauro né ad Augusta.

Intervento tardivo? Destino già scritto, con l'approvazione del decreto di riforma della portualità italiana da parte del Consiglio dei ministri? Apparentemente sì.

Ma, in realtà, ci sono ancora margini sufficienti per poter agire e alcune carte a disposizione da giocare con forza e abilità, su tutti i tavoli possibili. Carte come quelle che ha in mano il presidente della Regione siciliana Rosario Crocetta, intenzionato a invalidare lo schema di decreto del Governo perché, nell'occasione, è stato violato lo Statuto speciale della Sicilia, assieme alla Costituzione. Di fronte a scelte di vitale importanza per il territorio dell' Isola, il governatore deve partecipare di diritto alle sedute del Consiglio dei ministri.

Cosa che non è avvenuta.

Dopo gli interventi che hanno animato in questi ultimi giorni il dibattito in città - in particolare quello dell'ing.

Vincenzo Franza che ha definito «un suicidio» l'accorpamento di Messina -Milazzo con Gioia Tauro -, fa sentire la sua voce anche il sindaco Renato Accorinti, il quale intende sgombrare il campo dagli equivoci, respingendo al mittente le critiche che gli sono piovute addosso per la sua netta presa di posizione in favore di un' **Autorità portuale** che guardi più alla Calabria che alla Sicilia orientale.

«Le prese di posizione contrarie alla riorganizzazione delle **Autorità portuali**, come prevista dal disegno di legge approvato recentemente dal Consiglio dei Ministri, ci impongono di intervenire per ribadire la posizione più volte espressa da questa amministrazione. Da sempre, nessuno potrà contestarlo, - sottolinea Accorinti -, abbiamo affermato in tutte le numerose occasioni pubbliche alle quali abbiamo

Cultura di Messina

Autorità portuale Ci sono margini per poter agire su Renzi e Delrio

Accepted: 2006-03-28 please scripter bottom
 now: 1 (please scripter bottom) please



2.3 Diagramme

«L'idea di un libro di questo tipo non mi venne mai. Ho sempre pensato che la storia della lingua italiana fosse un campo di battaglia dove si scontravano le diverse scuole di pensiero. Ma ora, con questo libro, ho voluto dimostrare che la lingua italiana è una lingua viva, che si evolve e si trasforma. E che, per questo, ha bisogno di un libro che la spieghi e la mostri in tutta la sua ricchezza e nella sua varietà».

[illegible][illegible][illegible][illegible]

«Che cosa sia una vittoria di Pirro»

[illegible][illegible][illegible][illegible]

• **Student**
 • **Teacher**
 • **Parent**
 • **Community**

“It is enough to be
different from the
world. That’s the only
way to be different.”

[illegible][illegible]

Die weiteren Maßnahmen werden im Rahmen der laufenden Verhandlungen mit der Bundesregierung abgestimmt.

1. **Identify the problem.** The first step is to identify the problem. This involves understanding the symptoms and the context in which they are occurring.

1. *Introduction*
 2. *Background*
 3. *Methodology*
 4. *Results*
 5. *Discussion*
 6. *Conclusion*
 7. *References*
 8. *Appendix*
 9. *Index*
 10. *Table of Contents*

«Tra guerre aperte e frontiere chiuse»

[illegible]

dei due polmoni
gliu givito vuvu
fittu alla chiu
frappa d'amm
la piva d'amm

[illegible][illegible]

- segue

preso parte, che l'opzione principale a cui rivolgere ogni attenzione e tutto l'impegno possibile fosse quella dell'**Autorità** unica dello Stretto, che tenesse insieme cioè i porti di Messina e delle dirimpettaie Reggio Calabria e Villa San Giovanni. Non crediamo necessario ribadire ancora una volta la valenza di questo sistema e le opportunità che certamente potrebbero discendere per gli operatori e le comunità interessate dalla nascita di un' **Autorità** esclusivamente dedicata, che riserverebbe ogni attenzione alle necessità ed alle prospettive peculiari di questa area.

Qualora si ritenga che esistano ancora margini per far riconsiderare la decisione al governo, riportando l'attenzione cioè su una **Autorità portuale** esclusivamente dello Stretto, noi saremo in prima linea per sostenere con forza questa richiesta. Questo lo assicuriamo fin d'ora.

Come però, sempre per chiarezza, va ricordato che la scelta di puntare su Gioia Tauro è stata figlia proprio dell'impossibilità di ottenere una **Autorità** esclusivamente dello Stretto, per mancanza di adeguato sostegno a livello politico nazionale e regionale, ed è corretto ricordare che questa soluzione alternativa (collegarsi con Gioia Tauro) venne sostenuta da un' ampio fronte nel quale si trovarono d'accordo istituzioni, mondo politico, rappresentanze professionali e forze sociali. Saranno certamente in grado gli operatori dell'informazione di trovare riscontro di tutto questo.

L'ipotesi di tenere uniti i porti dello Stretto in ogni caso, e di vedere nella complementarietà con le attività di Gioia Tauro una soluzione certamente auspicabile rispetto ad altre scelte che si prospettavano, fu ritenuta da tanti, allora come oggi, un'opzione assolutamente da non perdere, onde evitare altre decisioni certamente penalizzanti, che vedrebbero il nostro porto definitivamente emarginato. Ritenere centrale il "sistema Stretto" impone la necessità di preservarlo tenendolo unito.

Per lo sviluppo del nostro territorio questo è determinante, l'opzione Gioia Tauro resterà l'unica alternativa qualora non si possa realizzare il progetto di una **Autorità** riservata ai quattro porti del nostro mare». E Accorinti poi aggiunge: «Se Crocetta incontrerà Renzi e Delrio per sostenere la battaglia dell'**Autorità** unica dello Stretto, io sarò accanto a lui. Ma questa è l'ora di agire, lasciamo da parte la demagogia».

Lucio D'Amico

politica

Nino Beninati: "Gli introiti devono restare nel nostro porto. Battiamoci per essere la XVI Authority"

Ho letto con interesse gli articoli di questi ultimi giorni, sia su TempoStretto.it che nella Gazzetta del Sud, riguardo l'istituenda **Autorità Portuale Interregionale Gioia Tauro/Messina ed altri** e la soluzione individuata e sottoscritta a **Palermo** per la zona Falcata. Gli argomenti sono differenti, ma per Messina hanno un unico comune denominatore: bonificare e riqualificare la zona Falcata. Ebbene nella nuova istituenda **Autorità Portuale** a prescindere le bellissime parole in uso come: "Strategico", "Area dello Stretto", "Area vasta", "Area Integrata" e chi più ne ha, più ne metta, mi chiedo, in parole semplici di questa iniziativa che vede coinvolte Messina, Milazzo e Tremestieri oggi **Autorità portuale di Messina** se: - tutti gli introiti oggi incassati dall' **Autorità Portuale di Messina** (Milazzo e Tremestieri inclusi) resteranno egualmente disponibili per interventi da realizzarsi nei porti di competenza dall' **Autorità Portuale** e quindi anche nella zona Falcata ed Ex Fiera? - detti introiti nel confluire in un unico contenitore saranno utilizzati anche per interventi strutturali nei porti calabresi? A questi 2 quesiti necessita che nella conferenza Stato/Regione il presidente della Regione Sicilia, se ritiene che i porti di Messina, Milazzo e Tremestieri non vengano penalizzati oltremodo dall' utilizzo di risorse proprie a vantaggio di altre **portualità**, dovrà definire in maniera chiara che gli introiti dei canoni pagati nel territorio siciliano restino di esclusiva competenza dei porti di appartenenza (Messina, Milazzo e Tremestieri). Inoltre, a mio parere, deve essere chiaro che il futuro comitato portuale con le proprie rappresentanze regionali, non può essere in funzione delle sedi dei porti ma in funzione del numero di abitanti delle città dei porti o comunque in funzione del contributo economico che ciascuna regione conferisce all' istituenda **Autorità Interregionale**. Alla luce di questi semplici presupposti credo che il ministro Del Rio ed il sottosegretario Minniti non possano esimersi dal fare chiarezza, altrimenti può insorgere il dubbio che di questa fantomatica **Autorità Portuale**, il vero beneficiario sia il porto di Gioia Tauro, che risanerà le proprie casse grazie al contributo significativo dell' attuale **Autorità Portuale** di Messina a discapito di risorse necessarie per la riqualificazione della Zona Falcata ed Area Ex Fiera di Messina, che né il Comune di Messina, né la Regione Sicilia potranno da soli intervenire in maniera significativa. Inoltre il

tempoStretto

MILAZZO

SWIFT €11.150

AUTOSPORT

Nino Beninati: "Gli introiti devono restare nel nostro porto. Battiamoci per essere la XVI Authority"

Stelle Splendenti

HIGHLIGHTS

- segue

Presidente della Regione al Ministro Del Rio credo debba chiedere quali siano stati i motivi per cui il porto di Taranto , da solo insiste nell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio, mentre le **portualità** di Crotone e Corigliano che naturalmente insistono nello stesso Golfo di Taranto (Mar Ionio) paradossalmente sono state inserite nell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Meridionale. Auspico pertanto che la rappresentanza politica nazionale e regionale di Messina e provincia insieme al Presidente della Regione Sicilia si adoperino con urgenza affinché il Ministro Del Rio riveda tale assurda decisione, in alternativa proporre l' istituzione della XVI° **Autorità di Sistema Portuale** Stretto di Messina (Messina-Milazzo-Tremestieri) con la facoltà di ampliamento ai porti di Reggio e Villa S. Giovanni. La problematica dell' area dello Stretto così come chiarito dall' Ing. Franza, sulla Gazzetta del Sud è ben altra cosa e non va confusa attraverso la istituzione di una così grande **Autorità Portuale**, che nel caso dovesse permanere senza i chiarimenti di cui sopra, a mio parere per i porti di Messina, Milazzo e Tremestieri sarebbe oltremodo penalizzante. Nino Beninati.

Accorpamento dei porti di Trapani e Palermo, è polemica

TRAPANI. L'accorpamento del porto di Trapani a Palermo è oggetto di un pietoso «scarica barile» della politica. Lo si legge in un documento dell'Associazione «Trapani cambia» in merito alla proposta del Governo nazionale riguardante il riordino delle **Autorità portuali** che prevede, appunto, che il porto di Trapani rientri nella giurisdizione dell'**Autorità portuale** di **Palermo**. Una parte politica rimprovera all'altra «quanto di tragico sta accadendo al porto della nostra città», prosegue il documento dell'Associazione che fa capo all'ex candidato sindaco Sabrina Rocca, sottolineando che «c'è di peggio, in quanto altri parlamentari, dopo essersi distinti nel tranquillizzare o quasi narcotizzare l'opinione pubblica trapanese con confortanti "tutto è sotto controllo" si distinguono oggi per un assordante silenzio».

GIACOMO DI GIROLAMO

Accorpamento dei porti di Trapani e Palermo, è polemica
di Giacomo Di Girolamo - 14/05/2016

TRAPANI. L'accorpamento del porto di Trapani a Palermo è oggetto di un pietoso «scarica barile» della politica. Lo si legge in un documento dell'Associazione «Trapani cambia» in merito alla proposta del Governo nazionale riguardante il riordino delle **Autorità portuali** che prevede, appunto, che il porto di Trapani rientri nella giurisdizione dell'**Autorità portuale** di **Palermo**. Una parte politica rimprovera all'altra «quanto di tragico sta accadendo al porto della nostra città», prosegue il documento dell'Associazione che fa capo all'ex candidato sindaco Sabrina Rocca, sottolineando che «c'è di peggio, in quanto altri parlamentari, dopo essersi distinti nel tranquillizzare o quasi narcotizzare l'opinione pubblica trapanese con confortanti "tutto è sotto controllo" si distinguono oggi per un assordante silenzio».

Per chi vuole sapere di più su questo argomento, ecco il link al documento dell'Associazione «Trapani cambia» che ha raccolto le firme di tutti i parlamentari trapanesi e che è stato consegnato al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, il 14 maggio scorso.

Il documento è stato consegnato al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, il 14 maggio scorso.

Il documento è stato consegnato al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, il 14 maggio scorso.

Scriva l'associazione Trapani Cambia, sull'accorpamento del porto di Trapani con **Palermo**

"Assistiamo in questi ultimi giorni ed in queste ultime ore ad un pietoso scarica barile della politica trapanese che rimprovera ad altre parti politiche quanto di tragico sta accadendo al porto della nostra città. C'è di peggio in quanto altri parlamentari (senatore Orru') dopo essersi distinti nel tranquillizzare o quasi narcotizzare l'opinione pubblica trapanese con confortanti tutto è sotto controllo si distinguono oggi per un assordante silenzio. Non c'è dubbio: è in corso uno dei più tragici scippi che il popolo trapanese abbia subito nella sua storia. Questa politica fatta da irresponsabili sta permettendo di consegnare ciò che di più prezioso abbiamo da un punto di vista economico al califfato di **Palermo**. La nostra associazione comunque non è abituata a piangersi addosso e quindi desideriamo con forza dare il nostro contributo sotto forma di proposta al fine di cassare questo ignobile provvedimento legislativo. Ci poniamo quindi innanzi tutto una domanda fondamentale: come mai lo schema di decreto legislativo è stato improvvisamente modificato? (non più di 10 giorni fa) estendendo gli accorpamenti anche ai porti non sede di **autorità portuale**? Dove erano i nostri rappresentanti parlamentari mentre si cucinava la fine dell'indipendenza dello scalo trapanese? Questa è la domanda fondamentale e l'argomento cruciale che individua chiaramente l'illegittimità formale del provvedimento legislativo e quindi chiediamo formalmente al sindaco e al consiglio comunale di esercitare il potere che il diritto pubblico gli consente al fine di opporsi immediatamente alla procedura legislativa ancora in corso a tutela della nostra comunità. Desideriamo pertanto che quello che rimane della politica esca allo scoperto con azioni concrete contro il silenzio di chi ha permesso questa vergognosa scelta governativa sfidando anche chi coltiva la semplice protesta senza una proposta concreta volta ad abbattere questo provvedimento che offende la dignità di tutti i trapanesi".



La Gazzetta Marittima

A Genova più teu meno rinfuse

GENOVA - Il porto di Genova ha archiviato il 2015 registrando il proprio nuovo record annuale nel settore dei container sia in termini di peso, avendo totalizzato 21,9 milioni di tonnellate, con un incremento del +1,0% sull'anno precedente, ed avendo movimentato contenitori per un volume pari a 2.242.902 teu (+3,2%).

Il traffico totale ha invece mostrato una flessione del -1,2% essendo ammontato a 51,3 milioni di tonnellate rispetto a 51,9 milioni di tonnellate nel 2014, diminuzione che è stata causata dalla riduzione dei traffici di rinfuse liquide e dei volumi di rinfuse secche movimentate nel comparto industriale. Oltre ai container, le altre voci merceologiche di segno positivo sono risultate quelle delle merci convenzionali, che sono state pari a 8,9 milioni di tonnellate (+3,4%), delle rinfuse solide movimentate nel settore commerciale del porto, attestatesi a 985mila tonnellate (+15,6%), e delle forniture di bordo e di bunker, salite a quasi 1,1 milioni di tonnellate (+11,1%). Nel settore delle rinfuse liquide, il traffico di oli minerali è diminuito del -6,7% a 15,0 milioni di tonnellate e sono calati anche i traffici di oli vegetali e vino e di prodotti chimici, pari rispettivamente a 272mila tonnellate (-23,8%) e 483mila tonnellate (-5,2%). Nel segmento industriale sono state movimentate 2,6 milioni di tonnellate di siderurgici (-6,4%) e 172mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-16,4%).

Nel 2015 i passeggeri transitati nel porto di Genova sono stati meno di 2,6 milioni (+4,0%), di cui 2,0 milioni di passeggeri dei traghetti (+4,4%) e 848mila crocieristi (+2,9%). Nel solo mese di dicembre del 2015 il porto del capoluogo ligure ha movimentato 4,4 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +1,3% sul dicembre 2014, e 84mila passeggeri dei traghetti (+10,2%) e 46mila crocieristi (+3,4%).

Forcieri presidente di Ligurian Ports



Lorenzo Forcieri

GENOVA – E' stato eletto nel corso dell'ultima assemblea di Ligurian Ports Alliance il nuovo presidente di turno dell'associazione dei porti liguri. E' il presidente dell'Autorità Portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri, eletto dai colleghi di Genova e Savona, rispettivamente dall'attuale commissario ammiraglio Giovanni Pettorino e da Gianluigi Miazza. Come da statuto, la presidenza di LPA è stabilita a turnazione e ogni anno la carica viene assunta di volta in volta da uno dei tre vertici liguri. Forcieri succede a Miazza che, in via straordinaria, aveva già ricoperto l'incarico nel 2014 e successivamente nel 2015. Il commissario Pettorino e Gian Luigi Miazza saranno i vice presidenti dell'associazione, quest'ultimo con la delega al coordinamento amministrativo. "I tre scali liguri – ha detto Forcieri – uniti nel primo sistema portuale italiano per importanza, rappresentano una delle eccellenze del nostro Paese. Ciascuno di essi può vantare specificità in grado di sostenere anche la concorrenza dei porti del Nord Europa e, nonostante la crisi dello shipping, nell'anno appena terminato, hanno tutti e tre raggiunto performance di tutto rispetto. Credo sia importante che l'azione di LPA, già improntata prevalentemente alla promozione internazionale congiunta che da sempre porta avanti con successo, punti oggi alla messa a sistema delle reciproche eccellenze. La condivisione delle best practices dei tre scali potrebbe favorire il livello di competitività dell'intero sistema".

La Gazzetta Marittima

Molo Italia e il “niet” a Cotunav

LIVORNO – Il dilemma è solo formalmente semplice da risolvere: come è stato sancito dall'ultima commissione consultiva della Port Authority, il molo Italia è destinato ai forestali (e alle crociere) dal piano regolatore, dunque non ci possono andare navi di altra tipologia. Era stato detto di no a Lucarelli che voleva appoggiarci la Tirrenia, è stato ribadito no all'agenzia marittima Austral che ha chiesto lo stesso per Cotunav. Le regole – hanno detto Giuliano Gallanti e Massimo Provinciali per l'Authority – vanno rispettate, altrimenti non servono. E' giusto. Però si potrebbe vedere la faccenda anche da un'altra angolazione. A che servono le regole sul porto? A farlo funzionare meglio, è ovvio. E quando un porto funziona meglio? Quando aumenta i traffici e trova soluzioni per un maggior numero di servizi, è altrettanto ovvio. Dunque, far rispettare le regole e tenere le banchine vuote – o non utilizzate al massimo delle loro potenzialità – con il rischio di far scappare linee di navigazione storiche non sembra la soluzione migliore. E' il caso di Cotunav, che ha sempre attraccato a Livorno, ma non può più farlo al terminal Ltm (dove andava fino a ieri) perché c'era solo una gru noleggiata da Lorenzini per il suo traffico contenitori; e non gli è permesso di farlo al molo Italia dove c'è la gru adatta, c'è anche il terminalista (Scotto) con le licenze per i contenitori e le altre merci della nave, però il piano regolatore non lo prevede. Io credo nel buon senso, fino a prova contraria. E mentre l'agenzia di Cotunav ha deciso di tutelarsi con lo studio marittimista Canepa, prima di gettare la spugna e accettare le offerte di Marina di Carrara e di Piombino, mi auguro che a palazzo Rosciano si trovi una soluzione. Sappiamo da tempo che la coperta è corta. Ma non fino al punto di cacciare le navi e il lavoro, mi dicono un milione e mezzo di fatturato annuo che la Cotunav vale per il porto, Con questi lumi di luna, davvero è “niet”?

Antonio Fulvi

La Gazzetta Marittima

Piombino hub di General Electric

L'accordo firmato con la Regione Toscana e le ricadute – Guerrieri: e adesso avanti con gli altri progetti



Luciano Guerrieri

FIRENZE – Si concretizza il piano della Nuova Pignone, gruppo General Electric, per i nuovi investimenti nella Toscana con una forte proiezione anche sul porto di Piombino. E' stato solennemente firmato a palazzo Strozzi Saccati un doppio documento che comporterà per Piombino investimenti per "alcune decine di milioni" e la progressiva creazione di 300 posti di lavoro. Alla firma c'erano il governatore Enrico Rossi, l'ad di General Electric Jeff Immelt, il presidente di GE Oil & Gas Lorenzo Simonelli, il presidente della Nuova Pignone Massimo Messari con il ministro Federica Guidi a rappresentare il governo. Il sindaco di Piombino Massimo Giuliani e il commissario dell'Autorità portuale Luciano Guerrieri erano anch'essi presenti e si sono espressi con grande ottimismo sull'accordo. General Electric investe circa 600 milioni di euro, in buona parte in Toscana. Per quanto riguarda Piombino, la multinazionale ha confermato la volontà di creare un polo di assemblaggio portuale per moduli di centrali a gas da inviare in particolare in Medio Oriente e in Australia. E' il programma di cui si è a lungo parlato e che non esclude – ha detto Massimo Messari – l'utilizzo del sito di Avenza e l'eventuale ricorso anche a Livorno – dove sul terminal Lorenzini sono stati spesso operati importanti spedizioni – e Marina di Carrara. Luciano Guerrieri, commissario ex presidente dell'Authority di Piombino, sottolinea l'importanza dell'accordo, che è "uno dei primi, importanti e concreti passaggi – dice – sul piano di sviluppo del porto nel quadro dei grandi lavori che si stanno completando per aree e banchine". Gli altri progetti sono, come noto, il polo delle demolizioni delle navi obsolete, per il quale sono in corso definizioni, e lo sviluppo di quel settore dello yachting che a lungo è rimasto nei progetti ma che comincia a prendere forma.

A Civitavecchia Pasqualino Monti sotto attacco



Pasqualino Monti

ROMA - E' il porto di Roma, ovvero uno dei più importanti, e anche geograficamente più vicino al cuore del potere. Eppure sulla presidenza della Port [redacted] di Civitavecchia, fino a lunedì sera c'erano nuvole di tempesta. Premettiamo: al momento in cui andiamo in macchina non è stato ancora firmato il decreto del ministro Delrio per la nomina di Pasqualino Monti, presidente uscente dell' [redacted] a commissario. Né in alternativa è stato nominato un successore (si è scritto negli organi di stampa locali dell'eventualità di un reggente-ponte nel contrattimraglio Giuseppe Tursi). Siamo così al poco lodevole caso di un porto che è da una settimana senza

A.F.

(segue a pagina 2)

Monti sotto attacco

presidente o commissario pur con programmi di fondamentale importanza, decisioni in corso d'opera come il piano Ciavio da 300 milioni di investimenti privati, una serie notevole di impegni anche giornalieri per mandare avanti i grandi traffici delle crociere e del roto e ovviamente anche un problema d'immagine.

Perché questa impasse? Pasqualino Monti negli ultimi tempi è stato crocifisso da una serie di esposti sempre più dettagliati, che hanno provocato anche un intervento della Corte dei Conti. Ha risposto per le rime, ovviamente: e i suoi legali sostengono che sono stati chiariti tutti i dubbi. Ma l'ultimo silturo - di cui ha parlato con varie intonazioni la stampa quotidiana locale - è stato sparato addirittura contro il ministro Delrio, con tanto di diffida di azione legale se avesse confermato come commissario il presidente scaduto. E il ministro, a quanto pare, ha preso la cosa sul serio, tanto da chiedere all'avvocatura di Stato come comportarsi. A ieri, a quando stavamo andando in stampa, non c'era ancora stata risposta. E a parte la comprensibile amarezza di Pasqualino Monti, c'era sullo scalo, ma anche nella stessa Assoporti la preoccupazione per una struttura così importante senza il primo responsabile per legge.

Per Assoporti si configurerebbe anche un problema indotto. Perché lo statuto dell'associazione prevede che il presidente - attualmente lo

stesso Pasqualino Monti - sia un presidente (o commissario) di [redacted]

Nel caso il ministro non confermasse Monti, verrebbe ad essere vacante anche la presidenza di Assoporti, passando, in attesa di nuove elezioni, sotto la gestione del più anziano del direttivo, nella fattispecie Franco Mariani di Bari.

Porti: Napoli, collaborazione con Egitto su traffico ro-ro

Ministro egiziano Galal Elsaywy visita lo scalo partenopeo

02 febbraio, 18:06



(ANSA) NAPOLI, 2 FEB - "Lavoriamo per incrementare i traffici coinvolgendo anche le aziende di trasporto e gli armatori interessati al traffico merci di media percorrenza", così l'ammiraglio Antonio Basile, commissario dell'Autorità PORTuale di Napoli, ha commentato la visita allo scalo partenopeo del Ministro Plenipotenziario Commerciale del Governo egiziano, Galal Elsaywy.

Basile ha ricevuto oggi il ministro egiziano in una visita che ha posto le basi per la stipula di un protocollo di collaborazione nel settore del traffico ro-ro. Alla riunione con Elsaywy ha partecipato il rappresentante degli agenti Marittimi, Andrea Mastellone. Il rappresentante del governo egiziano, in visita per la prima volta a Napoli, ha infatti più volte sottolineato, nel corso del colloquio, l'attenzione verso lo scalo per la sua centralità nel Mediterraneo e per le sue caratteristiche di scalo polifunzionale. La collaborazione che si vuole intensificare non parte da zero. Nel porto di Napoli, infatti, si svolge già un significativo traffico di prodotti ortofrutticoli e di alluminio.

Napoli: Autorità portuale riceve Rappresentante del Governo Egiziano

Napoli, 2 febbraio 2016 - L'Autorità Portuale di Napoli ha ricevuto, questa mattina, il Ministro Plenipotenziario Commerciale del Governo egiziano, Galal Elsayy.

Oggetto dell'incontro: sviluppare nuove relazioni commerciali tra Napoli e l'Egitto e gettare le basi per la stipula di un protocollo di collaborazione nel settore del traffico ro-ro.

Alla riunione ha partecipato il Rappresentante degli Agenti Marittimi, Andrea Mastellone.

Il Ministro, in visita per la prima volta a Napoli, ha infatti più volte sottolineato, nel corso del colloquio, l'attenzione verso lo scalo per la sua centralità nel Mediterraneo e per le sue caratteristiche di scalo polifunzionale.

La collaborazione che si vuole intensificare non parte da zero. Nel porto di Napoli, infatti, si svolge già un significativo traffico di prodotti ortofrutticoli e di alluminio.

"Si tratta- ha osservato il Commissario Straordinario Antonio Basile- di incrementare i traffici coinvolgendo anche le aziende di trasporto e gli armatori interessati al traffico merci di media percorrenza."

Napoli: NauticSud Salone Internazionale della Nautica. Dal 27 febbraio al 3 marzo l'edizione 2016

da sinistra: l'assessore del Comune di Napoli Annamaria Palmieri, la presidente di Mostra d'Oltremare Donatella Chiodo, il presidente di Anrc Gennaro Amato

Organizzato da Mostra d'Oltremare in collaborazione con ANRC

Napoli, 2 febbraio 2016 - Cantieri Nautici Italiani, operatori di tutta la filiera nautica coadiuvati da circoli velici, Istituti di Formazione, Centri di Ricerca, Aree Marine Protette, Porti Turistici, associazioni di categoria ed enti impegnati in ambito marittimo. Saranno tutti gli operatori italiani legati al settore nautico i protagonisti di Nauticsud Salone Internazionale della Nautica che torna alla Mostra d'Oltremare di Napoli dal 27 febbraio al 3 marzo. Sei giornate che ruoteranno intorno alla nautica e, più in generale, a tutta l'economia del mare, considerata dall'Unione Europea uno dei motori di sviluppo per l'imprenditoria. Forte dei suoi 43 anni di storia alle spalle e con l'entusiasmo tipico della ripartenza di un grande progetto, l'edizione 2016 della manifestazione si presenta come nuovo punto di partenza in termini fieristici per il settore da diporto e per i marittimi, cercando di rispecchiare pienamente la fase storica che si sta vivendo e tracciare nuove strade in termini di evoluzioni economiche e ricadute sociali per le aree imprenditoriali di questo settore. E infatti durante i giorni della fiera ci sarà anche un ricco programma di incontri e workshop sui temi dell'economia del mare.

"Il lavoro avviato nasce con l'obiettivo di tracciare un percorso in cui rafforzare le sinergie tra noi imprenditori italiani di settore. E' questo il punto di inizio - spiega Gennaro Amato, Presidente dell'Associazione Nautica Regionale Campana - e stiamo camminando con lo sguardo rivolto alle esigenze della clientela e degli utenti del Mare".

La kermesse è stata presentata nella sala Italia della Mostra D'Oltremare dalla presidente della Mostra Donatella Chiodo e dal consigliere delegato Giuseppe Oliviero. "Mostra d'Oltremare -spiega la Chiodo - con il NauticSud si propone di parlare non solo di cantieristica nautica ma anche di economia del mare, ricchezza di Napoli e della Campania. Nell'ottica di una sempre maggiore apertura della Mostra d'Oltremare alla città, durante il NauticSud grazie, alla sinergia con la Federazione Italiana Vela- V zona e con gli assessorati allo sport e alla scuola del Comune di Napoli, daremo spazio allo sport, coinvolgendo le scuole per far conoscere ai bambini le meraviglie della vela". E proprio per i bambini delle scuole primarie, la grande fontana dell'Esedra si trasformerà nei giorni di Nauticsud in un capo prova, dove i piccoli

- segue

velisti potranno provare gli optimist, le derive con cui i bambini di solito si avvicinano al mondo della vela.

“Il rilancio di Nauticsud – aggiunge Oliviero – era uno dei nostri obiettivi e lo abbiamo raggiunto, grazie anche alla sinergia con l’Anrc e alla tenacia dello stesso Presidente Gennaro Amato. Abbiamo avuto una forte risposta dai cantieri e da tutto il mondo della nautica da diporto, sintomo che la città aspettava il ritorno di una manifestazione storica e legata fortemente al mare, elemento centrale per Napoli. Il primo passo è ritorno degli espositori in Mostra che accoglieranno il pubblico degli appassionati, poi dall’edizione 2017 punteremo anche sul ritorno della parte a mare del Nauticsud con i grandi yacht”.

Il coinvolgimento della città di Napoli e con la Regione Campania nel salone della nautica è rafforzato anche dall’intesa che Mostra d’Oltremare ha stretto con le due aziende di trasporto ANM e EAV, nell’ottica di una sinergia pensata per proseguire anche per altri eventi della Mostra: nei giorni del salone chi si presenterà ai varchi del polo fieristico con un biglietto vidimato di una delle due aziende, avrà un euro di sconto sul biglietto d’ingresso.

L'evento, il rilancio

Nauticsud, ritorna la fiera della nautica

Dopo cinque anni di stop a partire dal 27 febbraio alla Mostra d'Oltremare

Sergio TroiseUna città di mare senza una fiera dedicata alle barche, al diporto, all' economia costiera. È stata per quattro anni una delle tante contraddizioni di Napoli, autentica perla nel cuore del Mediterraneo, potenzialmente votata allo sviluppo della cantieristica e del **turismo nautico**, e invece costretta a posizioni di retroguardia, a causa di una cronica mancanza di politiche mirate all' economia del mare. Ma dal 27 febbraio al 6 marzo le cose potrebbero cambiare: dopo cinque anni di assenza, colmati da iniziative sporadiche e lasciate a metà dell' opera, torna infatti il **Nauticsud**, evento fieristico che, sia pure tra alti e bassi, era stato per anni secondo soltanto al Salone di Genova.

La manifestazione, giunta alla 44ma edizione, si svolgerà nei padiglioni della Mostra d'Oltremare, dove ieri è stato presentato il programma dalla presidente Donatella Chiodo e da Gennaro Amato, numero uno della Anrc, l'Associazione Nautica Regionale Campana, che si è assunta l'onere di collaborare attivamente all'organizzazione. Sono un centinaio gli espositori che hanno assicurato la partecipazione e circa 200 le imbarcazioni che saranno in mostra.

Non mancheranno novità interessanti, come il gommone ecologico costruito con biomateriali mai visti prima, realizzato da Motonautica Vesuviana, una delle eccellenze nel settore dei battelli pneumatici hi-tech. Annunciate novità anche da Coastal che farà vedere un gommone griffato Marinella, da Fiat Mare e Salpa. Non è escluso che arrivino anche altre adesioni, e non solo dalla Campania, mentre è stato rinviato al 2017 uno sbocco a mare, al Molo Luise, per prove in acqua ed esposizione di imbarcazioni di grandi dimensioni.

«Vogliamo che il lavoro avviato con il rilancio del **Nauticsud** assecondi la ripresa del settore, tracci un percorso che rafforzi le sinergie tra noi operatori locali e apra le porte ai cantieri fuori regione» ha dichiarato Amato, aggiungendo che alla manifestazione saranno presenti un po' tutti i rappresentanti della filiera nautica, in prima linea operatori della portualità turistica, delle aree marine protette, dei centri di ricerca, degli istituti di formazione e dei circoli velici.

La presidente della Mostra d' Oltremare, Donatella Chiodo, ha tenuto a sottolineare, da parte sua, non solo l' importanza della riscoperta di una delle manifestazioni storiche dell' ente fieristico (la più importante assieme alla Fiera della Casa), ma il ruolo determinante che hanno avuto gli operatori del



- segue

settore. «Si sono attivate energie positive, per far ripartire lo sviluppo bisogna mettersi in gioco. Vedrete, chi non ci sarà quest' anno, ci sarà l' anno prossimo».

Chiodo ha annunciato anche una novità legata al controllo dell' inquinamento e all' incentivazione dell' uso di mezzi pubblici: grazie a un accordo con Anm ed Eav, nei giorni del salone **naulico** tutti coloro che si presenteranno ai varchi della Mostra con un biglietto validato di una delle due aziende di trasporto, usufruirà dello sconto di un euro sul prezzo del biglietto d' ingresso: sette euro anziché otto. Già decisi anche gli orari: nei giorni feriali il salone aprirà i battenti dalle 12,30 alle 19; nei due weekend dalle 10,30 alle 20,30.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

In concomitanza con la riunione di domani

Comitato portuale a Gioia sit-in promosso dai sindacati

Il fine: mantenere alta l'attenzione generale sul futuro dello scalo

Il commissario straordinario dell'**Autorità portuale**, capitano Andrea Agostinelli, ha convocato per domani una riunione straordinaria del Comitato **portuale**. Due soltanto gli argomenti all'ordine del giorno, ovvero il parere riguardante alcune istanze di concessioni demaniali marittime nei porti di Gioia Tauro, Taureana di Palmi e Crotone e, ancora, il parere su richieste diverse per il rinnovo di **autorizzazioni** per l'esercizio di attività legate allo svolgimento di operazioni **portuali** nell'ambito dello scalo marittimo di Gioia Tauro.

Il Comitato - l'inizio dei lavori è fissato in seconda convocazione per le ore 10 - è stato rinnovato da poco ma lo stesso, a quel che si anticipa, pare non debba restare in carica a lungo in quanto il nuovo decreto, approvato dal Consiglio dei Ministri giusto due settimane addietro e che stabilisce il numero delle **Autorità portuali** in Italia (che è stato ridotto), prevede che le stesse debbano essere "governate" da nuovi Comitati per i quali saranno stabiliti i criteri di rappresentanza territoriale e per le istituzioni che alle stesse dovranno fare capo.

E c'è da dire anche che proprio in coincidenza della riunione le organizzazioni sindacali hanno deciso di dare vita ad un sit-in proprio davanti alla sede dell'**Autorità portuale**, finalizzato a sollecitare l'attenzione su importanti problemi legati al presente e al futuro del porto di Gioia Tauro. In primo luogo i sindacati segnalano ancora una volta il calo dei volumi di traffico e quindi la necessità che MCT operi col massimo impegno per l'acquisizione di nuove linee di navigazione mentre alla stessa **Autorità portuale** chiedono i necessari interventi per la concessione di aree disponibili da destinare a nuovi investitori soprattutto per la nascita di nuove attività per la diversificazione del porto. (g.s.)



Porti: problemi strutturali, Gip sequestra banchina a Palermo

Distacco di calcestruzzo e corrosione dei ferri

01 febbraio, 15:45



(ANSA) - PALERMO, 1 FEB - Gli uomini della Capitaneria di porto di Palermo stanno eseguendo il sequestro del molo Vittorio Veneto del porto di Palermo, nell'area della Stazione marittima. I sigilli sono scattati su ordine del Gip Walter Turturici per il distacco di calcestruzzo e la corrosione delle strutture in cemento armato. Il provvedimento è stato richiesto dal pm Luca Battinieri e dagli aggiunti Dino Petralia e Salvatore De Luca. Già a ottobre la magistratura aveva sequestrato lo stesso molo, quello dove attraccano solitamente le navi da crociera. Qualche mese fa c'era stato un sopralluogo di forze dell'ordine, inquirenti e funzionari dell'agenzia regionale per l'ambiente (Arpa), sul Vittorio Veneto, dove c'è il cantiere per la ristrutturazione della stazione marittima. Proprio questa mattina, l'Autorità portuale ha inviato alla Capitaneria di porto il resoconto degli ultimi lavori eseguiti sul versante sud del molo per metterlo in sicurezza dopo il sequestro di ottobre. Il cantiere era stato affidato d'urgenza a una ditta (la Trevi) che già stava lavorando al porto. I lavori sono stati ultimati e anche il monitoraggio del resto del molo (eseguito anche con sopralluoghi subacquei) non ha evidenziato altre criticità. Per il momento le navi da crociera (ne arriverà domattina una della Msc) attraccheranno al molo Piave. (ANSA).

La Gazzetta Marittima

Le politiche del mare per l'arcipelago toscano

Una nota di Gianni Anselmi con particolare riferimento all'Isola d'Elba



Gianni Anselmi

FIRENZE – “Per la prima volta viene messo nero su bianco che l’Elba e l’arcipelago toscano rappresentano una priorità per la Regione e meritano per questo un’attenzione specifica nei prossimi piani e provvedimenti”. È quanto mette in evidenza Gianni Anselmi, consigliere regionale Pd e presidente Commissione Sviluppo economico, in relazione all’inserimento dell’Elba e dell’arcipelago toscano nei 25 progetti strategici all’interno del documento di economia e finanza regionale approvato contestualmente al bilancio; documento che anticipa gli interventi che verranno messi in campo con il Piano regionale di sviluppo.

“I 25 progetti regionali anticipati nel Defr contengono una prima approssimazione degli interventi del piano, indicano con chiarezza sin da ora quali sono i settori da dover rafforzare: il progetto regionale numero 2, sarà denominato appunto ‘politiche del mare per l’Elba e l’Arcipelago toscano’ e punterà proprio a dare un rilievo specifico alle aree insulari in quanto elemento caratterizzante del patrimonio ambientale, turistico, naturalistico ed economico regionale – prosegue il consigliere. Questo è anche il risultato del lavoro che abbiamo messo in campo come Pd, con una risoluzione che sottolineava proprio l’esigenza di porre maggiore attenzione su alcune politiche regionali finora non sufficientemente rappresentate, quali il tema dell’agroalimentare e dello sviluppo rurale e, appunto, la valorizzazione dell’Elba e dell’arcipelago toscano all’interno del progetto regionale dedicato alle politiche del mare”. “Un primo ma importante riconoscimento, necessario per poter passare dalle parole ai fatti e intraprendere d’ora in poi, fino alla presentazione del Prs, un cospicuo lavoro per mettere in campo sostegni concreti che garantiscano la valorizzazione dell’arcipelago”, conclude Anselmi.

Logistica. L'interporto Sito di Orbassano, scalo del capoluogo piemontese, rivitalizzato dai container ferroviari dal Savonese

Il treno della frutta rilancia Torino

Con gli operatori ortofrutticoli si studia la messa a regime del servizio da marzo

PIEMONTE



Filomena Greco
TORINO

Sulla carta, è la "Cenerentola" tra gli interporti del Piemonte. Il Sito di Orbassano, quasi 3 milioni di metri quadri alle porte di Torino, va a caccia di rilancio. E lo fa grazie al treno della frutta. Il servizio di trasporto su ferro di container di frutta dalla scalo di Savona a Torino è stato attivato nel periodo di Natale, in via sperimentale. L'idea è di trasformarlo in un servizio a regime a partire dal mese di marzo.

Per fare il salto si sta discutendo con gli operatori dell'ortofrutta, i grossisti-importatori, in totale una cinquantina operanti nell'area del Nord Ovest, tra Piemonte, Liguria e Lombardia. L'obiettivo è di arrivare a confezionare una offerta di servizio completa, dalla movimentazione merci e container in porto, al trasporto ferroviario, allo scaricamento

fino alla consegna in magazzino. Una offerta che riduca ad esempio i tempi di sosta delle merci in banchina e presenti una convenienza rispetto al trasporto su gomma. «La realizzazione del primo servizio sperimentale - spiega Paolo Foletta, commissario di Governo per l'Alta velocità e regista, insieme all'Autorità portuale di Savona, dell'operazione - ha dimostrato anzitutto la fattibilità del trasporto su ferro. Ora stiamo perfezionando una offerta di servizi che sia competitiva in termini di costi su una distanza di 150 chilometri».

Da un lato dunque il porto di Savona Vado, il più grande scalo del Mediterraneo per i prodotti dell'ortofrutta con un piano di investimenti ambizioso nei prossimi anni da parte di Maersk. Dall'altro l'interporto di Orbassano, a ridosso del CAAT, il Centro agroalimentare di Torino, uno dei principali mercati generali dell'ortofrutta in Italia, che riceve ogni anno 500mila tonnellate all'anno di merci, poco meno della metà, 200mila tonnellate, arri-

vano arrivo da Savona. Un servizio di trasporto su ferro potrebbe intercettare una quota delle merci attualmente in viaggio su questa direttrice. In prospettiva poi, uno sbocco verso l'interporto di Orbassano, rilanciato in chiave intermodale, può rappresentare una via di sviluppo per lo scalo ligure. Si tratta di un passo verso il

L'ESPERIMENTO RIUSCITO

Il trasporto è stato avviato come test nel periodo di Natale. Ora l'obiettivo è configurare una offerta completa dal porto ai magazzini

rilancio dei servizi intermodali a Orbassano sul modello di quanto realizzato in alcune aree chiave come Novara, Busto/Gallarate e Verona, lungo la direttrice del Brennero.

Il Piemonte è in ritardo. In buona compagnia, visto l'intermodal divide che affligge l'intero paese. Serve spingere l'intermo-

dalità sulle strutture esistenti, nel quadro di un sistema integrato in cui operano gli altri interporti piemontesi. A cominciare dal Cln di Novara, il polo di Tortona e Rivalta Scrivia e il futuro Mondovì (Cuneo). Ma serve anche guardare al futuro, alla linea ad Alta velocità Torino-Lione e al Terzo Valico. In quest'ottica l'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione ha chiesto a Ferrovie dello Stato uno studio di fattibilità sul costo degli interventi in grado di "sanare" le limitazioni strutturali del passante ferroviario di Torino. La soluzione sarebbe quella di ottimizzare il collegamento tra lo scalo di Orbassano e Alessandria, mettendolo così potenzialmente in rete tanto con Novara quanto con la futura direttrice del terzo Valico sull'asse Genova-Rotterdam. La stima sul tavolo è pari a 30 milioni di euro necessari per adeguare le infrastrutture esistenti e limitare l'isolamento. Ma questa, al momento, è un'altra storia.

di SERENA BIANCHI

La rete degli interporti piemontesi



Interporto a rischio concordato, un'altra fumata nera da Roma

LA MOBILITAZIONE per evitare che l'interporto Vespucci finisca con il bilancio bocciato e con un concordato che ne segnerrebbe se non la fine certo una brutta caduta ha visto ieri una riunione romana che però non sembra aver sbloccato la situazione. La Bnl, che non ha accettato la proposta contenuta nel piano di rilancio e che in sostanza gli chiede di congelare il credito e accontentarsi per un paio d'anni almeno degli interessi, anche a Roma non avrebbe cambiato idea. E' scesa in

campo anche la Regione, con mandato dello stesso governatore Rossi: ma a tutto ieri non c'erano novità. Solo la decisione - che sarà comunicata forse oggi stesso ai soci - di convocare un consiglio d'amministrazione straordinario per martedì prossimo. In questo lasso di tempo si spera di stemperare la posizione della Bnl e di raggiungere un compromesso che consenta alla Spa Vespucci di andare avanti. Uno dei nodi da sciogliere è anche la funzione di retroporto, che a parole è stata sostenuta sia da Toscana Logistics su input di Rossi, sia ovvia-

mente [redacted]. Che tuttavia lamenta di non essere stata coinvolta nelle ultime iniziative prese autonomamente dal Vespucci, mentre si continua a sollecitare un suo intervento finanziario, con l'acquisto da parte [redacted] almeno delle quote messe in vendita dalla Camera di Commercio e dal Comune di Livorno. Tutti nodi ancora non risolti: sui quali il consiglio straordinario della prossima settimana sarà chiamato a far chiarezza.

A.F.

Le compagnie "dirottano" le navi verso aree geografiche meno instabili

TRIESTE. Se alcuni mercati crocieristici come Cina, Australia e Medio Oriente sono in forte crescita, quello del Sud America sta risentendo della crisi economica del Brasile. Gli indicatori di occupazione delle navi e di marginalità del prodotto che stanno registrando i maggiori players nell' area, quest' inverno sono al ribasso.

Storicamente i marchi italiani sono quelli che hanno sempre dominato questo mercato. Sia brasiliani che argentini, popolazioni dal sangue latino, amano molto l' atmosfera che si respira a bordo delle navi italiane, e non va dimenticato che una significativa parte degli abitanti di queste terre è di origine italiana.

Nonostante il 2016 sia l' anno "olimpico" per il paese carloca, la crisi attanaglia la popolazione che aveva già manifestato il suo malumore in occasione dei Mondiali di calcio del 2014: il Pil a fine anno ha registrato una flessione di oltre il 3%, l' inflazione ha superato il 10,5%, i consumi sono scesi dell' 1,5% nell' ultimo trimestre del 2015, il settore industriale ha fatto segnare una contrazione dell' 1,3% e quello dell' agricoltura del 2,4%. Questi numeri non possono non riflettersi sulla propensione

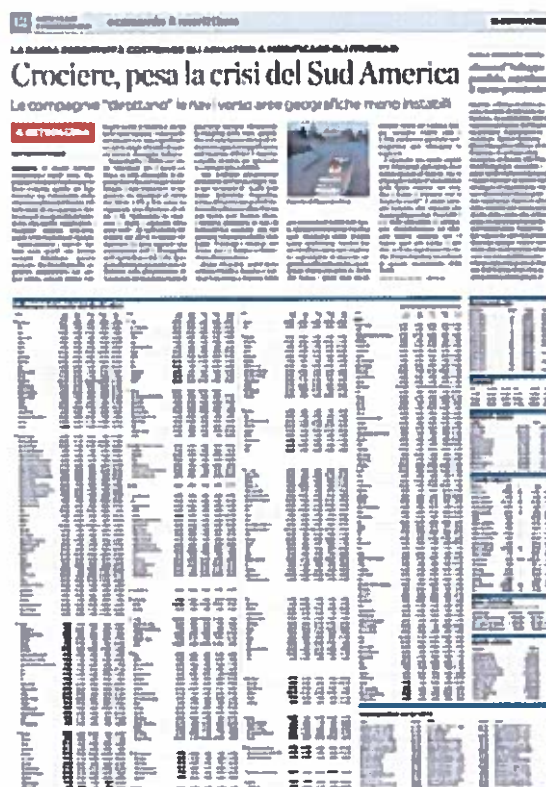
all' acquisto della popolazione di pacchetti turistici. Sfruttando la mobilità delle navi, quindi, Msc e Costa hanno deciso di ridurre la capacità in quell' area nell' inverno 2016/17 rispetto a quello in corso per spostarla su mercati più redditizi.

Msc Crociere attualmente posiziona nell' area cinque navi per un totale di 12.202 letti bassi: Splendida, Magnifica, Lirica, Armonia con porti d' imbarco brasiliani e infine Poesia con home port Buenos Aires.

L' inverno prossimo le navi in Sudamerica saranno solo tre con una riduzione a 8.602 letti bassi: Preziosa e Musica con home port a Santos e Orchestra a Buenos Aires.

Costa Crociere quest' anno schiera Pacifica basata a Santos e Fascinosa a Buenos Aires per un totale di 6.020 letti bassi. Il prossimo inverno Pacifica sarà sostituita dalla piccola Costa neoRiviera, mentre Costa Mediterranea sarà dedicata soprattutto al mercato argentino offrendo anche un originale itinerario verso la Terra del Fuoco. I posti letto totali, sempre intesi per cabina doppia, saranno ridotti così a 3.308, anche se a parziale contropartita sarà allungata la stagione.

Il mercato ora vuole capire se le Olimpiadi potranno dare nuovo slancio al Brasile, ma in attesa che i piani d' espansione delle flotte entrino nel vivo, Msc e Costa si trovano con la "coperta corta": è stato naturale favorire altri mercati che danno più garanzie. Tra il 2017 e il 2020 entrambe le compagnie immetteranno sul mercato nuova capacità con (4 nuove navi per Costa, 6 per Msc): c' è da aspettarsi



- segue

che anche il Sud America beneficerà di questo incremento delle flotte.

PARIGI. «Penso ci siano ancora margini di sviluppo su Genova, ne parleremo con il nuovo presidente dell' **Autorità portuale**. Aspettiamo la nomina». Gianni Onorato, Chief Executive Officer di Msc Crociere, in un' intervista esclusiva al Secolo XIX/TheMediTelegraph, racconta i piani futuri della compagnia, i nuovi mercati al centro della strategia di espansione, ma non dimentica l' home port del capoluogo ligure in attesa della nomina del nuovo presidente dello scalo che arriverà dopo il commissariamento dell' Ammiraglio Pettorino.

Sul rapporto con Fincantieri, Onorato spiega: «Sono convinto che costruiremo altre navi nei loro stabilimenti».

L' intervista integrale di Matteo Dell' Antico è on line su www.themeditelegraph.it.