

Dai Porti:

Venezia:

"...Zaia-Brugnaro, scontro in mare..." (Italia Oggi, Ansa)

"...Basta ambiguità del governo su Venezia..."

(The Medi Telegraph)

"...Musolino a Venezia? Un profilo lontano per quella carica..." (Il Messaggero Marittimo)

Genova:

"...Salta il primo comitato di Signorini..."

(La Repubblica GE, The Medi Telegraph, Corriere Marittimo)

"...In porto serve un'autorità più veloce..."

(La Repubblica GE, Il Nautilus, Ansa)

"...Castellano: per Genova un'occasione unica con la nuova industria..." (La Repubblica GE)

"...Senza carte nautiche aggiornate, nave fermata a Genova..." (The Medi Telegraph, Corriere Marittimo, Ansa)

"...Industria e logistica per uscire dalla crisi ligure..."

(The Medi Telegraph)

La Spezia:

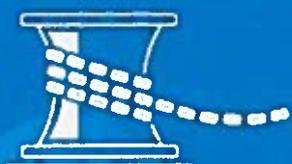
"...Maxi sequestro di merci per la fabbricazione di esplosivi..." (Corriere Marittimo)

Ravenna:

"...Concorrenza e nodi irrisolti..." (Il Resto del Carlino)

Livorno:

"...Livorno-Miami il brindisi triste..." (Il Tirreno)



Piombino:

"...In Toscana è guerra tra Moby e Blu Navy..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Napoli:

"...Masucci nel consiglio dell'AdSP Napoli..." (The Medi Telegraph, Informazioni Marittime, L'Informatore Navale)

"...Napoli, la ripresa delle crociere..." (L'Avvisatore Marittimo)

Cagliari:

"...Con Costa ripartono le crociere a Cagliari..."

(Il Messaggero Marittimo)

"...Pronta ad aprile nuova darsena pescherecci a Cagliari..." (Ansa)

Messina:

"...Tragedia al porto, lo sfogo del consulente dei marittimi: succederà ancora..." (Tempo Stretto)

"...E' partita da Viareggio la draga che deve pulire il porto di Tremestieri..." (Giornale di Sicilia)

Augusta:

"...Anno disastroso per sbarco migranti..."

(Il Messaggero Marittimo)

"...Augusta e Siracusa, spinta produttiva..."

(Gazzetta del Sud)

Altre notizie di porti stranieri

Focus:

- **Dragaggi e bonifiche** (La Nazione LI)

Il governatore del Veneto e il sindaco di Venezia in disaccordo sul presidente del porto

Zaia-Brugnaro, scontro in mare

Delrio sceglie il capo dell' Autorità portuale su Skype

Il colloquio è avvenuto su Skype.

Da una parte, un esperto internazionale del settore marittimo, Pino Musolino. Dall' altra, il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio. Il quale, dopo aver visionato il curriculum, ha scelto Musolino come nuovo presidente del porto di Venezia di cui, attualmente, è a capo l' ex ministro del governo Prodi, Paolo Costa, giunto alla fine del secondo mandato. Un nome, quello di Musolino, che ha messo in contrapposizione il governatore leghista del Veneto, Luca Zaia, e il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, eletto col centrodestra.

Musolino è uno di quei giovani laureati che hanno lasciato l' Italia per andare all' estero prima delle polemiche sollevate dalle dichiarazioni del ministro del Lavoro, Giuliano Poletti. Ha 39 anni, è veneziano e, nell' ultimo decennio, ha ottenuto un master in materia di trasporti all' Università di Swansea, prima di diventare manager del porto di Anversa e della Hapag-Lloyd Ag, una delle società più grandi nel campo della movimentazione dei container.

Il colloquio su Skype ha convinto Delrio. Manca solo il voto della commissione Trasporti.

Poi, con ogni probabilità, Musolino diventerà presidente del porto di Venezia. Con la benedizione di Zaia. Non conosco personalmente Musolino, ha sottolineato il governatore, ma ho dato parere favorevole, perché il suo curriculum risponde esattamente ai criteri che avevo chiesto al ministro Delrio: che fosse veneto, meglio se veneziano, che fosse giovane e che avesse competenze tecniche adeguate, magari con esperienza all' estero.

Non volevo persone provenienti dal mondo della politica, legate ai partiti, ha proseguito Zaia. Mi pare che, con Musolino, ci siamo al millimetro. Penso che il Veneto potrebbe intestarsi il primato del più giovane presidente del porto d' Italia. Con la politica, l' esperto marittimo ha davvero poco a che fare. Solo una parentesi da consigliere di quartiere eletto col Pd. Poi, solo il mare.

Se per Zaia il suo profilo è perfetto, per Brugnaro è il contrario. Non era il nostro candidato, ha tagliato corto il sindaco sul Corriere del Veneto.

Visto il momento di difficoltà, avevo chiesto la conferma di Costa come commissario. Il ministro deve capire che non è questo il modo di collaborare con la città.

Lo scorso luglio, durante un incontro con alcune autorità cinesi cui aveva preso parte anche l' attuale

- segue

presidente del Consiglio, Paolo Gentiloni, Costa aveva parlato del progetto di un porto offshore, voluto anche da Brugnaro, nel quale dovrebbero passare i principali traffici marittimi tra la Cina e l' Europa. All' inizio, Delrio era scettico sulla possibilità di realizzare uno scalo al largo della costa per ospitare navi di grandi dimensioni.

Durante l' incontro di luglio, però, il ministro aveva annunciato che il progetto era arrivato al Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe). Palazzo Chigi, per una parte della piattaforma offshore di Venezia, dovrebbe stanziare circa 900 milioni di euro. A questi andrebbero aggiunti circa 600 milioni provenienti dai partner privati.

Questo è uno dei progetti di cui dovrà occuparsi Musolino, il futuro presidente dell' Autorità portuale di Venezia, il giovane laureato emigrato all' estero che fa discutere Zaia e Brugnaro, ma che pare aver convinto il governo. Ora, non resta che aspettare che la sua nomina vada in porto.

Riproduzione riservata.

Porti:Venezia;Brugnaro, poi parlano miei conflitti interesse

"La decisione del nuovo presidente dell'Autorità portuale spetta a Regione e Ministero"



(ANSA) - VENEZIA, 29 DIC - "La decisione del nuovo presidente dell'Autorità portuale spetta a Regione e Ministero.

Comunicare il nome e condividerlo sono cose diverse". Lo ha detto il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, in occasione dell'incontro di fine anno con la stampa. Rispondendo sul tema della nomina del nuovo presidente del Porto di Venezia Brugnaro ha osservato: "Su Facebook ho visto che Pino Musolino ha annunciato lui, prima di ogni comunicazione ufficiale, che sarà scelto, e prendeva in giro il sindaco. Mi sembra un profilo lontano da quello di una persona che dovrà gestire il porto.

Pare che abbia sostenuto il colloquio su Skype: evidentemente ci meritiamo anche questo, che non è certo il buongiorno migliore.

Dicono che sia collegato a Puppato e Serracchiani: e poi parlano di conflitto di interessi per il sottoscritto...".

"Con Trieste - ha aggiunto Brugnaro - c'è sempre massima collaborazione e con il sindaco Dipiazza c'è un ottimo rapporto.

Io non ho mai agito contro nessuno. E non è interesse della città, fatta di giovani e lavoratori, dire qualcosa sulla nomina del Ministero. Ma, se queste sono le decisioni, bisogna ricordare che non si tratta di una scelta dell'oggi per il domani. Le multinazionali sapevano che il costo per lo scavo dei canali sarebbe stato a loro carico: con questa scusa si fanno risparmiare loro parecchi soldini. I Cinquestelle? Non sono cattivi, solo non capiscono e devono imparare come si governa una città. Sono onesti, ma non basta".
(ANSA).

«Basta ambiguità del governo su Venezia»

Venezia - Il presidente dell'Associazione agenti raccomandatari e mediatori marittimi del Veneto, Alessandro Santi, ha scritto al ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, esprimendo la sua preoccupazione per l'atteggiamento ambiguo del governo nei confronti del porto di Venezia



Venezia - Il presidente dell'Associazione agenti raccomandatari e mediatori marittimi del Veneto, Alessandro Santi, ha scritto al ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, esprimendo la sua preoccupazione per l'atteggiamento ambiguo del governo nei confronti del porto di Venezia.

Dalla conca di navigazione per far entrare le navi anche con il Mose alzato, troppo piccola per far passare le unità di ultima generazione, alle lungaggini per la nomina del presidente della nuova Autorità di sistema portuale - ormai uno degli ultimi nomi che deve uscire dal ministero, senza che peraltro ci sia mai stato un confronto con le categorie del territorio -, passando per le indecisioni sul collocamento dell'ormeggio per le grandi navi da crociera, con ultima soluzione Marghera, così da creare interferenza fra il traffico passeggeri e quello commerciale.

Senza contare, notano ancora gli agenti del Veneto sul Gazzettino, che questa ultima soluzione condurrebbe alla bocciatura implicita del progetto del porto offshore, su cui il ministero di Porta Pia traccheggia da anni.

Tutto questo mentre la riforma dei porti non ha risolto il dualismo tra Venezia e Trieste, quest'ultimo scalo sotto l'ala del governatore Debora Serracchiani, numero due del Partito Democratico e autrice della prima bozza della stessa riforma portuale.

Musolino a Venezia? «un profilo lontano per quella carica»

VENEZIA - «La decisione del nuovo presidente dell'Autorità porto. Le spetta a Regione e Ministero. Comunicare il nome e dividerlo sono cose diverse». Lo ha detto il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, in occasione dell'incontro di fine anno con la stampa. Rispondendo sul tema della nomina del nuovo presidente del porto di Venezia, Brugnaro ha osservato: «Su Facebook ho visto che Pino Musolino ha annunciato lui, (continua in ultima pagina)



Luigi Brugnaro

Musolino a Venezia

prima di ogni comunicazione ufficiale, che sarà scelto, e prendeva in giro il sindaco. Mi sembra un profilo lontano da quello di una persona che dovrà gestire il porto. Pare che abbia sostenuto il colloquio su Skype: evidentemente ci meritiamo anche questo, che non è certo il buonuomo migliore. Dicono che sia collegato a Puppato e Serracchiani; e poi parlano di conflitto di interessi per il sottoscritto... ».

«Con Trieste - ha aggiunto Brugnaro - c'è sempre massima collaborazione e con il sindaco Dipiazza c'è un ottimo rapporto. Io non ho mai agito contro nessuno. E non è interesse della città, fatta di giovani e lavoratori, dire qualcosa sulla nomina del Ministero. Ma, se queste sono le decisioni, bisogna ricordare che non si tratta di una scelta dell'oggi per il domani. Le multinazionali sapevano che il costo per lo scavo dei canali sarebbe stato a loro carico: con questa scusa si fanno risparmiare loro parecchi soldini. I Cinquestelle? Non sono cattivi, solo non capiscono e devono imparare come si governa una città. Sono onesti, ma non basta». Poi, commentato l'idea di spostare il terminal crocieristico veneziano dalla Marittima a Marghera, il sindaco ha detto: «Ci interessa il piano sulle aree Syndial, su cui il Governo ha investito 120 milioni di euro, quindi terre per container e non ci sembra una buona idea mandarci turisti in bermuda». «Nel patto firmato dall'allora sindaco Costa per il Mose - ha rilevato -, c'era anche la difesa di Porto Marghera, ma la conca di navigazione non è più sufficiente per dare a quelle aree un futuro tra dieci o vent'anni, perché, col Mose chiuso, le grandi navi non passano. Il progetto concreto deve far sì che il porto non sia declassato di qui a vent'anni: in ballo c'è il futuro e non vogliamo più perdere posti di lavoro».

IL RETROSCENA

Porto, salta il primo comitato di Signorini

I curricula dei membri
del board all'Anac
Bisogna attendere il 2017

MASSIMO MINELLA

BUONA la prima, dice il regista quando la scena va già bene al primo ciak. Non sarà così per il regista del porto, Paolo Signorini, presidente dell'authority che unisce gli scali di Genova e Savona, costretto ieri sera a rinviare, come ipotizzato da *Repubblica*, il suo primo comitato di gestione convocato per oggi alle 15. Niente di grave, ci saranno presto altri ciak, il debutto slitterà solo di qualche settimana per permettere all'Anac, l'autorità Anticorruzione, di vagliare tutti i curricula dei membri del comitato di gestione, quelli già indicati in via definitiva e quelli temporanei, come il sindaco Marco Doria che, in attesa di scegliere il rappresentante di Tursi, ha pensato di indicare se stesso. Gesto di cortesia, per consentire appunto a Signorini di procedere con la convocazione del suo primo comitato, dettato anche dal fatto che la scelta su cui sembrava essersi orientato il sindaco (Mauro Vianello) alla fine non si è concretizzata (almeno per il momento). Peccato però che per riunire il comitato si debba attendere il giudizio dell'Anac. Se lo avesse saputo, forse Doria non si sarebbe autonominato e avrebbe proseguito la sua ricerca. Ma anche Signorini avrebbe potuto evitare una convocazione poi cancellata. Che cosa non ha funzionato? Il coordinamento fra enti? La cinghia di trasmissione dentro a Palazzo San Giorgio? La scelta di correre un po' più dovuto o nella direzione sbagliata? Chissà.

Genova, rinviata la prima riunione del board

Genova - Serve ancora il via libera dell'Anac su eventuali incompatibilità dei membri.



Genova - La prima riunione del Comitato di gestione alla guida della nuova Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, il maxi porto di Genova e Savona, slitta a data da destinarsi. I sei componenti si sarebbero dovuti riunire domani, ma questa sera è arrivato il contrordine ufficiale, per «approfondimenti tecnici». Il presidente Paolo Emilio Signorini ha chiesto la verifica dei requisiti e delle eventuali incompatibilità dei componenti del board all'Anticorruzione (Anac) e starebbe aspettando il via libera, necessario per poter iniziare a lavorare. **Oltre al presidente dell'Autorità portuale Signorini, del comitato di gestione fa parte il segretario generale facente funzioni Sandro Carena, e poi sono stati indicati Francesco Parola dal presidente della Regione, Rino Canavese dal Comune di Savona, Domenico Napoli dalla Capitaneria e il sindaco di Genova Marco Doria che in attesa di scegliere il suo rappresentante si è autonominato.** A questo punto la prima riunione slitta al 2017, probabilmente a metà gennaio.

Signorini ferma il Comitato chiede "approfondimenti tecnici"

GENOVA – Si dovrà aspettare il 2017 per la prima riunione del Comitato di gestione della nuova Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Genova e Savona. Rimandata a data da destinarsi per motivi puramente tecnici, doveva infatti svolgersi oggi a Palazzo San Giorgio ma è rimandata a data da destinarsi. Paolo Emilio Signorini ha chiesto all'Anticorruzione, Anac, "approfondimenti tecnici" ovvero la verifica dei requisiti e delle eventuali incompatibilità dei componenti del Comitato di gestione di cui fanno parte: Sandro Carena, segretario generale, il sindaco di Genova Marco Doria che deve ancora nominare chi lo rappresenterà, Francesco Parolascetto dal governatore della Liguria, per il Comune di Savona, Rino Canavese e Domenico Napoli rappresentante della Capitaneria di porto .

GLI SPEDIZIONIERI

In porto serve un'authority più veloce

UNA **autorità portuale** più veloce nelle decisioni e gli spedizionieri più grandi per reggere alla concorrenza. È la richiesta del presidente di Spodiporto Alessandro Pitto. «Per il porto l'auspicio per il 2017 è che la nuova Autorità assuma una mentalità e un'organizzazione più vicine a quelle delle realtà del Nord Europa, con decisioni più rapide e un cambio di passo. Per la categoria degli spedizionieri l'augurio è che le aziende siano capaci di comprendere la rivoluzione determinata dalle aggregazioni fra le grandi compagnie nel mondo dei container e puntino a loro volta a crescere di dimensione e ampliare i servizi, con unioni e consorzi, per fare

massa critica e sfruttare le opportunità offerte dal nuovo codice doganale che apre alla concorrenza a livello europeo». Pitto aggiunge: «Non ce la faremo per il 2017 e neppure per il 2018, ma aspettiamo tutti il Terzo Valico ferroviario. Nel frattempo facciamo funzionare meglio quello che c'è. Con navi sempre più grandi che scalano solo i porti che hanno volumi sufficienti per riempirle, è necessario ampliare il mercato di riferimento, costruendo una rete di collegamenti». Tra le altre cose Pitto mette in primo piano lo sblocco dei rinnovi delle concessioni ai terminalisti genovesi, indispensabili per far partire gli investimenti dei privati.

Authority Genova-Savona: gli spedizionieri chiedono decisioni più rapide



GENOVA – Una autorità portuale più veloce nelle decisioni e gli spedizionieri più grandi per reggere alla concorrenza. Sono gli auguri per il 2017 del presidente di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, Alessandro Pitto. “Per il porto l'auspicio per il 2017 è che la nuova Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale (Genova e Savona) assuma una mentalità e un'organizzazione più vicine a quelle delle realtà del Nord Europa, con decisioni più rapide e un cambio di passo.

Per la categoria degli spedizionieri l'augurio è che le aziende siano capaci di comprendere la rivoluzione determinata dalle aggregazioni fra le grandi compagnie nel mondo dei container e puntino a loro volta a crescere di dimensione e ampliare i servizi, con unioni e consorzi, per fare massa critica e sfruttare le opportunità offerte dal nuovo codice doganale che apre alla concorrenza a livello europeo”.

Pitto aggiunge: “Non ce la faremo per il 2017 e neppure per il 2018, ma aspettiamo tutti il Terzo Valico ferroviario. Nel frattempo facciamo funzionare meglio quello che c'è. Con navi sempre più grandi che scalano solo i porti che hanno volumi sufficienti per riempirle, è necessario ampliare il mercato di riferimento, costruendo una rete di collegamenti”.

Tra le altre cose Pitto mette in primo piano lo sblocco dei rinnovi delle concessioni ai terminalisti genovesi, indispensabili per far partire gli investimenti dei privati. La fusione Genova-Savona è promossa. “Sono porti abbastanza complementari con tipologie diverse di traffico – dice -. Certo, forse si poteva evitare di realizzare la nuova piattaforma contenitori di Vado ligure, ma se non altro sarà tutto sotto un'unica autorità, per cui non avremo la concorrenza fra enti”.

Porti: Genova-Savona, spedizionieri: Autorità sia più veloce

Pitto: 'Noi dovremmo aumentare le dimensioni'



(ANSA) - GENOVA, 29 DIC - Una autorità portuale più veloce nelle decisioni e gli spedizionieri più grandi per reggere alla concorrenza. Sono gli auguri per il 2017 del presidente di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, Alessandro Pitto. "Per il porto l'auspicio per il 2017 è che la nuova Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale (Genova e Savona) assuma una mentalità e un'organizzazione più vicine a quelle delle realtà del Nord Europa, con decisioni più rapide e un cambio di passo. Per la categoria degli spedizionieri l'augurio è che le aziende siano capaci di comprendere la rivoluzione determinata dalle aggregazioni fra le grandi compagnie nel mondo dei container e puntino a loro volta a crescere di dimensione e ampliare i servizi, con unioni e consorzi, per fare massa critica e sfruttare le opportunità offerte dal nuovo codice doganale che apre alla concorrenza a livello europeo". Pitto aggiunge: "Non ce la faremo per il 2017 e neppure per il 2018, ma aspettiamo tutti il Terzo Valico ferroviario. Nel frattempo facciamo funzionare meglio quello che c'è. Con navi sempre più grandi che scalano solo i porti che hanno volumi sufficienti per riempirle, è necessario ampliare il mercato di riferimento, costruendo una rete di collegamenti".

Tra le altre cose Pitto mette in primo piano lo sblocco dei rinnovi delle concessioni ai terminalisti genovesi, indispensabili per far partire gli investimenti dei privati. La fusione Genova-Savona è promossa. "Sono porti abbastanza complementari con tipologie diverse di traffico - dice -. Certo, forse si poteva evitare di realizzare la nuova piattaforma contenitori di Vado ligure, ma se non altro sarà tutto sotto un'unica autorità, per cui non avremo la concorrenza fra enti".

L'INTERVISTA

Castellano:
"Con la nuova
industria
si torna in alto"

MINELLA A PAGINA III



L'INTERVISTA

Castellano: "Per Genova un'occasione unica con la nuova industria"

MASSIMO MINELLA

L'anno che verrà segnerà per Genova l'avvio di una fase di crescita in grado di riportare in alto il territorio. E sarà l'industria a pilotare questa fase. Sembra un paradosso, di fronte a uno scenario di crisi e agli inevitabili cantori di sventura che ammutoliscono in città. Ma per Carlo Castellano è più di un'opportunità. L'uomo che da oltre mezzo secolo si batte per la crescita di Genova, sostenendo le imprese e i progetti più innovativi, membro del Consiglio Superiore della Banca d'Italia, azionista di Esaote e consigliere di Ght, spiega che proprio da qui, dall'industria, si dovrà ripartire. Anzi, si è già partiti.

Professor Castellano, il 2016 che si sta per chiudere passerà alla storia economica di Genova forse come l'anno della svolta per gli Erzelli...

«Tolga pure il forse, per Erzelli si chiude un anno straordinariamente positivo. È arrivata in primavera Esaote, l'lit ha già occupato un piano e ha firmato il contratto per altri 4, facendo di Erzelli il baricentro del suo progetto sulle tecnologie per l'uomo, Liguria Digitale si è già trasferita e, infine, è stato definito l'accordo con l'Università».

Ma è davvero la volta buona? «L'università ha preso la sua

decisione finale in cda e in Senato e anche noi di Ght l'abbiamo approvato. Il 3 gennaio firmeremo per la cessione delle aree su cui si trasferirà la Scuola Politecnica. Ora si rivedrà il progetto per renderlo esecutivo e a fine 2017 la Filse lancerà la gara».

Dovrà passare tutto il 2017 per la gara europea?

«Sì, in primavera ci sarà il nuovo accordo di programma e Ght sarà già uscito di scena. Noi dopo la cessione dei terreni siamo fuori dalla partita, toccherà a Comune, Regione, governo e ateneo definirli».

Con l'università si potrà parlare per la prima volta di parco scientifico e tecnologico...

«Sì, perché si riuniranno i suoi tre grandi protagonisti, le imprese, l'università e i centri di ricerca, l'lit, ma speriamo anche al Cnr che da San Bonigno potrebbe trasferirsi qui. Eh sì, il 2016 è

stato davvero un anno decisivo». E il 2017?

«Sarà l'anno della svolta. Intanto verranno fatte anche operazioni importanti per alleviare il peso economico dell'operazione nei confronti di Curige. E poi si consoliderà l'aspetto pubblico del Parco che sarà preponderante rispetto a quello privato delle imprese. Ma io credo che la svolta non si fermerà agli Erzelli».

A che cosa si riferisce?

«All'industria, che alcuni dan-

no per finita, mentre ha solo imboccato una nuova strada».

Quale?

«Non ci si può ancorare al passato delle grandi fabbriche manifatturiere, il mondo è cambiato, Genova ha perso 350mila abitanti, metà degli occupati della manifattura è sparita. Ma in parallelo è cresciuto l'hi tech. Fra Dixet e Confindustria abbiamo censito 400 imprese. Certo, ci sono debolezze, crescono poco le start up e l'impatto sull'occupazione è modesto, la disoccupazione resta alta e le difficoltà di crescita sono evidenti».

Equindi?

«Pur in uno scenario difficile, non dobbiamo perdere di vista quello che sta per accadere: stiamo entrando in una fase nuova, nella quarta rivoluzione industriale, l'industria 4.0, quella della digitalizzazione dell'economia e della società».

E Genova potrà essere protagonista?

«Lo è già e forse non se n'è accorta, ma qui c'è un tessuto fortissimo, penso all'lit e a tutte le aziende della filiera tecnologica, Siemens, Ericsson, Abb, Sedaf, Esaote, Carestream, Ansaldo Energia, Fincantieri, la stessa Liguria Digitale, sono per fare alcuni nomi. Stiamo vivendo un passaggio culturale enorme e già oggi Genova è la realtà più avanzata a livello italiano, da questo

punto di vista. Stiamo passando da una precedente fase dell'informatica a una di digitalizzazione con nuovi settori quali la robotica, l'intelligenza artificiale. E siamo già protagonisti assoluti. Per questo mi sento di essere ottimista sul futuro. Bisogna solo capire il tipo di partita che stiamo giocando, ma i prossimi due-tre anni saranno decisivi».

LIBERAZIONE RITRATTA

- segue

IL PRESENTE

Il 2016 è stato un anno straordinario soprattutto per l'intesa su Erzelli

IL FUTURO

Vivremo una fase di svolta e la città potrà essere di nuovo al vertice



Senza carte nautiche aggiornate, nave "fermata" a Genova

Genova - La Capitaneria di Porto ferma la "Marple Ingrid" per gravi carenze.



Genova - "Detenuta" in porto a Genova, presso la banchina di Ponte Eritrea, una nave da carico di bandiera «Antigua», denominata MAPLE INGRID di 9.500 tonnellate di stazza, proveniente dall'Algeria con equipaggio misto russo e filippino di 16 uomini in totale: La nave è stata fermata ieri dagli Ispettori della Capitaneria di porto-Guardia Costiera di Genova. Quando gli Ispettori della Guardia Costiera incaricati dei controlli a bordo delle navi straniere (Port State Control) sono saliti a bordo della nave, che era arrivata ieri a Genova proveniente dall'Algeria, per imbarcare un carico di tubazioni industriali presso il Terminal GMT, hanno verificato la presenza di una serie di gravi deficienze, tra cui la totale mancanza di carte nautiche adeguate e delle più elementari pubblicazioni nautiche obbligatorie, su cui seguire la navigazione soprattutto in presenza di zone di basso fondale e acque ristrette quali quelle portuali, ovvero riconoscere le caratteristiche dei fari e dei segnalamenti marittimi incontrati durante la navigazione, o ancora poter prevedere l'altezza delle maree in fase di ingresso nelle acque portuali. **Tali mancanze, unite ad altre deficienze minori ma tutte importanti ai fini della navigazione in sicurezza, compreso un difetto di funzionamento della pompa antincendio di emergenza, hanno nel complesso determinato il fermo e la detenzione della nave, nonchè mostrato l'evidente presenza di gravi lacune nel sistema di gestione della sicurezza della nave stessa da parte della relativa Company.** Solo a seguito dell'eliminazione di tutte le deficienze riscontrate, la nave potrà tornare in mare aperto, e comunque non prima che abbia dato esito positivo la visita addizionale richiesta dagli Ispettori PSC di Genova all'Ente delegato dallo Stato di Bandiera per la verifica della gestione della sicurezza

Genova: Fermata nave senza carte nautiche

GENOVA- È ferma da ieri in porto alla banchina di Ponte Eritrea, una nave da carico, di bandiera "Antigua", denominata MAPLE INGRID di 9.500 tonnellate di stazza, con equipaggio misto russo e filippino di 16 uomini in totale. La nave arrivata dall'Algeria per imbarcare un carico di tubazioni industriali presso il Terminal GMT, in seguito ai controlli a bordo delle navi straniere (Port State Control) da parte della Capitaneria di porto-Guardia Costiera di Genova ha mostrato la totale mancanza di carte nautiche adeguate e delle più elementari pubblicazioni nautiche obbligatorie, su cui seguire la navigazione soprattutto in presenza di zone di basso fondale e acque ristrette quali quelle portuali, ovvero riconoscere le caratteristiche dei fari e dei segnalamenti marittimi incontrati durante la navigazione, o ancora poter prevedere l'altezza delle maree in fase di ingresso nelle acque portuali. Tali mancanze, unite ad altre deficienze minori ma tutte importanti ai fini della navigazione in sicurezza, compreso un difetto di funzionamento della pompa antincendio di emergenza, hanno nel complesso determinato il fermo e la detenzione della nave, nonché mostrato l'evidente presenza di gravi lacune nel sistema di gestione della sicurezza della nave stessa da parte della relativa Company. La nave potrà tornare in mare aperto una volta eliminate tutte queste carenze.

Nave detenuta in porto a Genova, è senza cartine nautiche

La Maple Ingrid fermata da Capitaneria per motivi di sicurezza



(ANSA) - GENOVA, 29 DIC - Fermata in porto da ieri in stato di detenzione dagli ispettori della Capitaneria di Porto la nave Maple Ingrid di 9.500 tonnellate battente bandiera di Antigua perchè sprovvista delle dovute carte nautiche necessarie per navigare in sicurezza. La nave è attraccata presso la banchina di Ponte Eritrea ed ha 16 uomini di equipaggio filippini e russi. A bordo della Maple Ingrid arrivata ieri dall'Algeria per imbarcare un carico di tubazioni industriali presso il Terminal Gmt gli ispettori hanno verificato la presenza di una serie di gravi deficienze, tra cui la totale mancanza di carte nautiche adeguate e delle più elementari pubblicazioni nautiche obbligatorie, su cui seguire la navigazione soprattutto in presenza di zone di basso fondale e acque ristrette quali quelle portuali, ovvero riconoscere le caratteristiche dei fari e dei segnalamenti marittimi incontrati durante la navigazione, o ancora poter prevedere l'altezza delle maree in fase di ingresso nelle acque portuali. Riscontrato anche un difetto di funzionamento della pompa antincendio di emergenza. Solo a seguito dell'eliminazione di tutte le deficienze riscontrate la nave potrà tornare in mare aperto, e comunque non prima che abbia dato esito positivo la visita addizionale richiesta dagli Ispettori Psc di Genova all'Ente delegato dallo Stato di Bandiera per la verifica della gestione della sicurezza. (ANSA).

Industria e logistica per uscire dalla crisi ligure / COMMENTO

Genova - Il fallimento della compagnia marittima coreana Hanjin, con il suo conto da quasi 100 posti di lavoro presentato a Genova. Il triste epilogo della presenza di Agnesi a Imperia. **Le ancora troppe storie di piccole e medie imprese costrette a tagliare posti di lavoro**



Genova - Il fallimento della compagnia marittima coreana Hanjin, con il suo conto da quasi 100 posti di lavoro presentato a Genova. Il triste epilogo della presenza di Agnesi a Imperia. **Le ancora troppe storie di piccole e medie imprese costrette a tagliare posti di lavoro**, vittime di una crisi che continua a soffiare minacciosa su un territorio più vulnerabile del resto del Paese.

Ma anche il successo dell'operazione Ansaldo Energia a Cornigliano, il consolidamento dei cantieri navali di Sestri Ponente nell'olimpo mondiale delle navi da crociera grazie (anche) alle commesse del gruppo Virgin, il maxi-investimento di Psa nel terminal Vte di Genova Pra', i traffici dei tre porti regionali in salute malgrado una crisi che continua a falciare il settore dei trasporti via mare. **Quello che sta per chiudersi non passerà certo alla storia come l'anno della ripresa** economica, per la Liguria. Ignorare i buoni segnali arrivati in questi ultimi mesi sarebbe, tuttavia, un errore.

Soprattutto, sarebbe un errore sottovalutarne il significato. Industria, turismo e logistica sono i settori che da sempre consentono alla Liguria di sostenersi, di competere con regioni più ricche di spazi e con maggiori capacità di investimento. E non è casuale che da questi settori siano arrivati i messaggi più incoraggianti. **Avere consentito ad Ansaldo Energia di restare a Genova**, con un accordo che premia più di tutti il senso di responsabilità del sindacato, è stato uno dei capitoli migliori della recente storia industriale della città.

- segue

Così come avere creduto nelle potenzialità dello stabilimento Fincantieri di Sestri, o sostenuto l'attività di un'eccellenza come Phase.

La strada che la Liguria deve continuare a seguire è questa: più alta sarà la coesione tra forze sociali ed enti locali, migliori saranno i risultati che il territorio potrà ottenere. Il 2017, sotto questo profilo, potrebbe essere l'anno della svolta. **Le partite aperte sono molte**, ma due meritano un'attenzione particolare: l'entrata in vigore della riforma dei porti, con gli scali liguri decisi a difendere la leadership italiana, e la corsa alla presidenza di Confindustria Genova, per la quale sono scesi in campo rappresentanti di grandi realtà come Erg e Fincantieri. Testimonianza, quest'ultima, della volontà della regione di non voler rinunciare alla propria vocazione industriale.

La Spezia: maxi sequestro di merce per la fabbricazione di esplosivi

La Spezia - 150 tonnellate di prodotti contenenti “glicole dietilenico”, materiale utilizzato per la produzione di esplosivi, sono stati sequestrati all’interno degli spazi portuali. In tutto cinque container contenenti prodotti chimici ceduti da una società italiana operante nel modenese ad una società spagnola ubicata in Catalogna, appartenente al medesimo gruppo imprenditoriale, e destinati in Siria.

Il sequestro è stato effettuato nel corso della quotidiana attività di controllo e monitoraggio della movimentazione merci in esportazione dal territorio nazionale dall'ufficio della Dogana territoriale in collaborazione con la direzione centrale Antifrode e controlli di Roma. L'esportazione di prodotti contenenti “glicole dietilenico” è vietata ai sensi delle disposizioni di embargo previste dal regolamento (UE) n. 36/2016. La posizione delle società coinvolte è stata segnalata al ministero dello Sviluppo Economico anche ai fini dell'emissione dell'ordinanza di confisca della merce sequestrata.

BILANCIO 2016 MOVIMENTAZIONE +5,9%. BENE L'ALIMENTARE, SCENDONO I CONTAINER DOVE LA CROAZIA ERODE QUOTE DI MERCATO

Concorrenza e nodi irrisolti: il porto di Ravenna cerca il rilancio

■ RAVENNA

Il 2017 sarà l'anno zero per il porto di Ravenna. Ci scommette il sindaco Michele De Pascale, quando afferma che «al porto dobbiamo invertire la tendenza a stare fermi e per questo dico che il prossimo anno sarà decisivo per capire se facciamo sul serio o se ripercorriamo la trama già vista». Un auspicio che il nuovo presidente dell'Autorità di sistema dell'Adriatico medio-settentrionale (l'ex **Autorità portuale**) Daniele Rossi, in due settimane ha tradotto in un nuovo diktat: basta con il sogno di approfondire i fondali fino a -13,50/-14,50 metri e avanti con il più realistico progetto di scendere a 12,50 uniformemente in tutto lo scalo.

MENO SOGNI, più pragmaticità e più velocità operativa perché, anche se i dati statistici portano il segno più, il porto di Ravenna ha perso terreno rispetto ad altri competitor, vedi Venezia, Trieste, Koper e, ora, anche Ancona. La movimentazione degli undici mesi dell'anno

è stata pari a 23,9 milioni di tonnellate di merce, +5,9% rispetto allo stesso periodo del 2015. La crescita maggiore ha riguardato il comparto alimentare, derivate alimentari solide e prodotti agricoli, pari a 3,8 milioni di tonnellate, con 500mila tonnellate in più (+15%). Non a caso il terminal Docks Cereali del

DANIELE ROSSI

«Avanti col progetto di approfondire i fondali fino a 12,50 metri uniformemente in tutto lo scalo»

Gruppo Pir è il primo del Mediterraneo per la movimentazione di queste merci. Per i container il risultato è stato di 215.165 teus, 11.283 in meno rispetto ai primi undici mesi dello scorso anno (-5%).

L'ANALISI resa nota poche settimane fa da Legacoop Romagna a proposito della situazione dello scalo romagnolo è molto preoccupata: «Nelle rinfuse solide,

Ravenna si conferma leader nazionale, ma è anche il porto che soffre di più e che fa più fatica a intraprendere un percorso di significativa crescita come Venezia e Trieste. Nei container la competizione si allarga a Koper e Rijeka, dove Ravenna ha tassi di crescita più bassi e dove si trova a fronteggiare anche la concorrenza di Ancona».

Il 2017 diventa perciò decisivo per ripartire. Non a caso Confindustria Romagna apprezza «la concretezza con cui si sta approcciando ai nodi strategici ancora irrisolti». «Perché – come dice il presidente degli Spedizionieri Marco Migliorelli – chi muove le merci e valuta Ravenna come porto di riferimento, finora ha visto che aumenta l'attesa degli interventi, non l'avvio dei lavori. Dobbiamo essere uniti e collaborare con l'Autorità di sistema, perché la logistica non si fa con le parole». Intanto si comincia a parlare di nuove aree portuale (Largo Trattaroli) da destinare a nuovi investimenti: ravennati, ma non solo.

Lorenzo Tazzari



ALTIMONE Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di sistema dell'Adriatico medio-settentrionale (ex **Autorità portuale**)

L'ANALISI

LA CONFERENZA DEL SINDACO

LIVORNO-MIAMI IL BRINDISI TRISTE

di ENRICO DELLA SBARBA

Il futuro di Livorno è finalmente assicurato e quindi tutte le preoccupazioni, i crescenti pessimismi debbono assolutamente ed immediatamente scomparire. Livorno ha ormai un futuro certo, nel giro di un paio d'anni, prima che si concluda il quinquennio 2014-2019 del Sindaco

Filippo Nogarini, la città labronica si trasformerà nella Miami italiana, una grande centro turistico di dimensioni internazionali: Ma che sviluppo industriale, ormai degradato e ridotto a povera cosa, come vorrebbe la Regione Toscana che ha elargito "una mancietta" per avviare qualche attività imprenditoriale: un'autentica matrigna nei riguardi di Livorno da quando sono grillini a governare la città.

Piazze, storici rioni, viali di terra e di mare, parchi, giardini saranno interessati a questa autentica rivoluzione copernicana sotto l'attenta guida del mitico sindaco Filippo Nogarini e della sua squadra tutta schierata ed anche ben vestita, salvo un componente, durante "la grande esposizione" di venerdì 23 dicembre in un delle sale del palazzo comunale in occasione della tradizionale conferenza stampa di fine anno.

Iniziata con i rituali quarantacinque minuti di ritardo (un ineducato modo di comportarsi) ed i circa cinquanta di prolusione del Sindaco, di fronte ad una platea - prevalentemente occupata dall'*intelligenza* grillina livornese - , il Primo cittadino, in grande spolvero, si è gradualmente "autoesaltato" parlando di tutto e su tutto ed annunciando tra il compiaciuto assenso della maggioranza dei presenti, il futuro della città labronica legata soprattutto al boom turistico: un elenco interminabile di proposte le più disparate (forse sarebbe più corretto dire "disperate").

Naturalmente la trasformazione in città prevalentemente turistica avrebbe richiesto dei chiarimenti, l'accertamento di serie disponibilità dell'imprenditoria del settore, di quella del commercio, delle strutture ricettive, insomma di tutto quel mondo che ruota intorno al turismo ma di questo il Sindaco non si è minimamente espresso dando per scontato l'ampia disponibilità dei commercianti livorne-

si a tenere aperto, anche in piena estate, i loro esercizi commerciali sulla falsariga di quanto fanno gli operatori del settore provenienti dall'estremo oriente. (sic!) pensando a come si vivrà all'americana

E chi ha tentato, alla fine dell'effluvio del Primo Cittadino, di spostare l'argomento su problematiche tradizionali, le risposte sono state nulle o evanescenti. È accaduto quando ho chiesto se la convenzione tra Regione Toscana e la vecchia Amministrazione Comunale Alessandro Cosimi che prevedeva la costruzione del nuovo ospedale, sottoscritta nel 2013, era stata disdetta dalla giunta guidata da Filippo Nogarini: il sindaco ha risposto in maniera vaga e malgrado le mie insistenze non ha dato risposte esaurienti, così pure quando ho chiesto "lumi" sulle accuse contenute in una nota apparsa su Il Tirreno di domenica 16 dicembre a firma di Gianfranco Simoncini - dello staff del presidente della Regione secondo il quale «Filippo Nogarini è l'unico sindaco d'Italia a non occuparsi delle problematiche del lavoro».

E poi più nulla, cari amici lettori: la collega Michela Berti de La Nazione, professionalmente brava e molto vivace, è rimasta seduta e silenziosa mentre il collega Mauro Zucchelli, criticato dal Sindaco e dall'assessore Martini perché il Tirreno non aveva ancora pubblicato la replica della Giunta alla nota di Simoncini, è intervenuto sulle complesse problematiche della città. E poi tutti al consueto "brindisi": no statene certi, io me ne sono andato, deluso e preoccupato per le sorti di questa città riflettendo, mentre rientravo in bicicletta, al futuro di Livorno destinata a divenire la nuova "Miami".

***Direttore de "Il Centro"**

“ Trasformare la nostra città in una zona prevalentemente turistica richiede dei chiarimenti: a livello imprenditoriale e a livello logistico

“ Deluso e preoccupato per le sorti di questa città me ne sono andato via dall'incontro avvenuto in Comune

In Toscana è guerra tra Moby e Blu Navy

Genova - Un po' come Davide contro Golia: da una parte il piccolo operatore, dall'altra il grande gruppo. Entrambi in lotta ormai da anni per una rotta, la Piombino-Isola d'Elba, teatro della battaglia navale tra Blu Navy e il gruppo Onorato: tra i genovesi e l'armatore padrone di casa in Toscana



Genova - Un po' come Davide contro Golia: da una parte il piccolo operatore, dall'altra il grande gruppo. Entrambi in lotta ormai da anni per una rotta, la Piombino-Isola d'Elba, teatro della battaglia navale tra Blu Navy e il gruppo Onorato: tra i genovesi e l'armatore padrone di casa in Toscana.

Gigi Negri terminalista nel capoluogo ligure con il Sech e a Livorno con Terminal Darsena Toscana, è "Davide". L'operatore genovese si era già buttato in un'avventura armatoriale con la privatizzazione di Tirrenia e aveva come socio proprio Onorato, ma i due erano in continuo disaccordo su come gestire la compagnia. Il colosso contro cui combatte adesso, a furia anche di carte bollate, è Moby, la compagnia di Vincenzo Onorato, che sulla rotta toscana controlla la maggior parte del traffico. I due non si sono mai amati. Negri voleva erodere traffico sulla linea per l'Isola d'Elba a Onorato e aveva creato la Blu Navy, inserendosi però in un mercato già ben presidiato. Moby infatti da trent'anni trasporta passeggeri da Piombino a Portoferraio. Dal 2011 poi l'arsenale di Onorato può contare anche su Toremar, l'ex compagnia della Regione che assicura la "continuità territoriale" con l'Isola, entrata a far parte del gruppo. In Toscana avevano deciso di regolarsi con il sistema degli *slot*, come negli aeroporti: sono finestre che regolano le partenze delle compagnie, assegnando precisi orari di accosto.

- segue

Blu Navy da tempo contesta però lo schema, sostenendo che protegge la posizione di forza di Moby, mentre Onorato ha sempre rispedito al mittente le accuse. Il sistema finisce così al centro di liti davanti all'Authority della concorrenza e adesso rischia di andare di nuovo in crisi, perchè Blu Navy ha presentato ricorso contro la decisione dell'Autorità portuale di Piombino di *crystallizzare* per altri quattro anni la situazione. La compagnia dei genovesi ritiene di essere penalizzata, proprio in un mercato in cui sperava di investire. L'ente si difende: «C'è stato un riequilibrio del mercato con l'ingresso Toremar e noi abbiamo applicato alla lettera le prescrizioni del Garante» spiega l'ex commissario dell'ente Luciano Guerrieri. Con la nuova delibera però gli slot che Blu Navy tenta di strappare a Moby rimarranno fermi. «L'adozione di una programmazione quadriennale degli accosti non può essere ragionevolmente sostenibile» scrivono nell'articolato ricorso gli avvocati di Blu Navy. Perchè il documento è stato firmato nel pieno della transizione da Autorità portuale ad ente accorpato a Livorno per effetto della nuova legge di riforma dei porti. E una circolare del Ministero dei Trasporti imponeva alle Autorità portuali di occuparsi solo della ordinaria amministrazione. Così Blu Navy si ritrova con lo stesso numero di *slot* che aveva già contestato con la vecchia programmazione ed è costretta a tenerseli per altri quattro anni. La compagnia "genovese" chiede così l'annullamento di quello schema. Se dovesse essere accolta, il sistema degli *slot* cadrebbe e si dovrebbe ricominciare dall'inizio. Nel mirino dei genovesi questa volta c'è anche Guerrieri che però ha dovuto riscrivere il piano di accosti per l'esigenza straordinaria della conclusione dei lavori del piano regolatore che limitano l'accesso alle banchine.

Comunque vada a finire l'ennesima battaglia navale dei traghetti, Onorato adesso deve fare i conti con un altro fronte aperto: oltre a quello con Grimaldi sulla vicenda dei marittimi italiani- in parte chiuso con una vittoria dopo i provvedimenti del governo - arrivano ora i colpi dell'ex socio di Tirrenia, Gigi Negri. E se Guerrieri dovesse diventare segretario generale della nuova Authority che radunerà i porti di Livorno e Piombino come raccontano fonti toscane, la battaglia è destinata a continuare. Magari su altri fronti.

BATTAGLIA NAVALE TRA NEGRI E ONORATO: NEL MIRINO LA ROTTA PIOMBINO

Traghetti, in Toscana è guerra tra Moby e la genovese Blu Navy

Ricorso della compagnia: «Penalizzati dal programma degli accosti dell'Authority»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Un po' come "Davide contro Golia": da una parte il piccolo operatore, dall'altra il grande gruppo. Entrambi in lotta ormai da anni per una rotta, la Piombino-Isola d'Elba, teatro della battaglia navale tra Blu Navy e il gruppo Onorato: tra i genovesi e l'armatore padrone di casa in Toscana.

Gigi Negri terminalista nel capoluogo ligure con il Seche a Livorno con Terminal Darsena Toscana, è "Davide". L'operatore genovese si era già buttato in un'avventura armatoriale con la privatizzazione di Tirrenia e aveva come socio proprio Onorato, ma i due erano in continuo disaccordo su come gestire la compagnia. Il colosso contro cui combatte adesso, a furia anche di carte bollate, è Moby, la compagnia di Vincenzo Onorato, che sulla rotta toscana controlla la maggior parte del traffico. I due non si sono mai amati. Negri voleva erodere traffico sulla linea per l'Isola d'Elba a Onorato e aveva creato la Blu Navy, inserendosi però in un mercato già ben presidiato. Moby infatti da trent'anni trasporta passeggeri da Piombino a Portoferraio. Dal 2011 poi l'arsenale di Onorato può contare anche su Toremar, l'ex compagnia della Regione che assicura la "continuità territoriale" con l'Isola,

entrata a far parte del gruppo. In Toscana avevano deciso di regolarsi con il sistema degli slot, come negli aeroporti: sono finestre che regolano le partenze delle compagnie, assegnando precisi orari di accosto. Blu Navy da tempo contesta però lo schema, sostenendo che protegge la posizione di forza di Moby, mentre Onorato ha sempre respinto al mittente le accuse. Il sistema finisce così al centro di liti davanti all'Authority della concorrenza e adesso rischia di andare di nuovo in crisi, perchè Blu Navy ha presentato ricorso contro la decisione dell'Authority portuale di Piombino di cristallizzare per altri quattro anni la situazione. La compagnia dei genovesi ritiene di essere penalizzata, proprio in un mercato in cui sperava di investire. L'ente si difende: «C'è stato un riequilibrio del mercato con l'ingresso Toremar e noi abbiamo applicato alla lettera le prescrizioni del Garante» spiega l'ex commissario dell'ente Luciano Guerrieri. Con la nuova delibera però gli slot che Blu Navy tenta di strappare a Moby rimarranno fermi. «L'adozione di una programmazione quadriennale degli accosti non può essere ragionevolmente sostenibile» scrivono nell'articolato ricorso gli avvocati di Blu Navy. Perché il documento è stato firmato nel

pieno della transizione da Authority portuale ad ente accorpato a Livorno per effetto della nuova legge di riforma dei porti. È una circolare del Ministero dei Trasporti imposta alle Autorità portuali di occuparsi solo della ordinaria amministrazione. Così Blu Navy si ritrova con lo stesso numero di slot che aveva già contestato con la vecchia programmazione ed è costretta a tenerseli per altri quattro anni. La compagnia "genovese" chiede così l'annullamento di quello nuovo in crisi, perchè Blu Navy schema. Se dovesse essere accolta, il sistema degli slot cadrebbe e si dovrebbe ricominciare dall'inizio. Nel mirino dei genovesi questa volta c'è anche Guerrieri che però ha dovuto riscrivere il piano di accosti per l'esigenza straordinaria della conclusione dei lavori del piano regolatore che limitano l'accesso alle banchine. Comunque vada a finire l'ennesima battaglia navale dei traghetti, Onorato adesso deve fare i conti con un altro fronte aperto: oltre a quello con Grimaldi sulla vicenda dei marittimi italiani - in parte chiuso con una vittoria dopo i provvedimenti del governo - arrivano ora i colpi dell'ex socio di Tirrenia, Gigi Negri. E se Guerrieri dovesse diventare segretario generale della nuova Authority che radunerà i porti di Livorno e Piombino come raccontano fonti toscan-

- segue

ne, la battaglia è destinata a continuare. Magari su altri fronti.

www.themeditelegraph.it

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Il traghetto Acciarello all'Isola d'Elba

Masucci nel consiglio dell'Adsp Napoli

Napoli - Umberto Masucci, napoletano, classe 1948, è stato nominato dal sindaco metropolitano Luigi de Magistris componente del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale. **Masucci**, laureato in giurisprudenza, ha lavorato all'Unctad e nella Flotta Lauro



Napoli - Umberto Masucci, napoletano, classe 1948, è stato nominato dal sindaco metropolitano Luigi de Magistris componente del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale.

Masucci, laureato in giurisprudenza, è stato funzionario dell'Associazione armatori meridionali con esperienze anche alle Nazioni unite di Ginevra (Unctad) nonché funzionario per le politiche internazionali per la Flotta Lauro, funzionario per i traffici marittimi dal Mediterraneo ai Paesi arabi e africani per Libera Navigazione del Tirreno, agente marittimo e pubblico mediatore marittimo, dirigente e consigliere di amministrazione della società Scafi. All'Adsp viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. Ha funzioni di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche.

I componenti del comitato durano in carica per un quadriennio, rinnovabile una sola volta, dalla data di insediamento del Comitato di gestione, ferma restando la decadenza degli stessi in caso di nomina di nuovo presidente. «Ho accettato la sfida - dice Masucci - perché ritengo che proprio il ruolo svolto negli ultimi anni con il Propeller Club possa costituire il collante positivo tra la città, il porto e le attività marittime. Ho accettato perché ho pensato che abbiamo spesso criticato la politica perché nominava sempre dei politicanti senza competenze e che una volta che invece nomina uno del settore non potevamo rifiutare. Mi sono dimesso ieri dalle cariche societarie di agenzia marittima in quanto potenzialmente in conflitto. Ho accettato la carica a titolo gratuito».

Informazioni Marittime

de Magistris nomina Masucci nel Comitato di Gestione dell'Adsp Tirreno Centrale



Umberto Masucci, napoletano, classe 1948, è stato nominato dal sindaco Metropolitano, Luigi de Magistris, componente del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centrale, organismo composto, tra gli altri, anche da un componente designato dal sindaco della Città Metropolitana di Napoli.

Masucci, laureato in giurisprudenza, è stato funzionario dell'Associazione Armatori Meridionali con esperienze anche alle Nazioni Unite di Ginevra (UNCTAD) nonché funzionario per le politiche internazionali per la Flotta Lauro, funzionario per i traffici marittimi dal Mediterraneo ai Paesi arabi ed africani per Libera Navigazione del Tirreno, agente marittimo e pubblico mediatore marittimo, dirigente e consigliere di amministrazione della società Scafì SpA.

All'AdSP viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. Ha funzioni di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche. I componenti del Comitato durano in carica per un quadriennio, rinnovabile una sola volta, dalla data di insediamento del Comitato di gestione, ferma restando la decadenza degli stessi in caso di nomina di nuovo presidente.

Umberto Masucci, avvocato, uomo di shipping e di porti, è il secondo nominato (il primo, Arturo Faraone, direttore marittimo della Campania) a comporre il ristretto numero di partecipanti al Comitato di gestione dell'Autorità di sistema del Tirreno centrale. Masucci, napoletano, 68 anni, è persona conosciuta ed apprezzata sia a livello nazionale sia internazionale. Numerose e prestigiose le cariche assunte in oltre 40 anni di attività. L'origine in Flotta Lauro dove rappresentava l'armatore napoletano nelle *Conference*. Poi, l'attività privata nell'ambito delle agenzie marittime quindi l'escalation di nomine a livello locale: presidenza associazione agenti napoletani, nazionali, europei e mondiali. Attualmente, è presidente dei Propeller nazionale e napoletano e vicepresidente della Federazione del Mare. A Regione Campania e Comune di Salerno resta ora indicare i propri rappresentanti nel Comitato di gestione dell'Adsp.

All'amico Umberto i complimenti e gli auguri di fare lo stesso lavoro fin qui svolto in tutti gli organismi in cui è stato presente.

Porto di Napoli: Umberto Masucci entra nel board dell' ADSP

Napoli, 29 dicembre 2016 - L'avvocato Umberto Masucci, classe 1948 e laureatosi in giurisprudenza con 110 e lode, è un noto agente marittimo napoletano ed è il terzo tassello del nuovo assetto portuale dopo la nomina a presidente di Piero Spirito da parte del Ministro Delrio e dopo Arturo Faraone, direttore marittimo della Campania, nel Comitato di Gestione dei nuovi ADSP (Autorità di Sistema Portuale) del Mar Tirreno Centrale: che raggruppa i porti di Castellammare di Stabia, Salerno e Napoli. Masucci è stato nominato dal sindaco della città metropolitana di Napoli, Luigi de Magistris.

Nel passato è stato:

Presidente dell' ECASBA (Associazione Europea degli agenti marittimi) Presidente dell'Ufficio di Promozione italiana per le Autostrade del Mare

Presidente di FONASBA (Associazione mondiale degli agenti marittimi)

Presidente di FEDERAGENTI (Federazione nazionale agenti marittimi).

2005, nominato "shipping men of the year" in occasione del dinner internazionale a Genoa degli young Shipbrokers

Attualmente ricopre tra le altre le seguenti cariche:

•

Consigliere nazionale di Confcommercio

•

Membro Comitato Esecutivo Registro Italiano Navale

•

Vice Presidente della Federazione del Mare (Cluster marittimo-portuale italiano)

•

Presidente del Propeller Club Port of Naples (150 soci dello shipping e del porto di Napoli)

•

Presidente dell'International Propellers Club d'Italia (22 Clubs con oltre 1.400 soci dello shipping, dei porti e della logistica)

COGNOLATO (TERMINAL NAPOLI): «RECUPERATO IL 20%»

Napoli, la ripresa delle crociere

Migliorano le previsioni del traffico per il 2017

Mentre le previsioni diramate da Clia, la più grande associazione di categoria dell'industria crocieristica, parlano di una crescita del settore anche per il 2017, alla Società Terminal Napoli si tira un sospiro di sollievo.

Le catastrofiche previsioni di inizio anno che davano il porto di Napoli in caduta libera sul fronte crocieristico per il 2017, sono state in parte smentite. Gli oltre 400mila crocieristi in meno che avrebbero portato ad 800mila passeggeri dai quasi 1.300mila del 2016 si sono ridotti: ora a Napoli di crocieristi se ne attendono un milione e tutto fa prevedere che il recupero non si fermerà qui. Lo afferma Tommaso Cognolato, presidente della Terminal Napoli la società che gestisce il movimento crocieristico nello scalo pantheonico. «E' così - afferma Cognolato - finora abbiamo recuperato un buon 20 per cento grazie ad alcuni approdi in più ed alla maggiore dimensione delle navi. E non è detto che non si possa aggiungere qualche altro scalo non ancora segnalato. Napoli ha sempre un grande appeal: noi su questo contiamo molto tanto più che i crocieristi - e lo dimostrano i numeri - lasciano ognuno in città 80 euro. Gli armatori non sono insensibili



Il terminal crociere di Napoli

alle richieste ed alle preferenze dei propri clienti». «Bisogna però tener conto - afferma Leonardo Massa, country manager per l'Italia di Msc - che un ruolo importante nella scelta da parte degli armatori, oltre alla grande attenzione agli eventi geopolitici, - lo gioca anche la dotazione infrastrutturale degli scali e la movimentazione dei passeggeri a Napoli deve andare in questa direzione».

Su questo concorda anche Karina Santini di Royal Caribbean quando afferma che «il settore cresce ma devono crescere anche le infrastrutture e i porti per poter accogliere i turisti. Per questo abbiamo biso-

gno di punti di riferimento certi e di un interlocutore sicuro». L'interlocutore sicuro, fortunatamente, è arrivato con il neo presidente dell'Authority portuale di sistema Pietro Spirito che, a quanto pare, si preannuncia operativo e determinato a cambiare le cose in porto. Chiede un rapporto più stretto con i porti visitati anche Costa Crociere che, per bocca del suo vicepresidente Massimo Brancaleoni osserva «ci sono margini enormi da sfruttare su quanto spendono i turisti una volta sbarcati. Per questo abbiamo sviluppato partnership come quella di Napoli con il Museo di Capodimonte. Ma la città deve però ancora arricchire il bouquet delle esperienze da proporre ai crocieristi». E, proprio su questo punto, sta lavorando Terminal Napoli in stretta collaborazione con l'assessore al Turismo Nino Dauale: «Puntiamo - afferma Cognolato - a creare nuovi interessanti pacchetti escursionistici in città, differenti da quelli classici ed a trovare forme di incentivazioni da offrire agli armatori. Bisogna poi rendere la Stazione Marittima più accessibile anche ai pullman e sperare che i lavori per la Metropolitana in Piazza Municipio si completino al più presto».

Bianca d'Antonio

SPEDIZIONIERI

«Authority ora sia più veloce»

Una Authority portuale più veloce nelle decisioni e gli spedizionieri più grandi per reggere alla concorrenza. Sono gli auguri per il 2017 del presidente di Spedizionieri genovesi, Alessandro Pito. «Per il porto l'auspicio per il 2017 è che la nuova Authority di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona) assuma una mentalità e un'organizzazione più vicine a quelle delle realtà del Nord Europa, con decisioni più rapide e un cambio di passo. Per la categoria degli spedizionieri l'augurio è che le aziende siano capaci di comprendere la rivoluzione determinata dalle aggregazioni fra le grandi compagnie nel mondo dei container e puntino a loro volta a crescere di dimensione e ampliare i servizi, con unioni e consorzi, per fare massa critica e sfruttare le opportunità offerte dal nuovo codice doganale che apre alla concorrenza a livello europeo». Pito aggiunge: «Non ce la faremo per il 2017 e neppure per il 2018, ma aspettiamo tutti il Terzo Valico ferroviario. Nel frattempo facciamo funzionare meglio quello che c'è. Con navi sempre più grandi che scalano solo i porti che hanno volumi sufficienti per riempirle, è necessario ampliare il mercato di riferimento, costruendo una rete di collegamenti».

Con Costa ripartono le crociere a Cagliari

CAGLIARI - Il calendario delle crociere a Cagliari riparte da dove si è concluso il 2016: sarà la "Costa Diadema", la nave che ha portato 4.500 turisti il giorno di Santo Stefano, a battezzare il molo Rinascita per il nuovo anno. L'appuntamento è fissato per mercoledì prossimo 4 Gennaio, con lo stesso numero di passeggeri a bordo. E con la possibilità di portare a bordo chi vuole iniziare proprio dal capoluogo il suo tour nel Mediterraneo.

Non solo sardi. È già capitato, infatti, in altre occasioni che all'appuntamento agli imbarchi si
(continua in ultima pagina)

Con Costa ripartono

siano presentati turisti arrivati da lontano, anche dalla Russia. Per il vero e proprio home port c'è ancora da attendere. Ma uno degli obiettivi è proprio questo: creare le condizioni perché le crociere possano partire da Cagliari. Con tutto quello che può significare per le strutture ricettive del capoluogo. Intanto per gli arrivi a Cagliari del 2017 è già stato stilato un calendario ufficioso con le prenotazioni record di circa 170 navi per un totale di 410mila passeggeri. Ma il via definitivo - con l'elenco di navi e compagnie - è atteso soltanto la prossima settimana.

Porti: pronta ad aprile nuova darsena pescherecci a Cagliari

Traslocano 85 attracchi, previsti anche mercatini all'aperto



(ANSA) - CAGLIARI, 29 DIC - Rivoluzione sempre più vicina per il porto di Cagliari con la nuova darsena pescherecci: ottantacinque attracchi saranno trasferiti nell'area di Sa Perdixedda. Il conto alla rovescia è già iniziato: la fine dei lavori è prevista ad aprile. Costo dell'operazione circa nove milioni di euro. E duplice obiettivo: consentire ai pescherecci di poter lavorare in una zona attrezzata per le esigenze del settore. E ampliare, nel porto storico, gli spazi per il diportismo dando continuità all'area che ora parte dalla zona della calata darsena e arriva più o meno alla vecchia stazione marittima.

Il progetto prevede la realizzazione di tre pontili e una banchina di riva. Non solo. Nella lista degli interventi ci sono il dragaggio degli specchi acquei, la pavimentazione dei piazzali dietro i pontili, l'installazione degli impianti tecnologici di illuminazione, idrico, antincendio, di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche. In programma anche la riqualificazione dell'intera zona di Sa Perdixedda e di quella intorno alla Torre della Quarta Regia. L'idea è quella di far riscoprire ai cagliaritari quel pezzo di porto, magari con mercati all'aperto di degustazione e vendita di prodotti provenienti dalla mitilicoltura. Per raggiungere questo traguardo, l'Autorità portuale ha già realizzato la demolizione di vecchi e fatiscenti fabbricati e la bonifica delle aree intorno. Importante anche il piano di manutenzione delle opere portuali di protezione e la ristrutturazione della viabilità esistente. (ANSA).

Tragedia al porto di Messina, lo sfogo del consulente dei marittimi: succederà ancora

Riceviamo e pubblichiamo la lunga lettera di Giorgio Blandina, consulente dei familiari dei marittimi che hanno perso la vita nell' incidente avvenuto sulla nave Sansovino il 29 novembre scorso. Il tecnico ripercorre la vicenda, si sfoga ma soprattutto riepiloga quali sono le attuali normative sulla sicurezza, quale invece lo stato attuale delle navi in circolazione e quale invece dovrebbe essere. Nella lettera, che raccoglie le dichiarazioni rilasciate durante la conferenza stampa tenuta a Napoli qualche giorno fa, nella sede di Cosmar, il Comitato che tutela la dignità dei marittimi, si snocciolano anche gli impressionanti dati degli incidenti gravi e mortali. "Giorni fa mi sono recato in visita presso la abitazione della famiglia Parisi, superfluo io racconti la sofferenza che materialmente era presente in quella casa e nelle persone che la abitano. Preferisco soprassedere. Di primo acchito mi è venuto da pensare che una tragedia che coinvolge i lavoratori e loro famiglie non deve più accadere, questa deve essere l' ultima, lo hanno detto tutti e a tutti i livelli. Poi, dopo la commozione, la rabbia, l' impotenza mi sono detto che stavo mentendo a me stesso, che tutti stiamo mentendo perché tutti esattamente come me sappiamo benissimo che questa tragedia sarà seguita da altre tragedie simili e così finché non si prenderà davvero atto che la sicurezza individuale sul posto di lavoro è una ricchezza e non un numero preceduto dal segno meno su un resoconto contabile. Gli ultimi dati ufficiali del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti risalgono al 2015 che rilevano 232 sinistri marittimi in territorio italiano, numero di sinistri in diminuzione rispetto agli anno precedenti, ma non perché la cultura della sicurezza individuale sul posto di lavoro ha fatto breccia sulla imprenditoria marittima, non per questo, ma solo e unicamente perché il numero delle navi in servizio è diminuito. In media per ogni 100 sinistri marittimi si contano ben 26 decessi. Le regioni in cui si ha la maggior frequenza di sinistri marittimi sono la Sicilia, Puglia, Sardegna, Campania e Calabria. Torniamo al traghetto Sansovino, abbiamo letto e sentito della volontà di implementare la legge 271 del 1999 che, riguarda appunto, la sicurezza individuale. Chi ha detto, chi ha scritto gli è sfuggito che la Sansovino batte bandiera cipriota e quindi non soggetta alla legge 271 del 1999. Abbiamo anche letto e sentito che le navi battenti bandiera cipriota hanno uno sconto per quanto la applicazione delle norme che regolano

- segue

la sicurezza della vita umana in mare. Quante sciocchezze che servono a confondere chi di per se è già confuso. Il traghetto Sansovino a pieno titolo è soggetto alle normative dettate dall' IMO - Organizzazione **marittima** internazionale - che è una convenzione autonoma delle Nazioni unite incaricata di sviluppare i principi e le tecniche della navigazione **marittima** internazionale al fine di promuovere la progettazione e lo sviluppo del **trasporto marittimo** rendendolo più sicuro ed ordinate. L' Organizzazione **marittima** internazionale emana norme e normative alle quali tutti gli Stati membri devono attenersi e tra questi anche lo Stato cipriota. Normative i cui standard si chiamano SOLAS, MARPOL, ILO, ecc. Le normative ci sono e sono chiare, non abbiamo necessità di assolutamente niente di nuovo, ci è sufficiente applicare queste norme per evitare tragedie come quella della Sansovino. E' chiaramente evidente che non è stata rispettata la SOLAS, convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, nello specifico il capitolo nono, vale a dire l' ISM code, che è un sistema di gestione per migliorare la sicurezza a bordo delle navi e prevenire l' inquinamento. Facendo riferimento a questo codice tutte le **compagnie** di navigazione devono adottare un sistema di politica aziendale, nello specifico l' SMS - Safety Management System - che è un sistema di gestione per migliorare la sicurezza a bordo delle navi e prevenire l' inquinamento dell' ambiente attraverso controlli da parte del personale di bordo, del personale di terra e da parte degli ispettori, quindi: avere una politica per la sicurezza e la protezione ambientale; dichiarare quali obiettivi intende perseguire (quelli del code, più eventuali altri non in contrasto con il code stesso; definire le priorità; descrivere risorse, disposizioni organizzative, controlli da utilizzare; avere istruzioni e procedure per assicurare la gestione della nave in sicurezza e la protezione dell' ambiente conformi alle norme internazionali e nazionali. Il SMS prevede la presenza di una persona (DPA, Designated Person Ashore) o più persone a terra - che deve garantire la sicura operatività delle navi, provvedere un collegamento fra la **compagnia** e il bordo, avere diretto accesso ai più alti livelli dirigenziali, avere la responsabilità e l' autorità di monitorare gli aspetti relativi alla sicurezza e alla prevenzione inquinamento legati alle operazioni di bordo;- prevedere procedure per presentare evidenze oggettive (informazioni qualitative o quantitative, documenti o rapporti di fatti riguardanti la sicurezza o l' esistenza e la realizzazione di un elemento del SMS);- prevedere procedure per assicurare che non conformità (situazioni accertate quando esiste una evidenza oggettiva che specifici requisiti del codice ISM non soddisfatti), gravi non conformità (serio pericolo per le persone o per la sicurezza della nave o un serio rischio per l' ambiente e che richiede una immediata azione correttiva), incidenti e situazioni pericolose (rischio la sicurezza delle persone, della nave, del carico o dell' ambiente), siano riportate dalla **compagnia**, investigate e analizzate con lo scopo di migliorare la sicurezza e la prevenzione dell' inquinamento. L' SMS viene redatto in documenti che poi devono essere controllati durante l' attuazione delle procedure in essi previste, questi documenti devono essere disponibili sia nella sede della **compagnia marittima** che sulle navi. Il documento utilizzato per descrivere e implementare il sistema gestione sicurezza è denominato Manuale Gestione Sicurezza. L' accertamento se le attività previste dall' SMS ed i relativi risultati soddisfano le disposizioni pianificate e se queste disposizioni vengono applicate efficacemente e sono adatte per il raggiungimento degli obiettivi è emanato all' Autorità Marittima di bandiera o a un' organizzazione autorizzata per mezzo di una verifica detta 'audit', da parte di una persona indipendente qualificata detta 'auditor'. A ogni nave che soddisfi le norme dell' ISM code viene rilasciato dall' amministrazione un certificato di gestione della sicurezza (Safety Management Certificate - SMC) e a ogni **compagnia marittima**, viene rilasciato un Documento di Conformità (Document of Compliance - DOC) con validità quinquennale. I manuali SMS costituiscono un importante sussidio ai **marittimi** in quanto vi sono in essi procedure, controlli, verifiche e manutenzioni da fare con una diversa periodicità, in modo da assicurare la massima sicurezza nella gestione di tutti i sistemi a bordo. In parole povere, in questi manuali è ben specificato chi e cosa deve fare, anche e non solo le regole da rispettare prima di entrare in spazi chiusi, chi e come deve firmare e convalidare il modulo specifico. Come ben sapete tutto il fascicolo depositato presso la Procura della repubblica di Messina è segreto e solo quando avremo la

- segue

possibilità di recepire la documentazione, interrogatori compresi, potremo fare una analisi della situazione e farci una idea della dinamica che è stata causa del decesso di tre **marittimi**. Chiaramente in questa sede non incolpo nessuno e nessuno assolve, aspetto solo di vedere le carte. Sicuramente sapremo la consistenza della lista dei lavori che la società di navigazione o chi per essa ha presentato all' ufficio tecnico e sicurezza della Capitaneria di porto di Messina, capiremo se in questa lista di lavori da effettuare è incluso il dover operare in spazi chiusi, nel qual caso la Capitaneria di porto avrebbe dovuto imporre la visita del chimico del porto il quale rilascia il gas free, vale a dire certifica che la zona dove si deve operare è completamente libera da gas nocivi. Se nella lista dei lavori mancava questa voce ne risponderà la **compagnia** di navigazione o chi per essa, se invece questa stessa voce era presente ne risponderà la Capitaneria di porto di Messina. Quello appena detto è solo un esempio, ma se ne potrebbero fare altri tipo se la nave era, dal momento dell' accaduto, sotto sequestro, sicuramente i documenti sensibili, tipo moduli e check list del SMS erano stati portati in luogo sicuro o i locali ospitanti posti sotto sequestro per cui nessuno avrebbe potuto portare via documenti compromettenti o aggiungerne di nuovi con date antecedenti o ancora fare delle semplici fotocopie. Se questo fosse accaduto gli inquirenti dovranno rendercene conto in fase processuale. A me personalmente piacerebbe capire perché in questa fase non si stanno seguendo le regole, come è possibile che in occasione della seconda convocazione da parte dei consulenti della Procura della Repubblica il 14 dicembre, si permette al consulente di parte della società armatrice Ing. Russo di firmare il verbale che conclude l' azione peritale in bianco. Per dirla meglio, egli ha firmato la quarta pagina lasciando la terza in bianco perché aveva altro da fare altrove. Molto semplicemente, tralasciando la questione prettamente legale, mi chiedo come è stato possibile che colui il quale stava scrivendo il verbale abbia permesso o indicato al consulente di parte della società armatrice di firmare in bianco dichiarando così di aver assistito personalmente a cose a cui mai ha preso parte. A questo punto io non avrò più fiducia per quanto accadrà nel futuro delle indagini e forti dubbi ho per i precedenti. Proprio questo mi preoccupa: l' italiota abitudine di non rispettare le regole come se le stesse dovessero valere solo per i cretini. Allora torno da dove ho iniziato e mi rifiuto di affermare che questa disgrazia che vede vittime tre lavoratori **marittimi** e le loro famiglie sarà l' ultima, no signori questa non sarà l' ultima, non prima di aver imparato che le norme, le regole devono essere rispettate da tutti, sempre e comunque".

OPERE PUBBLICHE. La sofisticata macchina impiegata per l' esecuzione di scavi subacquei, entro martedì prossimo rimuoverà la sabbia in accumulo dell' approdo Sud

È partita da Viareggio la draga che deve pulire il porto di Tremestieri

OOO E' in viaggio da Viareggio verso Messina, la speciale draga che dovrà essere impiegata da lunedì prossimo per liberare il porto di Tremestieri dalla grande quantità di sabbia che lo rende inutilizzabile da dieci giorni. La sofisticata macchina impiegata per l' esecuzione di scavi subacquei, che è stata richiesta dall' **Autorità portuale** prima di Natale, avendo una maggiore capacità di dragaggio dovrebbe consentire di liberare il primo dei due scivoli insabbiati nell' arco di uno o due giorni al massimo. Adesso si punta tutto sulla celerità degli interventi nella speranza di poter riaprire l' approdo a sud, seppur solo parzialmente, già alla fine della prossima settimana. "Inizialmente - spiega l' assessore alle politiche del mare Sebastiano Pino - avevamo pensato di intervenire con gli escavatori di movimento terra, messi a disposizione dal Comune, in modo da ridurre i tempi di attesa per la riapertura del porto. Una possibilità che in secondo tempo è stata scartata a seguito dei rilievi più approfonditi condotti dall' **Autorità portuale**". Per togliere i trentamila metri cubi di sabbia, trascinata dal forte vento di scirocco e dalle mareggiate che hanno investito il territorio la settimana scorsa, si è preferito ricorrere ad un mezzo più potente per l' escavazione dei fondali del porto. "A Tremestieri purtroppo si interviene solo per effettuare opere di manutenzione straordinaria - afferma Pino - come in questo caso. Ciò che manca è la manutenzione ordinaria delle parti comuni dei fondali, una competenza che spetta sempre l' **Autorità portuale**."

Il problema degli interventi di ordinaria manutenzione non era stato mai affrontato, almeno fino all' anno scorso. Solo attraverso una serie di operazioni preventive, da realizzarsi in vista delle ondate di scirocco previste durante l' anno nell' area dello stretto, si potrebbe garantire tranquillità al porto evitando i frequenti insabbiamenti". Sugli effetti negativi generati dalla chiusura del porto alla viabilità cittadina, per l' attraversamento in città dei tir diretti alla rada San Francesco, interviene Saro Visicaro, presidente del comitato antitir La Nostra città.

"Di fronte all' ennesimo episodio di insabbiamento che si è verificato a Tremestieri e alla sua gestione,

- segue

diciamo subito che il Comune ha perso la grande opportunità di occuparsi della gestione dell' approdo. Per la prima volta, avendo acquisito le aree appartenenti al Demanio marittimo regionale, era diventato stazione appaltante ed avrebbe potuto esercitare il controllo diretto del porto. Un' occasione che il sindaco Accorinti, rimettendo i poteri all' **Autorità portuale**, e quindi ai traghettiatori, non ha saputo o voluto cogliere con le conseguenze che sono sotto gli occhi di tutti. La storia del porto di Tremestieri - colnclude Visicaro - è una escalation di errori, dal cemento depotenziato alla diga allungata e non rialzata si è continuato a sbagliare voluta.

Porto di Augusta anno disastroso per sbarco migranti

SIRACUSA - «Le cooperative e le società che si occupano di migranti continuano a fare soldi in Sicilia. Più che dare ospitalità ai profughi, viene offerto ai clandestini vitto e alloggio, con tanti comfort e wi-fi nelle strutture dove risiedono. Il 2016 è stato un anno disastroso per le aziende

(continua a pagina 2)

Porto di Augusta

portuali che operano ad Augusta a causa dei continui sbarchi. È arrivato il momento di dire basta». Così il deputato all'Ars del Gruppo Pid - Grande Sud, Pippo Gennuso, dopo le dichiarazioni rese nei giorni scorsi dai vertici di Assoporto Augusta.

«Il porto commerciale, che è la rada più importante e strategica del Sud Mediterraneo, è stato bloccato nelle sue reali funzioni commerciali e imprenditoriali. Le banchine sono occupate, così come gli ormeggi. Oggi a causa di quella che ritengo un'invasione da parte del governo centrale, il porto megarese anziché portare sviluppo, ha collassato le attività imprenditoriali, mettendo a rischio centinaia di posti di lavoro».

Gennuso chiederà al governo regionale di farsi carico di questo problema e di avanzare ai ministeri degli Interni e delle Infrastrutture la proposta avanzata da Assoporto Augusta di spostare gli sbarchi dei migranti nel pontile della Nato o fare attraccare le navi in Calabria, nel porto di Corigliano.

Rilanciare la rete infrastrutturale della Sicilia orientale

Porti di Augusta e Siracusa, spinta produttiva

Le associazioni di categoria sollecitano le istituzioni

Sebastiano Salemi AUGUSTA Rilanciare il sistema portuale della Sicilia Orientale, con particolare attenzione ai porti di Siracusa e Augusta. Al sindaco di Siracusa è richiesta l'istituzione di una consulta comunale sulle tematiche portuali; per lo scalo di Augusta risulterebbe utile trovare un punto di sbarco alternativo per i migranti, prendendo in considerazione altri approdi, come, per esempio, quel lodi Corigliano Calabro o come i pontili Nato e della base di MariSicilia della Marina Militare.

Unità di intenti tra Confcommercio Siracusa e Assoporto Augusta, ai quali si aggiunge anche il sostegno del parlamentare regionale Giuseppe Gennuso.

Il sindacato attività portuali di Confcommercio Siracusa e Assoporto Augusta hanno proposto la loro azione sinergica, partendo dall'analisi delle condizioni delle infrastrutture portuali. Il sindacato, costituito da operatori portuali attivi nel porto di Siracusa, chiede l'istituzione di una consulta permanente composta dal comandante del Porto di Siracusa, i rappresentanti degli operatori marittimi, le principali cariche del Comune ed un rappresentante della Regione. Secondo Francesco Diana, presidente del sindacato

Attività portuali di Confcommercio, il porto ha beneficiato solo degli enormi sforzi profusi dall'autorità marittima e dagli operatori portuali. Le navi da crociera, capaci di lasciare nell'indotto e nell'economia della città fino a 200 mila euro a scalo, non possono arrivare se non opportunamente supportate da una rete infrastrutturale e da azioni di marketing mirate e congiunte.

Per lo scalo di Augusta, invece, in vista del prossimo accorpamento, sotto un'unica Autorità Portuale dei porti di Augusta e Catania, per attrarre investimenti e per facilitare la creazione di posti di lavoro, risulterebbe utile trovare un punto di sbarco alternativo per i migranti. Secondo Marina Noè, neo presidente di Assoporto Augusta, dovremo trovare la forza, il coraggio e la passione per rilanciare il nostro ruolo di ambasciatori di sviluppo. Non abbiamo nessuna intenzione di sotto cere le nostre istanze per ottenere un modo di lavorare più propositivo per le aziende del territorio che gravitano attorno al porto di Augusta. Finché la Port Authority non avrà la presidenza, abbiamo il dovere di parlare direttamente col ministro delle Infrastrutture, Graziano Del Rio, sul futuro della nuova autorità Augusta Catania, due porti, un'unica entità.

- segue

Un sostegno arriva dal deputato Pippo Gennuso: Le cooperative e le società che si occupa nodi migranti continuano a fare soldi in Sicilia. Più che dare ospitalità ai profughi viene offerto vitto e alloggio con tanti comfort. Il 2016 è stato un anno disastroso per le aziende portuali che operano ad Augusta a causa dei continui sbarchi. È arrivato il momento di dire basta, i clandestini li portino altrove.4.

Dp World prende la maggioranza di Pusan Newport

Genova - Pnc è il principale terminalista con 5,3 milioni di teu di traffico e il 34% dei volumi totali dello scalo.



Genova - DP World ha acquisito un ulteriore 23,94% della società che gestisce il porto coreano di Pusan Newport Co. **Ora il totale detenuto dalla società araba è pari al 66.03%. PNC è il principale terminalista di Busan, con 5,3 milioni di teu di capacità e movimentata il 34% dei volumi dello scalo.**



Gli impegni di Rebrab

«Per Aferpi la semplice conferma degli impegni non è più sufficiente, ci vogliono i fatti concreti»

«Ora a tutto gas per 398 e bonifiche» Silvia Velo parla dopo la riconferma Nominata sottosegretario all'ambiente nel governo Gentiloni

- POMBINO -

SILVIA Velo è stata riconfermata nella squadra di governo di Gentiloni, andando a ricoprire lo stesso incarico di sottosegretario al ministero dell'ambiente che aveva con Renzi. Il suo lavoro sul territorio non si è mai fermato nemmeno da deputato, e ieri, prima di partire per Roma per il giuramento si è accertata dello stato d'opera di due priorità per questo territorio: 398 e bonifiche confermando impegni e finanziamenti. Onorevole Velo si riparte dal lavoro svolto fino alle dimissioni di Renzi. Fra le molte cose fatte quelle da terminare.

«Abbiamo fatto un gran lavoro sull'erosione con tutte le Regioni costiere, definito le linee guida, e stiamo cercando di reperire fondi e spero di poterli orientare anche sulla nostra costa».

Poi i dragaggi.

«Abbiamo pubblicato a settembre un decreto e due regolamenti e dobbiamo riattivare a breve il tavolo tecnico per verificare l'applicazione del regolamento». «Un'altra priorità alla quale tengo molto è il completamento del progetto su Pianosa, il progetto della villa dell'agronomo e il lavoro che riguarda l'approvvigionamento di acqua potabile e la depurazione. Quindi la riqualificazione di Pianosa insieme al lavoro sul parco dell'Arcipelago toscano».



AL LAVORO Silvia Velo ha giurato ieri sera ed è già operativa

Veniamo alle questioni aperte sul territorio.

«Stamani (ieri, ndr) ho fatto una verifica sulla questione della 398. Anas ha consegnato il progetto con le correzioni al ministero dell'ambiente, e la commissione di Via, si riunirà dopo Befana. Possiamo pensare che entro il 20 gennaio venga restituito il progetto Anas e si può così passare al progetto definitivo che deve andare al Cipe. Altra cosa che ho verifi-

cato è il progetto Invitalia sulle bonifiche. Ho avuto conferma da Invitalia che entro metà gennaio pubblica due gare: una per le indagini integrative (rispetto alle indagini fatte), l'altra gara riguarda la progettazione esecutiva. Per accelerare i tempi le due gare vengono portate avanti in parallelo. Inoltre la Regione - come è stato fatto per Servola - sta richiedendo la riduzione dell'iva dal 20% al 10%, questo consentirebbe di liberare risorse

per smantellare i cumuli». E i 50 milioni per le bonifiche ci sono sempre? «Quelle risorse ci sono e saranno erogate via via che si appalteranno i lavori. Questa è la procedura».

Vicenda Aferpi.

«Cosa penso l'ho già detto: il progetto di Rebrab ha vinto un bando pubblico perché è un bel progetto e oltre alla riqualificazione della parte siderurgica prevede la logistica e l'agroalimentare. Tutto questo ne faceva un progetto di gran lunga preferibile a Jindal. Il soggetto ha poi grandi capacità finanziarie, ecco perché è stato scelto. A questo punto però sono passati due anni e come ho già detto la semplice conferma degli impegni non è più sufficiente, ci vogliono i fatti concreti che si esplicano come gli è stato chiesto dal ministro Calenda, e sono d'accordo con lui, con la presentazione di un piano industriale con allegato il piano finanziario e con un cronoprogramma. L'impresa deve dire quando realizza e con quali risorse, comprese risorse proprie. Tenendo inoltre conto che c'è un accordo di programma e che quindi Rebrab ha un impegno con lo Stato. In questi giorni ho avuto contatti con Calenda che sta monitorando la vicenda Aferpi».

Maila Papi