

## INDICE



### Primo piano:

- **Riforma dei porti** (The Medi Telegraph, Ansa, Il Mattino, Il Nautilus, Informazioni Marittime, Porti e Logistica, Il Secolo XIX, La Repubblica)

### Dai porti

#### Trieste:

"...Cambio di rotta passa per il porto..." (Il Piccolo)

"...Rafforzati i collegamenti ferroviari con l'est europa, al via treno per la Slovacchia..." (Il Secolo XIX, Il Piccolo, Ferpress, Ansa, Il Nautilus, Informazioni Marittime, L'Informatore Navale)

#### Venezia:

"...Porto: organizza progetto formativo per le aziende di logistica..." (Uomini e Trasporti)

#### Genova:

"...Sindacati si dimetto dal Comitato..."

(Ansa, The Medi Telegraph, Il Sole 24 Ore)

"...Comitato approva concessioni ridimensionate..."

(Ansa, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Cresce il traffico passeggeri +10.7%..." (Ferpress)

"...Calano oli minerali, perso 1mln di tonnellate..." (Ansa)

#### Ravenna:

"...Al via ristrutturazione stradale nell'area portuale..." (Ferpress)

#### Livorno:

"...20 navi in 4 giorni, settembre record..." (Il Tirreno)

(Ferpress)

#### Ancona:

"...Rimodulato Accordo di programma per dragaggi aree portuali..."

(Ferpress)

#### Napoli:

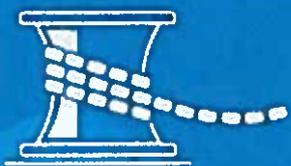
"...Qccordo Conateco-Fai..." (Informazioni Marittime)

#### Ancona:

"...Anello ferroviario e antiterrorismo: caos nella zona del porto..."

(La Sicilia Web, Libero.it, La Repubblica, Giornale di Sicilia)

"...I fumi delle navi crociera avvelenano Palermo..." (Corriere di Sciacca, Libero.it, Corrieredelmezzogiorno.it, Gazzetta del Sud)



# INDICE

---



## Notizie da altri porti italiani ed esteri

### Focus:

- **Studio: Port Crash** (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Ferpress, Ansa, Informazioni Marittime, L'Informatore Navale, Civonline, Larepubblica.it, La Repubblica, Il Giornale, Genova Today, Il Sole 24 Ore)

## Altre notizie di Shipping e Logistica

### Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

# Monti (Assoporti): «Bene la riforma, ma adesso acceleriamo sulle opere strategiche»

Genova - Il numero uno dell'associazione degli scali italiani: «Questa legge semplifica le cose».



Genova - Bene la riforma portuale ma serve uno strumento che renda più celere la realizzazione delle opere infrastrutturali. È il giudizio sulla riforma che entrerà in vigore il 15 settembre espresso dal presidente di Assoporti Pasqualino Monti, nell'ambito del convegno «Port crash» svoltosi a Genova. «Finalmente - ha detto Monti - in un momento complicato come il nostro c'è una legge che anziché complicare le cose le semplifica. Chi domani sarà chiamato alla guida dei porti avrà a disposizione uno strumento molto più agevole per attrarre traffico e intercettare mercati. Il lavoro non è finito perché abbiamo l'esigenza più che mai di comprendere come e quando a livello centrale si deciderà quali infrastrutture sono strategiche per il Paese anche in termini di intermodalità, e come dare gli strumenti a chi sarà chiamato a realizzarle per farle in tempi brevi». **«Noi oggi - ha aggiunto Monti - siamo ancora soggetti a dei limiti temporali troppo ampi. L'attuale codice degli appalti seppur riformato potrebbe essere affiancato da uno strumento che vada in deroga a determinate norme per rendere la realizzazione di quell'opera strategica».** Il presidente di Assoporti ha fatto l'esempio del porto di Civitavecchia: piano regolatore approvato dal consiglio comunale nel 2003, l'approvazione finale con l'ultima delibera regionale dopo quelle nazionali è arrivata nel 2012, dopo nove anni. «Il mercato in quel momento è cambiato e lo strumento urbanistico è inadeguato»

## Porti: Monti, bene riforma ma accelerare opere strategiche

Presidente Assoporti: 'Serve strumento per iter più brevi'



Bene la riforma portuale ma serve uno strumento che renda più celere la realizzazione delle opere infrastrutturali. E' il giudizio sulla riforma che entrerà in vigore il 15 settembre espresso dal presidente di Assoporti Pasqualino Monti, nell'ambito del convegno "Port crash" svoltosi a Genova. "Finalmente - ha detto Monti - in un momento complicato come il nostro c'è una legge che anzichè complicare le cose le semplifica. Chi domani sarà chiamato alla guida dei porti avrà a disposizione uno strumento molto più agevole per attrarre traffico e intercettare mercati. Il lavoro non è finito perchè abbiamo l'esigenza più che mai di comprendere come e quando a livello centrale si deciderà quali infrastrutture sono strategiche per il Paese anche in termini di intermodalità, e come dare gli strumenti a chi sarà chiamato a realizzarle per farle in tempi brevi". "Noi oggi - ha aggiunto Monti - siamo ancora soggetti a dei limiti temporali troppo ampi. L'attuale codice degli appalti seppur riformato potrebbe essere affiancato da uno strumento che vada in deroga a determinate norme per rendere la realizzazione di quell'opera strategica". Il presidente di Assoporti ha fatto l'esempio del porto di Civitavecchia: piano regolatore approvato dal consiglio comunale nel 2003, l'approvazione finale con l'ultima delibera regionale dopo quelle nazionali è arrivata nel 2012, dopo nove anni. "Il mercato in quel momento è cambiato e lo strumento urbanistico è inadeguato". (ANSA).

### Monti: “Bene la riforma ma accelerare per le opere strategiche”



GENOVA – Bene la riforma portuale ma serve uno strumento che renda più celere la realizzazione delle opere infrastrutturali. E' il giudizio sulla riforma che entrerà in vigore il 15 settembre espresso dal presidente di Assoporti Pasqualino Monti, nell'ambito del convegno “Port crash” svoltosi a Genova.

“Finalmente – ha detto Monti – in un momento complicato come il nostro c'è una legge che anziché complicare le cose le semplifica. Chi domani sarà chiamato alla guida dei porti avrà a disposizione uno strumento molto più agevole per attrarre traffico e intercettare mercati. Il lavoro però non è finito perchè abbiamo l'esigenza più che mai di comprendere, quando a livello centrale si deciderà quali infrastrutture sono strategiche per il Paese anche in termini di intermodalità, come dare gli strumenti a chi sarà chiamato a realizzarle per farle in tempi brevi”.

“Noi oggi – ha aggiunto Monti – siamo ancora soggetti a dei limiti temporali troppo ampi. L'attuale codice degli appalti seppur riformato potrebbe essere affiancato da uno strumento che vada in deroga a determinate norme per rendere la realizzazione di quell'opera strategica”.

Il presidente di Assoporti ha fatto l'esempio del porto di Civitavecchia: piano regolatore approvato dal consiglio comunale nel 2003, l'approvazione finale con l'ultima delibera regionale dopo quelle nazionali è arrivata nel 2012, dopo nove anni. “Il mercato in quel momento è cambiato e lo strumento urbanistico è inadeguato”.

La riforma, le nuove regole

## Manager dei porti, 200 nomi per il ministro

*Corsa alla nomina: a Delrio curriculum anche da residenti all'estero. In pole Annunziata, Monti, Merlo*

Antonino Pane Più di duecento, per ora. La corsa alla poltrona di presidente delle 15 Autorità di Sistema Portuale ha scatenato appetiti insospettabili. I numeri ufficiali dovrebbero essere resi noti oggi ma, sembrerebbe, che venerdì sera le domande erano già più di duecento: quando si parla di incarichi le notizie vere, e quelle che vengono fatte circolare per depistare, si accavallano. Di certo, per ora, si sa solo che tra gli aspiranti presidenti ci sono molti degli uscenti: Andrea Annunziata (Salerno); Pasquallino Monti, per anni presidente del porto di Genova e ora in **Assoporti**; Francesco Merlo (Civitavecchia), Zeno D' Agostino (Trieste), Antonino De Simone (Messina) e così via.

Abbiamo citato solo questi perché, a quanto sembra, questi candidati avrebbero mostrato interesse anche per l' Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale, quella che comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Poi ci sono i nuovi aspiranti, quelli che non hanno esperienze dirette nella gestione di Autorità portuali. A Napoli l' unico che non ha mai nascosto il suo interesse è il manager Dario Scaletta. A un certo punto sono comparsi prepotentemente sulla scena anche i nomi di Ennio Cascetta e Ivano Russo, entrambi consiglieri del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. Per Ivano Russo, però, è anche arrivata una smentita ufficiale da parte del ministero.

Si è anche parlato di candidature arrivate da Anversa e da Rotterdam; però, non si tratterebbe di stranieri ma di residenti all' estero. Un altro aspetto riguarda la candidatura mirata. Nella richiesta dei curriculum è chiarito che il candidato può indicare una AdSP di riferimento.

Può, non deve. Questo significa che nel plico ci saranno domande in cui è indicata una o più Autorità di Sistema Portuale su cui si punta; ma ci saranno anche istanze in cui, probabilmente, si dichiara solo la disponibilità all' incarico. Insomma ogni curriculum va letto con attenzione e valutato anche in base alla destinazione, se indicata. Va detto che non si tratta di un concorso per titoli; non sarà formata, infatti, nessuna graduatoria. Il ministro ha solo chiesto disponibilità e competenza. Quindi, non si sapranno nemmeno tutti i nomi di quelli che hanno presentato l' istanza ma solo i prescelti.

## - segue

---

La competenza. Delrio su questo tema ha insistito molto. Ora ci sarà la verifica. Di certo il settore è delicatissimo: si tratta di applicare la riforma e, soprattutto, valutare se il lavoro fatto consentirà all'Italia di recuperare i ritardi. Da questo punto di vista il ministro ha mano libera: la riforma gli attribuisce il potere di nomina «sentito i presidenti delle Regioni».

Questo significa che Delrio potrà procedere e, solo in caso di conflitto con il presidente della Regione, la nomina sarà portata e votata in Consiglio dei ministri. Bisogna aspettare, dunque.

La riforma entrerà in vigore il 15 di settembre ed è presumibile che per quella data i presidenti ci saranno. Quello che avrà la presidenza del Tirreno Centrale, però, avrà anche da affrontare la questione moratoria. Per il porto di Salerno, infatti, la Regione chiederà 36 mesi di proroga prima dell'ingresso del porto nell'Autorità di Sistema Portuale. È stato il governatore Vincenzo De Luca a ottenere nella conferenza Stato-Regioni l'inserimento di questa possibilità nella legge. Oggi il provvedimento, già messo a punto dal vice presidente Fulvio Bonavitacola, sarà approvato in giunta. Subito dopo potrà essere inoltrato al ministero. Il termine ultimo per presentare le istanze di moratoria scade il 14 settembre ma è probabile che la Regione attiverà prima questa pratica anche per valutare le reali intenzioni del ministro Delrio che, in base alle motivazioni addotte nella richiesta, potrebbe anche ridurre la moratoria di diversi mesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

ANTONINO PANE

# Il Nautiulus

---

## Autorità di sistema: oltre 200 candidati alla presidenza



GENOVA – Sono oltre duecento le candidature inviate al ministero dei Trasporti per la presidenza delle quindici Autorità di sistema portuale italiane previste dalla riforma dei porti. C'era tempo fino a ieri a mezzanotte per inviare le manifestazioni di interesse per l'incarico.

“Venerdì erano già 200” ha precisato il consigliere del ministro dei trasporti Luigi Merlo a margine di un convegno oggi a Genova. “Il 15 settembre – ha ricordato Merlo – entra in vigore la legge. A quel punto può partire il lavoro del ministro e delle Regioni sull'intesa per i presidenti. Ad ottobre si insediano le commissioni parlamentari che possono deliberare per quei porti dove c'è intesa sul nome di chi guiderà l'Autorità e i presidenti si insediano. Le altre Autorità seguiranno via via. L'importante è che si parta”.

## Porti: presidenza Autorità di sistema, oltre 200 candidati

Scaduto ieri il termine per presentare le domande



(ANSA) - GENOVA, 5 SET - Sono oltre duecento le candidature inviate al ministero dei Trasporti per la presidenza delle quindici Autorità di sistema portuale italiane previste dalla riforma dei porti. C'era tempo fino a ieri a mezzanotte per inviare le manifestazioni di interesse per l'incarico. "Venerdì erano già 200" ha precisato il consigliere del ministro dei trasporti Luigi Merlo a margine di un convegno oggi a Genova. "Il 15 settembre - ha ricordato Merlo - entra in vigore la legge. A quel punto può partire il lavoro del ministro e delle Regioni sull'intesa per i presidenti. Ad ottobre si insediano le commissioni parlamentari che possono deliberare per quei porti dove c'è intesa sul nome di chi guiderà l'Autorità e i presidenti si insediano. Le altre Autorità seguiranno via via.

# Porti, oltre 200 candidature per la presidenza delle Authority di sistema

Genova - Merlo: «Il 15 settembre entra in vigore la legge, poi via all'intesa con le Regioni».



Genova - Sono oltre duecento le candidature inviate al ministero dei Trasporti per la presidenza delle quindici Autorità di sistema portuale italiane previste dalla riforma dei porti. C'era tempo fino a ieri a mezzanotte per inviare le manifestazioni di interesse per l'incarico. «Venerdì erano già 200» ha precisato il consigliere del ministro dei trasporti Luigi Merlo a margine di un convegno oggi a Genova. «Il 15 settembre - ha ricordato Merlo - entra in vigore la legge. A quel punto può partire il lavoro del ministro e delle Regioni sull'intesa per i presidenti. Ad ottobre si insediano le commissioni parlamentari che possono deliberare per quei porti dove c'è intesa sul nome di chi guiderà l'Autorità e i presidenti si insediano. Le altre Autorità seguiranno via via. L'importante è che si parta».

# Informazioni Marittime

---

## Porti, 200 candidati per le nuove Autorità di sistema



Oltre duecento candidature. Sono quelle giunte al ministero dei Trasporti per la presidenza delle quindici Autorità di sistema portuale italiane previste dalla **riforma dei porti**. C'era tempo fino a domenica a mezzanotte per inviare le manifestazioni di interesse per l'incarico. "Venerdì erano già 200" ha dichiarato il consigliere del ministro dei trasporti Luigi Merlo a margine di un convegno ieri a Genova. "Il 15 settembre - ha aggiunto Merlo - entra in vigore la legge. A quel punto può partire il lavoro del ministro e delle Regioni sull'intesa per i presidenti. Ad ottobre si insediano le commissioni parlamentari che possono deliberare per quei porti dove c'è intesa sul nome di chi guiderà l'Autorità e i presidenti si insediano. Le altre Autorità seguiranno via via. L'importante è che si parta".

### **Monti pensa alla celerità**

Tutti sono d'accordo sull'importanza di partire con il nuovo assetto, "ma serve uno strumento che renda più celere la realizzazione delle opere infrastrutturali". E' questo il giudizio sulla riforma espresso dal presidente di Assoporti Pasqualino Monti, nell'ambito del convegno "Port crash" svoltosi a Genova.

"Finalmente - ha detto Monti - in un momento complicato come il nostro c'è una legge che anziché complicare le cose le semplifica. Chi domani sarà chiamato alla guida dei porti avrà a disposizione uno strumento molto più agevole per attrarre traffico e intercettare mercati. Il lavoro però non è finito perché abbiamo l'esigenza più che mai di comprendere, quando a livello centrale si deciderà quali infrastrutture sono strategiche per il Paese anche in termini di intermodalità, come dare gli strumenti a chi sarà chiamato a realizzarle per farle in tempi brevi".

## PORTI E LOGISTICA

Conclusa la fase istruttoria e rimanda al ministero

## Il Comitato Portuale getta la maschera, ma deciderà Roma sulle concessioni

lunedì 05 settembre 2016



GENOVA - II

7

**Comitato Portuale di Genova all'unanimità ha detto sì alla fine dell'istruttoria per la proroga delle tre concessioni portuali chieste da altrettanti terminalisti del capoluogo ligure. Dunque la palla -come anticipato da Primocanale.it - ora va in mano al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Un sì che di fatto va contro quello che era stato il parere dei revisori dei conti decisamente contrari a questa proroga.**

**L'ammiraglio Pettorino, commissario del Porto di Genova, ha scelto quindi una soluzione improntata alla cautela: la Corte dei Conti avrebbe**

potuto rivalersi sull'Autorità portuale - e sul suo presidente - in caso di ricorso da parte dei soggetti esclusi, anche alla luce di quanto rilevato dai revisori dei conti. Il ministero ora potrebbe eccepire su alcuni aspetti formali e rimandare la palla al prossimo presidente o commissario.

### **LEGGI LA RELAZIONE DEI REVISORI DEI CONTI**

**L'Autorità Portuale ha predisposto uno schema che riguarda la richiesta di "10 anni di concessione al Terminal San Giorgio, 25 al Terminal Sech e 34 al Gruppo Spinelli. In tutti i casi, risultano fortemente ridimensionate le richieste presentate". "L'istruttoria - fanno sapere dall'Autorità portuale - è ora trasmessa al Ministero insieme alla delibera di approvazione nonostante il parere negativo del Collegio dei Revisori dei Conti. Detto parere sarà comunque allegato alla documentazione e affiancato dalla relazione della stessa Autorità Portuale".**

**Intanto durante il Comitato sono arrivate le dimissioni dei tre rappresentanti dei sindacati confederali. "Un atto - hanno spiegato Cgil, Cisl e Uil - in aperto contrasto con le operazioni di**

## - segue

---

depotenziamento subite dal comitato stesso. Riteniamo che il comitato sia uno strumento importante ma che ultimamente sia stato decisamente indebolito. Le nostre sono dimissioni polemiche per cercare di dare una scossa".

**LE DICHIARAZIONI DI PETTORINO PRIMA DEL COMITATO** - "Io ho semplicemente proseguito un'istruttoria. Un'istruttoria complessa, iniziata l'anno scorso, quando il presidente Merlo chiese il daffarsi al Ministero. Il Ministero diede il via a procedere secondo le norme del Codice della Navigazione. Gli uffici hanno lavorato circa un anno e hanno interloquuto con i concessionari. A luglio sono terminate queste interlocuzioni e quindi il procedimento interno alla struttura si è concluso. Oggi chiederò al Comitato di autorizzarmi - e siamo ancora in fase endoprocedimentale - ad inviare al Ministero le istruttorie compiute nelle quali sono anche individuati i periodi di tempo con i quali vengono allungati ulteriormente tutte queste concessioni".

**200 CANDIDATI PER 15 AUTORITA'** - Sono oltre duecento le candidature inviate al ministero dei Trasporti per la presidenza delle quindici Autorità di sistema portuale italiane previste dalla riforma dei porti. C'era tempo fino a ieri a mezzanotte per inviare le manifestazioni di interesse per l'incarico. "Venerdì erano già 200", ha precisato il consigliere del ministro dei trasporti Luigi Merlo a margine di un convegno a Genova. "Il 15 settembre - ha ricordato Merlo - entra in vigore la legge. A quel punto può partire il lavoro del ministro e delle Regioni sull'intesa per i presidenti".

**SULLE FUSIONI REGIONE CHIEDE MORATORIA** - L'assessore alle infrastrutture Edoardo Rixi ha discusso oggi in giunta regionale un documento che riassume le motivazioni della richiesta di moratoria di 36 mesi per le fusioni delle Autorità portuali in Liguria: Genova con Savona e La Spezia che ingloba Carrara. "Nei prossimi giorni ci sarà un confronto con gli operatori - ha precisato Rixi -. A noi importa valorizzare gli aspetti positivi della nostra portualità e di diluire nel tempo quelli negativi".

## Porti liguri:fusioni,in giunta regione motivazioni moratoria

Toti, momento transitorio utile per mettere al passo strutture



(ANSA) - GENOVA, 5 SET - L'assessore alle infrastrutture Edoardo Rixi ha discusso oggi in giunta regionale un documento che riassume le motivazioni della richiesta di moratoria di 36 mesi per le fusioni delle Autorità portuali in Liguria: Genova con Savona e La Spezia che ingloba Carrara. "Nei prossimi giorni ci sarà un confronto con gli operatori - ha precisato Rixi -. A noi importa valorizzare gli aspetti positivi della nostra portualità e di diluire nel tempo quelli negativi".

Il documento riassume i motivi per cui si rende necessario il mantenimento "pur temporaneo" delle Authority "per il periodo necessario alla effettiva e efficace attuazione della riforma" che richiede "una adeguata fase di preparazione".

"La richiesta di proroga - ha spiegato il governatore Giovanni Toti - riguarda il fatto che stiamo accorpando strutture complesse con propri piani di investimento, che marcano a velocità diverse e spesso hanno procedure e regolamenti diversi. Che occorra un momento transitorio per mettere al passo le due strutture per poi integrarle come richiede la riforma credo che risponda alla logica". secondo Toti sarebbe stato più "prudente inserire nello stesso impianto legislativo le norme transitorie. Non è stato fatto e quindi le costruiremo strada facendo con il buon senso. Per altro non abbiamo imposto né chiesto al ministro tempi precisi.

Ragioneremo insieme per trovare un congruo periodo di tempo che sia utile a integrare le due strutture. Dopodiché si potrà nominare la governance di sistema nel modo previsto dalla legge". I tempi di autonomia "potranno avere una continuità di gestione attraverso il commissario che potrà essere lo stesso che oggi gestisce l'Authority. Decideremo in accordo col ministro". (ANSA).

## Porti: Filt Cgil, rapidità per presidenti, siano competenti

Non convince proroga 36 mesi per fusioni, crea scali serie A e B



(ANSA) - GENOVA, 5 SET - "Abbiamo molta attesa sulla scelta dei presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale per le quali servono rapidità e competenze". E' quanto sostiene la Filt Cgil sulla riforma dei porti in vigore dal 15 settembre spiegando che "si avvia una nuova fase nella quale la portualità e la logistica collegata devono assumere un ruolo primario per la politica economica italiana così come in altri paesi europei". Secondo la Federazione dei Trasporti della Cgil "gli strumenti legislativi messi a breve a disposizione devono dare le giuste risposte, correggendo, in alcuni segmenti operativi della logistica, le gravi inefficienze dovute alla deregolamentazione del mercato. Nel merito bisogna risolvere la questione dei lavoratori delle ex Autorità Portuali senza pregiudicare i diritti ed il funzionamento delle nuove Autorità di Sistema. Inoltre non ci convince il tempo massimo di 36 mesi, concesso dal Governo, che può essere richiesto dalla Regione, per l'eventuale proroga agli accorpamenti con il rischio di creare porti di serie A e di serie B e di generare riflessi negativi sugli investimenti e sull'occupazione. In quei casi l'esclusione dai tavoli di coordinamento nazionale, il non accesso ai finanziamenti di sistema e la limitazione nella produzione degli atti del singolo porto, vincolati agli obiettivi generali, può seriamente creare un gap competitivo.

Per queste ragioni - sostiene infine la Filt - il Governo dovrà valutare con estrema attenzione le richieste e le motivazioni ad essa associate quando le Regioni presenteranno istanza di deroga".

LA REGIONE DELIBERA LA PROROGA IN DEROGA AGLI ACCORPAMENTI TRA PORTI

## Ipotesi-Signorini come nuovo commissario

Pettorino vuole lasciare Palazzo San Giorgio: rebus nomine per la fase transitoria

**GENOVA.** Il comitato portuale di ieri avvicina Paolo Emilio Signorini alla guida

di Genova, anche se «sarebbe stato più prudente inserire nello stesso impianto della riforma dei porti le norme transitorie. Non è stato fatto e quindi le costruiamo strada facendo col buon senso» ha ricordato ieri alla fine della giunta regionale il governatore ligure Giovanni Toti.

Signorini è più vicino perché l'ammiraglio Giovanni Pettorino ha formalizzato al Comitato portuale la sua intenzione di lasciare al più presto Palazzo San Giorgio. Con l'entrata in vigore della riforma portuale, il governo potrebbe dunque evi-

tare al comandante della Guardia costiera genovese un nuovo limbo in attesa che la presidenza del Consiglio emani il Dpcm con dentro le regole che istituiscono

«transitoria» - quello cui fa riferimento Toti - per garantire, come ha spiegato nei giorni

### VERSO ENTI DI SISTEMA

**La moratoria  
va da 6 a 36 mesi;  
a fine ottobre  
i primi presidenti:  
in pista in 200**

scorsi l'assessore allo Sviluppo Edoardo Rixi, un periodo per preparare il terreno all'accorpamento di Genova-Savona e La Spezia-Carrara. Un dossier che comunque congelerà la situazione da un minimo di sei a un massimo di 36 mesi: «Non abbiamo ancora indicato i tempi - ha precisato ieri Toti al Secolo XIX -. Ne parleremo col ministro. Abbiamo solo detto che servirà un po' di tempo».

Proprio per questo il governo potrebbe essere portato a nominare già un commissario-presidente *in pectore* (Signorini, appunto) a meno che l'esecutivo non decida di tenere Pettorino o pescare ancora tra funzionari dello Stato.

Va detto che anche per gli enti dove non è stata richiesta proroga la procedura non sarà immediata: una volta scremati gli oltre 200 *curricula* pervenuti al ministero (tre dall'estero), ci saranno le selezioni. Ottenuto il via libera dalle Regioni, si procederà al passaggio delle Commissioni parlamentari: l'elenco dovrà avere un relatore per Camera e Senato, dove sarà discusso. Se approvato, dovrà tornare al ministero per il relativo decreto. Un percorso che pure senza ostacoli richiede almeno un mese e mezzo. Dunque per i primi presidenti l'appuntamento è ai primi di ottobre.

**A. OUA.**

Rolli TENSIONE IN COMITATO

## Porto di Genova, ok alle concessioni Ma Pettorino ora vuole lasciare

GENOVA. C'è voluto più di un anno, ma alla fine nell'ultimo comitato portuale della storia dell'Authority, i terminalisti hanno portato a casa la proroga delle concessioni.

E il via libera all'allungamento è arrivato all'unanimità: tutti hanno votato a favore. Ma l'ultima riunione non è filata via liscia: accuse ai revisori, risposte piccate e l'addio di Pettorino all'Authority portuale.

LEGGI IL GOVERNATORE: «OCCORRE UN MOMENTO TRANSITORIO PRIMA DI ACCORPARE LE DUE STRUTTURE»

## Toti: «Deroga a Savona, scelta obbligata»

**U**NA fase transitoria per farsi trovare pronti per la riforma. L'assessore regionale alle Infrastrutture Edoardo Rixi ha discusso ieri in giunta regionale un documento che riassume le motivazioni della richiesta di moratoria di 36 mesi per le fusioni delle Autorità portuali in Liguria: Genova con Savona e La Spezia che ingloba Marina di Carrara. «Nei prossimi giorni ci sarà un confronto con gli operatori — precisa Rixi —. A noi importa valorizzare gli aspetti positivi della nostra portualità e di ridurre nel tempo quelli negativi».

Il documento riassume i motivi per cui si rende necessario il mantenimento «pur temporaneo» delle [redacted] «per il periodo necessario alla effettiva e efficace attuazione della riforma» che richiede «una adeguata fase di preparazione».

«La richiesta di proroga — spiega il governatore Giovanni Toti — riguarda il fatto che stiamo accorpando strutture complesse con propri piani di investimento,

Rixi: «Nei prossimi giorni confronto con gli operatori, ci interessa valorizzare gli aspetti positivi della nostra portualità»

che marcano a velocità diverse e spesso hanno procedure e regolamenti diversi. Che occorra un momento transitorio per mettere al passo le due strutture per poi integrarle come richiede la riforma credo che risponda alla logica». Secondo Toti «sarebbe stato più «prudente inserire nello stesso impianto legislativo le norme transitorie. Non è stato fatto e quindi le costruiremo strada facendo con il buon senso. Per altro non abbiamo imposto né chiesto al ministro tempi precisi. Ragioneremo insieme per trovare un congruo periodo di tempo che sia utile a integrare le due strutture. Dopodiché si potrà nomi-

nare la governance di sistema nel modo previsto dalla legge». I tempi di autonomia «potranno avere una continuità di gestione attraverso il commissario che potrà essere lo stesso che oggi gestisce [redacted]. Decideremo in accordo col ministro».

E sul tema della riforma interviene anche il presidente di Assoport Pasquolino Monti «Finalmente — dice Monti — in un momento complicato come il nostro c'è una legge che anziché complicare le cose le semplifica. Chi domani sarà chiamato alla guida dei porti avrà a disposizione uno strumento molto più agevole per attrarre traffico e intercettare mercati. Il lavoro non è finito perché abbiamo l'esigenza più che mai di comprendere come e quando a livello centrale si deciderà quali infrastrutture sono strategiche per il Paese anche in termini di intermodalità, e come dare gli strumenti a chi sarà chiamato a realizzarle per farlo in tempi brevi».

10/06/2016, 10:00:00

## «Il cambio di rotta passa per il porto»

Dipiazza punta sul rilancio di nuovo e antico scalo per rendere attrattiva la città

### LA CITTÀ

«La piccola Amburgo». «La città-porto dell'Europa mediterranea». «Lavoro e ricchezza». Roberto Dipiazza pensa che il cambio di marcia demografico di Trieste possa determinarsi con un rilancio economico di carattere "neo-emporiale" nel quale i grandi fattori di crescita saranno il Porto vecchio e il Porto nuovo.

«Sotto l'Impero asburgico - risponde il sindaco alle sollecitazioni su una situazione demografica da decenni declinante - Trieste riuscì ad attrarre genti dal Mediterraneo e dall'Europa. Gente che lavorava e che ha creato ricchezza. Dobbiamo guardare a quel modello se vogliamo che la città inverta la marcia dell'invecchiamento».

«Non credo che il ribaltamento demografico - insiste il primo cittadino - possa dipendere dal fattore nascite, credo piuttosto all'arrivo di persone che verranno a lavorare. Trieste è il principale porto continentale negli scambi con una realtà importante come la Turchia. È il primo porto petrolifero del Mediterraneo. Perché non possiamo credere alla forte accelerazione della nostra economia legata ai trasporti?».

«Non ci mancano le condizioni per ripartire - continua un convinto Dipiazza - abbiamo qualcosa come 20mila appartamenti sfitti dove sistemare chi vorrà venire a lavorare. Abbiamo buona disponibilità di collegamenti ferroviari, per esempio l'asse della Piave ha notevole potenzialità di crescita. Mentre i servizi ferroviari di Capodistria sono ormai al limite ...». Il sindaco spazia anche su uno scenario geoeconomico più ampio: «Il raddoppio del canale di Suez è un'altra chance per Trieste».

La nuova amministrazione comunale guarda con attenzione all'aspra realtà demografica, che vede confermata immagine e sostanza di una città vecchia, con sconcertanti saldi tra nascite e morti. L'assessore Michele Lobianco (Fd) detiene an-

che la delega all'anagrafe e affronta statistiche che fanno riflettere. «Penso che per ribaltare questo trend demografico - risponde Lobianco - occorra una strategia diversificata. Indubbiamente lo sviluppo economico rappresenta una carta straordinaria per convincere la gente a non andarsene e convincere chi se ne è andato a rientrare». «Mi pare che le carte da giocare non manchino - riprende - penso certamente a Porto vecchio, ma non solo: l'area della Fiera, Campo Marzio, Teseco ... Quante sono le città che hanno a disposizione spazi di crescita così rilevanti, posizionati in luoghi-chiave del territorio?».

Accanto alle opportunità di carattere economico, Lobianco non vuole però rinunciare alla famiglia, «anche se su questo è giusto confrontarsi con i colleghi che si occupano del welfare». «Ma sono favorevole a politiche di sostegno che riguardino asili nido e scuole materne, con un'offerta di servizio che sia la meno cara possibile e che incida sui bilanci delle famiglie nella misura meno onerosa». Le statistiche comunali, relative ai piccoli residenti da 0 a 4 anni, contavano nel 2015 7172 unità, pari al 3,52% del totale. I bambini dai 5 ai 9 anni erano 7911, per una percentuale pari al 3,88%. I ragazzini tra 10 e 14 anni erano 7815 pari al 3,8%. (mag)



**L'AUSPICIO DEL SINDACO**  
Dobbiamo portare tra noi gente che lavori e crei ricchezza



**LA LINEA DI LOBIANCO**  
Servono politiche che agevolino chi mette su famiglia

**L'ESEMPIO DI AMBURGO**  
Il modello da imitare è quello della "realità-emporio"

**GLI ALLOGGI SFITTI**  
Sono circa 20mila gli appartamenti non occupati



**ACCORDO MSC-METRANS**

## **Nuovo servizio su ferrovia Trieste-Bratislava**

**TRIESTE.** Si amplia il ventaglio delle destinazioni ferroviarie che collegano il porto di Trieste all'Est Europa. Dopo l'aumento dei convogli diretti a Budapest, diventati cinque alla settimana, lo scalo avrà il primo e al momento unico, collegamento con la Slovacchia: oggi infatti partirà un nuovo treno verso il terminal di Dunajský Streda, situato a Sud di Bratislava. Il servizio nasce da un progetto di Msc sviluppato con Metrans, uno degli operatori ferroviari di riferimento proprio per l'Est europeo.

# Treno dal Molo Settimo alla Slovacchia

Oggi parte il primo convoglio per il terminal a Sud di Bratislava. D'Agostino: «Trieste rinasce grazie alla cura del ferro»

di Silvio Maranzana

Il porto di Trieste è collegato ora anche con la Slovacchia. Parte oggi infatti dal terminal container del Molo Settimo gestito da Tmt il primo convoglio diretto al terminal di Dunajska Sreda a Sud di Bratislava. Si tratta del primo e finora unico collegamento fra Trieste e questo Paese, ma nel darne notizia **[ ]** sottolinea come faccia immediato seguito alla recente intensificazione della linea con la non lontana Budapest, capitale dell'Ungheria, sulla quale viaggiano adesso ben cinque convogli alla settimana. Il servizio nasce da un progetto di Msc le cui porta-container oceaniche collegano il Far East con l'Alto Adriatico. Attraverso Marininvest la stessa Msc ha una forte partecipazione, con il 45% delle quote, in

Tmt che è controllata da Pierluigi Maneschi. Il collegamento si è sviluppato con l'operatore logistico globale Metrans che connette non solo i porti di Trieste e di Capodistria, ma anche quelli di Amburgo, Rotterdam e Bremerhaven con alcuni dei principali interporti dell'Europa centrale e orientale. Da Trieste il treno raggiunge in meno di 24 ore l'hub di Dunajska Sreda dal quale si sviluppa il network ferroviario di Metrans che dà la possibilità di raggiungere anche, in particolare, la Repubblica Ceca.

«Questo nuovo servizio - ha commentato il commissario **[ ]** Zeno D'Agostino - dimostra come Trieste stia rinascendo proprio grazie agli investimenti nel settore ferroviario. Nessun altro scalo italiano ha tale vocazione internazionale e può proporsi con

eguale forza verso l'esterno». Il nuovo collegamento è particolarmente importante perché va a rafforzare i servizi ferroviari con il mercato di riferimento per il traffico container di Tmt e rappresentato appunto dall'Europa centrale e dell'Est. Per ora ha cadenza settimanale, ma rientra nell'obiettivo generale di aumentare la frequenza dei treni nell'ottica di uno sviluppo costante del mercato internazionale. Come si evince dal sito Internet, Tmt conta ogni settimana cinque coppie di treni (import più export) con Villaco, Graz, Vienna, Linz, Salisburgo e Wolfurt in Austria e Budapest, 4 con Monaco di Baviera, una o due con Ulm, una con Burghausen, quattro con Ludwigshafen, Colonia, Duisburg e Leipzig in Germania, da 5 a 7 con Padova e una con Ferneti. Nel

corso del 2015 il porto di Trieste ha movimentato complessivamente 5.604 treni con una crescita del 12,7% rispetto all'anno precedente. Il 2016 però è partito ancora meglio e gli ultimi dati diffusi **[ ]**

che si riferiscono al primo semestre, registrano 3.331 convogli con un balzo all'insù addirittura del 17,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Trieste ha ora messo nel mirino La Spezia che vanta il primato nazionale con settemila treni all'anno e conta di strapparle il record. Al terminal Tmt sul Molo Settimo l'anno scorso delle 80.761 unità di carica sbarcate ben 71.001 cioè l'88% ha viaggiato via treno. Alla cosiddetta "cura del ferro" contribuiscono tra gli altri anche il terminal Samer e quello di Arvevi.

GIUSEPPE ZINGALES

LA CONTROREPLICA DEL SENATORE

## Russo: «Porto vecchio ha segnato il fallimento di destra e sinistra»



Mentre il sindaco Roberto Di Piazza annuncia finalmente la rottura del silenzio con una conferenza stampa ad hoc convocata per domani, assume la forma del "tutti contro tutti" la polemica sul deserto perenne di Porto Vecchio. Francesco Russo controreplica violentemente e ne ha per tutti. «Devo aver proprio toccato più di qualche nervo scoperto - afferma - per suscitare una somma di attacchi personali senza una sola dichiarazione di contenuto sul futuro di Porto Vecchio». Si riferisce in particolare alla coordinatrice regionale e parlamentare di Forza Italia Sandra Savino, ma anche all'ex sindaco e suo collega di partito nel Pd, Roberto Cosolini.

«Da Savino - afferma - mi sarebbe piaciuta una risposta nel merito e non una sfilza di invettive volte a screditare il mio lavoro da parlamentare. Curioso,

però, che il centrodestra, su questo tema, scelga come portavoce proprio chi alla Camera, pochi giorni dopo il mio emendamento, cercò di bloccare la sdemanializzazione dell'area con un contro emendamento. Da parte mia voglio intanto assicurare tutti gli operatori e i triestini. L'offshore a Venezia non si farà. Esiste una relazione tecnica del Ministero dei Trasporti inviata al Clpe, contestuale alla lettera del Ministro Delrio, che esprime parere negativo sul progetto non solo per gli elevati costi ma anche perché non in linea con il Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica. È il risultato di tre anni di dichiarazioni pubbliche e di lavoro e confronto costante da parte nostra con il Governo e il Ministero dei Trasporti. Anni in cui il centrodestra triestino, prima di oggi, non si era mai speso, malgrado i miei ripetuti appelli, nemmeno con una singola dichiarazione, a difesa della portualità triestina appoggiando invece, a spada

tratta, l'operato dell'ex presidente Monassi sempre piuttosto benevola nei confronti dei progetti veneziani».

Quanto alla spiaggia di Barcola, Russo insiste nel sostenere: «Spero di non essere ricordato come quello che l'ha proposta, ma che, piuttosto, è riuscito a realizzarla. Perché si basa un progetto serio curato dal professor Antonio Brambati dell'Università degli Studi di Trieste - uno dei più importanti geologi in Europa - e finanziato, all'epoca, dalla Regione Fvg presieduta da Roberto Antonione. Appoggiato e sostenuto da una coalizione di cui faceva parte anche l'onorevole Savino». L'qui si arriva anche ai contrattacchi personali. «Savino dal canto suo passerà alla storia di questa legislatura innanzitutto per aver cercato - senza successo - di bloccare la sdemanializzazione di Porto Vecchio. E poi per aver consolidato il pregiudizio di molti italiani nei confronti della classe politica. Dimostrando in diretta televisiva di non conoscere i contenuti

delle riforme costituzionali e nemmeno le basi della nostra Costituzione».

In cauda venenum anche sull'ex avversario alle primarie del Pd: «Voglio ricordare a Cosolini e a tutti che feci per primo la proposta di chiedere il contributo di un advisor per definire il percorso di costituzione della società di gestione così come concordato anche con Raffaele Cantone. Peccato che si trattava del mese di maggio 2015 e che da quel momento ben poco è stato fatto. La ragione - continua ironicamente - quando dice che non ho esperienze da amministratore perché questo è il mio primo mandato da senatore e prima ho vissuto del mio lavoro. Del resto non avevo esperienze pregresse nemmeno in Parlamento, eppure la sdemanializzazione di Porto Vecchio è avvenuta grazie a me. Non grazie a tutti quei parlamentari di lungo corso, di destra e sinistra, che nel corso degli anni ci avevano provato ripetutamente. Ma senza successo». (s.m.)

colaborazione: SILVIO MARANZANA

- segue



La formazione di un convoglio ferroviario sulla banchina del terminal contenitori di Trieste



Francesco Russo



**LE FRECCIATE  
IN DUE VERSI**

Savino cercò  
di bloccare  
la sdemanializzazione  
e Cosolini non ricorda  
che ho proposto io  
di selezionare un advisor

## Porto Trieste: rafforzati i collegamenti ferroviari con l'est Europa. Al via treno per Slovacchia

(FERPRESS) – Trieste, 5 SET – Si amplia il ventaglio delle destinazioni ferroviarie che collegano il Porto di Trieste all'Est Europa. Infatti, secondo quanto si apprende da un comunicato stampa dell'Autorità Portuale, dopo il recente aumento dei convogli diretti a Budapest, in Ungheria (diventati cinque alla settimana) lo scalo avrà il primo ed al momento unico collegamento con la Slovacchia: martedì 6 settembre partirà un nuovo treno verso il terminal di Dunajská Streda, situato a sud di Bratislava.

Il servizio nasce da un progetto di MSC (Mediterranean shipping company), sviluppato con Metrans, uno degli operatori ferroviari di riferimento proprio per l'Est europeo.

In meno di 24 ore il treno, che all'inizio avrà cadenza settimanale, raggiungerà l'hub di Dunajská Streda, dal quale si sviluppa il network ferroviario di Metrans, e da cui è possibile raggiungere anche la Repubblica Ceca.

Il nuovo collegamento è particolarmente importante perché va a rafforzare i servizi ferroviari con il mercato di riferimento per il traffico container gestito da Trieste Marine Terminal al Molo VII e rappresentato dall'Europa Centrale e Orientale. L'obiettivo del progetto, infatti, resta quello di aumentare la frequenza dei treni nell'ottica di uno sviluppo costante del mercato internazionale e dei relativi traffici.

Osserva il commissario D'Agostino: "Questo nuovo servizio dimostra come Trieste stia rinascendo proprio grazie agli investimenti nel settore ferroviario. Nessun altro scalo italiano ha tale vocazione internazionale e può proporsi con eguale forza verso l'estero".

## Porto Trieste, nuovo collegamento ferroviario con Slovacchia

Progetto Msc-Metrans per terminal Dunajská Streda



(ANSA) - TRIESTE - Un nuovo collegamento con la Slovacchia amplia il ventaglio delle destinazioni ferroviarie del Porto di Trieste per l'Est Europa.

Dopo il recente aumento dei convogli diretti a Budapest (Ungheria), diventati cinque alla settimana, il 6 settembre partirà un nuovo treno verso il terminal di Dunajská Streda, situato a sud di Bratislava. Il servizio nasce da un progetto di Msc, sviluppato con Metrans, uno degli operatori ferroviari di riferimento per l'Est europeo.

In meno di 24 ore il treno, che all'inizio avrà cadenza settimanale, raggiungerà l'hub di Dunajská Streda, dal quale si sviluppa il network ferroviario di Metrans, e da cui è possibile raggiungere anche la Repubblica Ceca. E' particolarmente importante perché va a rafforzare i servizi ferroviari con il mercato di riferimento per il traffico container gestito da Trieste Marine Terminal al Molo VII. L'obiettivo del progetto resta quello di aumentare la frequenza dei treni nell'ottica di uno sviluppo costante del mercato internazionale e dei relativi traffici.

Per il commissario dell'Authority, Zeno D'Agostino "questo nuovo servizio dimostra come Trieste stia rinascendo proprio grazie agli investimenti nel settore ferroviario. Nessun altro scalo italiano ha tale vocazione internazionale e può proporsi con eguale forza verso l'estero". (ANSA).

## Porto di Trieste: collegamento con l'Est Europa, primo treno per la Slovacchia



**TRIESTE** – Si amplia il ventaglio delle destinazioni ferroviarie che collegano il Porto di Trieste all'Est Europa. Dopo il recente aumento dei convogli diretti a Budapest, in Ungheria, diventati cinque alla settimana, lo scalo avrà il primo ed al momento unico collegamento con la Slovacchia: martedì 6 settembre partirà un nuovo treno verso il terminal di Dunajská Streda, situato a sud di Bratislava.

Il servizio nasce da un progetto di MSC (Mediterranean shipping company), sviluppato con Metrans, uno degli operatori ferroviari di riferimento proprio per l'Est europeo.

In meno di 24 ore il treno, che all'inizio avrà cadenza settimanale, raggiungerà l'hub di Dunajská Streda, dal quale si sviluppa il network ferroviario di Metrans, e da cui è possibile raggiungere anche la Repubblica Ceca. Il nuovo collegamento è particolarmente importante perché va a rafforzare i servizi ferroviari con il mercato di riferimento per il traffico container gestito da Trieste Marine Terminal al Molo VII e rappresentato dall'Europa Centrale e Orientale. L'obiettivo del progetto, infatti, resta quello di aumentare la frequenza dei treni nell'ottica di uno sviluppo costante del mercato internazionale e dei relativi traffici.

Osserva il commissario D'Agostino: "Questo nuovo servizio dimostra come Trieste stia rinascendo proprio grazie agli investimenti nel settore ferroviario. Nessun altro scalo italiano ha tale vocazione internazionale e può proporsi con eguale forza verso l'estero".

## Porto di Trieste, nuovo treno per la Slovacchia

Nuovo collegamento tra il [Porto di Trieste](#) e la Slovacchia. Dopo il recente aumento dei convogli diretti a Budapest in Ungheria, lo scalo giuliano inaugurerà domani martedì 6 settembre il primo collegamento con il terminal di Dunajská Streda, a sud di Bratislava.

Il servizio nasce da un progetto di Msc (Mediterranean shipping company), sviluppato con Metrans, uno degli operatori ferroviari di riferimento proprio per l'Est europeo. In meno di 24 ore il treno, che all'inizio avrà cadenza settimanale, raggiungerà l'hub di Dunajská Streda, dal quale si sviluppa il network ferroviario di Metrans, e da cui è possibile raggiungere anche la Repubblica Ceca.

## SI RAFFORZANO I COLLEGAMENTI FERROVIARI TRA LO SCALO TRIESTINO E L'EST EUROPA

### AL VIA IL PRIMO TRENO PER LA SLOVACCHIA

Trieste, 5 settembre 2016 - Si amplia il ventaglio delle destinazioni ferroviarie che collegano il Porto di Trieste all'Est Europa. Dopo il recente aumento dei convogli diretti a Budapest, in Ungheria, diventati cinque alla settimana, lo scalo avrà il primo ed al momento unico collegamento con la Slovacchia: martedì 6 settembre partirà un nuovo treno verso il terminal di Dunajská Streda, situato a sud di Bratislava.

Il servizio nasce da un progetto di MSC (Mediterranean shipping company), sviluppato con Metrans, uno degli operatori ferroviari di riferimento proprio per l'Est europeo.

In meno di 24 ore il treno, che all'inizio avrà cadenza settimanale, raggiungerà l'hub di Dunajská Streda, dal quale si sviluppa il network ferroviario di Metrans, e da cui è possibile raggiungere anche la Repubblica Ceca.

Il nuovo collegamento è particolarmente importante perché va a rafforzare i servizi ferroviari con il mercato di riferimento per il traffico container gestito da Trieste Marine Terminal al Molo VII e rappresentato dall'Europa Centrale e Orientale. L'obiettivo del progetto, infatti, resta quello di aumentare la frequenza dei treni nell'ottica di uno sviluppo costante del mercato internazionale e dei relativi traffici.

Osserva il commissario D'Agostino: "Questo nuovo servizio dimostra come Trieste stia rinascendo proprio grazie agli investimenti nel settore ferroviario. Nessun altro scalo italiano ha tale vocazione internazionale e può proporsi con eguale forza verso l'estero".

---



### **Il Porto di Venezia organizza progetto formativo per le aziende di logistica**

5 settembre 2016

Con il workshop dal titolo "La logistica da costo a vantaggio competitivo" ha preso avvio il progetto di formazione sulla logistica del CFLI, Ente di formazione del Porto di Venezia gestito in partnership con Manpower, FAI Veneto, IFOA e Confindustria Venezia.

Il progetto, che ha avuto un finanziamento di 300.000 euro della Regione Veneto tramite il Fondo Sociale Europeo, prevede 1622 ore di formazione, 2 percorsi di consulenza e 3 Workshop con destinatari lavoratori e titolari di imprese logistiche (spedizionieri, terminal portuali, autotrasportatori, agenti marittimi) ma anche di imprese di produzione che si gestiscono la logistica in proprio. L'attività formativa proposta intende fornire agli operatori logistici le competenze tecniche e manageriali, trasversali, necessarie per gestire tali nuove richieste del mercato.

Sono già 66 le aziende che hanno aderito al progetto e 885 i lavoratori coinvolti che riceveranno una formazione specifica in uno dei settori trainanti dell'economia, vista la grande propensione all'export delle imprese italiane e nordestine in particolare.

## Porti: Genova, sindacati si dimettono da Comitato

"Tutte le scelte fatte arrivano a Roma e i tempi si dilatano"



(ANSA) - GENOVA, 5 SET - Hanno scelto la strada delle dimissioni in massa i rappresentanti dei sindacati all'interno del Comitato portuale di Genova per dare un segnale sulla necessità che questa istituzione abbia la giusta valorizzazione.

"Continuare con questa burocrazia in Comitato senza parlare di sviluppo del porto non è più possibile - dice il segretario della Cisl Trasporti, Ettore Torzetti- noi abbiamo bisogno di dare prospettive ai lavoratori e alle lavoratrici e chiarezza sugli investimenti. Ci dimettiamo per dare un segnale forte". In Comitato, dicono i sindacati, "non si decide più nulla, tutte le scelte fatte arrivano a Roma e i tempi si dilatano". "È una scelta che abbiamo maturato da alcuni giorni - spiega Giacomo Santoro, segretario Cgil Trasporti - perché il Comitato è uno strumento importante ma ultimamente il livello si è abbassato.

Noi qui abbiamo risolto tanti problemi, fatto ragionamenti importanti per il futuro della città ma, ormai, si è raggiunta una eccessiva burocratizzazione. Il comitato deve essere anche uno strumento di indirizzo politico e noi lanciamo un grido di allarme perché la portualità deve avere uno strumento che funzioni, anche in base alla nuova riforma".

Quello dei sindacati è un grido d'allarme, ma nulla ha a che vedere con la situazione di commissariamento in atto in attesa di un nuovo presidente anche alla luce della riforma. "Noi abbiamo presa questa decisione per accendere i riflettori su una condizione troppo statica del porto genovese - sottolinea Roberto Gulli, segretario Uiltrasporti - nonostante l'impegno del commissario, l'ammiraglio Pettorino".

# Genova, i sindacati si dimettono dal comitato portuale

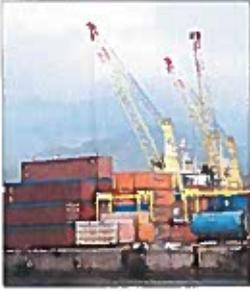
Genova - «Troppa burocrazia, così lo scalo muore». Il comitato è ancora in corso e adesso la discussione è sulla proroga delle concessioni chiesta da tre terminal.



Genova - Questo pomeriggio Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti Liguria si sono dimesse dal Comitato Portuale genovese. Lo annuncia una nota dei sindacati a comitato portuale in corso. «A fronte dell'atteggiamento di chiusura che vige all'interno di alcuni organismi dello scalo di Genova, i membri sindacali del Comitato portuale hanno deciso unitariamente di prendere le distanze da una mancata operatività che determina un blocco decisionale che rischia - di fatto - di fermare atti amministrativi e investimenti».

**Oggi a Palazzo San Giorgio si vota la proroga delle concessioni chiesta da tre terminalisti: Spinelli, terminal San Giorgio e Sech.**

I sindacati scrivono ancora: «Non accetteremo mai che il Porto di Genova resti in balia di una burocratizzazione sproporzionata che non sa dare valore al lavoro. In alcuni casi si verificano interpretazioni restrittive delle norme che possono letteralmente bloccare lo sviluppo del porto di Genova. Interpretazioni che non vengono elaborate in altri porti. Non possiamo permetterci procedure amministrative lente che esaltano solo la burocrazia».



## Porti: Genova, comitato approva concessioni ridimensionate

Decisioni inviate al ministero

05 settembre, 19:56

(ANSA) - GENOVA, 5 SET - 10 anni al Terminal San Giorgio, 25 al Terminal Sech e 34 al Gruppo Spinelli: sono queste le concessioni che il Comitato Portuale ha approvato oggi all'unanimità e che risultano fortemente ridimensionate rispetto alle richieste presentate. Un'istruttoria redatta dalla struttura tecnica dell'Autorità Portuale di Genova e relativa alla prosecuzione delle concessioni in scadenza nel 2020 di alcuni terminalisti, che ora sarà trasmessa al Ministero dei Trasporti. "Dopo una dettagliata analisi dei piani di impresa e verificate le integrazioni chieste ai proponenti - spiega una nota - l'Autorità Portuale ha predisposto uno schema che assegna i terminal in scadenza. L'istruttoria durata oltre un anno, così come deciso dal Comitato, è stata trasmessa al Ministero insieme alla delibera di approvazione nonostante il parere negativo del Collegio dei Revisori dei Conti. Detto parere sarà comunque allegato alla documentazione e affiancato dalla relazione della stessa Autorità Portuale che rivendica la piena legittimità e la piena opportunità della delibera". In apertura di Comitato il commissario Giovanni Pettorino ha ricevuto una delegazione di dipendenti di Hanjin Italy, dichiarando a nome di tutti i membri la massima vicinanza rispetto alla delicata vertenza sindacale che si sta aprendo per la difesa del posto di lavoro.

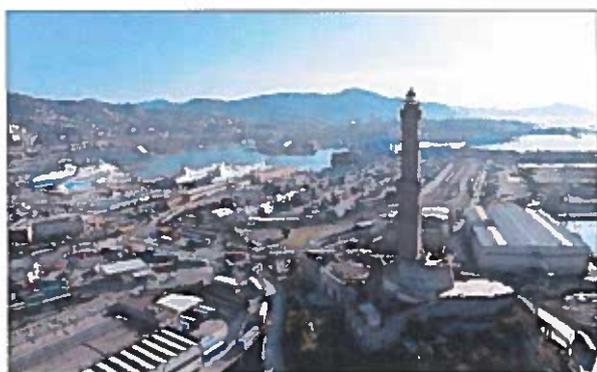
Porti

## A Genova sindacati fuori dal comitato

Si sono dimesse i sindacati presenti nel comitato portuale della port Authority di Genova. Nel mirino la burocrazia dell'organismo che sarà abolito con la riforma in vigore dal 15 settembre ma che rischia di avere una proroga richiesta dalla Regione Liguria. Ieri il comitato ha approvato la prosecuzione (con proroghedà 10 a 34 anni) delle concessioni in scadenza nel 2020 di alcuni terminalisti. Lo scalo segna un calo del 3,2% dei traffici nei primi 7 mesi del 2016.

# Genova, approvata la proroga delle concessioni

Genova - L'ultimo comitato portuale dà il via libera all'unanimità.



Genova - Approvate all'unanimità le richieste delle tre proroghe delle concessioni per il Sech, Spinelli e San Giorgio. La decisione è stata presa poco fa dal comitato portuale di Genova.

Polemica con i revisori dei conti: si sono dimessi dall'ultimo comitato portuale tutti i componenti dei sindacati.

## TENSIONE IN COMITATO

### Porto di Genova, ok alle concessioni Ma Pettorino ora vuole lasciare

**GENOVA.** C'è voluto più di un anno, ma alla fine nell'ultimo comitato portuale della storia i terminalisti hanno portato a casa la proroga delle concessioni.

E il via libera all'allungamento è arrivato all'unanimità: tutti hanno votato a favore. Ma l'ultima riunione non è filata via liscia: accuse ai revisori, risposte piccate e l'addio di Pettorino.

GALLOTTI • QUARATI >> 13

È I SINDACATI SI DIMETTONO IN POLEMICA: «TROPPIA BUROCRAZIA»

## Concessioni, proroghe con rissa

Tensione nell'ultimo comitato portuale di Genova: i revisori si oppongono

### IL CASO

SIMON E GALLOTTI

**GENOVA.** C'è voluto più di un anno, ma alla fine nell'ultimo comitato portuale della storia i terminalisti hanno portato a casa la proroga delle concessioni.

E il via libera all'allungamento è arrivato all'unanimità: tutti hanno votato a favore. Ma l'ultima riunione non è filata via liscia: accuse ai revisori, risposte piccate e il discorso di addio di Pettorino. I revisori, appena inizia la discussione, mettono in chiaro che non hanno cambiato idea rispetto a quanto scritto alla vigilia: è una decisione illegittima quella di prorogare le concessioni. E qui si scatena il putiferio. Pettorino è «uomo di Stato» e dice di non «essere preoccupato, ma addolorato». Il

commissario-ammiraglio mira sul personale, mettendo l'accento sulla sofferenza di dover portare avanti una decisione contro la volontà dei revisori: «Per me è un atto di forza - dice l'ammiraglio come raccontano alcuni dei partecipanti al comitato portuale - è un atto di forza contro me stesso, ma il porto non può aspettare». Un passaggio necessario dunque: «Vado contro la mia etica, ma devo fare il bene del porto di Genova». Non solo: il commissario va oltre, quasi spera che questo ultimo atto, il via libera alle proroghe ai tre terminalisti, coincida con il termine della sua esperienza in Genova. «Con l'atto di oggi la mia esperienza qui può definirsi ampiamente conclusa - dice in modo accorato nella riunione - Ora il commissariato si può dire concluso e tocca ad una nuova presidenza che abbia agibilità politica: spero sia il mio ultimo comitato». Poi tocca ai sindacati:

Torzetti (Cisl) parla di «una situazione diventata incontrollabile», Ascheri (Cgil) fa il confronto con i porti vicini «dove le concessioni sono state date senza problemi» e il console della Culmv Benvenuti parla di «rischio far west che non c'è, sempre che qualcuno non lo voglia creare». Il riferimento nemmeno troppo velato è ai revisori. E la tensione ha continuato a montare per tutta la riunione, sino al culmine delle dimissioni in massa dei tre rappresentanti sindacali dal comitato. Gesto simbolico, visto che sarà l'ultimo dell'era delle Autorità portuali che si stanno trasformando in Autorità di sistema, ma comunque di denuncia contro «la burocrazia che immobilizza il porto». Ora la proroga sarà inviata al ministero per l'approvazione definitiva: oltre alla contestata delibera, a Roma finiranno anche altri due allegati: il primo è il parere negativo dei revisori, il secondo sono le contro dedu-

- segue

zioni [redacted] perchè a palazzo San Giorgio rivendicano «la piena legittimità e la piena opportunità della delibera». Così al Terminal San Giorgio saranno assegnati 10 anni di ulteriore concessione, 25 al Terminal Sech e 34 al Gruppo Spinelli. L'allungamento partirà dal 2020 con la scadenza dell'attuale periodo. Il ministero darà quasi certamente il via libera, anche se i revisori hanno già annunciato che chiameranno in causa la Corte dei Conti su questa decisione [redacted] che porta la firma di Pettorino e soprattutto di Sandro Carena, l'attuale segretario generale di Palazzo San Giorgio.

I privati complessivamente prevedono investimenti per 340 milioni che ora potranno essere sbloccati.

[www.themeditelgraph.it](http://www.themeditelgraph.it)

© BY NC ND AL CUN DRI TRISERVA 7

#### LE CARTE AL MINISTERO

Ultimo passaggio  
a Roma,  
poi sbloccati  
investimenti  
per 340 milioni



Il terminal Sech del porto di Genova

D A LOSIRO

## Genova: cresce il traffico passeggeri, +10,7% nei primi sette mesi del 2016

(FERPRESS) – Genova, 5 SET – Cresce il traffico passeggeri del Porto di Genova, con oltre 1,5 milioni di unità nei primi sette mesi del 2016 e un aumento del 10,7 per cento rispetto allo stesso periodo del 2015. Lo annuncia il Porto di Genova attraverso un comunicato stampa.

Particolarmente positivo il settore crociere, con 528.090 passeggeri tra gennaio e luglio: il 20,7 per cento in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso grazie soprattutto a un luglio da +69 per cento.

[dc]Bene i traghetti, con 985.723 passeggeri nei primi sette mesi (+6,0 per cento rispetto al 2015, +1,6 per cento sul mese). Nel 2016, il dato aggiornato al 31 luglio ammonta quindi a 1.513.813 passeggeri.



## Porti: Genova, calano oli minerali perso 1 mln di tonnellate

I traffici fanno segnare un -12%

05 settembre, 20:48

(ANSA) - GENOVA, 5 SET - È a causa del forte calo degli oli minerali (-12,2%) che nei primi sette mesi del 2016 si è registrato il segno meno ai traffici del Porto di Genova. Un dato negativo nonostante la stabilità della movimentazione container (-0,7%) e l'aumento del traffico siderurgico (+12,9%).

Nel dettaglio, i prodotti siderurgici movimentati sulle banchine genovesi ammontano a 309 mila tonnellate nel mese di luglio (+52%) pari a 1,73 milioni di tonnellate nei primi sette mesi (+12,9% sullo stesso periodo dell'anno scorso). I container trattati nei primi sette mesi sono stati 1.331.792 teu, lo 0,7% in meno rispetto allo stesso periodo del 2015, che era stato l'anno del record storico, per lo più dovuto alla contrazione del 4,7% del solo mese di luglio. In calo gli altri generi merceologici, per un impatto complessivo nei primi sette mesi del -3,2% sul totale generale delle merci trattate a 29,686 milioni di tonnellate contro le 30,673 dello scorso anno. In forte crescita il traffico passeggeri, che ha segnato oltre 1,5 milioni di unità nei primi sette mesi del 2016 e un aumento del 10,7% rispetto allo stesso periodo del 2015. Particolarmente positivo il settore crociere, con 528.090 passeggeri tra gennaio e luglio: il 20,7% in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso grazie soprattutto a un luglio da +69%. Bene i traghetti, con 985.723 passeggeri nei primi sette mesi (+6,0% rispetto al 2015, +1,6% sul mese).

## Ravenna: al via interventi di ristrutturazione stradale nell'area portuale per oltre 1 mln

(FERPRESS) – Ravenna, 5 SET – Dal 12 settembre l'area portuale di Ravenna sarà interessata da una serie di interventi di ristrutturazione stradale per un ammontare di 1 milione 600 mila euro. Lo annuncia in un comunicato stampa il Comune.

**L'intervento complessivo prevede, nell'arco di circa 14 mesi: il rifacimento del ponte su via Classicana, la sistemazione di via Darsena San Vitale nel tratto sotto il cavalcavia e di altre strade limitrofe, il rifacimento di una parte delle linee fognarie in via Darsena San Vitale, a integrazione delle esistenti al fine di migliorare e potenziare la capacità di smaltimento delle acque meteoriche, e la reinstallazione dell'impianto di pubblica illuminazione sul ponte**

In vista della chiusura della Classicana, misura necessaria per realizzare la demolizione dell'esistente e la costruzione del nuovo ponte, verranno realizzati – tra la metà di settembre e la metà di ottobre – i lavori finalizzati a rendere idonei quelli che verranno provvisoriamente indicati quali percorsi alternativi, prevedendo la creazione di una rotatoria in via Darsena San Vitale con new jersey, l'eliminazione di aiuole spartitraffico per consentire il doppio senso di circolazione e l'installazione di segnaletica verticale.

La nuova viabilità provvisoria sarà percorribile quindi da metà ottobre a giugno prossimo, in concomitanza con gli interventi principali, tra cui il rifacimento del ponte, che sarà costituito di una unica campata in struttura mista acciaio calcestruzzo e avrà una sezione stradale con due corsie per ogni senso di marcia, per una larghezza complessiva 20 metri. Gli interventi saranno a cura dell'impresa Brussi costruzioni di Nervesa della Battaglia (TV) che si è aggiudicata l'appalto.

## CROCIERE » L'ESERCITO DEI TURISTI FUORI STAGIONE

# Venti navi in 4 giorni Settembre record, è boom fino a Natale

Agosto super anche per i traghetti: la paura del terrorismo e le opzioni low cost ridisegnano le scelte dei vacanzieri

di Mauro Zucchelli

► LIVORNO

Macché fine delle vacanze, sotto il sole delle love boat il bello è adesso. Basta guardare quel che promette questa settimana: domani saranno in porto cinque navi da crociera, giovedì ne sono attese sei, altre cinque l'indomani più quattro sabato prossimo. Tradotto: venti arrivi nel giro di appena quattro giorni.

E poi è vero che nella prossima settimana le love boat si addensano solo su giovedì 15 (cinque), ma nei giorni successivi c'è ancora un affollamento di croceristi sulle banchine livornesi. In cifre: cinque navi mercoledì 21, sei il giorno seguente e altrettanti il venerdì 23. E anche nella coda del mese non va male: cinque arrivi sia martedì 27 che giovedì 29, quattro invece mercoledì 28.

Insomma, un settembre come non se n'erano mai visti: ben 64 navi faranno tappa sulle nostre banchine. Per capirci: bisogna arrivare addirittura al 5 novembre per scovare un giorno in cui nel nostro porto non sia schedulata la presenza di almeno una nave da crociera. E pensare che lo scorso anno si erano conati 4 giorni vuoti già in settembre (il 2, il 12, il 22 e il 26). Al tirar delle somme, a fine mese saranno state 64 le navi da crociera che hanno fatto tappa qui da noi: siamo lontani dalle 83 arrivate nell'agosto 2011 o nel settembre precedente, ricordiamoci però che era dal maggio di tre anni fa che non si arrivava ai livelli at-

tuali...

### PIENONE IN OTTOBRE

E in ottobre? L'ira andata già bene lo scorso anno con due soli giorni senza love boat, ma quest'anno finirà ancora meglio: ciascuno dei 31 giorni ha in preventivo l'arrivo di almeno una nave da crociera. Perfino gli ultimi due mesi continuano a contrassegnare di arrivi il calendario: in novembre non c'è giorno vuoto fino al 20 (eccezione fatta per l'11, il 14 e il 19) e in dicembre praticamente la metà delle giornate vedrà croceristi in porto. Negli anni precedenti in tutto dicembre si erano fatte vive tutt'al più 3-4 navi, quest'anno siamo al doppio dell'anno dei record, il 2012, con più di un milione di croceristi. Potrebbe essere una svolta importante non solo dal punto di vista delle quantità: potrebbe, cioè, essere il segno che si "spalma" anche in bassa stagione il flusso del turismo delle crociere.

E da aggiungere che in agosto dalla torre dell'Avvisatore hanno visto entrare e uscire dal porto 58 navi. Esattamente quante se ne conteranno in ottobre.

La fotografia dei dati reali dice che fino a tutto agosto le banchine livornesi hanno ospitato 261 love boat, il 10,1% in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Il balzo è ben più forte se misuriamo i turisti: quasi 555 mila croceristi nei primi otto mesi di quest'anno, non avevano raggiunto neanche i 473 mila dodici mesi prima. In percentuale è un'impennata del 17,3%, una accelera-

zione nel bimestre estivo, se è vero che fino a fine giugno i dati ufficiali indicavano che la crescita era sostenuta sì ma al di sotto del 14%.

Il cartellone parla di 417 arrivi nell'arco dei dodici mesi del 2016: valgono circa 800 mila vacanzieri. Dunque, resta ancora distante lo standard del biennio d'oro attorno al milione di croceristi - con il 2011 chiuso con 982 mila turisti e il 2012 con 1.037.819 - ma torna a essere a portata di mano il dato 2010 (822 mila), dopo il patatac che aveva portato Livorno a perdere per strada il 40% della propria clientela turistica in appena due anni.

### MAI COSÌ TANTI TURISTI

Spiegano gli addetti ai lavori che non si erano mai visti così tanti turisti in città come quest'anno, come ripetono operatori e organizzazioni di categoria. Potrebbe essere l'effetto degli attentati Isis sul francese: si sentirebbero più sicuri a fare le vacanze in Italia più che a scegliere una delle spiagge di casa propria.

Ma questa è una ragione che vale per i cugini d'Ultralpe. E gli altri? Gli operatori del settore fanno rilevare che il pubblico delle crociere si è ampliato ormai da anni al ceto medio che è il più tartassato dalla crisi e per sfuggirla si è abituato a fare i conti con più attenzione.

### RISPARMIANDO SI PUÒ

La crociera resta ma si risparmia sulle escursioni: ecco perché a ogni sosta in porto aumenta il numero di quanti dribblano le escursioni delle grandi agenzie e si arrangiano

per conto proprio in treno o si limitano a fare un giro low cost nella città dove fanno scalo. E guai a dimenticare che arriva a banchina sì un esercito di passeggeri ma anche un reggimento di membri dell'equipaggio: centinaia e centinaia di persone che ovviamente non hanno da fare escursioni ma tutt'al più una capatina a terra. È qui il mercato al quale Livorno può strizzare l'occhio: senza contare quanti hanno già visto una, due, tre volte la Torre di Pisa o il Campanile di Giotto e chiedono solo qualcosa di nuovo, qualcosa di inconsueto, fuori dalle solite cartoline già viste...

«Il nostro mercato è costituito soprattutto da clientela americana, tedesca e spagnola», dice Fabrizio Mazzei, responsabile operativo della Porto di Livorno 2000. «Ma la potenzialità di espansione è enorme anche sul mercato interno: si pensi al fatto che in Italia solo il 6% di chi fa vacanza sceglie di spenderla in una crociera».

### LA TERZA VACANZA

Sceglono il fuori stagione i risparmiatori a caccia di prezzi low cost. Ma, per raggiungerli, l'idea vale anche per chi sta cercando di inventarsi la terza vacanza dell'anno: dopo il mare d'estate e la settimana bianca d'inverno, ecco una breve crociera autunnale invece di Maldive, Pukhet o Cuba.

Gli occhi fissi sulle crociere rischiano di farci perdere di vi-

## - segue

sta l'altra metà del mercato passeggeri i traghetti. Eppure i 587 mila turisti sbarcati e imbarcati nel solo mese di agosto sui traghetti diretti in Sardegna o in Corsica ci riportano indietro al periodo d'oro di quest'andirivieni fra il nostro scalo e quelli di Olbia, Golfo Aranci e Bastia.

### TRAGHETTI D'ORO

Per ritrovare un agosto così

bisogna tornare all'indietro di sei anni: a quell'agosto 2010 in cui il porto di Livorno ha battuto ogni record di passeggeri (oltre due milioni e mezzo solo quelli partiti dalla stazione traghetti). Quest'anno - con la novità dell'ingres-

so di un colosso come Grimaldi sul mercato - i primi otto mesi

hanno fatto registrare un'impennata del 18% che ci farà tornare al di sopra della soglia-simbolo dei due milioni di turisti via tragheto. Come dal 2005 al 2011, prima del tracollo.

La paura del terrorismo islamico è dietro le quinte di questo boom: non ha influito sulle

crociere nel Mediterraneo perché le compagnie hanno continuato a programmare le partenze ma correggendo le rotte (e spostandole dal Nord Africa a Malta o Grecia). Ma ha influito parecchio sulle scelte dei vacanzieri: altro che settimana tutto mare in Tunisia o a Sharm el Sheik, macché Turchia, meglio la Sardegna. Ecco che i traghetti hanno fatto segnare un agosto record.

**In crescita del 18%**  
**il traffico passeggeri**  
**diretto verso**  
**Sardegna e Corsica**



Un folto gruppo di turisti sbarca da una nave da crociera

- segue

➔ LUNGHE FINO A 330 METRI, A BORDO 5-6MILA PERSONE

## Ecco le "città galleggianti" che arriveranno nel nostro scalo

Dagli arrivi schedati dal cartellone crociera della Porto di Livorno, la società (in via di privatizzazione da parte di Camera di Commercio) che gestisce i servizi del porto passeggeri, ecco le venti navi che faranno tappa nel nostro porto da domani a sabato.

Ad esempio, al Molo Italia arriverà di buon mattino la Disney Magic, 300 metri, in grado di portare fino a 2.400 turisti. Praticamente in contemporanea da Civitavecchia ecco la Tui Discovery: è un po' più piccola (260 metri, 2mila passeggeri e oltre 700 membri d'equipaggio): anch'essa andrà al Molo Italia. Stessa data per l'Aida



Blu che andrà all'Alto Fondale (dov'è prevista anche la Astoria). Nel Porto Mediceo la Arcthusa. Ma il colosso di questi giorni è la Norwegian Epic: 330 metri, una "città galleggiante" da 6mila persone fra equipaggio e turisti.

Arriva giovedì al Molo Italia così come l'altra nave targata Norwegian: la Spirit. Di rilievo anche Sovereign, 270 metri di lunghezza (2.700 passeggeri). Venerdì le navi sono cinque, ma assai impegnative: a cominciare dalla Royal Princess, 330 metri e oltre 4mila turisti (Alto Fondale) ma in buona compagnia con Navigator (fino a 4.300 a bordo), e la Msc Armonia (max quasi 3.400), destinate entrambe al Molo Italia. Il gigante di sabato è la Emerald Princess, in grado di portare 3mila turisti. Di tutt'altro genere è la Silver Spirit: poche centinaia di clienti ma selezionati per una crociera extralusso.

### DISNEY MAGIC

La Disney ha una compagnia croceristica dagli anni '90 ma è recente il debutto nelle nostre zone: la Magic è lunga 300 metri e può avere a bordo fino a 2.400 turisti



### NORWEGIAN EPIC

Norwegian Epic è uno dei giganti che fanno tappa nel nostro porto: appartiene alla Norwegian Cruise, uno dei maggiori clienti del porto labronico. 330 metri, fino a 4.300 turisti e 1.700 membri d'equipaggio



### AIDA BLU

Questo è il simpatico disegno che caratterizza le "Aida": sono destinate al mercato tedesco. La "Blu" è lunga 250 metri e trasporta fino a 2.500 vacanzieri



## Marche: rimodulato Accordo di programma per dragaggi aree portuali di Ancona, Fano, Numana e Civitanova

(FERPRESS) – Ancona, 5 SET – La Giunta regionale delle Marche, su proposta dell'assessore Anna Casini, ha approvato la rimodulazione dell'Accordo di Programma per i dragaggi e lo sviluppo sostenibile delle aree portuali presenti nelle Marche. Lo annuncia in una nota la Regione.

Il documento dovrà essere sottoscritto dall'Autorità Portuale di Ancona, dall'Ispira, dai Comuni di Civitanova Marche, Numana e Fano. Per la realizzazione delle disposizione sono stanziati sempre dalla Regione 3.063.664 euro. In totale i soggetti coinvolti contribuiranno per una somma di 16.864.000 euro.

“Con questo provvedimento – spiega l'assessore Casini – potremo completare la realizzazione della vasca di colmata all'interno dell'area portuale di Ancona. In questo modo daremo attuazione agli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree portuali marchigiane favorendo una gestione integrata ambientalmente compatibile dei sedimenti rimossi attraverso la valorizzazione degli stessi, per interventi di ripascimento, recupero delle frazioni sabbiose e refluimento in casse di colmata”.

Con l'Accordo dunque si promuove la conclusione della redazione di studi e degli atti per la progettazione e realizzazione degli interventi di dragaggio, l'approfondimento dei fondali dei porti di Ancona, Fano, Numana e Civitanova e per la progettazione e realizzazione del consolidamento dei piazzali a riempimento avvenuto della cassa di colmata realizzata nel porto di Ancona.

## Porto di Napoli, accordo Conateco-Fai



**Dopo il fermo** degli autotrasportatori del porto di Napoli, **in "riposo"** dopo le file estenuanti delle ultime settimane, Fai-Conftrasporto e Conateco, la società che gestisce il principale terminal container dello scalo, hanno raggiunto un accordo "meritevole di attenzione" che verrà confermato nei dettagli nei prossimi giorni, probabilmente domani nella riunione del Fai presso l'Autorità portuale

- **Messa in uso di tre carrelli per l'export**
  - **Gestione dei lotti: i container "multipli", che appartengono ad uno stesso armatore, vengono depositati al terminal Soteco**
  - **Nuovo orario settimanale: dalle 7 alle 22, fino alle 24 come fuori orario**
  - **Apertura "in via sperimentale" della giornata di sabato, dalle 6 alle 12**
  - **Conateco si impegnerà a rivisitare l'"equipment" del terminal, in linea con il piano industriale, entro l'anno**
- 
- **Possibilità di verificare via web lo stato dei containenitori in import**
  - **Istituzione di un tavolo di monitoraggio**

## Anello ferroviario e antiterrorismo caos nella zona del porto a Palermo

*Le limitazioni al traffico per la ripresa dei lavori e i controlli di sicurezza per gli imbarchi hanno mandato in tilt tutta l'area. Sit-in di residenti e commercianti*

**PALERMO** - Da oggi transitare in via Francesco Crispi davanti al porto a Palermo sarà ancora più complicato per le nuove limitazioni alla viabilità. Sono in azione le gru e le trivelle per la prosecuzione dei lavori per l'anello ferroviario e del collettore fognario. Ulteriore disagio che si unisce alle operazioni di imbarco delle navi dopo che è stato innalzato il livello di sicurezza antiterrorismo. Protestano i residenti e i commercianti della zona. Si sono riuniti nell'associazione "Amani cantieri" e oggi sono scesi in strada con relativo sit-in per protestare. La manifestazione è scattata dopo l'applicazione dell'ordinanza comunale che istituisce il divieto di sosta e fermata lungo lo stradone che costeggia l'area portuale, nel giorno in cui parte il maxicantiere e i lavori della Tecnis, finalizzati al potenziamento della metro cittadina con nuove fermate. Chiuso al traffico anche il tratto di via Crispi, lato monte, compreso tra via Gerbasi e via Belmonte, anche per 'migrare' una linea d'alta tensione. Presidio dei commercianti, dunque, e cartelli al collo con i quali - forti pure di un esposto - denunciano il "tranillo ferroviario: 700 metri costati finora 170 milioni, per un'opera ancora in gran parte irrealizzata", e la "connivenza tra Tecnis e amministrazione che autorizza varianti e finanziamenti milionari per un'opera che non va avanti provocando solo danni alla salute dei cittadini"; una ulteriore espansione del cantiere, insomma, "senza che non siano ultimati i lavori nell'area già occupata, "una estensione dei termini per il completamento dell'opera" e "una lievitazione dei costi da 76 milioni a 172 milioni", affermano.

## Palermo: Autorità portuale, due nuovi varchi ma controlli vanno fatti

Palermo, 5 set. (AdnKronos) - "Apriremo due nuovi varchi e aumenteremo il personale ma i controlli per la sicurezza vanno fatti così come disposti dal ministero dell' Interno". Il presidente dell' Autorità portuale di Palermo Vincenzo Cannatella commenta così all' AdnKronos le polemiche sul caos in via Francesco Crispi dopo l' innalzamento del livello di sicurezza antiterrorismo nell' ambito dei controlli agli imbarchi. Una situazione aggravata dai cantieri dell' anello ferroviario su via Amari e dall' apertura di oggi di un nuovo cantiere della Tecnis che ha portato alla chiusura del lato monte di via Crispi, tra via Gerbasi e via Belmonte. Commercianti e residenti, riuniti nell' associazione 'Amari cantieri', questa mattina sono scesi in piazza per protestare, mentre il Comune ha firmato un' ordinanza che impone il divieto di sosta e di fermata lungo la strada che costeggia il porto. "Domani abbiamo una riunione operativa con tutti i soggetti interessati - aggiunge Cannatella - e a breve apriremo i nuovi varchi". Si tratta del varco su via Patti "che sarà dedicato agli autocarri che devono imbarcare su Tirrenia e Grimaldi, e quello su via Cristoforo Colombo" spiega il presidente dell' Autorità portuale che, su via Patti, chiederà al Comune di istituire delle zone di divieto di sosta. Il varco di via Amari sarà così 'riservato' alle sole autovetture e l' Autorità portuale creerà una corsia nella zona di parcheggio per evitare le code. I varchi saranno aperti dalle 6 alle 22. "Distribuiremo il traffico su tre varchi anziché uno e aumenteremo il personale" conclude.

## Strada chiusa, anzi no il pasticcio di via Crispi nuovi sensi da domani

*Il Comune accusa la Tecnis: "Segnaletica fuori tempo" Oggi l'ordinanza che raddoppia gli ingressi al porto*

GIORGIO RUTA Dopo settimane di annunci e polemiche la chiusura di via Francesco Crispi slitta a domani. Nessun dietrofront, garantisce il Comune che punta il dito contro la Tecnis: «Non ha posizionato i cartelli stradali in tempo». Stamattina intanto sarà firmata l'ordinanza che snellirà il traffico in entrata al porto: gli accessi saranno raddoppiati e in via Crispi non si dovrebbero più creare le code e gli ingorghi dei giorni scorsi.

Ieri mattina gli operai hanno messo la segnaletica e hanno tracciato le nuove strisce orizzontali. Da domani, salvo altri cambiamenti, chi andrà da piazza della Pace verso piazza XIII Vittime devierà nella carreggiata lato mare che sarà a doppio senso, dall'ingresso del molo Santa Lucia fino all'altezza di via Emerico Amari.

Per l'assessore alla Mobilità Giusto Catania non c'è stato nessun passo indietro dell'amministrazione, ma il rispetto di una normale procedura: «Da quando viene messa la segnaletica devono passare 48 ore per informare i cittadini. C'è soltanto uno slittamento causato dalla ditta che non ha messo i cartelli in tempo.

Gli ultimi sono stati posizionati ieri mattina.

Non c'è stata nessuna confusione, l'avremmo avuta se avessimo anticipato la chiusura». Insomma, dal Comune e anche dalla polizia municipale smentiscono qualsiasi volontà di ritardare l'apertura del cantiere per evitare di congestionare ancora di più via Crispi, già ingolfata per i nuovi controlli antiterrorismo al porto.

L'assessore Catania assicura anche che non c'è alcun nesso tra lo slittamento della chiusura dell'arteria con l'ordinanza sull'accesso al porto che verrà firmata questa mattina. Le nuove misure serviranno ad alleggerire il traffico dovuto ai controlli del porto. Oltre ai due accessi già esistenti ne saranno aperti altri due per i mezzi pesanti: quello di via dell'Arenella per l'imbarco a Grandi navi veloci e quello di via Patti per Grimaldi e Tirrenia.

L'ingresso di via Amari sarà utilizzato dalle autovetture, il parcheggio resterà attivo e il varco del molo Santa Lucia sarà utilizzato per l'uscita degli autocarri e per i controlli della guardia di finanza.

«I controlli di sicurezza continueranno a essere svolti davanti ai cancelli e non dentro - dice il presidente

## - segue

---

dell' Autorità portuale Vincenzo Cannatella - come disposto dal ministero dell' Interno. Ma abbiamo rafforzato il personale per velocizzare le operazioni ». Cannatella nelle settimane scorse aveva chiesto al Comune uno slittamento della chiusura di via Crispi per permettere il rientro, senza problemi, ai turisti.

Ieri mattina, comunque, ci sono stati piccoli assaggi di quello che succederà da mercoledì. Dalle nove gli operai della Tecnis hanno tracciato la linea divisoria, sul lato mare di via Crispi, per regolare il doppio senso. E le automobili, provenienti dalla Cala, hanno percorso il tratto dall' ingresso del porto di via Amari fino a quello del molo Santa Lucia a senso unico. La coda, dopo pochi minuti, è arrivata a piazza XIII vittime. Clacson, smog e gente infuriata. «Sono incolonnata da 20 minuti, arriverò tardi a lavoro. Spero servano a qualcosa questi lavori, ma sono scettica», dice Pina Ragusa, sulla sua auto. Dietro di lei c' è Giovanni Sortino che impreca contro il Comune. Reazioni prevedibili per i primi disagi. Come prevedibile, la manifestazione dei residenti e dei commercianti di via Emerico Amari: «Siamo infuriati perché chiudono un altro tratto e nella nostra strada e i lavori non avanzano. Che senso ha?», dice Francesco Raffa, presidente dell' associazione "Amari cantieri". Polemica anche la presidente di Confcommercio Palermo, Patrizia Di Dio: «Il danno all' immagine che sta subendo Palermo con i turisti è inimmaginabile e riteniamo che chi ha la responsabilità giuridica dell' opera, Tecnis, RFI e Italferr, debba già rispondere dei gravi danni arrecati».

©RIPRODUZIONE RISERVATA L' assessore Catania "Quarantotto ore per informare i cittadini erano obbligatorie" IL CAOS Auto incolonnate in via Crispi durante i primi lavori per la deviazione. A sinistra le transenne piazzate ieri per la nuova segnaletica.

GIORGIO RUTA

IL RACCONTO. Strette e code lunghissime sotto il sole nelle ore di punta in via Crispi. Foro Italice ostaggio delle ruspe, un cumulo di macerie costeggia villa Giulia

## Monta la protesta: «Noi residenti in trappola in casa nostra»

OOO Da un lato i lavori per la realizzazione del collettore fognario, dall' altro gli interventi per il proseguimento dell' anello ferroviario, in mezzo lunghe code e rallentamenti che mandano in tilt la circolazione. Ci vorrebbero appena dieci minuti per percorrere il tratto che va da via Crispi fino al Foro Italice e invece i lavori in corso rallentano la circolazione e i cantieri costringono a lunghe attese in mezzo al traffico. Nelle ore di punta è caos e si arriva ad attendere fino a mezz' ora dentro l' abitacolo.

Un percorso di strettoie e deviazioni che accompagna gli automobilisti fino a piazza Vincenzo Tumminello, nei pressi di villa Giulia. Transenne e segnaletica sono state già posizionate e a breve la corsia lato monte di via Crispi, nel tratto compreso tra via Gerbasi e via Principe di Belmonte, verrà chiusa al traffico, mentre lungo la corsia lato mare, a partire da domani, si circolerà a doppio senso di marcia.

Qui, la Tecnis, la società che si occupa dei lavori per la realizzazione dell' anello ferroviario, dovrà spostare una linea di alta tensione della Terna. Dagli uffici della polizia municipale fanno sapere che, su via Crispi, le maestranze hanno già realizzato la segnaletica e posizionato i cordoli catarifrangenti, adesso il prossimo passo sarà la deviazione del traffico veicolare sulla corsia lato mare entro le prossime 48 ore. Vietato sostare e parcheggiare, dunque, in via Crispi. L' ordinanza del Comune ha trasformato la «via mare» in un asse di solo scorrimento e i problemi non tardano ad arrivare.

Intanto, monta la protesta di residenti e commercianti. «Siamo in trappola già da settimane - spiega Antonio Ravidà, residente di via Crispi - tra controlli antiterrori smo per l' ingresso al porto e i lavori di realizzazione dell' anello ferroviario la circolazione è paralizzata. La domenica è caos totale e adesso non potrà che andare peggio».

Visto il flusso di auto che adesso percorrerà la corsia lato mare di via Crispi, l' **Autorità portuale** sarà costretta ad effettuare buona parte dei controlli di sicurezza proprio all' interno del porto. E a questo proposito, con molta probabilità, verranno aperti altri varchi d' ingresso. Disagi inevitabili, anche a causa di un altro cantiere, quello in via Foro Umberto I, dove le maestranze sono al lavoro per la realizzazione

Legambiente

## «Navi da crociera, limitare emissioni e inquinamento»

OOO Perché le navi da crociera possono avvelenare Palermo?

Dichiarazione di Gianfranco Zanna, presidente regionale di Legambiente Sicilia. «Non è certamente una novità. Ma ancora una volta ci chiediamo perché le navi da crociera possono avvelenare Palermo?

Non riteniamo sia normale che, oltre ai gas di scarico delle auto, si aggiunga anche il fumo metilico delle navi. Chi è che controlla le emissioni?».

### AMBIENTE, ZANNA: "FUMI NAVI CROCIERA AVVELENANO PALERMO"

05/09/2016 18:56 "Non è certamente una novità. Ma ancora una volta ci chiediamo perché le navi da crociera possono avvelenare Palermo?". Lo afferma il presidente regionale di Legambiente Sicilia Gianfranco Zanna in una nota alla quale è allegata una foto scattata alle 11.00 di questa mattina, "quando già la zona fra la via Crispi e la via Lincoln era ammorbata da migliaia di automobili in fila". "Non riteniamo sia normale - osserva Zanna - che, oltre ai gas di scarico delle auto, si aggiunga anche il fumo nefilico delle navi. Chi è che controlla le emissioni? Cosa fa l' **Autorità portuale** in merito? È più che evidente che oltre alla Ztl, alla pedonalizzazione, al tram, è necessario che il Comune spinga affinché l' **Autorità portuale** vigili sulle emissioni in atmosfera dei gas di scarico delle navi". (ANSA).

## Palermo: Legambiente Sicilia, fumi navi crociera avvelenano città

Palermo, 5 set. (AdnKronos) - "Non è certamente una novità, ma ancora una volta ci chiediamo perché le navi da crociera possono avvelenare Palermo?". A chiederlo è il presidente di Legambiente Sicilia Gianfranco Zanna che in una nota mostra la foto del fumo proveniente da una nave, scattata alle 11 di oggi "quando già la zona fra la via Crispi e la via Lincoln era ammorbata da migliaia di automobili in fila". Per Zanna, Non è "normale che, oltre ai gas di scarico delle auto, si aggiunga anche il fumo nefilico delle navi. Chi è che controlla le emissioni? Cosa fa l'Autorità portuale in merito? È più che evidente - conclude - che oltre alla ztl, alla pedonalizzazione, al tram, è necessario che il Comune spinga affinché l'Autorità portuale vigili sulle emissioni in atmosfera dei gas di scarico delle navi".

## Legambiente: «I fumi delle navi da crociera avvelenano Palermo»

«Non è certamente una novità. Ma ancora una volta ci chiediamo perché le navi da crociera possono avvelenare Palermo?». Lo afferma il presidente regionale di Legambiente Sicilia Gianfranco Zanna in una nota alla quale è allegata una foto scattata alle 11 di questa mattina, «quando già la zona fra la via Crispi e la via Lincoln era ammorbata da migliaia di automobili in fila». Problema purtroppo noto anche in altre città: i fumi delle navi in porto - vedi il caso di Napoli - fanno persino peggio del già grave inquinamento automobilistico. «Non riteniamo sia normale - osserva Zanna - che, oltre ai gas di scarico delle auto, si aggiunga anche il fumo mefitico delle navi. Chi è che controlla le emissioni? Cosa fa l'Autorità portuale in merito? È più che evidente che oltre alla Zti, alla pedonalizzazione, al tram, è necessario che il Comune spinga affinché l'Autorità portuale vigili sulle emissioni in atmosfera dei gas di scarico delle navi».

## «Stop ai veleni delle navi da crociera»

«Non è certamente una novità. Ma ancora una volta ci chiediamo perché le navi da crociera possono avvelenare Palermo?». Lo afferma il presidente regionale di Legambiente Sicilia, Gianfranco Zanna, in una nota alla quale è allegata una foto scattata alle 11.00 di ieri mattina, «quando già la zona fra la via Crispi e la via Lincoln era ammorbata da migliaia di automobili in fila». «Non riteniamo sia normale - osserva Zanna - che, oltre ai gas di scarico delle auto, si aggiunga anche il fumo mefitico delle navi. Chi è che controlla le emissioni?

Cosa fa l' Autorità portuale in merito? È più che evidente che oltre alla Ztl, alla pedonalizzazione, al tram, è necessario che il Comune spinga affinché l' Autorità portuale vigili sulle emissioni in atmosfera dei gas di scarico delle navi». L' esigenza di controllare gli scarichi delle navi riguarda altre città siciliane.

## Port Net, sistema digitale per diporto a Viareggio



Semplificare il rapporto tra porto, operatori e diportisti, ridurre carta e burocrazia a vantaggio di operazioni digitali e trasparenti, offrire un accesso migliore e fluido ai servizi offerti dalla pubblica amministrazione in banchina. E' il progetto Port Net presentato agli operatori del [porto di Viareggio](#) e che entrerà in funzione in via sperimentale fino alla fine dell'anno.

Una rivoluzione digitale che consente allo scalo toscano di essere tra i primi in Italia ad adottare un sistema di digitalizzazione e un sistema "porto-territorio" tramite una piattaforma tecnologica che permetterà di gestire e semplificare i processi relativi ai tanti servizi offerti per le banchine pubbliche (accosto per lavori, richieste di ormeggio, informazioni, colonnine informatizzate, totem informativi generali nelle darsene). Il progetto è promosso dall'Autorità portuale Regionale in collaborazione con la Capitaneria di Porto di Viareggio, grazie ad un finanziamento della Regione Toscana e si avvale del supporto tecnico di Navigo, società di servizi e rete di aziende di nautica da diporto della Toscana.

Meno carta, più servizi, più trasparenza ed efficienza: sono questi gli obiettivi presi in considerazione nella predisposizione della piattaforma tecnologica il cui uso andrà ad interessare e coinvolgere diversi soggetti che si servono, operano o devono avere un'interfaccia con il porto. A partire dagli utenti finali della supply chain - i diportisti - che non potranno che avere benefici dalle innovazioni che permetteranno di operare on line anche da bordo per l'accesso alle banchine. Ma il cambiamento riguarda l'intero sistema di aziende che ruotano intorno al porto: cantieri di produzione e di refit, imprese di prodotti di indotto (ricambi, riparazioni, manutenzione), operatori portuali della gestione e prenotazione dei posti barca, assistenza e supporto nella nautica da diporto (agenzie marittime, supplier, pulizie, rifornimento, sicurezza).

Le novità interessano ovviamente anche l'Autorità portuale che ha promosso il progetto come soggetto competente sulle aree demaniali marittime e quale erogatore di servizi e fondamentale canale per lo svolgimento delle attività (documenti per le capitanerie e per lo stesso ente regionale); la Capitaneria di Porto che è l'ente competente in materia di sicurezza della navigazione, di rilascio delle autorizzazioni relative agli approdi e di polizia marittima, il MIIC (Mobility Information Integration Center) della Regione Toscana quale fornitore delle informazioni sul traffico.

Dal mese di ottobre, il sistema sarà completamente operativo (affiancando operazioni cartacee a quelle digitali) ed è stata prevista una fase di sperimentazione e adattamento che durerà sino al 31 dicembre 2016. Durante questo periodo saranno comunicate a tutti gli operatori le novità e le specifiche di dettaglio e offerto un Help desk di supporto da parte di Navigo. La sperimentazione è stata definita proprio per permettere di iniziare ad usare il Port Net, abituarsi ai cambiamenti e alle nuove modalità e per intervenire in caso di difficoltà o problematiche particolari. Dal gennaio 2017 tutte le richieste dovranno essere effettuate solo tramite il servizio Port Net.

# Navi, 470 incidenti in cinque anni

Genova - Sono le collisioni delle navi battenti bandiera italiana: «La maggior parte avviene nei porti».



Genova - È di 470 in cinque anni, il numero di urti di navi contro banchine dei porti italiani o, in parte marginale, di navi battenti bandiera italiana nei porti esteri dal 2011 al primo trimestre del 2016. È quanto rileva uno studio, messo a punto dai giornalisti esperti di shipping Bruno Dardani e Massimiliano Grasso che lo hanno presentato a Genova. Lo studio, nella forma di un E-book e di un blog ([www.portcrash.net](http://www.portcrash.net)), è anche una raccolta di filmati e fotografie relative ai casi più clamorosi. L'obiettivo è di spiegare perché urti e collisioni siano così frequenti, in porti che possono essere equiparati a giganteschi parcheggi di navi e che negli ultimi decenni sono diventati terribilmente stretti, compressi in specchi acquei spesso delimitati da banchine e moli progettati e realizzati secoli orsono e chiamati a ospitare navi di dimensioni sempre più grandi. Secondo il rapporto dell'European Maritime Safety Agency, nel quinquennio 2011-2014, il 42% degli incidenti che hanno visto coinvolte navi mercantili, traghetti, petroliere, bulk passeggeri è avvenuto in acque ristrette e specie nelle acque portuali. E probabilmente se venissero presi in considerazione gli incidenti «da parcheggio», la percentuale supererebbe abbondantemente la soglia del 50%. Introdotto da Luigi Merlo, consigliere del ministro dei Trasporti, e dall'ammiraglio Giovanni Pettorino (commissario dell'Autorità portuale di Genova) il tema dei port crash e delle limitazioni infrastrutturali con le quali devono confrontarsi i porti italiani, a oggi emarginati dai grandi traffici gestiti con navi giganti, è stato oggetto di un confronto al quale hanno partecipato l'assessore regionale ai Porti Edoardo Rixi il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti, quello di Federagenti, Gian Enzo Duci, il presidente di Assiterminal, Marco Conforti e il consigliere di Confitarma, Roberto Martinoli.

ASSOPORTI CHIEDE UNO STRUMENTO PER FACILITARE LA COSTRUZIONE DI OPERE STRATEGICHE

## Nei porti italiani un incidente ogni tre giorni

Navi sempre più grandi, infrastrutture in sofferenza. Merlo: «Più risorse sulle manutenzioni»

### IL CASO

ALBERTO QUARATI

**GENOVA.** La riforma della governance portuale orienterà i flussi di finanziamento pubblico alle banchine soprattutto sul fronte delle manutenzioni e delle infrastrutture a scarsa redditività (per esempio, gli interventi su dighe foranee, ribanchinamento ecc...) mentre in base ai nuovi indirizzi europei sugli aiuti di Stato, il ministero delle Infrastrutture privilegerà l'esecuzione delle opere finanziate prevalentemente dal privato.

Così ha spiegato ieri il consigliere del ministro, Luigi Merlo, alla presentazione presso [redacted] di Genova dell'e-book "Port Crash", ricerca sui sinistri marittimi che tra le altre cose evidenzia, proprio per l'Italia, la progressiva inadeguatezza delle strutture portuali a fronte della conti-

nuo crescita dimensionale delle navi.

L'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario straordinario del porto di Genova, ha sottolineato come ogni anno in Italia quasi 700 mila unità entrino e escano dai porti italiani (12 mila navi nel solo scalo del capoluogo ligure). Unità molto più grandi rispetto al passato, mentre gli specchi acquei dei porti hanno mantenuto in sostanza le dimensioni del secondo dopoguerra. Secondo un recente rapporto del ministero guidato da Graziano Delrio, si registra una forte e costante crescita degli urti contro oggetti fissi (in particolare banchine) e un andamento sostanzialmente stazionario delle collisioni o degli urti fra navi, per un totale di 470 incidenti (tolti i festivi, uno ogni circa tre giorni) dato depurato dalle due grandi tragedie degli ultimi anni (Cigliò e Torre Pilotti di Genova) - nel periodo compreso tra il 2011 e il primo trimestre del 2016.

Al 42% di incidenti in acque

portuali si somma un ulteriore 27% di sinistri che ha per teatro le acque costiere sotto le 12 miglia, spesso negli spazi dove le navi in attesa di ormeggio danno fonda alle ancore e dove comunque si sviluppa la fase iniziale o quella finale delle manovre che la nave compie per entrare o uscire dal porto.

Sulle opere è intervenuto anche Pasqualino Monti, presidente di Assoporti, che ha definito la riforma «uno strumento molto più agevole per attrarre traffico e intercettare mercati. Il lavoro però non è finito - ha aggiunto Monti - perché abbiamo l'esigenza più che mai di comprendere come e quando a livello centrale si deciderà quali infrastrutture sono strategiche per il Paese. L'attuale codice degli appalti seppur riformato potrebbe essere affiancato da uno strumento che vada in deroga a determinate norme per rendere la realizzazione di quell'opera strategica».

quarati@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALL'USO DEI DIRITTI RISERVATI

**470**  
collisioni  
i sinistri di lieve entità  
che si sono verificati  
negli ultimi cinque anni

**69%**  
del sinistri  
incidenti nelle 12 miglia.  
Le navi passano  
in porto il 7% del tempo



La "Moby Maglc" dopo l'incidente del 2003

AP

PHOTO: AP

## PortCrasch: 470 scontri in 5 anni delle navi in porto. Presentato a Genova il primo studio su collisioni

(FERPRESS) – Genova, 5 SET – 470 in cinque anni. Questo l'impressionante numero di urti di navi contro le banchine dei porti italiani o, in parte marginale, di navi battenti bandiera italiana nei porti esteri dal 2011 al primo trimestre del 2016. Questi alcuni dei dati contenuti nello studio, messo a punto e coordinato da Bruno Dardani in collaborazione con Massimiliano Grasso, presentato oggi in anteprima a Genova nel corso dell'evento PortCrash.

Collisioni – si legge in una nota dell'iniziativa – con navi ormeggiate in banchina ma specialmente scontri con le banchine, a volte con effetti marginali che non hanno impedito alle unità mercantili, ai traghetti o alle navi passeggeri di ripartire e riprendere il mare aperto. In alcuni casi con conseguenze drammatiche e, in altri, risolti con una semplice riparazione delle lamiere danneggiate nonostante che la nave avesse superato ampiamente la frontiera invisibile che separa il rischio ordinario da una tragedia.

Lo studio presentato, anche su Ebook, ha lo scopo di spiegare cose accadute all'interno dei porti a quella stragrande maggioranza della popolazione italiana che è assolutamente all'oscuro non solo del ruolo della portualità e dei traffici marittimi (per altro strategicamente essenziali), ma anche e specialmente delle dinamiche e delle problematiche che quotidianamente caratterizzano l'interfaccia fra nave e porto.

Lo studio non è solo una raccolta di dati statistici. E' anche e specialmente una raccolta di filmati e fotografie relative ai casi più clamorosi di "port crash". L'obiettivo è di spiegare perché urti e collisioni siano così frequenti, in porti che possono essere equiparati a giganteschi parcheggi di navi e che negli ultimi decenni sono diventati terribilmente stretti, compressi in specchi acquee spesso delimitati da banchine e moli, progettati e realizzati secoli orsono e chiamati a ospitare navi di dimensioni sempre più grandi.

Introdotta da Luigi Merlo, consigliere del ministro dei Trasporti, e dall'ammiraglio Giovanni Pettorino (commissario dell'Autorità portuale di Genova) il tema dei port crash e quello inevitabilmente collegato delle limitazioni infrastrutturali con le quali devono confrontarsi i porti italiani, a oggi emarginati, ad esempio nel settore container, dai grandi traffici gestiti con navi giganti, è stato oggetto di un confronto al quale hanno partecipato, l'assessore regionale Edoardo Rixi il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti, quello di Federagenti, Gian Enzo Duci, il presidente di Assiterminal, Marco Conforti e il consigliere di Confitarma, Roberto Martinoli.

Secondo l'Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2015 di Emsa, ovvero il rapporto annuale dell'European Maritime Safety Agency, nel quinquennio 2011-2014, il 42% degli incidenti che hanno visto coinvolte navi mercantili, traghetti, petroliere, bulk passeggeri, insomma la flotta mondiale, è avvenuto in acque ristrette e specie nelle acque portuali. E probabilmente se venissero presi in considerazione gli incidenti "da parcheggio", la percentuale supererebbe abbondantemente la soglia del 50 per cento.

Secondo un recente rapporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sui sinistri marittimi nelle acque territoriali e nei porti italiani si registra una forte e costante crescita degli urti contro oggetti fissi (in particolare banchine) e un andamento sostanzialmente stazionario delle collisioni, ovvero degli urti fra navi.

## - segue

---

Lo studio che trae origine da tre drammatici eventi che hanno trasformato urti ormai di ordinaria amministrazione nei porti in tragedie del mare, analizza anche le caratteristiche delle professioni che interagiscono nello scacchiere portuale, ma anche la forza d'urto espressa da una nave in manovra. Una media portacontainer in rotazione a un nodo e mezzo di velocità ha una potenza d'urto pari a quella concentrata di cinque camion lanciati a 80 km all'ora nello stesso punto.

Forza d'urto che nella stragrande maggioranza dei casi viene assorbita nei porti da strutture come le banchine progettate per tale tipo di incidenti.

Al 42 per cento di incidenti in acque portuali si somma un ulteriore 27 per cento di sinistri che ha per teatro le acque costiere sotto le 12 miglia, sovente negli spazi dove le navi in attesa di ormeggio danno fonda alle ancore e dove comunque si sviluppa la fase iniziale o quella finale delle manovre che la nave compie per entrare o uscire dal porto. Nel periodo preso in considerazione da Emsa, fra casualties e incidents, 3.831 hanno avuto per teatro acque interne ai porti, ai canali o agli estuari di fiumi, seguite da 2.440 in acque costiere.

Sembrerebbe un paradosso considerando che le navi prese in considerazione spendono in acque interne meno del 7 per cento del loro tempo, ma non è così. Un paragone? Analizzando le statistiche dell'Automobil Club Italiano si evince che la stragrande maggioranza degli incidenti stradali si verifica in aree urbane. Per le navi queste aree urbane sono i porti.

Lo studio, anche per gli strumenti di divulgazione scelti, si pone un obiettivo di conoscenza diffusa. Ovvero quello di far comprendere al di fuori della cinta portuale e della cerchia ristretta degli addetti ai lavori, il valore, ma anche le problematiche, le professionalità, lo skill e spesso il coraggio, ma anche i pericoli che caratterizzano attività altrimenti scarsamente note. Di qui la scelta di affidare non solo ai numeri, ma alle immagini, il compito di rendere comprensibile ciò che per molti è incomprensibile, e per la stragrande maggioranza degli italiani sarà una scoperta.

## Porti: 470 urti contro banchine in 5 anni

Studio, la sfida delle infrastrutture di fronte a navi giganti



(ANSA) - GENOVA, 5 SET - E' di 470 in cinque anni, il numero di urti di navi contro banchine dei porti italiani o, in parte marginale, di navi battenti bandiera italiana nei porti esteri dal 2011 al primo trimestre del 2016. E' quanto rileva uno studio, messo a punto dai giornalisti esperti di shipping Bruno Dardani e Massimiliano Grasso che lo hanno presentato a Genova.

Lo studio, nella forma di un E-book e di un blog ([www.portcrash.net](http://www.portcrash.net)), è anche una raccolta di filmati e fotografie relative ai casi più clamorosi. L'obiettivo è di spiegare perché urti e collisioni siano così frequenti, in porti che possono essere equiparati a giganteschi parcheggi di navi e che negli ultimi decenni sono diventati terribilmente stretti, compressi in specchi acquei spesso delimitati da banchine e moli progettati e realizzati secoli orsono e chiamati a ospitare navi di dimensioni sempre più grandi.

Secondo il rapporto dell'European Maritime Safety Agency, nel quinquennio 2011-2014, il 42% degli incidenti che hanno visto coinvolte navi mercantili, traghetti, petroliere, bulk passeggeri è avvenuto in acque ristrette e specie nelle acque portuali. E probabilmente se venissero presi in considerazione gli incidenti "da parcheggio", la percentuale supererebbe abbondantemente la soglia del 50%. Introdotto da Luigi Merlo, consigliere del ministro dei Trasporti, e dall'ammiraglio Giovanni Pettorino (commissario dell'Autorità portuale di Genova) il tema dei port crash e delle limitazioni infrastrutturali con le quali devono confrontarsi i porti italiani, a oggi emarginati dai grandi traffici gestiti con navi giganti, è stato oggetto di un confronto al quale hanno partecipato l'assessore regionale ai Porti Edoardo Rixi il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti, quello di Federagenti, Gian Enzo Duci, il presidente di Assiterminal, Marco Conforti e il consigliere di Confitarma, Roberto Martinoli. (ansa)

## Porti, il grosso degli incidenti avviene in banchina



470 in cinque anni. È il numero di urti di navi contro le banchine dei porti italiani o, in parte marginale, di navi battenti bandiera italiana nei porti esteri dal 2011 al primo trimestre del 2016. Questi alcuni dei dati contenuti nel progetto "Port Crash", messo a punto e coordinato da Bruno Dardani, in collaborazione con Massimiliano Grasso, e presentato oggi in anteprima a Genova nelle forme inconsuete di un e-book e di un blog. Il progetto è aperto ai contributi, ha un sito web [e un blog](#) ed è finalizzato a far comprendere cosa accada all'interno dei porti alla maggioranza della popolazione italiana, spesso all'oscuro non solo del ruolo della portualità e dei traffici marittimi ma anche delle dinamiche e problematiche che quotidianamente caratterizzano l'interfaccia fra nave e porto. Dati confermati da un recente rapporto del ministero dei Trasporti sui sinistri marittimi nelle acque territoriali e nei porti italiani, che registra una forte e costante crescita degli urti contro oggetti fissi (in particolare banchine) e un andamento sostanzialmente stazionario delle collisioni, ovvero degli urti fra navi (vedi video alla fine).

Lo studio evidenzia che questi 470 urti riguardano in qualche caso collisioni con navi ormeggiate, ma per lo più si tratta di scontri con banchine, che la maggior parte delle volte non hanno impedito alle unità mercantili, ai traghetti o alle navi passeggeri di ripartire e riprendere il mare aperto. In alcuni casi invece le conseguenze sono state drammatiche (ma l'indice di mortalità nei porti [resta molto bassa](#)) e, in altri risolti con una riparazione delle lamiere danneggiate.

Lo studio raccoglie filmati e fotografie relative ai casi più clamorosi di "port crash". L'obiettivo è di spiegare perché urti e collisioni siano così frequenti, in porti che possono essere equiparati a giganteschi parcheggi di navi e che negli ultimi decenni sono diventati stretti, compressi in specchi acquei spesso delimitati da banchine e moli, progettati e realizzati secoli fa e chiamati a ospitare navi di dimensioni sempre più grandi. Una media portacontainer in rotazione a un nodo e mezzo di velocità ha una potenza d'urto pari a quella di cinque camion lanciati a 80 km all'ora nello stesso punto. Forza d'urto che nella stragrande maggioranza dei casi viene assorbita nei porti da banchine per resistere a questa forza d'urto.

Introdotta da Luigi Merlo, consigliere del ministro dei Trasporti, e dall'ammiraglio Giovanni Pettorino (commissario dell'Autorità portuale di Genova) il tema dei port crash e quello inevitabilmente collegato delle limitazioni infrastrutturali con le quali devono confrontarsi i porti italiani - oggi emarginati per esempio nel settore container e dal traffico delle grandi navi - è stato oggetto di un confronto al quale hanno partecipato l'assessore allo Sviluppo Economico della Regione Liguria Edoardo Rixi, il presidente di Assoporti Pasqualino Monti, quello di Federagenti Gian Enzo Duci, il presidente di Assiterminal Marco Conforti e il consigliere di Confitarma Roberto Martinoli.

## - segue

---

**Perché tanti incidenti nei porti se si sta più tempo in mare che attraccati?** Secondo il rapporto annuale (2015) dell'European Maritime Safety Agency, nel quinquennio 2011-2014 il 42 per cento degli incidenti che hanno visto coinvolte tutti i tipo di nave (mercantili, traghetti, petroliere, bulk, passeggeri) è avvenuto in acque ristrette, in particolare nelle acque portuali. Se venissero presi in considerazione gli incidenti "da parcheggio", la percentuale supererebbe abbondantemente la soglia del 50 per cento. Al 42 per cento di incidenti in acque portuali si somma un ulteriore 27 per cento di sinistri che ha per teatro le acque costiere sotto le 12 miglia, spesso negli spazi dove le navi in attesa di ormeggio danno fonda alle ancore o dove si sviluppa la fase iniziale e finale delle manovre che la nave compie per entrare o uscire dal porto. Nel periodo preso in considerazione da Emsa, fra *casualties* e *incidents*, 3.831 hanno avuto per teatro acque interne ai porti, ai canali o agli estuari di fiumi, seguite da 2.440 in acque costiere. Sarebbe un paradosso considerando che le navi prese in considerazione spendono in acque interne meno del 7 per cento del loro tempo, ma in realtà un dato statistico analogo viene dall'Automobil Club Italiano, secondo il quale la maggior parte degli incidenti stradali si verifica in aree urbane: per le navi queste aree urbane sono i porti.

Lo studio ha l'obiettivo di diffondere questi dati al di fuori dell'ambito portuale e dalla cerchia ristretta degli addetti ai lavori. Far conoscere anche alla cittadinanza il valore, ma anche le problematiche, le professionalità, il coraggio e i pericoli che caratterizzano attività altrimenti scarsamente note. Di qui la scelta di affidare non solo ai numeri ma anche alle immagini il compito di rendere comprensibile ciò che per molti è incomprensibile, e per la stragrande maggioranza degli italiani sarà una scoperta.

## **NAVI IN PORTO: 470 SCONTRI IN 5 ANNI. Presentato il primo studio su urti e collisioni nelle acque portuali italiane**

Genova, 5 settembre 2016 - 470 in cinque anni. Questo l'impressionante numero di urti di navi contro le banchine dei porti italiani o, in parte marginale, di navi battenti bandiera italiana nei porti esteri dal 2011 al primo trimestre del 2016. Collisioni talora con navi ormeggiate in banchina ma specialmente scontri con le banchine, a volte con effetti marginali che non hanno impedito alle unità mercantili, ai traghetti o alle navi passeggeri di ripartire e riprendere il mare aperto. In alcuni casi con conseguenze drammatiche e, in altri, risolti con una semplice riparazione delle lamiere danneggiate nonostante che la nave avesse superato ampiamente la frontiera invisibile che separa il rischio ordinario da una tragedia.

Questi alcuni dei dati contenuti nello studio messo a punto e coordinato da Bruno Dardanì, in collaborazione con Massimiliano Grasso. Studio presentato oggi in anteprima a Genova nella forma del tutto inconsueta di un E-book e di un blog finalizzati a far comprendere cosa accade all'interno dei porti a quella stragrande maggioranza della popolazione italiana che è assolutamente all'oscuro non solo del ruolo della portualità e dei traffici marittimi (per altro strategicamente essenziali), ma anche e specialmente delle dinamiche e delle problematiche che quotidianamente caratterizzano l'interfaccia fra nave e porto.

Lo studio non è solo una raccolta di dati statistici. E' anche e specialmente una raccolta di filmati e fotografie relative ai casi più clamorosi di "port crash". L'obiettivo è di spiegare perché urti e collisioni siano così frequenti, in porti che possono essere equiparati a giganteschi parcheggi di navi e che negli ultimi decenni sono diventati terribilmente stretti, compressi in specchi acquei spesso delimitati da banchine e moli, progettati e realizzati secoli orsono e chiamati a ospitare navi di dimensioni sempre più grandi.

Introdotta da Luigi Merlo, consigliere del ministro dei Trasporti, e dall'ammiraglio Giovanni Pettorino (commissario dell'Autorità portuale di Genova) il tema dei port crash e quello inevitabilmente collegato delle limitazioni infrastrutturali con le quali devono confrontarsi i porti italiani, a oggi emarginati, ad esempio nel settore container, dai grandi traffici gestiti con navi giganti, è stato oggetto di un confronto al quale hanno partecipato, l'assessore regionale Edoardo Rixi il presidente di Assoportù, Pasqualino Monti, quello di Federagenti, Gian Enzo Duci, il presidente di Assiterminal, Marco Conforti e il consigliere di Confitarma, Roberto Martinoli.

Secondo l'Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2015 di Emsa, ovvero il rapporto annuale dell'European Maritime Safety Agency, nel quinquennio 2011-2014, il 42% degli incidenti che hanno visto coinvolte navi mercantili, traghetti, petroliere, bulk passeggeri, insomma la flotta mondiale, è avvenuto in acque ristrette e specie nelle acque portuali. E probabilmente se venissero presi in

## - segue

---

considerazione gli incidenti "da parcheggio", la percentuale supererebbe abbondantemente la soglia del 50%.

Secondo un recente rapporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sui sinistri marittimi nelle acque territoriali e nei porti italiani si registra una forte e costante crescita degli urti contro oggetti fissi (in particolare banchine) e un andamento sostanzialmente stazionario delle collisioni, ovvero degli urti fra navi.

Lo studio che trae origine da tre drammatici eventi che hanno trasformato urti ormai di ordinaria amministrazione nei porti in tragedie del mare, analizza anche le caratteristiche delle professioni che interagiscono nello scacchiere portuale, ma anche la forza d'urto espressa da una nave in manovra. Una media portacontainer in rotazione a un nodo e mezzo di velocità ha una potenza d'urto pari a quella concentrata di cinque camion lanciati a 80 km all'ora nello stesso punto.

Forza d'urto che nella stragrande maggioranza dei casi viene assorbita nei porti da strutture come le banchine progettate per tale tipo di incidenti.

Al 42% di incidenti in acque portuali si somma un ulteriore 27% di sinistri che ha per teatro le acque costiere sotto le 12 miglia, sovente negli spazi dove le navi in attesa di ormeggio danno fondo alle ancore o dove comunque si sviluppa la fase iniziale o quella finale delle manovre che la nave compie per entrare o uscire dal porto. Nel periodo preso in considerazione da Emsa, fra casualties e incidents, 3.831 hanno avuto per teatro acque interne ai porti, ai canali o agli estuari di fiumi, seguite da 2.440 in acque costiere.

Sembrirebbe un paradosso considerando che le navi prese in considerazione spendono in acque interne meno del 7% del loro tempo, ma non è così. Un paragone? Analizzando le statistiche dell'Automobil Club Italiano si evince che la stragrande maggioranza degli incidenti stradali si verifica in aree urbane. Per le navi queste aree urbane sono i porti.

Lo studio, anche per gli strumenti di divulgazione scelti, si pone un obiettivo di conoscenza diffusa. Ovvero quello di far comprendere al di fuori della cinta portuale e della cerchia ristretta degli addetti ai lavori, il valore, ma anche le problematiche, le professionalità, lo skill e spesso il coraggio, ma anche i pericoli che caratterizzano attività altrimenti scarsamente note. Di qui la scelta di affidare non solo ai numeri, ma alle immagini, il compito di rendere comprensibile ciò che per molti è incomprensibile, e per la stragrande maggioranza degli italiani sarà una scoperta.

# Port Crash: lo studio presentato a Genova



GENOVA - Quattrocentosettanta in cinque anni. Questo l'impressionante numero di urti di navi contro le banchine dei porti italiani o, in parte marginale, di navi battenti bandiera italiana nei porti esteri dal 2011 al primo trimestre del 2016. Collisioni talora con navi ormeggiate in banchina ma specialmente scontri con le banchine, a volte con effetti marginali che non hanno impedito alle unità mercantili, ai traghetti o alle navi passeggeri di ripartire e riprendere il mare aperto. In alcuni casi con conseguenze drammatiche e, in altri, risolti con una semplice riparazione delle lamiere danneggiate nonostante che la nave avesse superato ampiamente la frontiera invisibile che separa il rischio ordinario da una tragedia.

Questi alcuni dei dati contenuti nello studio messo a punto e coordinato da Bruno Dardani, in collaborazione con Massimiliano Grasso. Studio presentato oggi in anteprima a Genova nella forma del tutto inconsueta di un E-book e di un blog finalizzati a far comprendere cosa accada all'interno dei porti a quella stragrande maggioranza della popolazione italiana che è assolutamente all'oscuro non solo del ruolo della portualità e dei traffici marittimi (per altro strategicamente essenziali), ma anche e specialmente delle dinamiche e delle problematiche che quotidianamente caratterizzano l'interfaccia fra nave e porto.

Lo studio non è solo una raccolta di dati statistici. È anche e specialmente una raccolta di filmati e fotografie relative ai casi più clamorosi di "port crash". L'obiettivo è di spiegare perché urti e collisioni siano così frequenti, in porti che possono essere equiparati a giganteschi parcheggi di navi e che negli ultimi decenni sono diventati terribilmente stretti, compressi in specchi acquei spesso delimitati da banchine e moli, progettati e realizzati secoli orsono e chiamati a ospitare navi di dimensioni sempre più grandi.

Introdotta da Luigi Merlo, consigliere del ministro dei Trasporti, e dall'ammiraglio Giovanni Pettorino (commissario dell'Autorità portuale di Genova) il tema dei port crash e quello inevitabilmente collegato delle limitazioni infrastrutturali con le quali devono confrontarsi i porti italiani, a oggi emarginati, ad esempio nel settore container, dai grandi traffici gestiti con navi giganti, è stato oggetto di un confronto al quale hanno partecipato,

## - segue

---

l'assessore regionale Edoardo Rixi il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti, quello di Federagenti, Gian Enzo Duci, il presidente di Assiterminal, Marco Conforti e il consigliere di Confitarma, Roberto Martinoli.

Secondo l'Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2015 di Emsa, ovvero il rapporto annuale dell'European Maritime Safety Agency, nel quinquennio 2011-2014, il 42% degli incidenti che hanno visto coinvolte navi mercantili, traghetti, petroliere, bulk passeggeri, insomma la flotta mondiale, è avvenuto in acque ristrette e specie nelle acque portuali. E probabilmente se venissero presi in considerazione gli incidenti "da parcheggio", la percentuale supererebbe abbondantemente la soglia del 50%.

Secondo un recente rapporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sui sinistri marittimi nelle acque territoriali e nei porti italiani si registra una forte e costante crescita degli urti contro oggetti fissi (in particolare banchine) e un andamento sostanzialmente stazionario delle collisioni, ovvero degli urti fra navi.

Lo studio che trae origine da tre drammatici eventi che hanno trasformato urti ormai di ordinaria amministrazione nei porti in tragedie del mare, analizza anche le caratteristiche delle professioni che interagiscono nello scacchiere portuale, ma anche la forza d'urto espressa da una nave in manovra. Una media portacontainer in rotazione a un nodo e mezzo di velocità ha una potenza d'urto pari a quella concentrata di cinque camion lanciati a 80 km all'ora nello stesso punto.

Forza d'urto che nella stragrande maggioranza dei casi viene assorbita nei porti da strutture come le banchine progettate per tale tipo di incidenti.

Al 42% di incidenti in acque portuali si somma un ulteriore 27% di sinistri che ha per teatro le acque costiere sotto le 12 miglia, sovente negli spazi dove le navi in attesa di ormeggio danno fonda alle ancore e dove comunque si sviluppa la fase iniziale o quella finale delle manovre che la nave compie per entrare o uscire dal porto. Nel periodo preso in considerazione da Emsa, fra casualties e incidents, 3.831 hanno avuto per teatro acque interne ai porti, ai canali o agli estuari di fiumi, seguite da 2.440 in acque costiere.

Sembrerebbe un paradosso considerando che le navi prese in considerazione spendono in acque interne meno del 7% del loro tempo, ma non è così. Un paragone? Analizzando le statistiche dell'Automobil Club Italiano si evince che la stragrande maggioranza degli incidenti stradali si verifica in aree urbane. Per le navi queste aree urbane sono i porti.

Lo studio, anche per gli strumenti di divulgazione scelti, si pone un obiettivo di conoscenza diffusa. Ovvero quello di far comprendere al di fuori della cinta portuale e della cerchia ristretta degli addetti ai lavori, il valore, ma anche le problematiche, le professionalità, lo skill e spesso il coraggio, ma anche i pericoli che caratterizzano attività altrimenti scarsamente note. Di qui la scelta di affidare non solo ai numeri, ma alle immagini, il compito di rendere comprensibile ciò che per molti è incomprensibile, e per la stragrande maggioranza degli italiani sarà una scoperta.

## 470 collisioni in cinque anni nei porti italiani

*Presentato uno studio sul "port crash" con risultati sorprendenti*

E' di 470 in cinque anni, il numero di urti di navi contro banchine dei porti italiani o, in parte marginale, di navi battenti bandiera italiana nei porti esteri dal 2011 al primo trimestre del 2016. E' quanto rileva uno studio, messo a punto dai giornalisti esperti di shipping Bruno Dardani e Massimiliano Grasso che lo hanno presentato a Genova. Lo studio, nella forma di un E-book e di un blog ([www.portcrash.net](http://www.portcrash.net)), è anche una raccolta di filmati e fotografie relative ai casi più clamorosi. L'obiettivo è di spiegare perché urti e collisioni siano così frequenti, in porti che possono essere equiparati a giganteschi parcheggi di navi e che negli ultimi decenni sono diventati terribilmente stretti, compressi in specchi acquei spesso delimitati da banchine e moli progettati e realizzati secoli orsono e chiamati a ospitare navi di dimensioni sempre più grandi. Secondo il rapporto dell' European Maritime Safety Agency, nel quinquennio 2011-2014, il 42% degli incidenti che hanno visto coinvolte navi mercantili, traghetti, petroliere, bulk passeggeri è avvenuto in acque ristrette e specie nelle acque portuali. E probabilmente se venissero presi in considerazione gli incidenti "da parcheggio", la percentuale supererebbe abbondantemente la soglia del 50%. Introdotto da Luigi Merlo, consigliere del ministro dei Trasporti, e dall' ammiraglio Giovanni Peltorino (commissario dell' Autorità portuale di Genova) il tema dei port crash e delle limitazioni infrastrutturali con le quali devono confrontarsi i porti italiani, a oggi emarginati dai grandi traffici gestiti con navi giganti, è stato oggetto di un confronto al quale hanno partecipato l' assessore regionale ai Porti Edoardo Rixi il presidente di Assoport, Pasqualino Monti, quello di Federagenti, Gian Enzo Duci, il presidente di Assiterminal, Marco Conforti e il consigliere di Confitarma, Roberto Martinoli, Y2L-MOI.

## "Port crash", è allarme in soli cinque anni 470 collisioni sui moli

*Inedita indagine sugli urti delle navi nelle aree portuali Dai drammi ai piccoli incidenti, per capire la lezione*

BASTA la parola, diceva un vecchio carosello. Anche se l'argomento è diverso (là si parlava di un confetto lassativo), il senso è identico: dici "port crash" e già capisci che si sta parlando di qualcosa che non funziona o non ha funzionato e che, comunque, ha provocato un danno, un incidente, una collisione. Se questo poi avviene in ambiti delicati e difficili come i porti, allora il fenomeno rischia davvero di esplodere. Il merito di aver esaminato tutti i "crash" di questi ultimi cinque anni va a un esperto che ben conosce le dinamiche dello shipping come Bruno Dardani, giornalista e studioso di "blue economy" che in collaborazione con Massimiliano Grasso ha redatto un e-book dai risultati davvero sorprendenti: in cinque anni 470 urti di navi contro le banchine dei porti italiani o, in parte marginale, di navi battenti bandiera italiana nei porti esteri. Il periodo preso in esame va dal 2011 al primo trimestre del 2016. Finisce dentro davvero tutto, dalle vicende più drammatiche alle tragedie soltanto sfiorate agli incidenti minori, collisioni con navi ormeggiate in banchina, scontri con le banchine, a volte con effetti marginali che non hanno impedito alle unità mercantili, ai traghetti o alle navi passeggeri di ripartire e riprendere il mare aperto. Perché ogni singolo episodio merita di essere osservato e analizzato, capito e studiato a fondo affinché non si possa più ripetere. Insieme all'e-book, Dardani e Grasso lanciano da subito anche un blog che di sicuro farà molto discutere chi a cuore le vicende del mare. Ma non si pensi a un qualcosa per addetti ai lavori o, meglio, per adepti abituati a parlarsi in codice. Qui l'intento è opposto, popolare, per far capire alla gente assolutamente all'oscuro del ruolo della portualità e dei traffici marittimi, quanto importante sia conoscere questo mondo.

«Lo studio non è solo una raccolta di dati statistici - spiegano gli autori - è anche e specialmente una raccolta di filmati e fotografie relative ai casi più clamorosi di "port crash". L'obiettivo è di spiegare perché urti e collisioni siano così frequenti, in porti che possono essere equiparati a giganteschi parcheggi di navi e che negli ultimi decenni sono diventati terribilmente stretti, compressi in specchi acquei spesso delimitati da banchine e moli, progettati e realizzati secoli orsono e chiamati a ospitare navi di dimensioni sempre più grandi».

## - segue

---

La presentazione avviene a Palazzo San Giorgio, con un intervento introduttivo dell'ex presidente dell'authority Luigi Merlo, oggi consigliere del ministro dei Trasporti, e dell'attuale commissario, l'ammiraglio Giovanni Pettorino. Dal port crash alle carenze infrastrutturali che spesso sono la causa il passo è breve e non a caso se ne discute nella tavola rotonda presenti l'assessore regionale Edoardo Rixi il presidente di Assoport, Pasqualino Monti, quello di Federagenti, Gian Enzo Duci, il presidente di Assitermina, Marco Conforti e il consigliere di Confitarma, Roberto Martinoli.

Secondo l'Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2015 di Emsa, ovvero il rapporto annuale dell'European Maritime Safety Agency, nel quinquennio 2011-2014, il 42% degli incidenti che hanno visto coinvolte navi mercantili, traghetti, petroliere, bulk passeggeri, insomma la flotta mondiale, è avvenuto in acque ristrette e specie nelle acque portuali. E probabilmente se venissero presi in considerazione gli incidenti "da parcheggio", la percentuale supererebbe abbondantemente la soglia del 50%.

Sono proprio questi porti mega-parcheggi a finire nel mirino per le loro carenze che un'accorta politica finanziaria potrebbe cancellare, a tutto vantaggio dell'economia non solo di quel territorio, ma dell'intero Paese. Creando così le condizioni per cominciare a far scendere verso il basso l'indice dei "crash".

(massimo minella) ©RIPRODUZIONE RISERVATA La presentazione a Palazzo San Giorgio di un'indagine che è diventata un e-book e ora sarà anche un blog.

Uditorio qualificato Anche il procuratore capo Cozzi

## Un sito monitora gli scontri in porto

*Presentato lo studio «Portcrash» di Bruno Dardani e Massimiliano Grasso*

Il peso di un convegno, a volte, si vede dall'uditorio. E il peso di Portcrash, la presentazione del sito e dello studio di Bruno Dardani e Massimiliano

Grasso su sinistra le collisioni nei porti, è raccontato non solo dai relatori (il presidente di Assiterminal Marco Conforti, il presidente di Federagenti Gian Enzo Duci, il consigliere di Confitarma Roberto Martinoli e il presidente di Assoporti Pasqualino Monti), ma anche dal pubblico: a partire dal procuratore capo di Genova Francesco Cozzi e dal pubblico ministero Walter Cotugno, che indaga sulla tragedia della torre piloti. Un segno di attenzione e l'ennesima prova di intelligenza e vicinanza ai cittadini di Cozzi, procuratore doc: «Sicurezza è anche quella portuale», spiega.

Le regole di ingaggio di Dardani sono chiarissime: alla lista degli incidenti mancano i tre drammi italiani maggiori degli ultimi anni, Livorno, il Giglio e, per l'appunto, Genova. Una scelta chiarissima: «Lo scopo è quello di non formulare alcun giudizio su inchieste in parte ancora in corso o incidere su processi in atto».

Il resto, però, c'è tutto. Ed è anche gradevole dal punto di vista grafico. Basta andare su <http://www.portcrash.net>, per entrare in un mondo di immagini che, a tratti sembra un videogame, e in altre inquadrature sembra una puntata di Paperissima, con banchine che crollano, navi che si incastrano fra

## - segue

---

loro, esattamente come accade alle automobili quando sbagliano il parcheggio. Ed è proprio una delle riflessioni di Dardani: «I porti sono equiparati a giganteschi parcheggi e questa visione consente di evidenziare due ulteriori fattori: da un lato, la carenza infrastrutturale in parte inevitabile di porti dimensionalmente non cresciuti a fronte di una costante crescita dimensionale delle navi. Dall'altro, l'importanza crescente dei centri di controllo che esercitano una sorveglianza ventiquattr'ore al giorno sui traffici e sui movimenti delle navi anche in quelle acque territoriali di accesso ai porti che sono spesso teatro di incidenti anche solo sfiorati. Peraltro, secondo i risultati concordati da tutte le organizzazioni, emerge un dato: mentre i sinistri nella marina mercantile mondiale tendono a calare, urtie collisioni, specie in acque protette, sono in costante e accelerata crescita». Tutto questo, Dardani lo corredo di strumenti tecnici e visivi che partono dalla migliore considerazione possibile: l'osservazione delle sue figlie. Trattandosi di due splendide ragazze (hanno infatti preso soprattutto da mamma Barbara Gazzale), si tratta di un esercizio sempre positivo e bello. Ma che ha fatto chiedere a Bruno, dentro di sé: «Come potrei interessarle a un tema come questo?». E, esattamente come si fa con tutti i Millennial e le generazioni 2.0, ha iniziato a caricare i siti filmati e possibilità di attività interattive. Aggiornatissimi, fra l'altro: l'incidente della nave da crociera nel porto di Messina del 27 agosto è già perfettamente in rete, con tanto di filmato e Portcrash praticamente in tempo reale.

Ma un altro Portcrash evocato da Dardani e dai suoi ospiti è quello economico: «Quello che accade dietro i muri che delimitano le aree portuali, spesso non interessa a nessuno. E questo è gravissimo, ma in parte anche colpa della comunità portuale. Pensate al fatto che quando, nei giorni scorsi, è uscita la notizia che la sede genovese di Hanjin Italy avrebbe chiuso, praticamente non c'è stata alcuna reazione, mentre si tratta di uno dei maggiori gruppi mondiali nel settore...».

E, certo, non è sufficiente la nota ufficiale arrivata ieri sera dall'Autorità Portuale di Genova che, dopo aver spiegato che c'era stata l'unanimità sul rinnovo delle concessioni, «in apertura di Comitato portuale, il commissario Giovanni Pettorino ha ricevuto una delegazione di dipendenti di Hanjin Italy, dichiarando a nome di tutti i membri la massima vicinanza rispetto alla delicata vertenza sindacale che si sta aprendo per la difesa del posto di lavoro».

Massima vicinanza. Minimo sindacale.

Portcrash, già.

Massimiliano Lussana.

MASSIMILIANO LUSSANA

## Incidenti in porto: in cinque anni 470 collisioni di navi

---

**Terrorismo: rafforzati i controlli sui passeggeri in porto 12 agosto 2016** Presentato a Genova il primo studio in materia di collisioni in porto. In cinque anni 470 urti di navi contro le banchine dei porti italiani o, in parte marginale, di navi battenti bandiera italiana nei porti esteri dal 2011 al primo trimestre del 2016. Collisioni talora con navi ormeggiate in banchina ma specialmente scontri con le banchine, a volte con effetti marginali che non hanno impedito alle unità mercantili, ai traghetti o alle navi passeggeri di ripartire e riprendere il mare aperto. In alcuni casi con conseguenze drammatiche e, in altri, risolti con una semplice riparazione delle lamiere danneggiate nonostante che la nave avesse superato ampiamente la frontiera invisibile che separa il rischio ordinario da una tragedia. Questi alcuni dei dati contenuti nello studio messo a punto e coordinato da Bruno Dardani, in collaborazione con Massimiliano Grasso. Studio presentato in anteprima a Genova nella forma del tutto inconsueta di un e-book e di un blog finalizzati a far comprendere cosa accada all'interno dei porti a quella stragrande maggioranza della popolazione italiana che è assolutamente all'oscuro non solo del ruolo della portualità e dei traffici marittimi (per altro strategicamente essenziali), ma anche e specialmente delle dinamiche e delle problematiche che quotidianamente caratterizzano l'interfaccia fra nave e porto. Lo studio non è solo una raccolta di dati statistici. E' anche e specialmente una raccolta di filmati e fotografie relative ai casi più clamorosi di "port crash". L'obiettivo è di spiegare perché urti e collisioni siano così frequenti, in porti che possono essere equiparati a giganteschi parcheggi di navi e che negli ultimi decenni sono diventati terribilmente stretti, compressi in specchi acquei spesso delimitati da banchine e moli, progettati e realizzati secoli orsono e chiamati a ospitare navi di dimensioni sempre più grandi. Introdotto da Luigi Merlo, consigliere del ministro dei Trasporti, e dall'ammiraglio Giovanni Pettorino (commissario dell'Autorità portuale di Genova) il tema del port crash e quello inevitabilmente collegato delle limitazioni infrastrutturali con le quali devono confrontarsi i porti italiani, a oggi emarginati, ad esempio nel settore container, dai grandi traffici gestiti con navi giganti, è stato oggetto di un confronto al quale hanno partecipato, l'assessore regionale Edoardo Rixi il presidente di Assoportù Pasqualino Monti, quello di Federagenti Gian Enzo Duci, il presidente di Assiterminal Marco Conforti e il consigliere di Confitarma Roberto Martinoli. Secondo l'Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2015 di Emsa, ovvero il rapporto annuale dell'European Maritime Safety Agency, nel quinquennio 2011-2014, il 42% degli incidenti che hanno visto coinvolte navi mercantili, traghetti, petroliere, bulk passeggeri, insomma la flotta mondiale, è

## - segue

---

avvenuto in acque ristrette e specialmente nelle acque portuali. E probabilmente se venissero presi in considerazione gli incidenti "da parcheggio", la percentuale supererebbe abbondantemente la soglia del 50%. Secondo un recente rapporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sui sinistri marittimi nelle acque territoriali e nei porti italiani si registra una forte e costante crescita degli urti contro oggetti fissi (in particolare banchine) e un andamento sostanzialmente stazionario delle collisioni, ovvero degli urti fra navi. Lo studio che trae origine da tre drammatici eventi che hanno trasformato urti ormai di ordinaria amministrazione nei porti in tragedie del mare, analizza anche le caratteristiche delle professioni che interagiscono nello scacchiere portuale, ma anche la forza d'urto espressa da una nave in manovra. Una media portacontainer in rotazione a un nodo e mezzo di velocità ha una potenza d'urto pari a quella concentrata di cinque camion lanciati a 80 km all'ora nello stesso punto. Forza d'urto che nella stragrande maggioranza dei casi viene assorbita nei porti da strutture come le banchine progettate per tale tipo di incidenti. Al 42% di incidenti in acque portuali si somma un ulteriore 27% di sinistri che ha per teatro le acque costiere sotto le 12 miglia, sovente negli spazi dove le navi in attesa di ormeggio danno fonda alle ancore e dove comunque si sviluppa la fase iniziale o quella finale delle manovre che la nave compie per entrare o uscire dal porto. Nel periodo preso in considerazione da Emsa, fra casualties e incidents, 3.831 hanno avuto per teatro acque interne ai porti, ai canali o agli estuari di fiumi, seguite da 2.440 in acque costiere. Sembrerebbe un paradosso considerando che le navi prese in considerazione spendono in acque interne meno del 7% del loro tempo, ma non è così. Un paragone? Analizzando le statistiche dell'Automobil Club Italiano si evince che la stragrande maggioranza degli incidenti stradali si verifica in aree urbane. Per le navi queste aree urbane sono i porti. Lo studio, anche per gli strumenti di divulgazione scelti, si pone un obiettivo di conoscenza diffusa. Ovvero quello di far comprendere al di fuori della cinta portuale e della cerchia ristretta degli addetti ai lavori, il valore, ma anche le problematiche, le professionalità, lo skill e spesso il coraggio, ma anche i pericoli che caratterizzano attività altrimenti scarsamente note. Di qui la scelta di affidare non solo ai numeri, ma alle immagini, il compito di rendere comprensibile ciò che per molti è incomprensibile, e per la stragrande maggioranza degli italiani sarà una scoperta. Approfondimenti.

## IN BREVE

sinistri Sono 470 gli scontri di navi in 5 anni Sono470, in cinque anni, gli urti di navi nei porti italiani o di unità battenti bandiera italiana in scali esteri dal 2011 al primo trimestre del 2015. A contarli uno studio dei giornalisti Bruno Dardani e Massimiliano Grasso e presentato ieri a Genova. Si tratta di collisioni talora con navi ormeggiate ma soprattutto scontri con le banchine. Lo studio è disponibile in un e-book ([portcrash.net](http://portcrash.net)) con immagini e filmati.

«Secondo l' Annual overview of marine casualties and incidents 2015 di Emsa (European maritime safety agency) - si legge nel sito - nel quinquennio 2011-2014, il 42% degli incidenti che hanno visto coinvolte navi» a livello mondiale, «è avvenuto in acque ristrette, specie nelle acque portuali». Alla percentuale «si somma un ulteriore 27% di sinistri che ha per teatro le acque costiere sotto le 12 miglia, sovente negli spazi dove le navi in attesa di ormeggio danno fonda alle ancore» e dove si inizia la manovra che la nave compie per entrare o uscire dal porto. Nel periodo preso in considerazione da Emsa, riporta lo studio, «fra casualties e incidents, 3.831 hanno avuto per teatro acque interne ai porti, ai canali o agli estuari di fiumi, seguite da 2.440 in acque costiere».