

Primo piano:

- **Riforma dei porti** (L'Unità, SiciliaInformazioni)

Dai Porti:

Savona:

- “...chiude 2015 con +7.5% tonnellate...” (Ansa, Ferpress)

Genova:

- “...Arrivano i super-rimorchiatori...” (Il Secolo XIX)

La Spezia:

- “...Inchiesta sui dragaggio del porto...” (Avvenire)

Livorno:

- “...”Una nuova fase per rilanciare Livorno”...” (Il Tirreno)
- “...TCO accetta di trasferirsi...” (La Gazzetta Marittima)
- “...Livorno è gateway FS...” (La Gazzetta Marittima)
- “...Porto 2000...” (La Gazzetta Marittima)
- “...Ap Livorno, 1000 turni a dicembre...”
(La Gazzetta Marittima)

Gioia Tauro:

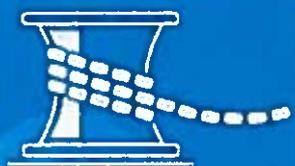
- “...Ok al POT e meno tasse...” (La Gazzetta Marittima)
- “...Porto, improvviso aumento dei traffici...”
(Gazzetta del Sud)

Messina:

- “...Consuntivo di un anno ok...” (La Gazzetta Marittima)
- “...La befana di Meter & Miles porta carbone all'AP...”
(Giornale di Sicilia)

Palermo:

- “...Manca una firma, bacino di carenaggio a rischio...”
(Giornale di Sicilia)
- “...”Zona Falcata, adesso o mai più”...” (Gazzetta del Sud)



Notizie da altri porti

Focus:

- **Dragaggi** (La Gazzetta Marittima)
- **Mega navi** (Il Giornale)
- **Mercato rinfuse** (Il Secolo XIX)
- **Crociere e terrorismo** (The Medi Telegraph, Gazzetta del Sud, L'Informatore Navale)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Notiziario CISCO

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter – Realise

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

La rivoluzione della logistica per rilanciare il Mezzogiorno

? Nel suo piano strategico il governo ha dato grande importanza ai porti del Sud, ma i necessari accorpamenti si scontrano con le resistenze locali

Federico Pirro Achi continua ad affermare - per ignoranza dei dati o peggio in malafede - che il governo ignora il Mezzogiorno e le sue esigenze, sarà utile ricordare non solo gli interventi in suo favore puntigliosamente elencati dal presidente Renzi nelle sue ultime interviste, ma anche il ruolo fondamentale per la crescita del Paese, e in particolare dell' Italia meridionale, assegnato dal governo ai porti del Sud nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Il Piano è stato presentato in estate dal ministro Graziano Delrio e approvato dal Consiglio dei ministri il 6 agosto del 2014 dopo la consultazione del Parlamento. Un ruolo fondamentale è attribuito alla portualità meridionale - in buona misura inserita nei grandi corridoi multimodali europei - che per essere rafforzato esige tuttavia un profondo riordino della sua governance mediante riduzioni e funzionali accorpamenti delle numerose Autorità portuali previste a suo tempo dalla legge 84/94: accorpamenti contro cui invece - bisogna dirlo con estrema chiarezza - continuano a registrarsi resistenze localistiche del tutto incompatibili con le grandi prospettive che la portualità del Sud deve assolvere nell' interesse dell' Italia.

In qualche regione, come ad esempio la Puglia

- ma non solo in essa - si registrano forti resistenze agli accorpamenti previsti, proposte di lasciare immutato il numero degli attuali enti, dispute di campanile su quale dovesse essere la sede di nuove Autorità di sistema previste nel Piano. Insomma, resistenze del vecchio a una riforma ormai indilazionabile. Perché allora i professionisti del meridionalismo non denunciano anch' essi le assurde miopie di chi non vuole razionali accorpamenti, temendo solo di perdere posizioni di potere personale o aziendale?

Il documento che il ministro Del rio si accinge a portare all' esame delle Regioni, secondo quanto richiesto da una sentenza della Consulta, è invece di grande respiro progettuale e offre soprattutto al Mezzogiorno una nuova chance per il suo sviluppo. L' Italia meridionale, infatti, già da molti anni per la sua posizione geografica e per la dotazione di infrastrutture portuali - bisognose peraltro in alcuni casi



investimenti

Il documento che il ministro Del rio si accinge a portare all' esame delle Regioni, secondo quanto richiesto da una sentenza della Consulta, è invece di grande respiro progettuale e offre soprattutto al Mezzogiorno una nuova chance per il suo sviluppo. L' Italia meridionale, infatti, già da molti anni per la sua posizione geografica e per la dotazione di infrastrutture portuali - bisognose peraltro in alcuni casi

LA RIVOLUZIONE DELLA LOGISTICA PER RILANCIARE IL MEZZOGIORNO

Il governo ha dato grande importanza ai porti del Sud, ma i necessari accorpamenti si scontrano con le resistenze locali

La rivoluzione della logistica per rilanciare il Mezzogiorno

Il governo ha dato grande importanza ai porti del Sud, ma i necessari accorpamenti si scontrano con le resistenze locali

Al Mezzogiorno il governo ha dato grande importanza ai porti del Sud, ma i necessari accorpamenti si scontrano con le resistenze locali

Solo un governo autoritario potrebbe affrontare questi



- segue

di adeguamenti di banchine e fondali e di migliori connessioni ferroviarie e intermodali - è una delle grandi porte per l'ingresso di merci in Europa, o per il loro invio verso altri vasti mercati internazionali. Gli scali di Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Catania, Augusta, Cagliari, Taranto, Brindisi e Bari, pur con significative differenze quantitative e merceologiche fra gli uni e gli altri, registrano tuttora - nonostante alcuni loro limiti strutturali di varia natura - elevati flussi in arrivo e in partenza di commodities, container, semilavorati e beni finiti non solo nazionali ma anche di altri produttori europei. Ma ora e per i prossimi anni quegli scali (ma anche quelli del Nord) e gli enti che ne assicurano la governance sono chiamati a un vero e proprio "salto nel futuro", con una riduzione del loro numero con relativi accorpamenti, superando così ogni forma di campanilismo, chiusure municipalistiche e possibili sprechi di risorse in infrastrutture che potrebbero rivelarsi doppianti: è un percorso obbligato, che se non si compirà presto e sino in fondo, potrà a buona ragione considerarsi - è opportuno sottolinearlo - come una storica occasione perduta, a tutto vantaggio di scali mediterranei come ad esempio Port Said, Tangermed, Valencia e il Pireo che già oggi sono fortissimi competitor dei nostri porti.

In una fase in cui l'esecutivo sta imprimendo la massima accelerazione al processo di riforma del Paese sforzandosi di superare resistenze diffuse al cambiamento in vari settori e territori - e nel momento in cui il nostro apparato produttivo sta recuperando slancio dopo lunghi anni di crisi, lasciare che l'intero sistema logistico nazionale resti escluso da un profondo riassetto e ammodernamento delle sue varie modalità e delle loro interconnessioni funzionali sarebbe un danno pesantissimo per l'Italia, dal momento che efficienti sistemi di trasporto di uomini e merci concorrono alla competitività complessiva di un Paese.

Soffermandoci in dettaglio su quanto previsto nel Piano sulla portualità, un ruolo significativo assumono fra le altre le scelte compiute in materia di riordino degli enti che oggi gestiscono gli scali: la proposta del governo è la riduzione da 24 a 14 delle Autorità portuali - puntando ad accorpame molte in aree contigue con la costituzione di "Autorità di sistema portuali" - e a prevedere regimi uniformi di gestione delle stesse Autorità e delle movimentazioni al loro interno, all'insegna della razionalizzazione dei tempi e di un pieno recupero di efficienza, se si vorrà competere con qualche probabilità di successo con i grandi porti del Mediterraneo, in cui si riverseranno nuovi enormi flussi di merci dall'Estremo Oriente attraverso il Canale di Suez appena raddoppiato. Nel Mezzogiorno si propone la costituzione di 5 Autorità di sistema portuale a Cagliari (con Olbia), Napoli (con Salerno), in Puglia - accorpando quelle di Manfredonia, Bari, Brindisi e Taranto - mentre in Sicilia vi sarebbe quella della Sicilia Orientale ad Augusta e quella della Sicilia occidentale a Palermo.

L'aggregazione di singoli scali in "sistemi portuali" più ampi risponde peraltro all'esigenza di puntare a un'integrazione fra diverse modalità di trasporto, mediante la costituzione - prevista nel PON - Infrastrutture e Reti 2014-2020 - delle ALI -Aree logistiche integrate che costituiranno nelle regioni meno sviluppate il modello attraverso cui opereranno i programmi operativi 2014-2020 per la programmazione infrastrutturale. Nel PON appena citato si prevedono nel Mezzogiorno 5 Aree logistiche integrate di interesse per la rete centrale europea, ossia: 1) il quadrante sudorientale della Sicilia; 2) il polo logistico di Gioia Tauro; 3) il sistema pugliese; 4) la logistica campana; 5) il quadrante occidentale della Sicilia. Pertanto il riordino delle competenze e la riduzione funzionale delle Autorità portuali italiane previsto nel documento programmatico elaborato dal Ministro Delrio - ridisegnando in profondità il sistema della grande portualità nazionale, e inserendolo in Aree logistiche integrate - punta finalmente a farne uno degli strumenti fondamentali della competitività del sistema Italia nello scenario internazionale.

Per un Paese come il nostro che è al centro del Mediterraneo e resta tuttora la seconda potenza manifatturiera dell'Unione europea, riordinare il sistema nazionale delle Autorità portuali - considerando che il 70% dell'import italiano avviene via mare, attraverso cui viaggia il 50% del nostro export - significa avviare un vero e proprio salto nel futuro, superando così piccoli e grandi municipalismi, rendite di posizione, ritardi e inefficienze non più sostenibili, e creare o consolidare, là dove già

esistenti, ramificate filiere logistiche, integrate con strade, ferrovie, interporti, aeroporti che dovranno contribuire a ridurre tempi e costi di movimentazioni di enormi flussi di merci in arrivo e in partenza dall'Italia che è, e deve restare, una grande economia di trasformazione.

FEDERICO PIRRO

Partecipate siciliane, storia infinita di una riforma mancata

Quali saranno gli ulteriori sviluppi del "caso Fiumefreddo" lo si vedrà presto. Se Riscossione Sicilia morirà di morte propria (traumatica) o verrà salvata o se, ricomposti, con qualche difficoltà, i rapporti istituzionali tra il capo del management della società di riscossione siciliana, si proverà a cercare una ripartenza comune. Gesto tardivo di un Robin Hood baldanzoso e ritrovato, cavaliere senza macchia della riscossione o eccesso di permalosità di una casta politica che a volte annaspa, tra particolarità e particolarismo, il processo di attenzione sulla riforme della partecipate siciliane diventa adesso centrale ed indifferibile. Da mesi Antonio Ingroia a Sicilia e-Servizi, rilancia verso Crocetta la necessità di scelte chiare, precise e di programma dopo il valoroso recupero dei server dalla Val d' Aosta ed un palo di black out, che in pendenza di certificazione europea stavano facendo perdere qualche milioncino di euro ad una Sicilia che non può permettersi lussi di questo tipo con le casse in rosso fisso. L' attuale maggioranza di governo non pare avere una tempra da riordino del sistema, che in ogni caso, s' impone da sé. Dopo mesi intanto in cui il dossier sulla partecipate ha preso polvere sulla scrivania del presidente

della Regione, pare che tutto sia pronto per mettere nero su bianco al passaggio dalle 34 società partecipate alle 10 di oggi che rimarranno. Sas, Sicilia e Servizi, Riscossione Sicilia, Irfis, Sviluppo Italia Sicilia, Maas di Catania, Siciliacque, Parco scientifico e tecnologico, Seus 118: queste le società pronte a rimanere operative. La Regione invece ha già annunciato di volere rinunciare a Mediterranea Holding, Società Interporti Siciliani, Distretto tecnologico Nano e Micro sistemi, Distretto tecnologico Navtec, Distretto Agrobio-pesca, Italkali e Airgest. Andranno sul mercato a raccogliere probabilmente pochi allori, fatta eccezione per Airgest che gestisce il 59,8% dell' aeroporto di Trapani e di Italkali di cui la Regione possiede il 51%. Il discriminante tecnico, il parametro cioè che va a rendere meno discrezionale una scelta di dismissione piuttosto che un' altra, sarà rappresentato dal fatto che andranno soppressi le società che hanno un bilancio in negativo negli ultimi cinque esercizi e che non arrivano ad un fatturato di un milione di euro. Sotto questa soglia non ci saranno argomenti che potranno dare scampo al taglio, alla chiusura ed alla dismissione. di GIOVANNI BLASCO Tagged with fiumefreddo irfis maas catania partecipate riscossione sicilia sicilia e-servizi siciliacque.



Porti: Savona chiude 2015 con +7,5% tonnellate

In calo contenitori e passeggeri crociere, boom per i traghetti

05 gennaio, 23:10



(ANSA) - SAVONA, 5 GEN - Chiude con un +7,5% pari a 13.200.541 tonnellate di merci movimentate il bilancio 2015 del porto di Savona-Vado. Si è registrata una crescita di poco inferiore al milione di tonnellate rispetto all'anno 2014 chiuso a 12.275.000. Nel settore passeggeri è stata raggiunta quota 1.388.000 (+1,5%); sono stati 2433 gli attracchi alle banchine dei bacini di Savona e Vado Ligure (2383 nel 2014). I contenitori espressi in Teu sono stati 82.667 (-27%). Per quanto riguarda il comparto passeggeri, le crociere hanno fatto registrare 982.226 passeggeri, -3.6% rispetto al 2014, a causa della diminuzione degli scali passati da 275 nel 2014 a 229 nel 2015, venutasi a creare con la cessione da parte del gruppo Carnival della compagnia spagnola Ibero Cruceros che nel 2014 aveva toccato il porto di Savona per 44 volte. Il comparto traghetti chiude con +17,3% rispetto allo scorso anno.

"Un risultato di crescita che conferma e rafforza gli obiettivi derivanti dalla realizzazione degli investimenti portati a termine dai nostri terminalisti e dall'Autorità Portuale", ha sottolineato il presidente dell'Autorità Portuale di Savona Gian Luigi Miazza.

Porto di Savona: positivo il dato generale dei traffici, il 2015 chiude a +7,5%

Author : com

Date : 5 gennaio 2016



(FERPRESS) - Savona, 5 GEN - Nel corso del 2015 il movimento delle merci nel porto di Savona-Vado registra un deciso aumento che si attesta su un +7.5 per cento, pari a 13.200.541 tonnellate, con una crescita di poco inferiore al milione di tonnellate rispetto all'anno 2014 chiuso a 12.275.000 tonnellate. Nell'anno appena terminato, il Porto di Savona ha conseguito tre risultati di eccellenza mai raggiunti in precedenza: nel settore passeggeri, arrivando a consuntivare in totale 1.388.000 pax; nel comparto delle merci convenzionali con 4.576.000 tonnellate e nel numero di navi che hanno scalato le banchine dei bacini di Savona e Vado Ligure, 2.433 (nel 2014 sono state 2.383).

Nel dettaglio, per quanto riguarda le rinfuse liquide si evidenzia un aumento sostanziale delle importazioni di petroliferi (+19.7 per cento), pari a 1.032.788 tonnellate di greggio in più rispetto allo scorso anno; a fronte di ciò si registra un calo dei prodotti raffinati pari a -136.756 tonnellate (ca. 19 per cento). Le merci convenzionali hanno segnato un +11.29 per cento, (464.078 tons) mentre la diminuzione di richieste di combustibili minerali solidi a causa del mancato approvvigionamento della centrale ENEL di Vado, portano le rinfuse solide a chiudere il 2015 con una perdita del -20 per cento. Nonostante questo dato, il traffico di carbone nel bacino di Savona ha chiuso il 2015 con 827.000 tonnellate, pari a un aumento sul 2014 del 22,9 per cento.

Nel settore delle merci convenzionali si registra un aumento importante dei rotabili che segnano un +32.3 per cento, pari a 554.845 tonnellate rispetto al 2014, dato all'interno del quale occorre evidenziare un sostanziale raddoppio del traffico Ro-Ro commerciale che incide per 2.103.000 a fronte di 1.135.000 del 2014, pari a +85,2 per cento.

Positivo il dato relativo agli acciai (+11.6 per cento) in importazione, dato che può essere letto come un maggior approvvigionamento da parte delle industrie metalmeccaniche di materia prima di varie provenienze (Grecia, Russia, Estremo Oriente).

Diminuzione dei traffici di orto-frutta (-13.4 per cento), su cui ha pesato il passaggio di proprietà del terminal Reefer di Vado Ligure nel mese di agosto; i forestali (-8.1 per cento) il cui dato, però, degli andamenti periodici legati alle richieste delle industrie del settore.

Per quanto riguarda le rinfuse solide, risultano in calo tutte le categorie: -22.3 per cento, i carboni; -2.9 per cento, le rinfuse solide alimentari; -1.6 per cento, i minerali. Pet coke e altre rinfuse solide ancora in flessione (-35,5 per cento).

I contenitori espressi in Teu registrano una leggera flessione attestandosi a 82.667 (-2.7 per cento).

Per quanto riguarda il comparto passeggeri, le crociere hanno fatto registrare 982.226 pax pari al -3.6 per cento, rispetto al 2014, a causa della diminuzione degli scali passati da 275 nel 2014 a 229 nel 2015.

- segue

venutasi a creare con la cessione da parte del gruppo Carnival della compagnia spagnola Ibero Cruceros che nel 2014 aveva toccato il porto di Savona per 44 volte.

Di rilevanza il risultato del comparto traghetti comprensivo dei numeri di passeggeri della Corsica Ferries e dei passeggeri della linea per Barcellona con il traghetto Florencia: il comparto chiude con +17.3 per cento, rispetto allo scorso anno.

* Un risultato di crescita di grande soddisfazione perché conferma e rafforza gli obiettivi derivanti dalla realizzazione degli investimenti portati a termine dai nostri terminalisti e dall'Autorità Portuale- ha commentato il presidente dell'AP di Savona Gian Luigi Miazza-. Alla luce dell'importante mole di lavori in corso di realizzazione, come la piattaforma multipurpose, magazzini per merci e il magazzino multipiano per auto, ci consegna prospettive future stabili e anzi di possibile crescita dei traffici insieme a quella importante, occupazionale*.

Arrivano a Genova i super -rimorchiatori

Dellepiane: «Pensati per gestire le manovre delle portacontainer di ultima generazione»

GENOVA. Rimorchiatori Riuniti (Rr), il maggior gruppo nel rimorchio portuale e d'altura del Mediterraneo, ha siglato con i cantieri olandesi Damen un contratto per due nuove unità in costruzione a Galati (Romania) e in consegna per fine 2016 e fine 2017.

Le unità sono destinate preferenzialmente ai porti di Genova e Marsaxlokk (Malta), anche se - specifica Alberto Dellepiane, direttore di Rimorchiatori Riuniti - a decidere dove andranno queste unità saranno soprattutto le compagnie di navigazione, in base a dove saranno posizionate le portacontainer da 16 mila e 18 mila teu che nei prossimi mesi entreranno nel Mediterraneo. Per Genova insomma è aperta l'opzione 1 rimorchiatore, ma anche 2 (oppure nessuna, se il porto perdesse competitività).

I due rimorchiatori sono lunghi 29 metri e larghi 13 (il nome del modello è infatti Asd 2913), con potenza di tiro 80 tonnellate. «Si tratta - spiega Dellepiane - di unità molto potenti e stabili. A oggi, diverse compagnie di navigazione stanno valutando di portare a Genova navi fino a 16 mila teu di capacità: di conseguenza, anche i rimorchiatori devono adattarsi per poter gestire in sicurezza le manovre».

Il super -rimorchiatore non avrà collocazione fissa in porto, ma interverrà al Vte come nello scalo storico.

L'investimento (senza opzione) non è stato ufficializzato, ma il valore unitario di questo tipo di rimorchiatore si aggira tra 7,5 e 8 milioni di euro, a seconda degli optional richiesti dall'armatore.

Il fatto che le due barche siano state ordinate, ma si stia ancora ragionando sulla loro destinazione, è indicativo della partita che si sta giocando in Italia nel settore del rimorchio portuale, dove dallo scorso anno è prevista la gara europea sul rinnovo delle concessioni.

Proprio Tripmare, compagnia del gruppo ravennate Gesmar partecipata al 50% da Rr si era trovata lo scorso anno a concorrere con Svitzer (flotta 450 unità, controllata dal primo armatore mondiale, il gruppo Ap Moeller-Maersk) per una concessione da 15 anni nel porto di Trieste. La compagnia danese a settembre si è ritirata dalla gara, ma la sensazione nell'ambiente è che di fatto questa sia stata una ricognizione per familiarizzare con l'ambiente dei porti italiani.

Dunque l'aggiornamento dei mezzi è il secondo capitolo di un rafforzamento iniziato due anni fa proprio con l'ingresso di Rr in Gesmar (flotta aggregata 132 unità). Ad aprile 2015 è stato il turno della Panfido di Venezia, che ha acquistato quote consistenti di Rimorchiatori Napoletani (totale di 41 unità), mentre a settembre i tre rami della famiglia parte noepa Cafiero si sono riuniti sotto l'ombrello di Italtugs. (flotta:

70 unità). Ma il processo di aggregazione prosegue anche a Nord: poco prima di Natale il gruppo olandese Boskalis (rimorchio d'altura, portuale, salvataggio e recupero: flotta 1.100 unità) ha creato attraverso la propria controllata Smit una joint con un'altra compagnia dei Paesi Bassi, Kotug International. I 65 rimorchiatori della nuova Kotug Smit Towage opereranno in Germania, Paesi Bassi, Uke Belgio, secondo un modello già attuato da Boskalis in altri porti in altre parti del mondo: con Keppel Smit Towage in Asia Pacifico (135 unità), Saam Smit Towage (Americhe con 58 unità) e Smit Lamnalco (rimorchio d'altura con 225 unità).

Arrivano a Genova i super-rimorchiatori
Dellepiane: «Pensati per gestire le manovre delle portacontainer di ultima generazione»

IL GRUPPO
Rimorchiatori Riuniti (Rr) ha siglato un contratto con i cantieri olandesi Damen per due nuove unità in costruzione a Galati (Romania) e in consegna per fine 2016 e fine 2017. Le unità sono destinate preferenzialmente ai porti di Genova e Marsaxlokk (Malta), anche se - specifica Alberto Dellepiane, direttore di Rimorchiatori Riuniti - a decidere dove andranno queste unità saranno soprattutto le compagnie di navigazione, in base a dove saranno posizionate le portacontainer da 16 mila e 18 mila teu che nei prossimi mesi entreranno nel Mediterraneo. Per Genova insomma è aperta l'opzione 1 rimorchiatore, ma anche 2 (oppure nessuna, se il porto perdesse competitività). I due rimorchiatori sono lunghi 29 metri e larghi 13 (il nome del modello è infatti Asd 2913), con potenza di tiro 80 tonnellate. «Si tratta - spiega Dellepiane - di unità molto potenti e stabili. A oggi, diverse compagnie di navigazione stanno valutando di portare a Genova navi fino a 16 mila teu di capacità: di conseguenza, anche i rimorchiatori devono adattarsi per poter gestire in sicurezza le manovre». Il super -rimorchiatore non avrà collocazione fissa in porto, ma interverrà al Vte come nello scalo storico. L'investimento (senza opzione) non è stato ufficializzato, ma il valore unitario di questo tipo di rimorchiatore si aggira tra 7,5 e 8 milioni di euro, a seconda degli optional richiesti dall'armatore. Il fatto che le due barche siano state ordinate, ma si stia ancora ragionando sulla loro destinazione, è indicativo della partita che si sta giocando in Italia nel settore del rimorchio portuale, dove dallo scorso anno è prevista la gara europea sul rinnovo delle concessioni. Proprio Tripmare, compagnia del gruppo ravennate Gesmar partecipata al 50% da Rr si era trovata lo scorso anno a concorrere con Svitzer (flotta 450 unità, controllata dal primo armatore mondiale, il gruppo Ap Moeller-Maersk) per una concessione da 15 anni nel porto di Trieste. La compagnia danese a settembre si è ritirata dalla gara, ma la sensazione nell'ambiente è che di fatto questa sia stata una ricognizione per familiarizzare con l'ambiente dei porti italiani. Dunque l'aggiornamento dei mezzi è il secondo capitolo di un rafforzamento iniziato due anni fa proprio con l'ingresso di Rr in Gesmar (flotta aggregata 132 unità). Ad aprile 2015 è stato il turno della Panfido di Venezia, che ha acquistato quote consistenti di Rimorchiatori Napoletani (totale di 41 unità), mentre a settembre i tre rami della famiglia parte noepa Cafiero si sono riuniti sotto l'ombrello di Italtugs. (flotta: 70 unità). Ma il processo di aggregazione prosegue anche a Nord: poco prima di Natale il gruppo olandese Boskalis (rimorchio d'altura, portuale, salvataggio e recupero: flotta 1.100 unità) ha creato attraverso la propria controllata Smit una joint con un'altra compagnia dei Paesi Bassi, Kotug International. I 65 rimorchiatori della nuova Kotug Smit Towage opereranno in Germania, Paesi Bassi, Uke Belgio, secondo un modello già attuato da Boskalis in altri porti in altre parti del mondo: con Keppel Smit Towage in Asia Pacifico (135 unità), Saam Smit Towage (Americhe con 58 unità) e Smit Lamnalco (rimorchio d'altura con 225 unità).

COMPAGNIA	UNITÀ	TEU	PORTO
ALFA	1	1000	GENOVA
BETA	2	1200	MARSAXLOKK
GAMMA	3	1500	GENOVA
DELTA	4	1800	MARSAXLOKK
EPSILON	5	2000	GENOVA
ZETA	6	2200	MARSAXLOKK
ETA	7	2500	GENOVA
THETA	8	2800	MARSAXLOKK
IOTA	9	3000	GENOVA
KAPPA	10	3200	MARSAXLOKK
LAMDA	11	3500	GENOVA
MU	12	3800	MARSAXLOKK
NU	13	4000	GENOVA
XI	14	4200	MARSAXLOKK
OMEGA	15	4500	GENOVA
PI	16	4800	MARSAXLOKK
RHO	17	5000	GENOVA
SIGMA	18	5200	MARSAXLOKK
TAU	19	5500	GENOVA
UPSILON	20	5800	MARSAXLOKK
FI	21	6000	GENOVA
CHI	22	6200	MARSAXLOKK
PSI	23	6500	GENOVA
OMI	24	6800	MARSAXLOKK
PHI	25	7000	GENOVA
CHI	26	7200	MARSAXLOKK
PSI	27	7500	GENOVA
OMI	28	7800	MARSAXLOKK
PHI	29	8000	GENOVA
CHI	30	8200	MARSAXLOKK
PSI	31	8500	GENOVA
OMI	32	8800	MARSAXLOKK
PHI	33	9000	GENOVA
CHI	34	9200	MARSAXLOKK
PSI	35	9500	GENOVA
OMI	36	9800	MARSAXLOKK
PHI	37	10000	GENOVA
CHI	38	10200	MARSAXLOKK
PSI	39	10500	GENOVA
OMI	40	10800	MARSAXLOKK
PHI	41	11000	GENOVA
CHI	42	11200	MARSAXLOKK
PSI	43	11500	GENOVA
OMI	44	11800	MARSAXLOKK
PHI	45	12000	GENOVA
CHI	46	12200	MARSAXLOKK
PSI	47	12500	GENOVA
OMI	48	12800	MARSAXLOKK
PHI	49	13000	GENOVA
CHI	50	13200	MARSAXLOKK
PSI	51	13500	GENOVA
OMI	52	13800	MARSAXLOKK
PHI	53	14000	GENOVA
CHI	54	14200	MARSAXLOKK
PSI	55	14500	GENOVA
OMI	56	14800	MARSAXLOKK
PHI	57	15000	GENOVA
CHI	58	15200	MARSAXLOKK
PSI	59	15500	GENOVA
OMI	60	15800	MARSAXLOKK
PHI	61	16000	GENOVA
CHI	62	16200	MARSAXLOKK
PSI	63	16500	GENOVA
OMI	64	16800	MARSAXLOKK
PHI	65	17000	GENOVA
CHI	66	17200	MARSAXLOKK
PSI	67	17500	GENOVA
OMI	68	17800	MARSAXLOKK
PHI	69	18000	GENOVA
CHI	70	18200	MARSAXLOKK
PSI	71	18500	GENOVA
OMI	72	18800	MARSAXLOKK
PHI	73	19000	GENOVA
CHI	74	19200	MARSAXLOKK
PSI	75	19500	GENOVA
OMI	76	19800	MARSAXLOKK
PHI	77	20000	GENOVA
CHI	78	20200	MARSAXLOKK
PSI	79	20500	GENOVA
OMI	80	20800	MARSAXLOKK
PHI	81	21000	GENOVA
CHI	82	21200	MARSAXLOKK
PSI	83	21500	GENOVA
OMI	84	21800	MARSAXLOKK
PHI	85	22000	GENOVA
CHI	86	22200	MARSAXLOKK
PSI	87	22500	GENOVA
OMI	88	22800	MARSAXLOKK
PHI	89	23000	GENOVA
CHI	90	23200	MARSAXLOKK
PSI	91	23500	GENOVA
OMI	92	23800	MARSAXLOKK
PHI	93	24000	GENOVA
CHI	94	24200	MARSAXLOKK
PSI	95	24500	GENOVA
OMI	96	24800	MARSAXLOKK
PHI	97	25000	GENOVA
CHI	98	25200	MARSAXLOKK
PSI	99	25500	GENOVA
OMI	100	25800	MARSAXLOKK

Aperta un'inchiesta La Spezia, al porto per i dragaggi ambiente a rischio

PAOLO VIANA

«Là sotto qualcosa dev'essere successo». Quando Fabrizio Colonna, direttore dell'Agenzia regionale per l'ambiente della Spezia, rilasciò questa dichiarazione ad "Avvenire", nessuno scommetteva sugli esposti di Legambiente e dei mitilicoltori contro i lavori di dragaggio al molo Garibaldi. La moria delle cozze allevate nel golfo, i noti muscoli della gastronomia spezzina, era avvenuta sei mesi prima ma era passata sotto silenzio. Come per una tacita intesa: troppo importanti i lavori di ampliamento del porto...

A PAGINA 12

Inchiesta alla Spezia sui dragaggi del porto *Un anno fa la strana moria delle cozze*

PAOLO VIANA

«Là sotto qualcosa dev'essere successo». Quando Fabrizio Colonna, direttore dell'Agenzia regionale per l'ambiente della Spezia, rilasciò questa dichiarazione ad *Avvenire*, nessuno scommetteva sugli esposti di Legambiente e dei mitilicoltori contro i lavori di dragaggio al molo Garibaldi. La moria delle cozze allevate nel golfo, i celeberrimi muscoli della gastronomia spezzina, era avvenuta sei mesi prima ma in città era passata sotto silenzio. Come per una tacita intesa: troppo importanti i lavori di amplia-

mento del porto, addirittura vitali i nuovi fondali per accogliere le grandi porta-container. Invece, qualche giorno fa, la procura della Repubblica della città ligure ha messo i sigilli al molo Fornelli. Le navi continueranno a circolare ma le draghe debbono fermarsi.

I lavori bloccati dalla magistratura sono identici a quelli accusati di aver sterminato i mitili in febbraio. Formalmente, si sarebbe partiti con due inchieste separate. Tuttavia, le motivazioni che hanno condotto il pm Luca Monteverde a fermare tutto e ad indagare il direttore dei lavori e gli amministratori delle ditte appaltatrici sono le stesse che hanno indotto Legambiente ad accusare

(il committente), di «disastro ambientale», e i mitilicoltori a presentare un esposto per «getto pericoloso di cose» in relazione a fanghi dispersi accidentalmente da una draga. «Considerati gli aggiornamenti - ci dice Stefano Sarti, presidente di Legambiente Liguria - speriamo che si avvii presto una grande inchiesta sui dragaggi». Non è solo

- segue

un auspicio: ieri il giudice delle indagini preliminari Maria Penzo, intervistata dal *Seveto XIX*, si è

detta convinta che il dragaggio ha «quantomeno concorso» a cagionare la vecchia moria di mitili e ha confermato che il pm sta lavorando anche sui lavori al molo Garibaldi. La Procura è convinta, sulla base di ispezioni della Capitaneria e della Forestale, che i lavori al molo Formelli abbiano violato le prescrizioni previste dall'appalto per il contenimento dei fanghi, provocando la fuoriuscita di un «sedimento consistente» e un danno «significativo» al tratto di mare circostante. Violazione dolosa delle disposizioni in materia ambientale: una delle prime applicazioni del 452 bis, la normativa approvata in maggio che inasprisce le pene per i reati ambientali, punendoli con la reclusione da due a sei anni. Anche in questo caso, come al molo Garibaldi, a finire sotto accusa sono le famose "panne", le "tende" utilizzate per sigillare il tratto di acque in cui operano le draghe, in modo che i fanghi del fondale, che nel Golfo dei poeti scontano un antico inquinamento, possano essere asportati senza disperdersi. Se utilizzate correttamente, consentono un'adeguata "blindatura" ma quando non ven-

gono ancorate al fondo per risparmiare tempo (e soldi), permettendo alle draghe di spostarsi più rapidamente, le panne iniziano a "sbandiare" lasciando passare l'acqua intorbidita. Pronunciandosi sulla moria dei muscoli, l'Arpal aveva ammesso che «la contenimento dell'area di scavo tramite campi panne mobili si è dimostrata una soluzione con maggiori criticità operative rispetto al contenimento del materiale di escavo verso l'ambiente esterno». In quel rapporto, l'Agenzia aveva segnalato che al molo Garibaldi «la disponibilità di più draghe ha comportato un'attività di escavo giornaliero maggiore» ma, considerati i valori di torbidità «molto elevati» rilevati dalla sonda fissa presso l'impianto di mitilicoltura, erano state richieste «modifiche delle modalità di bonifica/dragaggio» alle ditte appaltatrici. Anche in quel caso, era stata rilevata una «anomala quantità di fango» ma l'Arpal non era riuscita a stabilire che quello che aveva ucciso le cozze provenisse dall'area del dragaggio - «non si può stabilire un nesso causale tra questa moria, mai verificatasi in trent'anni, e il dragaggio del porto», dichiarò la Colonna - e ciò era bastato per respingere con durezza tutte le accuse. In quell'occasione, il presidente Lorenzo Forcieri, dichiarò ad *Avvenire* che «il dragaggio avviene secondo le stesse metodiche della bonifica, quindi con una cura maggiore di quella normalmente osservata nel dragaggio». La Procura sembra pensarla diversamente.

Il caso

**Nei guai il direttore dei lavori e due imprenditori
Si contesta la violazione dolosa delle leggi ambientali**

Il reportage con cui il 7 luglio del 2015 abbiamo ricostruito la vicenda dell'inquinamento del Golfo della Spezia e della moria di mitili che si è verificata in febbraio, in coincidenza con il dragaggio al molo Garibaldi.



Una veduta del porto spezzino

Nogarin: «Una nuova fase per rilanciare Livorno»

Il sindaco pentastellato conferma la volontà di allargare la maggioranza. Porte aperte a Buongiorno e Città Diversa. «Il rimpasto di giunta può attendere»

di Alessandro Guarducci

► LIVORNO

Sindaco Nogarin, c'è un presidente del consiglio da eleggere e un assessore da nominare in giunta. Una fase politica delicata per la sua amministrazione.

«Io credo che l'attuale situazione del consiglio comunale sia di grande liquidità, con una configurazione che può portare a varie soluzioni. È vero che abbiamo sempre i numeri per governare, ma rispetto a 18 mesi fa penso si debba incrementare quel rapporto di permeabilità che avevamo subito manifestato ma che ora necessita di un nuovo slancio. Anche le condizioni sociopolitiche sono cambiate da allora. La Lega ha aumentato i consensi in città e c'è il malcontento di alcune aree che prima non erano contemplate».

Dunque, è un momento di svolta.

«Sì. Quello che vorrei trasmettere è la nostra volontà di rafforzare un profondo dialogo con tutte le forze politiche del consiglio. Tutti quanti dobbiamo prendere coscienza che c'è una grande occasione di rilancio per la città e che non si può gettarla al vento. Non ci saranno altre occasioni simili per Livorno, ecco perché dico che la mia giunta è impegnata ad aprirsi maggiormente».

Anche nei confronti del Pd?

«Io mi rivolgo a tutti. Purtroppo devo sottolineare che il Pd è l'unica forza politica sul territorio la città».

Il suo è un giudizio pesante. Un esempio?

«Certò. Prendiamo la sanità, che a Livorno ha sofferto nonostante gli ultimi due sindaci - che hanno governato per più di vent'anni - fossero medici. Avrebbero dovuto fare il massimo per portare la città ai vertici della sanità dell'Area costiera, invece Livorno non è riuscita

ad ottenere la sede amministrativa della maxi-Asl che avrebbe meritato. Il Pd livornese, in presenza di un governo regionale a guida Pd, dovrebbe fare gli interessi di Livorno, invece di limitarsi a criticare l'operato della nostra giunta. È un atteggiamento miope; cercare di evidenziare solo le presunte incapacità del governo cittadino fa dei danni enormi a Livorno».

Ma il Pd fa la sua opposizione critica.

«Senta, parlando con qualche vecchio politico livornese, di cui non voglio fare i nomi, mi hanno raccontato di quando in passato facevano le "macchinare" per andare a Roma per ottenere qualcosa di favorevole. Andavano un comunista, un socialista e un democristiano e dopo che a Roma avevano ottenuto il meglio per la città, riprendevano a scarnarsi appena rientravano a Livorno. Il Pd ora non vuole questo. Io credo che sia invece necessario ritrovare questo spirito e per questo dico che biso-

gna aprire una nuova fase che rafforzati il dialogo».

Sta parlando anche al Movimento 5 Stelle?

«La mia forza politica ha trovato un equilibrio. Quella compattezza auspicata all'inizio è arrivata solo ora, anche a costo di pagare un prezzo molto caro, ma ora siamo cresciuti e maturati. Dispiace per alcuni che strada facendo hanno perso quello spirito che ci accomunava e che ci ha fatto crescere. Però in auspicio che si possa trovare coesione su questioni concrete».

Quindi confida sui voti dei tre fuoriusciti per rafforzare l'esigua maggioranza che la sostiene?

«Io dico che sul punto del programma di mandato del M5S ci sarà una visione convergen-

te; sono stati eletti sulla base di quel programma e credo che rispetteranno l'impegno preso con gli elettori».

Però resta convinto di allargare l'amministrazione ad altre forze.

«Sì. Non è un caso che non ci sia ancora stato ancora il rimpasto di giunta. L'obiettivo è infatti quello di coinvolgere altre forze politiche sulla base delle idee e non delle poltrone. Le convergenze vanno cercate sul programma, come abbiamo sempre fatto. È per questo che in giunta ci sono assessori che non appartengono al M5S e altri che sono arrivati dalla società civile».

Insomma, avete bisogno di un sostegno.

«Non stiamo cercando stampelle: non è nelle nostre corde e come ho detto prima, non ne abbiamo neppure bisogno numericamente. Cerchiamo invece di ampliare la maggioranza sulla base di un programma. Per questo ci rivolgiamo a Città Diversa, Buongiorno Livorno e anche a coloro che sono usciti dal gruppo. Lo ripeto, vogliamo innalzare il livello del dibattito politico e ho fiducia in ulteriori convergenze alla conclusione di questa fase di dialogo costruttivo».

Però non potrà tenere aperte troppe a lungo questo confronto...

«Ci sono incontri, riunioni, confronti continui: stiamo discutendo su obiettivi a medio-lungo termine, entro un paio di mesi al massimo la nuova giunta sarà portata a compimento».

In questa partita rientra anche l'elezione del presidente del consiglio, vero?

«Il presidente del consiglio che sarà eletto domani (oggi, ndr) potrebbe non essere il presidente dei prossimi tre anni. Non c'è

nulla di irreversibile: vogliamo mantenere la liquidità del dibattito, tutto è ancora aperto».

Allora, in attesa di nuove alleanze che potrebbero portare anche un nuovo presidente, pare di capire che per ora sarà eletto un esponente del gruppo M5S: Marchetti, Galli o Esposito?

«I nomi sono quelli, ma davvero può succedere ancora di tutto. Non abbiamo preso alcuna decisione e credo che la situazione rimarrà incerta fino all'ultimo. Anzi, potrebbero esserci sorprese».

Dica la verità: lei avrebbe voluto Marco Bruciatì.

«Volevamo proseguire con Giovanna Cepparello. Poi i nostri desiderata sono stati per Marco Bruciatì, per confermare la presidenza a Buongiorno Livorno e per il fatto che in consiglio comunale si è guadagnato grande stima e fiducia».

Ma Bruciatì le ha detto di no.

«Non è vero. Mi ha risposto che è necessario inserire la questione in un percorso più ampio. C'è bisogno di fare un po' di strada insieme e non possono bastare le poche ore che dividono dal voto di domani (oggi, ndr). Vedremo più in là».

Per il nuovo assessore, il nome più gettonato è quello del capogruppo di Città Diversa.

«Marco Cannito può servire in giunta ma non solo lì. Ripeto, tutto è ancora fluido».

Insomma, lei pensa a un governo composto da M5S, Città Diversa e Buongiorno

«Lo ribadisco, mi rivolgo a tutte le forze politiche del territorio con le quali instaurare un nuovo rapporto. Potevamo farlo prima, sicuramente ci sono stati degli errori da parte nostra, ma eravamo così tanto impegnati a prendere la guida di una macchina con tanti problemi che forse abbiamo sottovalutato questo aspetto. Ora siamo pronti a offrire una qualità di dialogo migliore. Questa

- segue

città è in cerca di rilancio: noi non abbiamo la presunzione di farcela da soli. Insieme, invece, sono sicuro che ce la faremo. Serve una nuova fase che cancelli le divisioni di una perenne campagna elettorale: il lavoro oggi ha bisogno di smarcarsi dalle casacche».

**«Ho stima per Marco
Bruclati: l'avrei voluto
alla presidenza. Marco
Cannito sarà molo utile»**

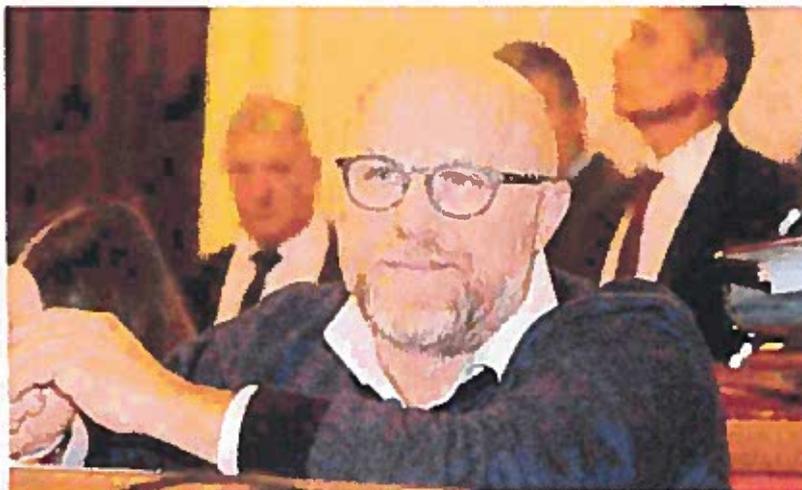
**«Abbiamo i numeri per
governare ma oggi
dobbiamo smarcarci
tutti dalle casacche»**



DOPPIA SEDUTA

Il consiglio vota per il presidente

Oggi alla 15 il consiglio comunale si riunirà alle ore 15 per effettuare la seconda votazione per l'elezione del presidente: servirà la maggioranza qualificata di due terzi dell'aula. Prevedendo la mancanza di voti sufficienti per eleggere il successore di Giovanna Cepparello, il consiglio è già stato convocato sempre per oggi alle ore 17, in sessione straordinaria, quando si svolgerà la terza votazione: per l'elezione del presidente basterà la maggioranza semplice e il gruppo M5S può contare su 17 voti sui 32 complessivi.



Il sindaco Filippo Negrini apre una nuova fase politica e rilancia il dialogo con altre forze politiche (Pentafoto)

La Gazzetta Marittima

Il TCO accetta di trasferirsi in sponda Est ma chiede più spazi dietro la banca

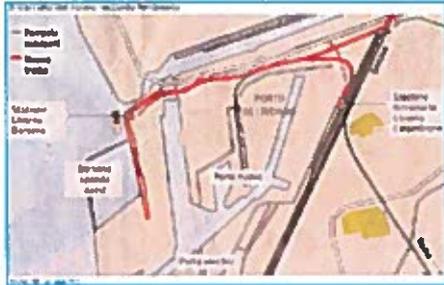
Confermata la destinazione in Darsena Toscana ma sia il numero degli accosti sia le aree sono state giudicate insufficienti – Il no al trasferimento a Piombino

LIVORNO – Anno nuovo, problema vecchio: ovvero il trasferimento del Terminal Calata Orlando (TCO) dalla sua attuale collocazione nel porto Mediceo alla nuova localizzazione. Trasferimento che è sine qua non per poter varare il "distretto crociere" alla base della gara per la Porto 2000. Ma sul quale ancora sembrano gravare parecchie incognite. La prima incognita sembra riguardare la localizzazione alla radice della sponda est della Darsena Toscana. In chiave ufficiale l'Authority ha confermato anche di recente che la destinazione non cambia. Ma in chiave ufficiosa circolano anche indiscrezioni su un possibile tentativo da parte delle due Authority di Livorno e Piombino di "offrire" al TCO il trasferimento nel porto di nuova costruzione del commissario Luciano Guerrieri. Una ipotesi che al TCO respingono con forza, perché – si sostiene – i margini di guadagno dei traffici dei rinfusi sono talmente risicati da non permettere nemmeno qualche chilometro di strada in più. Parte importante dei rinfusi sono destinati alla Laviosa e alla Saint Gobain: pensare di farli sbarcare a Piombino vorrebbe dire perderli. E per altre merci, si farebbe sentire la concorrenza di Ravenna in Adriatico. Tutto confermato sulla sponda Est, allora? Anche se così fosse, non saranno comunque rose e fiori. Prima di tutto perché la nuova location prevede un solo accosto, contro i tre attuali. Poi perché le aree assegnate, 35 mila metri quadri, secondo il TCO sarebbero del tutto insufficienti: oggi il terminal dispone di 30 mila metri quadri ed è stato costretto ad affittare l'ex Intercontainer, sia per il cippato che per le bentoniti. Morale, se ne dovrebbe parlare quanto prima in chiave definitiva a palazzo Rosciano: dove di recente è stata inviata una lettera ufficiale del TCO con la formale accettazione della proposta di trasferimento sulla sponda Est, "purché gli spazi di piazzale siano congruamente aumentati". E pare che potrebbe anche essere avanzata una richiesta di contributo (forse sulla base di sconti sulla concessione) per sostenere le notevoli spese di trasferimento. Decisioni che comunque vanno prese al più presto perché la calata Orlando è essenziale per il terminal crociere ormai in gara. A.F.

La Gazzetta Marittima

Livorno è gateway FS

Il raddoppio tra il Calambrone e le banchine separa i flussi merci – La prossima estate anche la nuova stazione e il congiungimento alla rete nazionale



LIVORNO – Anche "Il Sole-24 Ore", ovvero l'organo di Confindustria, gli ha dedicato mezza pagina con un titolo che in genere usa solo per i mega-porti: ovvero l'attivazione del nuovo binario tra la Darsena Toscana e lo scalo ferroviario del Calambrone candida il porto di Livorno – scrive il giornale – come vero e proprio inizio per diventare il gateway per l'Europa. Il raddoppio del collegamento tra la stazione di Livorno Calambrone e le aree portuali della Darsena Toscana (la cartina che pubblichiamo qui a fianco è quella fornita da Rfi) consente la separazione dei flussi merci in uscita/arrivo da Livorno Calambrone, aumentando la potenzialità di manovra – dice una nota di Rfi – della logistica portuale, con una migliore accessibilità alla rete ferroviaria da parte degli operatori.

La seconda parte dell'intervento di potenziamento del collegamento ferroviario del porto si completerà entro l'estate con la nuova stazione ferroviaria di Livorno darsena Toscana e il binario tra la Darsena stessa e la linea tirrenica Genova-Pisa-Roma. Ciò consentirà l'arrivo e la partenza di treni cargo con lunghezza commerciale fino a 750 metri direttamente dalle banchine. Secondo Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rfi, far partire i treni direttamente da sottobordo alle navi significa abbattere notevolmente i costi delle manovre secondarie. "In questa nuova realtà logistica – sottolinea Gentile. Livorno sarà un'eccellenza".

Tutta la nuova pianificazione ferroviaria si concluderà poi nel 2019 con il collegamento tra il porto e l'interporto/retroporto Vespucci di Guasticce (costo 17 milioni) attraverso lo "scavalco", di cui sono in corso i progetti esecutivi con il supporto della Regione Toscana.

La Gazzetta Marittima

Porto 2000 i quattro gruppi e la rissa

LIVORNO – Dunque, pare proprio che ci siamo: è partita la gara per la privatizzazione della Porto 2000, con la comunicazione ai quattro raggruppamenti che si sono dichiarati interessati. Nessuno l'ha detto ufficialmente, ma ormai lo sanno tutti (o quasi) chi sarebbero. Primo gruppo: Venezia Terminal Passeggeri insieme a Cilp e a Schenone. Secondo gruppo: Royal Caribbean più Aloschi. Terzo gruppo: MSC più Moby più Ltm. Quarto gruppo: Grimaldi più Costa più Fremura. Naturalmente, dietro ogni schieramento ci sono o ci potrebbero essere anche altri, perché i termini della gara di privatizzazione sono complessi. E prevedono clausole che favoriscono non tanto chi offre di più in money, ma chi presenta piani di sviluppo che garantiscano sia la crescita dei traffici delle crociere, sia specialmente il veloce sviluppo di quel "comparto" che dovrebbe ridisegnare secondo il piano regolatore tutta l'area tra l'Alto Fondale e la calata Orlando, bacino Cappellini compreso. Un grosso impegno, cui è legato anche il trasferimento del Tco. E' facile prevedere che la gara sarà combattuta: e che non si concluderà in tempi brevissimi. E probabilmente, nemmeno brevi. Anche perché sono in gioco, a quanto è dato sapere, anche confronti-scontri che riguardano le due principali compagnie dei traghetti nella nostra area: da una parte il potente gruppo ormai globalizzato che fa capo al network Grimaldi, dall'altro il gruppo di Vincenzo Onorato & famiglia, che schiera sull'alto Tirreno sia Moby che Toremar e Tirrenia; e che ultimamente si è distinto per una rinnovata verve polemica, sia nei confronti di Confitarma che proprio contro Grimaldi. E' di pochi giorni fa l'attacco durissimo di Vincenzo Onorato sulle pagine dei quotidiani sardi contro l'annunciata nuova linea di Grimaldi sulla Livorno-Olbia ("Un'aggressione commerciale con dumping a Moby e a Tirrenia" ha scritto Onorato); con una altrettanto dura e sprezzante risposta della Grimaldi ("Nessun dumping, Onorato fa solo allarmismo con attacchi pretestuosi. Noi non abbiamo bisogno degli 82 milioni di contributi pubblici che ogni anno riceve Tirrenia perché abbiamo navi moderne che ci consentono importanti economie di scala"). Guerra aperta dunque, che si riflette anche sulla gara per la Porto 2000: e che lascia intravedere, quando ci sarà la decisione, uno strascico di ricorsi e di ripicche. Comunque con la speranza – Spes Ultima Dea... – che prevalga il buon senso e l'interesse generale. E' chiedere troppo?

Antonio Fulvi

La Gazzetta Marittima

ALP Livorno mille turni a dicembre

LIVORNO – Quest’anno, sotto l’albero di Natale, Livorno ha trovato anche una società, l’ALP, completamente ristabilita. Il soggetto che, ai sensi dell’articolo 17 della legge n. 84 del 1994, fornisce lavoro temporaneo in porto ha infatti superato a dicembre quota 1.000 turni, risultato impensabile anche soltanto un anno fa. L’Agenzia per il lavoro in porto, subentrata ad Agelp – dice una nota dell’Autorità portuale – si trovava infatti in una grave crisi, figlia del calo dei traffici e quindi delle richieste di lavoro temporaneo, ma anche di un’organizzazione del lavoro in porto al limite dell’illegittimità. L’ingresso in ALP dell’Autorità portuale, soluzione innovativa e coraggiosa, ha creato le basi affinché tutte le imprese associate e quelle appaltatrici di segmento del ciclo produttivo, comprendesse l’obiettivo strategico posto dall’ente, orientato ad una riorganizzazione del sistema del lavoro portuale. “Il passaggio dai 200 turni lavorati di gennaio ai 1.000 di dicembre – ha dichiarato Giuliano Gallanti, commissario dell’Authority – è la dimostrazione tangibile che quel percorso intrapreso era corretto. Si tratta di un risultato davvero figlio della coesione che c’è stata in questo anno tra le imprese associate ad ALP, i lavoratori e l’Autorità portuale”. “Un ringraziamento particolare – ha aggiunto il segretario generale dell’Authority, nonché presidente pro-tempore dell’Agenzia per il lavoro in porto, Massimo Provinciali – voglio farlo ai lavoratori di ALP, che pur tra mille difficoltà hanno compreso il senso dell’operazione messa in campo, all’amministratore delegato Luca Becce, e a Carlo Savi, presidente di Uniport, che oltre ad aver condotto con grande capacità il traghettamento da Unicoop Servizi ad Uniport, ha contribuito in maniera determinata alla riorganizzazione del lavoro in porto”.

La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro ok al POT e meno tasse



GIOIA TAURO – L’Autorità portuale di Gioia Tauro saluta il 2015 con il tanto atteso insediamento del neo Comitato portuale e del nuovo collegio dei revisori. Un buon auspicio – dice una nota – per l’avvio del nuovo anno che ha visto il parlamentino dell’ente, dopo un lungo periodo di inattività, riunirsi con all’ordine del giorno la discussione di misure importanti che definiscono la strategia messa in campo per affrontare le sfide che il mercato impone agli scali portuali che ricadono nella propria circoscrizione (Gioia Tauro – Crotona – Corigliano Calabro – Palmi e Villa San Giovanni). A dare inizio ai lavori è stato il Commissario straordinario dell’Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, che ha sottolineato l’importanza del momento grazie alle scelte fatte: “Pur in attesa della riforma portuale – ha dichiarato Agostinelli – abbiamo deciso di insediare il nuovo Comitato portuale perché, nonostante si potesse pensare ad una scelta azzardata in vista della riforma che comunque ha subito un freno, siamo fermamente convinti della necessità di dover essere operativi a 360 gradi per dare una chiara rotta all’attività dell’ente.

Per questo motivo, ringrazio il mio staff dell’Autorità portuale che ha lavorato, intensamente, per riesaminare i risultati elettorali del Comitato e proclamare gli eletti. Nel contempo è stato nominato il Collegio dei revisori dei conti, chiamato a manifestare il proprio parere sulle manovre economiche dell’ente. Oggi, quindi, siamo in grado di condividere un ordine del giorno che ritengo particolarmente nutrito perché animato da questioni di estremo rilievo. Mi riferisco al Piano operativo triennale, condiviso pienamente dalla Regione Calabria, rappresentata dall’assessore Francesco Russo con cui ci troviamo in piena sinergia. Siamo di fronte ad un POT 2016-2018 – ha concluso Agostinelli – che non è il libro dei sogni ma è la fotografia concreta di una strategica programmazione animata da opere infrastrutturali che realizzeremo”.

Alla base della futura pianificazione – continua la nota dell’AP – tracciata dall’ufficio tecnico nel POT 2016-2018, per il porto di Gioia Tauro, leader nazionale del transhipment, vi è la volontà di mantenere alta la competitività dello scalo, già capace di accogliere navi di ultima generazione. E’ in questa ottica che si inquadrano la prosecuzione e il completamento dei lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale. Si punta ad ottenere una profondità dei fondali pari a 18 metri che andrà, così, ad aggiungersi a quella già esistente. Attraverso il completamento dei lavori di dragaggio sarà, altresì, garantita la stabilizzazione dei fondali, necessaria a ridurre la formazione continua di dune sottomarine, create principalmente dalle eliche delle navi portacontainer nel corso delle manovre di entrata e uscita in porto. Molta attenzione è stata rivolta al collegamento esterno del porto con l’entroterra grazie alla pianificazione del sistema viario dell’area con la costruzione di una tangenziale che conetterà direttamente l’autostrada, provenienza Sud, al porto attraverso un anello stradale che servirà ad alleggerire, dal traffico dei mezzi pesanti, la città di Gioia Tauro. Egual attenzione è stata rivolta al centro abitato di San Ferdinando che sarà reso libero dal passaggio di automezzi tramite la creazione di un diretto collegamento tra il varco doganale di San Ferdinando e lo scalo portuale. Per migliorare tutti i nodi legati alla logistica dell’hub portuale di Gioia Tauro e per aumentare la dotazione infrastrutturale del nuovo gateway intermodale è stata programmata l’elettrificazione della seconda linea ferroviaria di collegamento tra la stazione di San Ferdinando e la rete nazionale della stazione di Rosarno. Con l’inizio del nuovo anno partiranno i lavori per la realizzazione del capannone di 25mila metri quadrati, pensato per lo sviluppo della logistica a Gioia Tauro. Sarà, inoltre, avviata la creazione di una piattaforma telematica di servizi informativi di alto valore aggiunto, integrata con quella già in uso presso la Dogana, al fine di offrire una vasta gamma di informazioni e trasmissione di documenti. Di strategica rilevanza per l’attività crocieristica del porto di Crotona sono i lavori di completamento del Terminal passeggeri. Si tratta di una tensostruttura, già in fase di esecuzione, destinata all’accoglienza del flusso crocieristico.

- segue

Tra gli altri interventi i lavori di rifiorimento e consolidamento della mantellata dei moli di sottoflutto e foranea sia del Porto Nuovo che del Porto Vecchio. Considerate le attività industriali che gravitano intorno al Porto Vecchio sarà realizzata la prosecuzione del molo foraneo per migliorare il ridosso in presenza di condizioni meteo avverse. E per garantire la messa in sicurezza del suo passo portuale sono stati, inoltre, previsti i relativi lavori di dragaggio. Inserito in un articolato piano croceristico, il porto di Corigliano Calabro sarà interessato da interventi infrastrutturali che punteranno a rendere lo scalo più adeguato alle richieste di settore. Nello specifico, è stata pianificata la costruzione della banchina nord, con relativo raccordo alla Stazione Marittima, e il piazzale retrostante da destinare all'accosto delle navi da crociera. Per rispondere ad esigenze di incolumità pubblica, saranno altresì avviati i lavori di rifacimento della viabilità interna e saranno chiusi alcuni varchi affinché si dia esclusivo accesso al porto attraverso le uniche entrate principali. Il porto di Palmi sarà reso pienamente funzionale attraverso specifiche misure di sistemazione e riqualificazione del porto e attraverso il completamento delle banchine di riva. L'obiettivo è quello di rendere operativo lo scalo grazie, anche, alla disponibilità dei suoi piazzali necessari ad offrire una maggiore organizzazione delle diverse attività che interessano lo scalo turistico e peschereccio. A concludere la programmazione dell'ente gli interventi destinati al porto di Villa San Giovanni che rispondono ad un'esigenza complessiva di adeguamento tecnico ma anche funzionale e di sicurezza dello scalo. Si tratta di un'operazione articolata, organizzata in diverse azioni, che prevede principalmente la costruzione di un nuovo assetto viario da destinare, in forma distinta e separata, al traffico veicolare dei mezzi, da una parte, e a quello pedonale dall'altra. Sarà, inoltre, realizzato un nuovo Terminal passeggeri da destinare alla sosta, per assicurare una efficace gestione dell'area portuale e, soprattutto, per garantire una maggiore incolumità pubblica. Il secondo punto all'ordine del giorno è stata la variazione di Bilancio 2015, presentata con parere favorevole del Collegio dei revisori, che si è resa necessaria per dare corso alla riduzione delle tasse d'ancoraggio, per l'anno 2015, per un valore complessivo di 8,2 milioni di euro, garantiti sia dalla Regione Calabria (4,2 milioni di euro) che dall'Autorità portuale per altri 4 milioni di euro. Si è, quindi, passati all'esposizione del Bilancio di previsione 2016 che, con parere positivo dei revisori, ha ottenuto il voto unanime dei membri del Comitato. E' stato, quindi, approvato all'unanimità il regolamento e i criteri di applicazione della riduzione delle tasse d'ancoraggio per l'anno 2015. Presente ai lavori, tra gli altri, l'assessore regionale al Porto di Gioia Tauro, Francesco Russo, che ha condiviso pienamente la programmazione dell'ente e ha illustrato i tre obiettivi della Regione Calabria: "potenziamento della centralità di Gioia Tauro nel Mediterraneo, quale porto Core, potenziamento degli altri 4 scali, che ricadono nella circoscrizione dell'Autorità portuale, e ampliamento dell'Autorità di sistema portuale regionale ai porti di Reggio Calabria e di Vibo Valentia".

La vertenza a Gioia Tauro

Porto, improvviso aumento dei traffici I sindacati a Mct: sospendere la cigs

Chiesto l' annullamento per il mese di gennaio della cassintegrazione

Alfonso Naso REGGIO CALABRIA Un aumento di volumi di traffico al porto di Gioia Tauro e tutte le organizzazioni sindacali (confederali e gli autonomi del Sud) chiedono alla Medcenter Container Terminal di azzerare completamente la cassintegrazione straordinaria per i lavoratori in tutto il mese di gennaio.

Lo si evince da una lettera inviata da Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti, Ugl e Sul nella quale si legge: «Venuti a conoscenza dell' incremento di volumi di container che nel mese di gennaio si attesterà intorno a 43.000/45.000 movimenti settimanali, si chiede nell' immediato di annullare la richiesta di cassa integrazione per tutto il personale occorrente». Le organizzazioni sindacali raccolgono i malumori dei lavoratori che ormai da anni sono costretti, a rotazione, a fermarsi per tre mesi ogni anno. Questo per contenere gli esuberi che sono diventati strutturali e che Medcenter ha già messo nero su bianco nei passati piani di riorganizzazione aziendali.

Nella giornata di oggi o al massimo entro lunedì si avrà notizia se Medcenter accoglierà la richiesta avanzata dalle organizzazioni sindacali anche se ciò appare improbabile anche a causa delle forti perdite finanziarie che Mct dichiara da avere ogni anno. Le stime interne dell' azienda parlano di un "rosso" di 26 milioni di euro negli ultimi anni e il costo del lavoro incide pesantemente nei suoi bilanci. Quel costo del lavoro che era inserito nel pacchetto di misure richieste dalla Regione al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per rilanciare la competitività dello scalo. Per il momento sono arrivate solo le altre due agevolazioni: riduzione delle tasse di ancoraggio e delle accise energetiche.

E a proposito di benefici, il comitato portuale in una delle ultime riunioni del 2015 ha regolamentato la procedura di abbattimento delle tasse di ancoraggio non sulla base della nuova normativa ma di quella del 2011, vale a dire con i fondi erogabili sulla base della riduzione delle spese correnti. Per il 2015 sono state previste premialità per circa 4 milioni di euro alle compagnie di navigazione che portano le navi al porto di Gioia Tauro. L' organismo presieduto dal commissario Andrea Agostinelli ha, però, stabilito, di avviare un monitoraggio sulla misura.

La misura di abbattimento delle tasse di ancoraggio porta per lo scalo calabrese. L' organo sarà composto da un rappresentante dell' Autorità portuale, uno della Capitaneria di porto e uno dell' Agenzia delle Dogane.

Un' attività di ricognizione importante alla luce del fatto che la misura di abbattimento della tassa di ancoraggio va avanti da alcuni anni senza che per il porto siano arrivati sensibili benefici in termini di traffico.

Adesso l' Autorità portuale vuole vederci chiaro in attesa anche della nuova procedura contenuta nella Legge di Stabilità che consentirà di eliminare quasi interamente le imposte per i porti che svolgono prevalentemente attività di transhipment in misura superiore all' 80% di tutte le operazioni.³

ALFONSO NASO

Porto, improvviso aumento dei traffici I sindacati a Mct: sospendere la cigs
Chiesto l' annullamento per il mese di gennaio della cassintegrazione

Epifania della legalità, il Csi in campo con lo Sporting Locri
Il presidente Anibali, in territorio come questo lo Sport deve crescere

Grattacapi "giornalistic" per Checco Zalone
L'attore si presenta con un'ironia pungente

La Gazzetta Marittima

Consuntivo di un anno ok per l'Authority di Messina

Quasi completate le nuove banchine a Milazzo e al via la progettazione del terminal per le crociere



Le nuove banchine del porto di Milazzo.

MESSINA - Il presidente dell'Autorità portuale di Messina e Milazzo, Antonino De Simone, ha redatto un consuntivo di un anno di impegno intenso per gli uffici dell'ente. E nella notevole mole di lavoro portato a buon fine, affiancato dal segretario generale Di Sarcina, ha evidenziato alcuni interventi di particolare rilevanza.

Innanzitutto il presidente De Simone ha espresso particolare soddisfazione per il completamento entro i prossimi 6 mesi, delle nuove banchine del porto di Milazzo: intervento che amplierà gli accosti di 360 m. e i piazzali di 20.000 mq e che porterà ad un approfondimento dei fondali fino a -11m, nonostante l'area si ritrovi sottoposta ai vincoli SIN che non ne hanno agevolato l'esecuzione. L'intervento dell'importo di circa euro 11 milioni, altamente strategico per una migliore suddivisione logistica delle attività portuali, è stato proprio il penultimo giorno dell'anno sbloccato con il terzo ed ultimo intervento autorizzativo del ministero dell'Ambiente grazie anche all'intervento dell'onorevole D'Alia che De Simone ringrazia per l'attenta e proficua collaborazione per il raggiungimento dell'importante risultato. Nell'ultimo mese dell'anno è stata portata a buon fine la concessione alla Comet della durata di 6 anni dell'approdo di Tremestieri, che consentirà una piena funzionalità delle aree e dei servizi e assicurerà anche il riassorbimento dei lavoratori della Terminal Tremestieri. Per l'area del quartiere fieristico sono circa 20 milioni gli euro investiti fra interventi completati e altri in corso di appalto o in approvazione, ivi compresi i lavori di restauro del padiglione centrale e del padiglione per mostre di arte e turismo; la rifunzionalizzazione del Teatro in Fiera, la manutenzione straordinaria degli impianti elettrico, antincendio, servizi igienici e videosorveglianza. In corso di affidamento è intanto la progettazione del nuovo terminal crociere, settore quest'ultimo che si prevede in netta crescita per il 2016 con un incremento di navi del 23% e di passeggeri del 10% circa.

Sono stati invece ultimati i lavori di realizzazione della Sala controllo per il monitoraggio delle merci pericolose lungo la piattaforma logistica nazionale, unica in Italia. La realizzazione rientra in un importante progetto di UIRNET in collaborazione con l'AP di Messina, con l'obiettivo di incrementare il livello di sicurezza in un'area sensibile come lo Stretto. Il 2015 si è poi concluso con un'importante ripresa del traffico di prodotti siderurgici (circa 185.000 tonnellate nel corso dell'anno) sia a Milazzo che a Messina, con le ultime 4 navi a dicembre che ne hanno movimentato circa 40.000 tonnellate in pochi giorni. In attesa di poter finalmente vedere l'avvio dei lavori del nuovo porto di Tremestieri, futuro della portualità messinese e regionale che, fra l'altro, risolverà l'annosa problematica del traffico pesante nella viabilità cittadina, il presidente De Simone "si augura che l'A.P. possa continuare a ben operare in favore del territorio con investimenti cospicui che contribuiscano a dare speranza ai giovani messinesi".

LA CERIMONIA. Diversi riconoscimenti sono stati assegnati a magistrati, giornalisti e operatori culturali per il loro impegno nella «crescita civile ed etica della città»

La befana di Meter & Miles porta carbone all' Autorità portuale

Carbone all' **Autorità portuale**, premi a magistrati, giornalisti e operatori sociali e culturali per il loro impegno. Si è tenuta ieri nel Salone dei Mosaici della Stazione Marittima la ventunesima edizione della Befana a cura dell' associazione Meter 8c Miles impegnata in progetti rieducativi per soggetti in situazione di handicap. «È un' occasione per rivivere, purtroppo solo temporaneamente, quello che è ormai diventato un non luogo e che è stato in passato l' approdo storico per le navi delle Ferrovie e il nodo nevralgico dei collegamenti tra la Sicilia e il Paese. Oggi triste rappresentazione della cancellazione di ogni processo produttivo e stimolo culturale» ha sottolineato Saro Visicaro, presidente di Meter 8c Miles. Ha condotto questa edizione la giornalista Mariella Magazù. Il carbone è stato riservato all' **Autorità portuale** con una serie di motivazioni a partire dalla chiusura della Fiera. I premiati: il magistrato Sebastiano Ardita per il suo libro sulla "Catania bene" e la mafia; la ministra Beatrice Lorenzin (ha ritirato il premio il direttore generale del ministero Giuseppe Ruocco) per due protocolli diretti a favorire la corretta alimentazione; il magistrato Marcello Minasi per il Comitato «Salviamo l' ospedale Piemonte»; lo scrittore e giornalista Giuseppe Loteta, Nino Villari per i lavoratori ex Ferrotel di Messina; i giornalisti Lino Bitto (Rai 3 Sicilia) ed Emilio Pintaldi (programma "Malalingua" di Tcf); l' attivista Antonio Mazzeo per le sue inchieste giornalistiche; l' assessora di Torregrotta Antonella Pavasili; alla memoria Giuseppe Uccello per l' impegno nell' Accademia Filarmonica; l' ingegnere Eugenio Bitto; l' avvocatessa Aurora Notarianni; l' architetto Massimo Lo Curzio; il criminologo Marcello La Rosa; l' ecografista Lillo Russo; l' attore e regista teatrale Angelo Campolo e il presidente dell' As sociatione culturale Daf Giuseppe Ministeri (progetto "Vento da Sud-Est") per l' integrazione con i migranti in ambito artistico; il regista teatrale Sasà Neri per la Compagnia dei Balocchi riservata ai bambini e ragazzini; Giuseppe Trimarchi del Comitato Portalegni; l' operatore sociale Mario Buzzai; Barbara Cucinotta della libreria "Baba Jaga"; Lucia Cardillo per l' impegno sociale; Tiziana Corticiano ("Bibidi Bobidi Park" di Messina); il medico Mario Macrì; Antonio Celona (cooperativa "Faro 85"); Flavia Gugliandolo (laboratorio creativo "Gaia") e il musicista Mimmo Ambriano. (*ACAF*)

Il costone di Rodia schiava ancora i residenti: «Viviamo nel terrore»

Piemonte-Neurolesi Sull'accorpamento la politica resta divisa
Periferie ferree: una serie di ex piazze, tra l'Ala e Zafarana alcuni interventi avvertiti

La befana di Meter & Miles porta carbone all' Autorità portuale

Interviene Vento dello Stretto

«Zona falcata, adesso o mai più»

Si spera in Vermiglio e Croce

Il giudizio sul governo Crocetta rimane «assolutamente negativo» ma le recenti dichiarazioni dell' assessore regionale ai Beni culturali, il messinese Carlo Vermiglio, sono tali da autorizzare un moderato ottimismo e la speranza che davvero, sia a Palermo sia a Messina, si comprenda una volta per tutte, e si agisca di conseguenza, l'importanza del recupero della Zona falcata.

Lo sostengono i rappresentanti del movimento "Vento dello Stretto" che da anni, sulla spinta dei reportage e delle denunce della Gazzetta del Sud, si battono per la bonifica e la riqualificazione della più importante, e sottovalutata, porzione del nostro territorio.

«L' occasione per "invertire la rotta" è la riqualificazione della Falce», ribadiscono il presidente di Vento dello Stretto Ferdinando Croce, il consigliere comunale Piero Adamo, Ciccio Rizzo di "#diventeràbellissima", il consigliere circoscrizionale Daniele Trivisano e Marina Trimarchi del network "Zda-Zona d' arte-Zona falcata". Si immagina «un grande progetto nel quale Arte, Cultura e Bellezza (volutamente enunciate con le iniziali in maluscolo) rappresentino il trait d' union per operare una rigenerazione urbana nel pieno rispetto dell' ambiente e del territorio. In altre città d' Italia e d' Europa ciò è avvenuto (Barcellona, Bilbao, Genova, Ortigia, e anche a Messina può accadere».

Agli assessori messinesi Vermiglio e Croce, i movimenti e le associazioni chiedono di sapere «che sorte abbia avuto la gara per la demolizione dell' inceneritore sulla quale peraltro l' on. Nello Musumeci ha presentato apposita interrogazione parlamentare nello scorso mese di ottobre».

Sulla battaglia per la riqualificazione della Falce, «pur non condividendo nulla delle iniziative di questo Governo regionale - insistono i rappresentanti -, siamo compiaciuti dell' impegno annunciato dal neoassessore messinese e certamente continueremo nel solco delle iniziative portate avanti negli ultimi 6 anni in città e nelle istituzioni, sollecitando ancora una volta l' amministrazione comunale a collaborare concretamente con l' **Autorità portuale** per porre in essere i più immediati interventi di pulizia e bonifica (quant' passi in avanti si potrebbero fare con pochi soldi, una ruspa e tanta buona volontà!) oltre che per agevolare la stessa transazione raggiunta fra **Autorità portuale** ed Ente Porto per porre fine all' assurdo contenzioso che si trascina da anni anche in Tribunale.

La battaglia della Falce è la battaglia di Messina!» 3(l.d.)

Cronaca di Messina

I Bilanci... in Parlamento

Rosta (LabDre): il Governo si prosciuga sul Piano di regolazione

Zona falcata, adesso o mai più

Si spera in Vermiglio e Croce

Le risposte già date da Signorino

Luci e ombre dell'accordo tra Regione e Trenitalia

0 Trasporti

L'aliscafo Ammari sulla tratta Lipari -Milazzo

Il nuovo aliscafo dell' **Ustica Lines** «Ammari», ha fatto il suo primo viaggio collegando Milazzo con le Eolie. È comandato da Giuseppe Bertolini, con la supervisione del comandante Gianfranco Parisi. Il nuovo mezzo della società trapanese può trasportare 250 passeggeri. Ha una lunghezza di metri 31,70, due motori Caterpillar 3516C, una velocità di 36 nodi, bar, tv, impianto stereo, poltrone reclinabili, aria condizionata, stabilizzazione elettronica. È stato costruito lo scorso anno. All' arrivo dell' aliscafo un' anziana donna di Salina ha accusato un malore e nel porto di Sottomonastero è stato richiesto l' intervento dell' ambulanza del 118, il mezzo di soccorso però era impegnato in altro servizio e come capita spesso in questi frangenti è stata utilizzata l' ambulanza dell' ospedale che è giunta con un certo ritardo. La donna era a bordo del nuovo aliscafo dell' **Ustica Lines**. Il soccorso è stato coordinato dalla guardia costiera. (*BL*)

Conceca di Alcamo
L'isola di Sant'Agata è stata scelta per la nuova tratta Lipari-Milazzo. I ritardi costeranno cinque milioni di euro.

Nell'arresto aveva eroina e hashish
Orlandino finisce al domiciliari

Gal Isola di Sicilia, bilancio positivo
Spesi quattro milioni per il turismo

LE ALTRE NOTIZIE

- Benevento-terzo per la Coppa Italia**
- L'Alitalia-Romano sulla tratta Lipari-Milazzo**
- Popolo-soldati**
- Tutto pronto per la legge**

Collegamenti marittimi: Ustica Lines destina nell' arcipelago il modernissimo "Ammari" Orari e itinerari, un piano eoliano contro i disagi

Salvatore Sarpi LIPARI Sostanziali novità sono attese per domani per quanto concerne una possibile revisione degli itinerari e orari dei mezzi veloci Ustica Lines da e per l' arcipelago in vigore dallo scorso 22 dicembre, cioè da quando la Regione, in attesa di pubblicare il bando, ricorrendo alla "manifestazione d' interesse", ha apportato un drastico taglio. Il sindaco di Lipari, Marco Giorgianni, dopo aver sentito i colleghi di Salina (isola fortemente penalizzata) ha predisposto un piano alternativo a quello partorito dalla Regione, sottoponendolo al competente assessorato. Lo stesso sindaco - che ieri è stato a Palermo - ci ha confermato che gli uffici regionali si sono messi al lavoro per valutare quanto proposto.

Giorgianni si è dichiarato ottimista anche sul "recupero" del collegamento con Messina. Intanto ieri, in una giornata caratterizzata dal blocco quasi totale dei collegamenti veloci verso le Eolie e dall' isolamento delle isole minori, c' è da registrare da parte di Ustica Lines l' immissione nella linea dell' arcipelago di un aliscafo "tutto siciliano" : l' Ammari. Il mezzo, nonostante le avverse condizioni meteorologiche che hanno consigliato altri mezzi veloci a restare ben ormeggiati nei porti di riferimento, ha collegato Milazzo con Vulcano -Lipari -Salina e viceversa. L' aliscafo, fiore all' occhio e vanto della società trapanese, è stato interamente costruito nel cantiere HSC Shipyard di Trapani di proprietà della stessa società.

"Ammari" è un aliscafo della nuova generazione appartiene alla classe "Admiral".

Può ospitare 249 passeggeri (compreso un'antina di posti "vip" al piano superiore) è lungo 31,50 metri. Può raggiungere la velocità di 37 nodi. Come dimostrato ieri può viaggiare in condizioni meteorologiche proibitive per altri mezzi veloci, il tutto in massima sicurezza.

Nel primo viaggio verso l' arcipelago, dove è destinato a restare, il comando è stato affidato al comandante Giuseppe Bertolini, con lui il comandante Gianfranco Parisi, veterano di questi mari, al quale in futuro sarà affidata anche la guida di questo mezzo. 4.

Primo Piano

Prima tranche di fondi per Barcellona e Milazzo

Dalla Protezione civile regionale l'Aliscafo. Da Roma il secondo lotto di costruzioni dello stato di emergenza



Alle famiglie alluvionate arriva il sostegno della Caritas Diocesana



Orari e itinerari, un piano eoliano contro i disagi



Animazione Itinerante

6 Gen. NATAL 2015



SALVATORE SARPI

La Gazzetta Marittima

Dragaggi: bene le norme ora i criteri

ROMA – Umberto Masucci, vicepresidente della Federazione del Mare, e Francesco Messineo, presidente dell'Autorità portuale di Marina di Carrara e delegato Assoportisti per il tema dragaggi, hanno rilasciato una dichiarazione congiunta sull'approvazione da parte della Camera delle nuove norme che semplificano i dragaggi.

"Siamo molto lieti dell'approvazione da parte della Camera delle norme sull'ambiente contenenti previsioni di semplificazione in tema dei dragaggi nei c.d. "siti di interesse nazionale". Per lungo tempo il cluster marittimo si è battuto per quell'obiettivo, al fine di restituire competitività ai nostri porti. A febbraio, in occasione di un convegno dedicato ai dragaggi organizzato da Federazione del Mare, Assoportisti e Federagenti, conclusosi con la sottoscrizione di una posizione in comune in materia poi accolta da tutto il cluster e trasmessa ai vertici del Governo, manifestammo apprezzamento per l'opera della sottosegretaria di stato Silvia Velo: oggi siamo felici di vedere che il loro impegno si sia concretizzato in una disposizione normativa che ha concluso il suo iter in Parlamento. Ci aspettiamo ora una celere individuazione dei criteri per l'applicazione delle nuove norme, in linea – così come espressamente dice la legge – con quanto fatto in altri Stati dell'UE, così da sbloccare le numerose situazioni di grave criticità esistenti in molti porti italiani". La Federazione del Mare ribadisce l'urgenza e l'interesse generale della questione di una progressiva emarginazione di diversi porti nazionali dai traffici mercantili, turistici e pescherecci, emergenza che richiede un intervento tempestivo dello Stato, anche sul piano finanziario.

Ruote d'Italia

Si alle mega navi con infrastrutture

Mega navi e porti italiani inadeguati ad accoglierle: un tema di grande interesse quello affrontato nel convegno di Federagenti che si è recentemente tenuto a Roma e che ha fatto emergere una verità ineluttabile: lo sviluppo del **trasporto marittimo**, sempre più indirizzato verso il gigantismo navale, è strettamente dipendente dai fattori infrastrutturali. Con un'altra certezza: quando si parla di infrastrutture non è sufficiente pensare ai fondali, ciò che è essenziale è la funzionalità delle reti ferroviarie o stradali sulle quali trasferire i container appena sbarcati. Pur senza dimenticare che oltre a valutazioni prettamente economiche legate alla produzione e al **trasporto** esistono anche fenomeni sociali e ambientali collegati alla crescita del gigantismo navale, la questione dirimente sembra comunque essere quella infrastrutturale e logistica. Occorre allora porsi la domanda se la capacità dei nostri mezzi e soprattutto delle reti sia adeguata. Se i treni in Italia possono trainare al massimo 550 vagoni per una portata intorno alle 1600 tonnellate, com'è possibile competere con i treni stranieri da 750? Da qui il problema delle reti ferroviarie che debbono essere messe in condizione di accogliere convogli con una capacità superiore a quella oggi praticata nel Paese. In termini di costi si tratta di un 20 per cento in meno: un elemento che dovrebbe indurre chi si occupa di politica dei **trasporti** a domandarsi cosa succederà quando, tra non molto, questione di mesi, dal Gottardo entreranno i treni esteri con quelle capacità. Indubbiamente i porti dell'alto Tirreno subiranno una perdita competitiva fortissima. Ecco dunque riemergere la questione del gigantismo navale che, al di là delle opportunità, deve essere approfondita.

*Presidente di Fai Contrasporto e vicepresidente di Confcommercio.

The image shows a page from the newspaper 'Il Giornale', specifically the 'Economia' section. At the top, there is a table with various economic indicators and their values. Below the table, there are several news articles. The main headline is 'Senza Ferrari Fca guarda a Google', with a sub-headline 'Sul partner c'è tempo fino al 2013. Per Mercedes potrebbe spuntare un asso (con Alitalia)'. To the right of this article is a small image of a car. Below the main article, there is another headline 'Quella guerra di Berlino ad Air Berlin' with a sub-headline 'Lancetta 29 mila durante tre settimane e il suo socio Etihad'. To the right of this article is another small image. The page also features a small graphic titled 'LA CRISI DEI CONTAINER' and a small image of a train. The overall layout is typical of a newspaper page, with text columns and small images.

PAOLO UGGÈ

GLI ANALISTI: «LE COMPAGNIE BRUCIANO DENARO»

Noli, incubo infinito per il carico secco

Mercato delle rinfuse ai minimi storici. È boom di compravendite e demolizioni

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. «Gli armatori letteralmente bruciano denaro. Le rate spot sono insostenibili».

Gli analisti del settore delle rinfuse non hanno cominciato bene l'anno. Il Baltic Dry Index, riferimento per capire la salute del segmento del carico secco, è sceso nuovamente a livelli minimi. Il livello di questa settimana si attesta a 467 punti, ultimo ribasso di una cavalcata al contrario che partita il 24 dicembre a 478 punti è terminata con il record negativo. Sotto pressione soprattutto le panamax (65 mila tonnellate di portata lorda), le supramax e handysize (meno di 60 mila tonnellate di portata lorda). I principali problemi del settore sono gli stessi che hanno determinato al crisi dell'anno scorso: eccesso di stiva - troppe navi e quindi troppa capacità - e una domanda in drastico calo soprattutto dalla Cina. Le previsioni dicono che anche nel corso del 2016 le cose non cambieranno; la flotta mon-

diale delle portarinfuse è destinata a crescere del 3,6%. Eppure qualcosa si muove nel dry bulk. Intanto le demolizioni, mossa necessaria per arrivare ad un livello accettabile delle rate di nolo, sono in salita e negli ultimi mesi dell'anno un numero sempre crescente di navi è finito sulle spiagge di India, Pakistan e Bangladesh. Ma non c'è solo questa mossa della disperazione. Perché nell'asestamento del mercato di fronte all'abisso, alcuni armatori reagiscono con la riduzione della flotta o con il posticipo della consegna delle navi ordi-

nate ai cantieri quando le proporzioni della crisi non erano così grandi. Altre compagnie invece, si stanno preparando alla ripresa che pare inevitabile nel 2017. In questi ultimi due giorni molte navi sono passate di mano. Sta Bulk, uno dei principali operatori del carico secco, ha deciso di mettere in vendita ben quattro unità ancora in costruzione nei cantieri. La linea greca ha incassato dalla vendita 148 milioni di

dollari che serviranno, per la maggior parte a ristrutturare i conti della compagnia. Esigenze di cassa già avvertite a ottobre quando l'armatore aveva venduto una vecchia nave, cancellato un contratto charter per una unità ancora in costruzione e venduto, il mese successivo, due nuove portarinfuse. Non è stato l'unico episodio; anche Scorpio Bulkers si è sbarazzata, incassando 167 milioni di dollari, di cinque navi: tre costruite in Corea e prese in consegna nel corso del 2015 e due nuove costruzioni ancora in cantiere, ma di prossima consegna. C'è chi vende e chi, come l'armatore greco Angelicoussis, vera potenza del settore, acquista. In flotta sono entrate le quattro capesize di Star Bulk e tre navi di Scorpio Bulkers. Visti i prezzi bassi per la costruzione delle navi dry bulk, non è escluso che i cantieri possano approfittarne: la ripresa è prevista tra un anno e chi avrà più navi, magari nuove e pagate pochissimo, potrebbe essere avvantaggiato.

www.themeditelgraph.it



Mare in tempesta per i protagonisti del carico secco



Le ripercussioni del terrorismo islamico sul mercato delle crociere / ANALISI

Genova - L'evento più traumatico per il turismo crocieristico è stato **l'attentato al Museo del Bardo di Tunisi** in cui hanno perso la vita alcuni crocieristi sbarcati nel porto de La Goletta.

Genova - Il 2015 sarà ricordato come un anno in cui il terrorismo di matrice islamica ha inflitto duri colpi alla società occidentale e **questi eventi hanno avuto grosse ripercussioni sul turismo in generale ma anche sulle crociere**. L'evento più traumatico per il turismo crocieristico è stato **l'attentato al Museo del Bardo di Tunisi** in cui hanno perso la vita alcuni crocieristi sbarcati nel porto de La Goletta dalle navi Msc Splendida e Costa Fascinosa. Prima conseguenza di questo tragico evento è stata la quasi totale cancellazione degli approdi di cruise liners nel porto crocieristico di riferimento del Paese che si trova a soli 10 km dalla capitale. Un danno finanziario immane per la già fragile economia della Tunisia dove il turismo ha sempre rappresentato una fonte importante di sostentamento. Il grande vantaggio per gli armatori è che le navi da crociera sono "mobili" e quindi è facile modificare le rotte e gli approdi. Dopo questo attentato, infatti, altri porti hanno incrementato i loro traffici ricevendo le navi originariamente previste su La Goletta, **ad esempio Cagliari, Palermo e La Valletta**.

Il governo tunisino sta cercando di recuperare credibilità a livello internazionale provando a ripristinare una maggior sicurezza nel Paese, ma al momento il 2016 vedrà ancora la quasi totale assenza di toccate di navi da crociera. Risultano in calendario solo cinque approdi di cui tre in autunno, quindi tutti da confermare. «Per quanto riguarda l'offerta nel suo complesso - **ha spiegato Michele Parisi, responsabile vendite per il mercato italiano della tedesca DREAMLINES** - è indubbio che le recenti vicende terroristiche abbiano comportato come prima reazione l'eliminazione di alcuni scali dai deployment delle compagnie. Celebrity Reflecti

- segue

on. In quest'ottica Tunisi rappresenta un esempio piuttosto significativo, sebbene si parli già di ritorno alla destinazione nord africana da parte di alcuni armatori. Per quanto riguarda la reazione del consumatore, certamente si è registrata una brusca battuta di arresto nei giorni immediatamente successivi agli attentati di Parigi ma, allo stesso tempo, si riscontra una diffusa ripresa della curva di booking ed una maggiore fiducia nel prodotto crocieristico poiché avvertito come valida e più sicura alternativa di vacanza rispetto ad altre destinazioni di viaggio».

Nel Mediterraneo ci sono altre due destinazioni in sofferenza a causa dell'instabilità politica del Paese: l'Egitto e la Turchia. Il primo ha visto una grossa contrazione del traffico crocieristico nel porto di Alessandria e in quelli del Mar Rosso; sono spariti quasi totalmente gli scali regolari, mentre continuano quelli saltuari di diverse compagnie nel corso delle crociere di riposizionamento e dei giri del mondo delle proprie navi. Più complicata la situazione della Turchia dove la reazione è stata diversa a seconda dell'armatore nel corso del 2015. Alcune compagnie hanno cancellato gli scali nel Paese (ad esempio Costa), altre li hanno limitati annullando gli overnight (Celebrity) ed altre li hanno mantenuti inalterati. Per il 2016 si ha una situazione simile: infatti Costa Crociere, cliente abituale dei porti di Istanbul e Smirne, ha confermato la sua decisione di evitare quella destinazione, salvo eccezione solo per le navi della neoCollection che faranno alcuni scali nel Paese di Erdogan.

Anche P&O Cruises sarà praticamente assente in Turchia, ci sarà soltanto una foccata di Aurora a novembre nel porto di Kusadasi. Infine Disney Cruise Line ha attuato una politica ancora più drastica cancellando tutte le sue crociere nel Mediterraneo Orientale, per cui oltre alla Turchia è stata penalizzata anche la Grecia. Invece confermano regolarmente gli scali turchi: **Aida, Azamara, Carnival, Cunard, Hapag-Lloyd, Holland America, Msc, Ncl, Oceania, Phoenix, Princess, Royal Caribbean, Seabourn, Silversea, Tui e Celebrity.** Quest'ultima ha anche annunciato la programmazione 2017, stagione in cui toccherà regolarmente i porti turchi effettuando pure alcuni overnight ad Istanbul, ma non con l'ammiraglia



Porto di Genova, respinti cinque libici sbarcati dal traghetto "Tanit"

Genova - L'episodio segue quello dei tre libici arrestati domenica sera nel capoluogo ligure e trovati in possesso di foto inneggianti all'Isis.

Genova - **La polizia di frontiera ha respinto cinque cittadini libici sbarcati stamattina a Genova dal traghetto "Tanit", proveniente da Tunisi. I cinque, che viaggiavano con tre Hyundai e due Toyota nuove, non avrebbero risposto in modo soddisfacente alle domande poste dagli agenti della polizia di mare. Ai poliziotti hanno solo detto di essere uomini d'affari e di essere diretti genericamente in Nord Europa. Avevano passaporti libici senza visto di ingresso in Italia e la documentazione delle auto era parzialmente regolare. I cinque dopo i controlli sono stati riaccompagnati a bordo della stessa nave che è salpata nel pomeriggio per Tunisi. L'episodio segue quello dei tre libici arrestati domenica sera mentre sbarcavano a Genova da Tunisi con auto identiche rubate e trovati in possesso di foto inneggianti all'Isis.**



Porto di Genova, allarme rosso per la presenza di terroristi

Genova - Il porto di Genova si conferma sempre più lo snodo cruciale del movimento di soggetti legati o sospettati di essere legati al terrorismo.

Genova - Il porto di Genova si conferma sempre più lo snodo cruciale del movimento di soggetti legati o sospettati di essere legati al terrorismo. Dopo il fermo di due persone, fratello e sorella, che si sono dichiarati iraniani e di tre libici la polizia di frontiera ha respinto altri cinque libici sbarcati dal traghetto Tanit proveniente da Tunisi. Viaggiavano con cinque auto nuove (tre Hyundai e due Toyota), **si sono qualificati come «uomini di affari» e hanno detto genericamente di essere diretti verso il Nord Europa.** Ma le loro spiegazioni non sono state ritenute soddisfacenti: oltretutto avevano passaporti libici senza visto d'ingresso in Italia e la documentazione delle auto era solo in parte regolare. Mancava anche la copertura assicurativa per cui le auto non avrebbero potuto lasciare il porto. Sono bastati pochi controlli perché la polizia decidesse di non consentire lo sbarco e di riaccompagnare i cinque a bordo dello stesso traghetto ripartito nel pomeriggio per Tunisi.

La frequenza di sbarchi di persone sospette provenienti dalle aree di possibile provenienza di gruppi terroristici ha fatto alzare, a Genova, il livello di guardia. E mentre si cerca di chiarire i movimenti e i contatti dei due fratelli, che avrebbero incontrato qualcuno vicino a cellule fondamentaliste, si indaga sui tre libici arrestati domenica sera appena sbarcati a Genova da Tunisi con auto rubate (tre di queste erano identiche a quelle dei cinque respinti oggi) e trovati in possesso di cellulari con foto inneggianti all'Isis. I tre verranno interrogati domani nel carcere di Marassi dal gip Cinzia Perroni a cui il pm Pier Carlo Di Gennaro ha chiesto di convalidare l'arresto e di applicare la misura cautelare in carcere.

segue

A carico dei tre il pubblico ministero ha riscontrato «aspetti di potenziale contiguità con gruppi terroristici internazionali». E inoltre «potrebbero essere finanziatori e fiancheggiatori di cellule terroristiche». Nessun dubbio neanche sul fatto che a Genova avrebbero avuto contatti e appoggi: si cercano per questo uno o più complici pronti a fornire loro i documenti per le auto. **Gli investigatori sospettano che il contatto fosse proprio in porto, forse neppure tanto lontano dal terminal traghetti.**