Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data dal 6 al 22/8/2016

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

- **Riforma dei porti**
- **Bando Presidenti**
- **Pasqualino Monti—Assoporti**

Dai Porti Italiani

Da altri Porti

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

L'Avvisatore Marittimo

Lloyd's List

Gazzetta del Sud

L' intervento del senatore di Area popolare-Ncd

Mancuso: «La riforma dei porti vanificata Bisogna riprenderne lo spirito originario»

Secondo il parlamentare la scelta degli 8 sistemi portuali era quella giusta

«Il Piano nazionale della portualità è stato bloccato dalle logiche localistiche, occorre assolutamente ragionare in sinergia per essere competitivi». A sostenerlo è il senatore Bruno Mancuso che interviene su un tema che tornerà a essere cruciale nei prossimi mesi. «Nell' agosto del 2014 - afferma il parlamentare di Area popolare - avevo valutato positivamente il Piano nazionale della Portualità e della Logistica proposto dall' allora ministro per le Infrastrutture Lupi. Piano che si fondava, allora come oggi, su una logica di sistema che prevedeva otto sistemi portuali in tutta Italia compreso quello definito "Calabro e dello Stretto", per essere competitivi con i porti che hanno impianti infrastrutturali importanti. A distanza di due anni, a causa di localismi che hanno fatto proliferare i sistemi portuali a 15, tale Piano non è diventato ancora operativo, ed il ritardo accumulato non fa altro che accentuare le difficoltà del settore in generale».

Per non vanificare, dunque, lo spirito originario della riforma, secondo Mancuso, « va ripresa la filosofia ispiratrice del Piano, con l' individuazione non più di Port Authority ma di Sistemi portuali, i cui singoli porti strategici debbono superare la pur importante "valenza locale" e ragionare in termini di sistemi per aree portuali diverse, vicine e complementari. A tale logica credo sia riferita la scelta fatta dal Governo nazionale di individuare, quali snodi di tali sistemi territoriali portuali -logistici, i porti cosiddetti "core" della rete europea Ten -T, come il porto di Gioia Tauro (anche per la profondità delle acque, con possibilità di ospitare le grandi portacontainer provenienti dall' Asia), tenendo però nella dovuta considerazione i porti definiti "comprehensive", quale quello di Messina.

Di fronte ad un disegno che conduce i singoli porti di rilevanza nazionale ad essere co munque parti di un sistema, bisognerebbe dire con grande onestà intellettuale - prosegue Mancuso - che se non si vuole fare parte del Sistema Mar Tirreno meridionale e dello Stretto, individuato dal Piano, si dovrebbe necessariamente fare parte del sistema limitrofo, Sicilia orientale, con Augusta capofila e Catania (neanche porto comprehensive) che, per motivi geopolitici, farebbe la parte del leone, essendo inoltre in competizione su diversi settori con Messina e Milazzo. In tale contesto si inserisce la nomina di

commissario per sei mesi del già presidente De Simone, con riferimento alle procedure amministrative relative a Tremestieri, e la preannunciata richiesta di deroga da parte del presidente della Regione Crocetta che consentirebbe una autonomia amministrativa e contabile mediante la quale potrebbero essere investiti nel territorio i fondi del più volte richiamato "tesoretto", e portare a compimento i progetti di riqualificazione dell' area della Fiera e della Zona falcata oltre ai lavori avviati al porto di Milazzo. Invece di pensare in prospettiva - conclude Mancuso - a logiche autoreferenziali, che, come stato giustamente osservato recentemente dai professori Limosani e Fera, potrebbero portare a forme di autoesclusione tra i vari sistemi, sarebbe opportuno cominciare a ragionare in termini di sinergia tra due sistemi portuali logistici, quello del Mar Tirreno meridionale e dello Stretto e quello della Sicilia Orientale, che hanno tutto l' interesse a creare raccordi per cercare di essere competitivi con i sistemi portuali del Nord Italia, all' insegna di quei grandi numeri che potrebbero derivare dalla valorizzazione di un importante snodo strategico quale quello tirreno-ioni co».3(l.d.)

DUE RICHIESTE DI MORATORIA

Porti liguri e fusioni, Regione per il rinvio

GALLOTTI >> 12

LA LEGGE DI RIFORMA CONSENTE LA DEROGA ALLE FUSIONI TRA

Porti, doppia richiesta di moratoria per Toti

La Regione ha deciso: rinviati gli accorpamenti di Savona a Genova e Carrara alla Spezia

IL CASO

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. È tutto pronto, le richieste sono già state scritte. E soprattutto i tecnici della Regione hanno specificato bene le motivazioni per cui le fusioni tra Genova e Savona e Spezia e Carrara, non si possono fare. Almeno non subito.

«Abbiamo deciso di chiedere la deroga agli accorpamenti che riguardano i porti liguri - conferma Edoardo Rixi, assessore regionale ai porti - e i motivi non sono politici. Abbiamo bisogno di più tempo per armonizzare i processi di unione tra gli scali». A preoccupare sono due motivi distinti. A ponente le motivazioni scritta nelle carte prodotte dai tecnici della Regione, riguardano soprattutto gli investimenti che deve ancora portare a termine [redacted] savonese. Il ragionamento ha il proprio perno sulla piattaforma di Vado, progetto giudicato necessario per le banchine di Savona e che a ponente vorrebbero poter seguire in autonomia. A levante invece «il problema principale è l'armonizzazione dei piani regolatori. Ne abbiamo già parlato, stiamo studiando, ma un periodo cuscinetto serve per poter far coincidere le nostre procedure con quelle toscane» dice Rixi. Serve più tempo quindi, ma quanto? La richiesta indirizzata al ministro Delrio sarà di 36 mesi. Toccherà poi a Roma decidere se e quanto concedere. Ma visto che la Liguria sta cercando di evitare lo scontro politico con il governo, la buona fede della Regione potrebbe essere premiata. Probabilmente l'accordo di mediazione, come confermano diverse fonti anche parlamentari, potrebbe essere raggiunto sui 24 mesi. Due anni di ulteriore autonomia per Savona e La Spezia, guidati da altrettanti commissari governativi. Il ministero non ha mai fatto mistero di voler decidere da solo sui nomi a cui affidare gli scali che non si adeguano alla fusione prevista dalla riforma. Ma anche su questo Toti e Rixi sono convinti di poter arrivare ad un accordo. Per Spezia il problema non si pone: è un'Autorità di sistema portuale e seguirà il normale iter per la scelta del prossimo presidente. Sarà Carrara a subire invece il commissariamento per almeno due anni, ma su questo anche la Toscana non dovrebbe fare problemi, anzi. Intanto continuano le voci sulle candidature del porto oggi guidato da Lorenzo Forcieri. Negli ultimi giorni salgono le quotazioni di Elio La Tassa, attuale direttore delle dogane spezzine che però non ha ancora inviato il curriculum a Roma. La comunità portuale si sta proponendo in massa, ma a quel dossier guarderà con attenzione anche Luigi Merlo, lo spezzino consulente di Delrio per i porti. A Savona invece in caso di via libera alla moratoria, le ipotesi sono due. La prima è di continuità con l'attuale gestione e prevede che Gian luigi Miazza, attuale presidente del porto, possa rimanere anche come commissario per i due anni di deroga. La seconda invece passa da Alessandro Berta, direttore degli industriali di Savona, fiero oppositore dell'accorpamento, il cui curriculum potrebbe già essere sulla scrivania di Delrio.

www.themeditelegraph.it

L'economia del mare

Porti, riforma con moratoria ancora 36 mesi per la fusione

Completato l'iter burocratico è operativa la legge Delrio obiettivo è snellire e semplificare

Antonino Pane

Dopo cinque tentativi a vuoto è arrivata al traguardo la riforma della legge sui porti: 22 anni per dare nuova vita alle Autorità e per costruire la rete dei porti in un unico sistema logistico nazionale. Tante le novità: dalla nomina la diretta dei presidenti da parte del ministro delle Infrastrutture, all'accorpamento dei porti per ridurre i centri decisionali e ridurre a le 15 Autorità Portuali di Sistema a posto delle 24 Autorità Portuali. E poi. Il coordinamento in capo al ministro dei Trasporti di tutte le attività che riguardano porti e logistica le semplificazioni decisionali con l'esclusione dai comitati portuali di soggetti portatori di interesse diretto e dei sindacati. Insomma tutto diventa più snello e veloce, senza conflitti di interessi.

Ma c'è anche chi parla di norme frettolose e di possibili conflitti Stato-Regioni che potrebbero produrre paralisi e situazioni di segno opposto rispetto alla a semplificazione indicata. Di più, probabilmente, si poteva fare anche per escavi, infrastrutture e piani regolatori che sono e rimangono iter complicati e inutili. Le semplificazioni vere sono quelle dello sportello unico amministrativo e dello sportello unico doganale. Ma vediamo le novità più importanti. In Campania abbiamo una sola Autorità di sistema portuale, quella del Tirreno centrale e comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare. Per Salerno la Regione Campania chiederà una moratoria di 36 mesi prima della completa adesione all'AdSP

La governance delle Autorità di Sistema Portuali Si riducono da 4 a 3: il presidente, Il Comitato di gestione ed il Collegio dei revisori. Scompare il Segretario Generale dalla gestione e diventa organismo tecnico.

I tempi Napoli e Salerno insieme ma solo tra tre anni Rebus presidente

Il presidente è nominato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il presidente o i presidenti della regioni interessate. Il Presidente è scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, ha la rappresentanza legale dell'AdSP, resta in carica quattro anni e può essere riconfermato una sola volta. Niente più terna proposta da Città metropolitana/Provincia, Comune e Camera di Commercio con intesa delle Regioni. Il Comitato di Gestione è una struttura molto più snella rispetto ai vecchi comitati portuali che erano composti da 24-25 componenti. Si riunisce almeno una volta ogni due mesi ed è composto dal Presidente dell'AdSP, da un componente designato dalla regione (o da ciascuna regione); da un componente designato dal sindaco di ciascuna delle città metropolitane, da un componente designato dal sindaco di ciascuno dei comuni ex sede di [redacted] da un rappresentante dell'autorità marittima, designato dalle direzioni marittime competenti per il territorio, con diritto di voto solo nelle materie di competenza.

Scompaiono dunque dagli organi di governance i rappresentanti degli armatori, dell'Unione degli Industriali, della Camera di Commercio, dei sindacati, dei lavoratori portuali, delle ferrovie di scalo portuale, degli spedizionieri doganali, dei trasportatori, degli operatori terminalistici ed anche del Provveditorato alle OO.PP. e delle Dogane. Queste categorie potranno partecipare solo ad un tavolo consultivo e di indirizzo che è «l'Organismo del partenariato della Risorsa Mare». Il Collegio dei revisori dei conti è composto da tre membri effettivi e due supplenti (prima tre), nominati con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti tra gli iscritti al registro dei revisori legali o tra persone in possesso di specifica professionalità.

Organismi tecnici Il segretariato generale è nominato dal Comitato di gestione, su proposta del presidente. Cambiano i requisiti: il Segretario è scelto tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore. Si inasprisconо i criteri di sui cumuli di incarichi. Può durare massimo per due mandati e sottoscrive un contratto di 4 anni di natura privata. Può essere rimosso su proposta motivata del Presidente e su delibera del Comitato di Gestione. Per lo svolgimento dei compiti istituzionali dell'autorità, il segretario generale si avvale di una segreteria tecnico-operativa, composta, in sede di prima applicazione della legge, da personale proveniente dalle soppresse autorità portuali. La segreteria potrà essere integrata successivamente con la migrazione di professionalità provenienti da altri enti oppure con procedure di selezione di evidenza pubblica.

Organi consultivi La riforma istituisce l'Organismo del partenariato della Risorsa Mare costituito da 12 componenti. Ospita tutti i rappresentanti delle imprese portuali, degli armatori e dei sindacati che nella precedente legge formavano il comitato portuale. Si tratta di un organo di indirizzo e non di gestione. Inoltre ci sono le Commissioni consultive e resta confermata l'istituzione, per ogni porto, di una commissione consultiva composta da cinque rappresentanti dei lavoratori delle imprese operanti in porto, da un rappresentante dei lavoratori dell'Autorità di sistema portuale e da un rappresentante di ciascuna delle seguenti categorie imprenditoriali operanti nel porto: armatori; industriali; imprenditori di cui agli articoli 16 e 18 della medesima legge n. 84; spedizionieri; agenti e raccomandatari marittimi; autotrasportatori operanti nell'ambito portuale.

Coordinamento nazionale Innanzitutto la Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP.

Istituita presso il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti con il compito di coordinare e armonizzare le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale, operando, altresì, la verifica dei piani di sviluppo portuale, attraverso specifiche relazioni predisposte dalle singole AdSP. La Conferenza è presieduta dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ed è composta dai Presidenti delle AdSP e da due rappresentanti della Conferenza Unificata. Il Ministro può nominare un esperto con compiti di supporto.

Piani regolatori Portuali Nascono i Piani Regolatori di Sistema Portuale che saranno gerarchicamente sovrapposti ai Piani Regolatori Portuali. Nessuna sostanziale modifica sulle procedure approvative rispetto alla precedente legge 84/94 con una complicazione in più: sui Piani Regolatori Portuali l'ultima parola spetta sempre ai Presidenti delle regioni, questa volta però previa "intesa" con il Ministero dei Trasporti. Un passaggio in più rispetto a prima che concentra nelle mani del MIT il potere di determinare la pianificazione dei porti. Un novità: per i porti che hanno già "adottato" un Piano Regolatore Portuale previa "intesa istituzionale" con il consiglio comunale di riferimento le procedure approvative restano quelle della legge precedente. È il caso del porto di Napoli che ha un Piano Regolatore Portuale regolarmente adottato dal 2012.

Le regole
Governance semplificata il presidente nominato da ministro dei trasporti e Regione

Il commissario

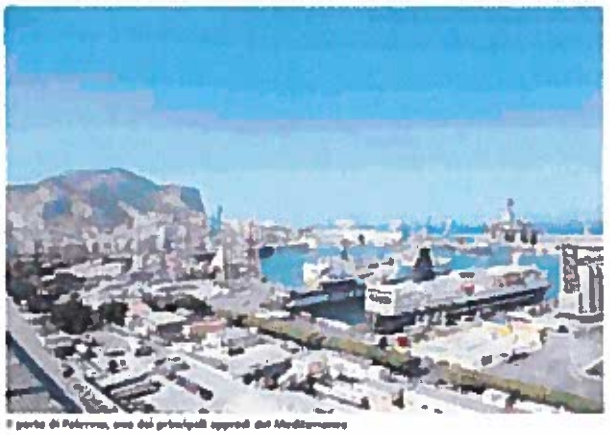
L'ammiraglio alla guida dell'Autorità

Antonio Basile, ammiraglio della Guardia Costiera, è il commissario [redacted] di Napoli: entro settembre avrà un successore nominato secondo le procedure della nuova legge sulla portualità. A metà settembre scade il termine per la presentazione delle candidature e quindi il ministro Delrio avrà chiaro il quadro delle sue scelte da fare insieme al presidente della Regione, De Luca. Resta naturalmente aperta la questione della norma: un solo presidente per i porti di Napoli e Salerno, per preparare la fusione o due presidenti

Presidente Con Annunziata armatori e operatori portuali

I NODI DELLA REGIONE
L'ANALISI
di Lello Cusimano

MEDITERRANEO NODO STRATEGICO
SERVONO RISORSE PER I PORTI DELLA SICILIA



Il porto di Palermo, uno dei principali approdi del Mediterraneo

Forse oggi può sembrare pretenzioso chiamarlo Mare Nostrum; tuttavia il Mediterraneo, se non ci vede più protagonisti incontrastati come ai tempi dell'imperatore Traiano, ci vede comunque tra gli «azionisti» di riferimento. E può offrire grandi opportunità all'Italia, al Mezzogiorno e alla Sicilia.

Per l'uomo della strada, la centralità dell'Italia nel Mediterraneo sembra circoscritta ai grandi flussi migratori. In realtà, pur con tutti i limiti delle infrastrutture portuali, la nostra è una presenza rilevante nei traffici marittimi di questo grande bacino.

L'Italia è, infatti, il primo Paese europeo per trasporto di merci nel Mediterraneo; il Mezzogiorno movimenta via mare addirittura i due terzi di tutte le merci importate ed esportate.

Mare Nostrum è stato sempre un punto di snodo per i traffici marittimi, ma dopo il recente raddoppio del Canale di Suez e il recentissimo ampliamento del Canale di Panama, le opportunità appaiono in rapida crescita. Non a caso i grandi colossi cinesi del trasporto via mare si stanno pesantemente insediando nel Mediterraneo; è di pochi giorni fa l'acquisto del Pireo in Grecia.

Il tema dei trasporti marittimi e della portualità italiana ha registrato una decisa accelerazione nel settembre del 2014, con il noto provvedimento «sbocca Italia», fino al varo del Piano Strategico Nazionale per i porti. La situazione di partenza rilevata dal Piano è però delle più sconfortanti. Per la qualità delle infrastrutture portuali l'Italia si colloca, infatti, al 55° posto tra i Paesi mediterranei, ampiamente preceduta dalla Spagna (9° posto), dal Portogallo (23°), dalla Francia (32°), dal Marocco (43°) e persino da Grecia e Croazia.

Un piccolo esempio segnala la modesta attenzione fin qui riservata ai porti. In più occasioni tra i fattori inquinanti a Palermo, è stato citato proprio il caso delle navi in porto, che tengono accesi i motori per produrre l'elettricità necessaria. Non si è però affrontata la soluzione più ovvia: l'elettrificazione delle banchine. Eppure, alcuni protocolli di intesa firmati tra Enel e i porti, tra gli altri, di La Spezia, Venezia e Civitavecchia, hanno permesso di elettrificare le banchine, il che consente alle navi di spegnere i generatori ausiliari, azzerando così l'inquinamento acustico e riducendo di oltre il 30% le emissioni di anidride carbonica e di oltre il 95% quelle di particolato e di ossidi di azoto.

Le potenzialità dei Paesi che si affacciano nel Mediterraneo sono grandi; secondo il centro studi SRM, i cinque maggiori Paesi della sponda Sud, Algeria, Marocco, Egitto, Tunisia e Turchia, nel 2008, tutti insieme considerati, rappresentavano il 47% del Pil italiano e nel 2013 erano già al 70%, con una crescita quindi rapidissima.

SRM ha costituito l'Osservatorio Permanente sulle Relazioni Economiche tra l'Italia e il Mediterraneo e fornisce periodicamente una messe di dati di estremo interesse. L'interscambio commerciale italiano con l'Area Med è pari a 48 miliardi di euro l'anno. Tra i Paesi monitorati dall'Osservatorio Permanente, la Turchia si conferma il primo partner commerciale dell'Italia, con scambi pari a sedici miliardi di euro; seguono l'Algeria, con 8 miliardi di euro e la Libia con circa 7 miliardi di euro (dato in forte flessione per le note vicende politico-militari).

L'area Mediterranea rappresenta un mercato di sbocco importante e la sua incidenza sul totale dell'export meridionale è maggiore rispetto al Centro-Nord (8,5% contro 6,9%). Il Sud dell'Italia ha una posizione che lo colloca in prossimità del Canale di Suez e in linea con le principali rotte mondiali verso i mercati del Nord Europa e verso il Medio ed Estremo Oriente. Questo lascia riflettere circa il ruolo che può rivestire questo territorio in termini di crescita economica del Paese.

In complesso il traffico che transita nel Mediterraneo rappresenta il 19% del traffico mondiale, in volume, e il 25% in termini di rotte marittime.

Per il sistema portuale siciliano i mercati di riferimento sono soprattutto il cabotaggio nazionale (ad esempio la Ravenna-Catania, le linee sul Tirreno e i collegamenti con le isole), e il cabotaggio internazionale entro l'UE (ad esempio direttrici Livorno-Genova-Marsiglia-Barcellona, riproponibili sul corridoio adriatico tra Italia, Grecia, Croazia e Slovenia). I mercati target che presentano le migliori opportunità sono la Tunisia, il Marocco e l'Algeria; a Est importanti opportunità caratterizzano i Paesi dell'ex Iugoslavia, Egitto, Israele e soprattutto Turchia ed i Paesi che si affacciano sul Mar Nero e sul Golfo Persico. Resta tuttavia l'esigenza di forti investimenti per le infrastrutture dei porti siciliani, per adeguare gli spazi di retro banchina e principalmente per realizzare nuovi assi viari che permettano alle merci e ai

passeggeri di entrare e uscire dai porti con rapidità, senza interferire con il traffico urbano.

La Commissione Europea – nel porre l'accento sulla necessità di ammodernare e integrare le infrastrutture di rete per il trasporto nelle aree meno sviluppate – richiama, tra le altre cose, la necessità che «l'Italia sfrutti maggiormente il proprio potenziale a livello di trasporto marittimo, anche nel più ampio contesto transnazionale, unitamente al miglioramento dei collegamenti ferroviari con l'entroterra».

Secondo le indicazioni europee, gli investimenti futuri (fondi europei) saranno destinati in via prioritaria a interventi che insistono sui corridoi TENT, le grandi dorsali europee che attraversano anche il nostro Paese.

L'Italia è interessata da quattro Corridoi. In particolare, quello Scandinavo-Mediterraneo si estende dal confine russo-finlandese a Stoccolma e attraversa la Svezia meridionale, la Danimarca, la Germania, l'Austria occidentale, per raggiungere l'Italia, collegandosi ai porti di La Spezia, Livorno, Ancona, Bari, Taranto, Napoli Gioia Tauro e Palermo, fino ad arrivare a Malta. Il corridoio Scandinavo-Mediterraneo comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti, terminali ferroviario-stradali e sezioni di «Autostrade del Mare».

Questa breve carrellata sul Mediterraneo e i suoi traffici non può considerarsi conclusa senza un accenno all'esigenza di completamento dei grandi corridoi europei. Anche se il tema suscita reazioni, va inquadrato in questo contesto il tema del ponte sullo stretto di Messina. Si potrebbero dire molte cose al riguardo; valga per tutte il Piano Strategico Nazionale, quando evidenzia che nel sistema portuale di Messina si registrano quasi 9 milioni l'anno di passeggeri, mentre il totale dei passeggeri in tutti i porti italiani supera di poco i 40 milioni. Come dire che in Italia un passeggero su quattro passa da Messina. Eppure in molti si chiedono ancora se il «ponte» sia davvero necessario.

Una nave-traghetto sullo Stretto di Messina

La centralità dell'Italia nel Mare Nostrum è una presenza rilevante nei traffici marittimi di questo grande bacino

Dai paesi africani alle rotte verso gli stati della ex Iugoslavia fino alla Turchia: sono tanti i mercati target che offrono opportunità

«Una Autorità portuale del Salento»

I Propeller club di Taranto e Brindisi: Emiliano sostenga vocazioni del territorio

GIACOMO RIZZO

● Non una questione di campanile, ma di vocazioni del territorio secondo aree geografiche ben definite. I presidenti dei Propeller Club di Taranto e Brindisi, Michele Conte e Donati Caiulo, auspicano la creazione dell' Autorità portuale di Sistema (Apds) del Salento e rivolgono un appello al presidente della Regione Puglia Michele Emiliano. Intervenga «presso il Governo, nei tempi prescritti - scrivono - dalla Riforma della Portualità (15 giorni dalla pubblicazione) al fine di favorire le reali vocazioni dei luoghi coerentemente alla geografia storica del territorio salentino in occasione della stessa Riforma della Portualità di cui si prevede la pubblicazione nei prossimi giorni».

Ragionando complessivamente sul «governo del territorio» e sullo sviluppo della logistica territoriale, secondo Conte e Caiulo, «si sarebbero potute interpretare al meglio le vocazioni dei territori regionali facendo emergere ambiti territoriali, attività e luoghi che corrispondono alle due aree sub-regionali, storicamente e geograficamente ben determinate ed individuate». Da un lato «l'area barese con i porti di Bari, Manfredonia, Monopoli, Barletta e Molfetta». Dall'altro «l'area policentrica jonico-salentina, l'antica "Terra d'otranto" con i porti di Taranto, Brindisi, Otranto e Gallipoli».

I presidente dei due Propeller club fanno presente che «il governo del territorio e della portualità, cioè dei flussi di merci e persone che dal mare, "atterrando" sul territorio italiano nei nodi portuali, si incrociano con le reti infrastrutturali nazionali ed europee, interessa diverse materie di competenza legislativa statale e regionale, con conseguenti molteplici intrecci di competenze, di istituzioni, di storie e di territori».

In riferimento alla riforma della portualità ricordano «che, originariamente, dopo una lunga serie di studi da parte del Ministero delle Infrastrutture, nonché della Commissione dei 15 "Saggi" nominata ad hoc, il Piano strategico nazionale della portualità e della Logistica, approvato dal Consiglio dei Ministri nell'agosto 2015 prevedeva 14 Autorità di Sistema Portuale con un'unica Autorità di Sistema Portuale in Puglia, con sede a Taranto».

Su tale ipotesi «si erano espressi positivamente il Propeller - osservano Conte e Caiulo - e tutti gli operatori portuali brindisini nell'incontro con il consigliere del ministro Delrio, Ivano Russo, nel settembre 2015, ma anche i tarantini. Inoltre tale scelta di un'unica Autorità di Sistema Logistico e Portuale pugliese era stata condivisa e concordata anche dai quattro commissari delle attuali Autorità Portuali Pugliesi». L'intesa era stata sottoscritta il 2 dicembre 2015, alla presenza del ministro Delrio. Successivamente, però, il sindaco di Bari rivendicò «direttamente presso il governo - viene rammentato in una nota - il ruolo della città metropolitana di Bari come sede di una propria Autorità di Sistema Portuale e comprendente i cinque porti di Bari, Manfredonia, Monopoli, Barletta e Brindisi. In conseguenza di ciò, alla ex Autorità di Sistema Unica della Puglia, composta da sei porti e con sede a Taranto, è rimasto il solo porto di Taranto». Questo «repentino cambiamento, che - puntualizzano Conte e Caiulo - non deriva dagli studi preliminari del Piano Strategico della Portualità e della Logistica del ministro Delrio e che ha portato da 14 a 15 le Autorità di Sistema Portuale in Italia, fu approvato in Consiglio dei Ministri nel gennaio 2016 e confermato nel Consiglio dei Ministri del 28 luglio 2016». Tale scelta, concludono, «appare una enorme contraddizione rispetto alla logica ed agli obiettivi del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica che aveva individuato proprio nella dimensione "nano-scalo" uno dei punti di debolezza della portualità italiana».

Quotidiano di Sicilia

L' Assemblea cittadina del capoluogo ha invitato la Regione a chiedere una moratoria per 3 anni

Mozione consiliare per il porto

Criticata la decisione del Governo nazionale di accorpare la struttura a Palermo

TRAPANI - Sospensione di ogni provvedimento per i prossimi tre anni.
Il Consiglio comunale sembra intento a cercare l' ultima, disperata, carta per evitare che il porto possa perdere definitivamente al sua autonomia, dopo il via libera della Commissione Lavori pubblici in Senato che ha accorpato la struttura trapanese a quella di Palermo, Termini Imerese e Porto Empedocle.
Il Civico consesso ha approvato una mozione, primi firmatari i consiglieri di Forza Italia, con la quale si sollecita la Regione a chiedere una moratoria per 3 anni. Tradotto, vuol dire che si sollecita a lasciare al momento tutto per com' è in attesa poi si trovare un' altra soluzione entro il 2019. Una linea che difficilmente passerà, dal momento che il Governo nazionale da tempo sta lavorando su questa ipotesi di accorpamento e va avanti come un treno nonostante le tante rimostranze che sono state avanzate in questi anni.
La mozione, illustrata dal consigliere forzista Giuseppe Guaiana, si è schierata apertamente contro il nuovo sistema delle Autorità portuali e il decreto che sta per essere approvato: "La mozione - ha sottolineato Guaiana - assume un valore importante, anche perché Liguria e Campania chiederanno la moratoria per i porti di Savona e Salerno".
Sulla questione é poi intervenuto anche il sindaco Vito Damiano, che nei giorni scorsi ha inviato una nota al presidente della Regione Siciliana Rosario Crocetta e, per conoscenza, al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e al presidente dell' Anci Sicilia Leoluca Orlando, per confermare la volontà di avviare l' iter per la richiesta e l' appro vazione della moratoria di 36 mesi.
Il riordino del sistema portuale ha diviso anche la deputazione della provincia trapanese. Da una parte la senatrice Pamela Orrù, che aveva esultato evidenziando come l' accorpamento preveda comunque che alle sedute del Comitato di gestione partecipino anche i rappresentanti dei porti che si trovano in Comuni capoluogo di provincia, quindi anche Trapani. Questi rappresentanti saranno designati dal sindaco e avranno diritto di voto limitatamente alle materie di competenza del proprio porto. Al contrario, il senatore Tonino D' Alì ha bollato tale provvedimento come iniquo: "La partecipazione di un rappresentante della città di Trapani al tavolo dell' autorità di sistema a Palermo - ha evidenziato - è vanificata dal fatto che può intervenire solo per le questioni strettamente legate al porto di Trapani e non per le politiche di sviluppo, strategia e organizzazione dell' intera autorità di sistema".
Per di più non è obbligatorio che l' Autorità di sistema apra uno sportello amministrativo decentrato a Trapani.

Novità, speranze e "nodi"

Riportiamo qui di seguito alcuni dei punti del decreto di riforma che comportano ulteriori (e già discussi) interventi.

1.Presso la AdSP opera lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) che, per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi che non riguardano le attività commerciali ed industriali in porto, svolge funzione unica di front office rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto."

2. Entro novanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto le amministrazioni competenti adottano il regolamento attuativo dello Sportello unico amministrativo come introdotto dal comma 1 del presente articolo.

*

2. I piani regolatori portuali vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto restano in vigore fino all'adozione del piano regolatore di sistema portuale di cui all'articolo 5 della legge n. 84 del 1994, come modificato dal presente decreto. Gli eventuali adeguamenti tecnico funzionali di strutture già esistenti sono adottati dal Comitato di gestione dell'AdSP, previo acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del Comune o dei Comuni interessati. Sulla proposta è, altresì, acquisito il parere dei Comitati tecnico – amministrativi dei competenti Provveditorati alle Opere Pubbliche o del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

*

3. Le amministrazioni che a qualsiasi titolo effettuano controlli sulle merci presentate in dogana concludono i rispettivi procedimenti di competenza entro il termine di un'ora per il controllo documentale e di cinque ore per il controllo fisico delle merci. I suddetti termini decorrono dal momento in cui le amministrazioni dispongono di tutti gli elementi informativi e sono soddisfatte le condizioni previste dalla normativa vigente per l'effettuazione dei controlli. Quando i controlli richiedono accertamenti di natura tecnica o prelevamento di campioni valgono i termini di esecuzione stabiliti dalla normativa dell'Unione europea o dai protocolli di settore ".

*

15. Decorsi tre anni dalla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, valutate le interazioni fra le piattaforme logistiche e i volumi di traffico, può essere ulteriormente ridotto il numero delle AdSP; sullo schema di regolamento è altresì acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Con la medesima procedura sono individuati i volumi di traffico minimo al venir meno dei quali le autorità di sistema portuale sono soppresse e le relative funzioni sono accorpate.

Giornale di Sicilia

OOO Avviare l' iter per la moratoria di 36 mesi in ordine al decreto di Riorganizzazione delle ...

OOO Avviare l' iter per la moratoria di 36 mesi in ordine al decreto di Riorganizzazione delle Autorità portuali con il quale il Comune di Trapani è entrato a far parte del sistema della Sicilia occidentale che vede Palermo come capofila e che comprende anche Termini Imerese e Porto Empedocle. E' quanto ha chiesto il sindaco Vito Damiano al presidente della Regione Rosario Crocetta, con una nota inviata anche al ministro Graziano Delrio e al presidente dell' ANCI Sicilia Leoluca Orlando. Damiano fa riferimento alla delibera di Consiglio comunale, avente ad oggetto: "Quale futuro per il Porto di Trapani", nonché alle sollecitazioni pervenute dagli operatori portuali e dai settori industriali e commerciali dell' intera provincia con le quali viene espressa preoccupazione sul futuro del comparto marittimo di Trapani. " Il porto - scrive, tra l' altro , in quanto collocato in posizione centrale nel bacino del Mediterraneo, è stato da sempre considerato scalo ideale per tutti i traffici che attraversano il canale di Sicilia, sia commerciali che passeggeri, vivendo una propria autonomia con la costituzione nel 2003 dell' Autorità portuale, poi soppressa".

La moratoria di 36 mesi relativa al riordino della governance portuale consentirebbe, per Damiano, " alle Amministrazioni locali, agli operatori portuali, alle componenti industriali e commerciali e a quant' altri vi abbiano diretto interesse, di esaminare le tematiche e le problematiche afferenti le relazioni e le interazioni dell' attuale realtà portuale trapanese con la nuova previsione dell' Autorità di sistema". L' obiettivo, comunque, non è la costituzione di un' autonoma Autorità portuale, ma uno studio teso a dimostrare la necessità e opportunità di una spiccata autonomia del porto di Trapani, in quanto strumento di sviluppo locale nel più ampio contesto strategico dell' Area Vasta della Sicilia Occidenta.

GIACOMO DI GIROLAMO

Ferpress

Porto Trapani: sarà parte dell'ASP Sicilia occidentale. Sindaco chiede avvio iter per moratoria di 36 mesi

Author : com

Date : 9 agosto 2016

(FERPRESS) - Trapani, 9 AGO - Il Consiglio dei Ministri in data 28 luglio 2016 ha approvato in via definitiva il decreto di Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali di cui alla legge 28 Gennaio 1994 n. 84, con il quale il Comune di Trapani è entrato a far parte dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale che vede il porto di Palermo come capofila e che comprende, altresì, i Porti di Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani.

A seguito di tale provvedimento il Sindaco ha inviato una nota al Presidente della Regione Siciliana Rosario Crocetta e, per conoscenza, al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - Graziano Delrio e al Presidente dell' ANCI Sicilia - Leoluca Orlando per chiedere sostanzialmente l'avvio dell'iter per la richiesta e l'approvazione della moratoria di 36 mesi. Lo riferisce una nota del Comune.

Di seguito si riporta uno stralcio della nota inviata alle istituzioni:

(...) Considerato che il porto di Trapani, in quanto collocato in posizione centrale nel bacino del Mediterraneo, è stato da sempre considerato scalo ideale per tutti i traffici che attraversano il canale di Sicilia, sia commerciali che passeggeri, vivendo una propria autonomia con la costituzione nel 2003 ai sensi della L. 84/1994 e con DPR del 02/04/2003, dell'Autorità portuale, poi soppressa nel 2007 con provvedimento del 05/10/2007 e quindi definitivamente liquidata in data 31 marzo 2009.

Vista la delibera di Consiglio Comunale, avente ad oggetto: "Quale futuro per il Porto di Trapani", nonché le numerose sollecitazioni pervenute dagli operatori portuali e dai settori industriali e commerciali dell'intera provincia con le quali viene espressa preoccupazione in ordine al futuro del comparto marittimo trapanese, al fine di tutelare il territorio rappresentato, si chiede di avviare l'iter per la richiesta e l'approvazione della moratoria di 36 mesi relativa al riordino della governance portuale che consenta alle Amministrazioni locali, agli operatori portuali, alle componenti industriali e commerciali e a quant'altri vi abbiano diretto interesse, di esaminare approfonditamente le tematiche e le problematiche afferenti le relazioni e le interazioni dell'attuale realtà portuale trapanese con la nuova previsione dell'Autorità di sistema.

La moratoria in questione, va precisato, non è finalizzata alla costituzione di un'autonoma Autorità portuale rispetto alla condivisa previsione normativa del decreto, ma dovrà consentire di elaborare un approfondito studio teso a dimostrare la necessità e opportunità di una spiccata autonomia del porto di Trapani, in quanto strumento di sviluppo locale inserito in un più ampio e articolato contesto strategico dell'Area Vasta della Sicilia Occidentale, in relazione al quale sono state già avviate - anche con lo stesso Ministero in indirizzo - concrete azioni di sviluppo e rilancio territoriale del sistema trasporti nel suo complesso, che non può prescindere e non tener conto anche di quello marittimo, con riferimento al traffico merci e passeggeri.

Accorpamento porto, Damiano chiede avvio iter per moratoria di 36 mesi

Dopo l' approvazione del decreto di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità portuali a seguito del quale il porto di Trapani è entrato a far parte dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale - che vede Palermo come capofila e che comprende, oltre a quello trapanese, anche i porti di Termini Imerese e Porto Empedocle - il sindaco di Trapani, Vito Damiano, ha inviato una nota al presidente della Regione Siciliana, Rosario Crocetta e, per conoscenza, al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, e al presidente dell' ANCI Sicilia, Leoluca Orlando, per chiedere l' avvio dell' iter per ottenere una moratoria di 36 mesi del provvedimento. In tal modo, sottolinea il sindaco nella nota, si consentirebbe "alle Amministrazioni locali, agli operatori portuali, alle componenti industriali e commerciali e a quant' altri vi abbiano diretto interesse, di esaminare approfonditamente le tematiche e le problematiche afferenti le relazioni e le interazioni dell' attuale realtà portuale trapanese con la nuova previsione dell' Autorità di sistema". Damiano prosegue: "Il porto di Trapani, in quanto collocato in posizione centrale nel bacino del Mediterraneo, è stato da sempre considerato scalo ideale per tutti i traffici che attraversano il Canale di Sicilia, sia commerciali sia passeggeri, vivendo una propria autonomia con la costituzione, nel 2003, dell' Autorità portuale poi soppressa nel 2007 e definitivamente liquidata il 31 marzo 2009. Vista la delibera del Consiglio Comunale, avente ad oggetto: "Quale futuro per il porto di Trapani", e le numerose sollecitazioni pervenute dagli operatori portuali e dai settori industriali e commerciali dell' intera provincia con le quali viene espressa preoccupazione in ordine al futuro del comparto marittimo trapanese, al fine di tutelare il territorio rappresentato, si chiede di avviare l' iter per la richiesta e l' approvazione della moratoria". Nei mesi previsti dalla moratoria, secondo il sindaco di Trapani, si avrà il tempo di "elaborare un approfondito studio teso a dimostrare la necessità e opportunità di una spiccata autonomia del porto di Trapani, in quanto strumento di sviluppo locale inserito in un più ampio e articolato contesto strategico dell' Area Vasta della Sicilia Occidentale, in relazione al quale sono state già avviate - anche con lo stesso Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - concrete azioni di sviluppo e rilancio territoriale del sistema trasporti nel suo complesso che non può prescindere e non tener conto anche di quello marittimo, con riferimento al traffico merci e passeggeri".

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE - IL SINDACO CHIEDE AL PRESIDENTE DELLA REGIONE CHE SIA AVVIATO L' ITER PER LA MORATORIA DI 36 MESI.

Il Consiglio dei Ministri in data 28/07/2016 ha approvato in via definitiva il decreto di Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali di cui alla legge 28 Gennaio 1994 n. 84, con il quale il Comune di Trapani è entrato a far parte dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale che vede il porto di Palermo come capofila e che comprende, altresì, i Porti di Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani.A seguito di tale provvedimento il Sindaco ha inviato una nota al Presidente della Regione Siciliana Rosario Crocetta e, per conoscenza, al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - Graziano Delrio e al Presidente dell' ANCI Sicilia - Leoluca Orlando per chiedere sostanzialmente l' avvio dell' iter per la richiesta e l' approvazione della moratoria di 36 mesi. Di seguito si riporta uno stralcio della nota: () Considerato che il porto di Trapani, in quanto collocato in posizione centrale nel bacino del Mediterraneo, è stato da sempre considerato scalo ideale per tutti i traffici che attraversano il canale di Sicilia, sia commerciali che passeggeri, vivendo una propria autonomia con la costituzione nel 2003 ai sensi della L. 84/1994 e con DPR del 02/04/2003, dell' Autorità portuale, poi soppressa nel 2007 con provvedimento del 05/10/2007 e quindi definitivamente liquidata in data 31 marzo 2009. Vista la delibera di Consiglio Comunale, avente ad oggetto: "Quale futuro per il Porto di Trapani", nonché le numerose sollecitazioni pervenute dagli operatori portuali e dai settori industriali e commerciali dell' intera provincia con le quali viene espressa preoccupazione in ordine al futuro del comparto marittimo trapanese, al fine di tutelare il territorio rappresentato, si chiede di avviare l' iter per la richiesta e l' approvazione della moratoria di 36 mesi relativa al riordino della governance portuale che consenta alle Amministrazioni locali, agli operatori portuali, alle componenti industriali e commerciali e a quant' altri vi abbiano diretto interesse, di esaminare approfonditamente le tematiche e le problematiche afferenti le relazioni e le interazioni dell' attuale realtà portuale trapanese con la nuova previsione dell' Autorità di sistema. La moratoria in questione, va precisato, non è finalizzata alla

costituzione di un' autonoma Autorità portuale rispetto alla condivisa previsione normativa del decreto, ma dovrà consentire di elaborare un approfondito studio teso a dimostrare la necessità e opportunità di una spiccata autonomia del porto di Trapani, in quanto strumento di sviluppo locale inserito in un più ampio e articolato contesto strategico dell' Area Vasta della Sicilia Occidentale, in relazione al quale sono state già avviate - anche con lo stesso Ministero in indirizzo - concrete azioni di sviluppo e rilancio territoriale del sistema trasporti nel suo complesso, che non può prescindere e non tener conto anche di quello marittimo, con riferimento al traffico merci e passeggeri. Il Sindaco di Trapani Vito Damiano 307 Total Views 307 Views Today.

Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale - il Sindaco chiede al Presidente della Regione che sia avviato l' iter per la moratoria di 36 mesi

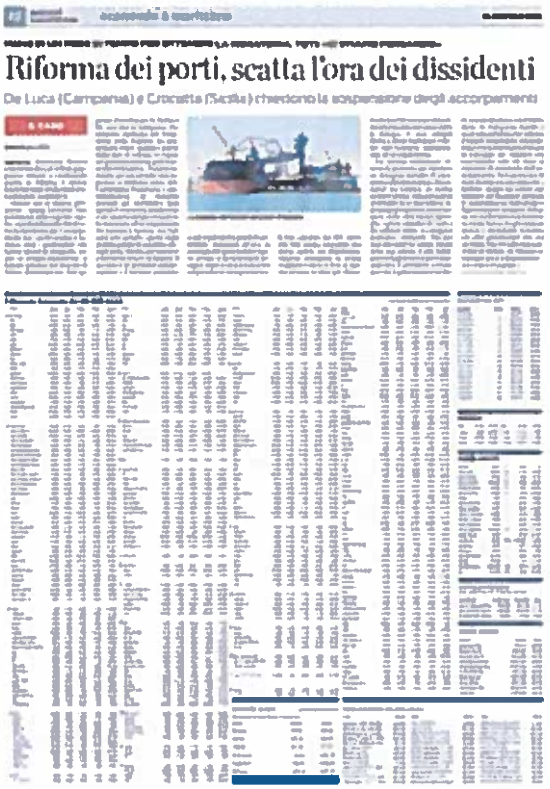
Il Consiglio dei Ministri in data 28/07/2016 ha approvato in via definitiva il decreto di Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali di cui alla legge 28 Gennaio 1994 n. 84, con il quale il Comune di Trapani è entrato a far parte dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale che vede il porto di Palermo come capofila e che comprende, altresì, i Porti di Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani. A seguito di tale provvedimento il Sindaco ha inviato una nota al Presidente della Regione Siciliana Rosario Crocetta e, per conoscenza, al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - Graziano Delrio e al Presidente dell' ANCI Sicilia - Leoluca Orlando per chiedere sostanzialmente l' avvio dell' iter per la richiesta e l' approvazione della moratoria di 36 mesi. Di seguito si riporta uno stralcio della nota: () Considerato che il porto di Trapani, in quanto collocato in posizione centrale nel bacino del Mediterraneo, è stato da sempre considerato scalo ideale per tutti i traffici che attraversano il canale di Sicilia, sia commerciali che passeggeri, vivendo una propria autonomia con la costituzione nel 2003 ai sensi della L. 84/1994 e con DPR del 02/04/2003, dell' Autorità portuale, poi soppressa nel 2007 con provvedimento del 05/10/2007 e quindi definitivamente liquidata in data 31 marzo 2009 . Vista la delibera di Consiglio Comunale, avente ad oggetto: "Quale futuro per il Porto di Trapani", nonché le numerose sollecitazioni pervenute dagli operatori portuali e dai settori industriali e commerciali dell' intera provincia con le quali viene espressa preoccupazione in ordine al futuro del comparto marittimo trapanese, al fine di tutelare il territorio rappresentato, si chiede di avviare l' iter per la richiesta e l' approvazione della moratoria di 36 mesi relativa al riordino della governance portuale che consenta alle Amministrazioni locali, agli operatori portuali, alle componenti industriali e commerciali e a quant' altri vi abbiano diretto interesse, di esaminare approfonditamente le tematiche e le problematiche afferenti le relazioni e le interazioni dell' attuale realtà portuale trapanese con la nuova previsione dell' Autorità di sistema. La moratoria in questione, va precisato, non è finalizzata alla

costituzione di un' autonoma Autorità portuale rispetto alla condivisa previsione normativa del decreto, ma dovrà consentire di elaborare un approfondito studio teso a dimostrare la necessità e opportunità di una spiccata autonomia del porto di Trapani, in quanto strumento di sviluppo locale inserito in un più ampio e articolato contesto strategico dell' Area Vasta della Sicilia Occidentale, in relazione al quale sono state già avviate - anche con lo stesso Ministero in indirizzo - concrete azioni di sviluppo e rilancio territoriale del sistema trasporti nel suo complesso, che non può prescindere e non tener conto anche di quello marittimo, con riferimento al traffico merci e passeggeri. Il Sindaco di Trapani Vito Damiano Com. Stam.

Il Secolo XIX

Riforma dei porti, scatta l' ora dei dissidenti

De Luca (Campania) e Crocetta (Sicilia) chiedono la sospensione degli accorpamenti


Riforma dei porti, scatta l'ora dei dissidenti

De Luca (Campania) e Crocetta (Sicilia) chiedono la sospensione degli accorpamenti

GENOVA. Sembrava fossero solamente due gli ultimi giapponesi rimasti a combattere contro la riforma. E invece l' esercito degli irriducibili probabilmente aumenterà.
«Anche noi ci stiamo pensando - spiega Giovanni Toti, presidente della regione Liguria -e probabilmente chiederemo la moratoria per l' accorpamento tra i porti Genova e Savona». Così i governatori che hanno deciso di stoppare, anche se temporaneamente, le fusioni previste dal decreto di Delrio, diventano tre: Toti ap punto, Crocetta per la Sicilia e De Luca per la Campania. «Su richiesta motivata del Presidente della Regione, da presentarsi entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore del presente comma, può essere altresì disposto... il mantenimento, per un periodo non superiore a trentasei mesi, dell' autonomia finanziaria e amministrativa di Autorità portuali già costituite». Sarà quindi il ministro a decidere se e per quanto tempo concedere la moratoria all' accorpamento tra Genova e Savona, ma Toti avrà solo quindici giorni dalla pubblicazione in gazzetta ufficiale della riforma, per scrivere a Delrio ed evitare la fusione. Il decreto è di prossima pubblicazione e il termine potrebbe scadere già i primi giorni di settembre, mandano all' aria la strategia del governatore ligure: prima c' è la richiesta di deroga e dopo ci sarà la trattativa sui presidenti. I tempi sono sta ti ben calcolati dal Mit, tanto che Toti spiega, lasciando una porta aperta ala diplomazia: «Stiamo studiando la strada migliore e verso la fine di agosto avremo le idee più chiare.
Anche perchè tocca poi al ministro eventualmente concedere la deroga». E sarà sempre Delrio a dover nominare i vertici dell' Authority sopravvissuta all' accorpamento.
Da Savona continuano intanto le pressioni per ottenere un "congruo periodo di autonomia amministrativa e finanziaria" da Genova. Lo hanno scritto l' ultima volta un paio di settimane fa in una lettera indirizzata al ministro, la neo sindaco della città Ilaria Caprioglio, i primi cittadini di Vado e dei comuni vicini, le categorie portuali e i sindacati. Toti non può non tenerne conto. Anche nella sua giunta il più battagliero è l' assessore ai porti Edoardo Rixi. È probabile comunque che il governatore cerche rà una mediazione con il ministero. In Campania invece è quasi una certezza che Salerno e Napoli rimarranno separate.
Il decreto di riforma era entrato in Consiglio dei ministri con concedendo solo 18 mesi al massimo di moratoria dall' accorpamento.

Ne è uscito con 36 mesi di stop e si racconta che a battere i pugni sul tavolo per ottenere un maggiore periodo di autonomia sia stato proprio il governatore campano De Luca. «In Sicilia non ci sarà nessuna Gioia Tauro» ha già tuonato invece il presidente Crocetta.
Gli altri governatori per ora tacciono. Ma se è solo una questione di tempo, ne rimane comunque poco a disposizione.

Gazzetta del Sud

L' ing. Mollica replica alle osservazioni dei professori Fera e Limosani

I porti e "l' abbraccio mortale"

«Non è saggio legarsi a un porto come Gioia Tauro il cui disastro è annunciato»

«Leggere le considerazioni di Limosani e Fera è preoccupante.
Messina deve uscire una volta per tutte dalla dimensione teorica delle "straordinarie potenzialità, che non si concretizzano mai, , per confrontarsi con la durissima realtà che gli operatori del settore vivono quotidianamente».
Ancora una volta è l' ing.
Giovanni Mollica a vivacizzare il dibattito sulle questioni infrastrutturali del nostro territorio e sulle vicende relative alla riforma della portualità italiana.
«Come si può parlare di "complementarietà - afferma Mollica - tra i due poli della cantieristica" quando la cantieristica, intesa come costruzione di navi, è morta e sepolta, distrutta dagli economicissimi cantieri cinesi e coreani. Persino Fincantieri (da sempre finanziata dallo Stato, con dotazioni all' avanguardia e competenze di altissimo livello) è costretta a ricorrere massicciamente alla cassa integrazione (700 lavoratori a Palermo). Per difendersi, i cantieri turchi vendono "a kg" (non è uno scherzo): al termine della costruzione la nave viene pesata e il prezzo finale si ottiene moltiplicando i kg per 2,80$. Con la materia prima che costa già oltre 1,00$ al kg.
Impossibile competere con questi numeri. Immaginiamo che speranze hanno i piccoli e mai rinnovati cantieri messinesi. Le uniche attività cantieristiche con qualche speranza di soprav vivenza sono quelle "minori": carenaggio, manutenzioni, piccole riparazioni. Gioia Tauro, nel disperato tentativo di salvarle l' occupazione, punta a realizzare un bacino per navi di oltre 200 m. che solcano a centinaia il Mediterraneo e hanno bisogno di manutenzioni in cantieri il più vicino possibile alle rotte previste. L' equivalente di aprire un' officina per il cambio olio e gomme lungo un' autostrada molto trafficata. I piccoli cantieri messinesi non sono in grado di ospitare navi di oltre 200-220 m, non effettuano manutenzioni delle attrezzature da decenni ed è illusorio sperare che siano in grado di attrarre i finanziamenti di decine e decine di milioni indispensabili a diventare competi tivi. In conclusione, la nascita di un bacino di carenaggio di grandi dimensioni a Gioia Tauro è perfettamente compatibile con i cantieri messinesi - attualmente pressoché inutilizzati - in quanto si rivolge a utenti diversi. La creazione di una "centrale di comando" unica, a Gioia Tauro, altro non farebbe che penalizzare l' attività più debole e tecnicamente arretrata, quella di Messina. La teoria è una bella cosa, la pratica un' altra.

Passando al tema dell' Autorità portuale, nulla impedisce ai professori Limosa nie Fera di credere che la potenzialità di un' AdSP si misuri in base alla superficie marina e alla lunghezza delle coste controllate, ma non è così. Sostenere che Gioia Tauro possa competere con Genova e Trieste senza una radicale trasformazione dell' intero sistema ferroviario meridionale - Ponte compreso - che la inserisca all' interno del sistema di flussi mercantili euromediterranei è assolutamente inverosimile. E di questo progetto, attualmente, non c' è traccia. La forza di uno scalo si misura dalle attività che si svolgono nel retro porto e dal bacino servito. Genova non riesce ad attrarre le più grandi navi mercantili e a competere con Rotterdam perchè nel raggio di 300 km intorno alla città della Lanterna vivono "solo" 20 milioni di persone mentre, nella stessa area intorno a Rotterdam ne vivono 200 milioni.
Come può essere competitiva Gioia Tauro, intorno alla quale ne vivono sì e no 2 milioni? Nei regional port, quale dovrebbe diventare Gioia Tauro, scaricano le bettoline, non le vere porta container. Per questa ragione il transhipment copre il 98% dell' attività di Gioia Tauro e solo il 2% viene smistato verso il territorio circostante. Non è saggio - conclude Mollica - legarsi a un porto il cui disastro è annunciato. Meglio restare soli e dedicarsi alle proprie peculiarità, altro che autoreferenzialità, come sostengono, a sproposito, Fera e Limo sani: questo è realismo».4(l.d.
)

politica

Fera e Limosani: "L' autonomia autoreferenziale sull' Authority ci porterà fuori dal sistema"

Nei giorni precedenti all' approvazione dello schema legislativo sulla riorganizzazione delle Autorità Portuali, Confindustria Messina ha presentato alla città il proprio punto di vista in un Position Paper in cui si dichiara di voler utilizzare la possibilità della proroga prevista dalla legge nel tentativo " di limitare i danni di una soluzione che penalizza il territorio messinese ". L' obiettivo è quello " di ottenere, per un congruo periodo di tempo, l' autonomia finanziaria amministrativa dell' autorità portuale di Messina " e poi operare una modifica del testo di legge, appena varato dal governo, che riconosca la specificità dell' autorità portuale di Messina. Alla posizione di Confindustria è seguito un coro di adesioni che, senza per la verità entrare molto nel merito delle argomentazioni proposte dall' associazione degli imprenditori, ha ricevuto sostegno dalla stampa locale.Proviamo a riassumere la posizione di Confindustria per comprendere, in primo luogo, gli eventuali "danni" che potrebbero derivare al sistema portuale locale dall' appartenenza all' Autorità del Mar Tirreno Meridionale e dello Stretto. Messina è il principale porto passeggeri italiano (8,5 milioni di passeggeri) dovuto principalmente alla continuità territoriale e al movimento croceristi. Il traffico Ro-Ro, di grande importanza per l' economia italiana, ha il suo principale punto di forza e di investimenti nello scalo di Tremestieri, infrastruttura che consentirebbe inoltre di razionalizzare l' intero sistema di mobilità cittadina. Milazzo gioca il suo futuro sulla vocazione turistica mentre Giammoro è chiamato a rafforzare quella commerciale. Giammoro, infatti, è il secondo porto siciliano dopo Augusta, specializzato nella mobilitazione di prodotti petroliferi, il 70% del prodotto totale movimentato. Questo, in estrema sintesi, il core business del nostro sistema portuale. Su questi fondamentali, la forza dei numeri qualcuno direbbe, Confindustria non esprime alcuna preoccupazione a motivo dell' appartenenza dei nostri porti all' autorità di sistema di area vasta; Gioia Tauro non costituirebbe, quindi, una minaccia per il nostro core business . L' unica criticità che si delinea nel documento è limitata alla questione del polo cantieristico locale che " rischia di essere ulteriormente impoverito dal costituendo polo cantieristico di Gioia Tauro ". Gioia Tauro, infatti, intende realizzare un bacino di carenaggio e un polo di manutenzione navale con un investimento complessivo di 40 milioni di

euro. Ma come la stessa Confindustria rileva, tutto ciò appare solo un rischio potenziale. Premesso che nulla può impedire al sistema calabro di realizzare investimenti per potenziare i servizi dei propri scali portuali introducendo elementi di competitività tra i due sistemi portuali locali, c' è da sottolineare come la partecipazione dei nostri porti all' autorità di sistema dello stretto, tuttavia, riduce questo potenziale rischio in quanto la condivisone di una strategia di sviluppo ci consentirebbe di valorizzare le possibili sinergie e complementarietà tra i due poli della cantieristica e/o essere coinvolti direttamente nello sviluppo del polo calabro in virtù delle competenze, del know-how e delle maestranze presenti sul nostro territorio e che Gioia Tauro, al contrario, non possiede e dovrà importare dall' esterno. In conclusione, quindi, il documento non individua alcun danno certo; nessuna minaccia concreta al core business dei nostri porti derivanti dall' appartenenza all' authority di sistema dello Stretto e da un' alleanza con Gioia Tauro. Gli eventuali rischi per il polo della cantieristica locale, poi, sarebbero notevolmente ridotti, anzi potrebbero trasformarsi in opportunità, se affrontati all' interno di una strategia complessiva di sistema.Ma quello che più colpisce dalla lettura del documento è l' assenza di riferimenti significativi al business della logistica. Il tema che ha occupato il governo nazionale nei due anni precedenti, attraverso l' elaborazione di piani e di appositi studi e che è all' origine della riforma appena varata, non sembra attirare l' attenzione di Confindustria Messina. Un settore, quello della logistica, per il quale, come è noto, Messina da sola non è in grado di svolgere alcun ruolo e solo un' alleanza forte con Gioia Tauro le consentirebbe di giocare, almeno in parte, questa importante sfida.Gioia Tauro rappresenta, insieme a quello di Trieste e Genova, uno dei sistemi portuali più importanti del paese e sui quali il governo nazionale intende investire risorse finanziarie significative per rilanciare la nostra competitività al centro del mediterraneo. In tale contesto sarebbe auspicabile la condivisione di progetti, proposte e di una strategia generale che consenta al nuovo sistema portuale di accedere alle risorse finanziarie che il governo nazionale, attraverso appositi accordi di coesione e di programma per la logistica, sta mettendo a disposizione dei territori. Essere fuori dal sistema, infatti, come afferma lo stesso ministro Delrio, significa rischiare di perdere occasioni e anche di ottenere finanziamenti ». Invece si propone una sorta di "autonomia autoreferenziale", sganciata da un' ampia e articolata visione strategica , senza alcun accordo con gli altri porti dello stretto, che sancisce di fatto "l' autoesclusion e" del nostro sistema portuale dal business della logistica, e quindi dai benefici per il nostro territorio in termini di nuovi investimenti, occupazione e creazione di impresa, peraltro aggiuntivi a quelli derivanti dal core business dei nostri porti. Una richiesta, pertanto, che finisce per essere una mera difesa dello status quo e degli interessi economici in esso cristallizzati. Giuseppe Fera, Ordinario di Urbanistica UNIMEMichele Limosani, Ordinario di Politica Economica UNIRC.

Gazzetta del Sud

I docenti Limosani e Fera

Autorità portuale «Inutile autonomia auto - referenziale»

Confindustria? «Mera difesa di interessi economici cristallizzati»

La proposta di Confindustria è di qualche giorno fa: prorogare l' Autorità portuale di Messina per «limitare i danni», in vista della riorganizzazione delle Authority nazionali. Secondo Confindustria il nodo cruciale è il polo cantieristico locale che «rischia di essere ulteriormente impoverito dal costituendo polo cantieristico di Gioia Tauro», dove è previsto un investimento da 40 milioni di euro.

Una posizione che induce i docenti dell' Università di Messina Michele Limosani e Giuseppe Fera a tornare a intervenire: «Premesso che nulla può impedire al sistema calabro di realizzare investimenti per potenziare i servizi dei propri scali portuali introducendo elementi di competitività tra i due sistemi portuali locali, c' è da sottolineare come la partecipazione dei nostri porti all' autorità di sistema dello stretto, tuttavia, riduce questo potenziale rischio in quanto la condivisione di una strategia di sviluppo ci consentirebbe di valorizzare le possibili sinergie e complementarietà tra i due poli della cantieristica, in virtù delle competenze, del know-how e delle maestranze presenti sul nostro territorio e che Gioia Tauro, al contrario, non possiede e dovrà importare dall' esterno».

Per i due docenti, quindi, «nessun danno certo, nessuna minaccia concreta al core business dei nostri porti derivanti dall' appartenenza all' authority di sistema dello Stretto e da un' alleanza con Gioia Tauro. Gli eventuali rischi per il polo della cantieristica locale, poi, sarebbero notevolmente ridotti, anzi potrebbero trasformarsi in opportunità, se affrontati all' interno di una strategia complessiva di si stema». I docenti, piuttosto, si dicono colpiti dall' assenza, nel documento di Confindustria Messina, «di riferimenti significativi al business della logistica», ossia «il tema che è all' origine della riforma appena varata. Un settore, quello della logistica, per il quale, come è noto, Messina da sola non è in grado di svolgere alcun ruolo e solo un' alleanza forte con Gioia Tauro le consentirebbe di giocare, almeno in parte, questa importante sfida. Gioia Tauro rappresenta, insieme a quello di Trieste e Genova, uno dei sistemi portuali più importanti del paese e sui quali il governo nazionale intende investire risorse finanziarie significative. In tale contesto sarebbe auspicabile la condivisione di progetti, proposte e di una strategia generale che consenta al nuovo

sistema portuale di accedere alle risorse finanziarie che il governo nazionale sta mettendo a disposizione dei territori. Invece si propone una sorta di "autonomia autoreferenziale", sganciata da un' ampia e articolata visione strategica, senza alcun accordo con gli altri porti dello Stretto, che sancisce di fatto "l' autoesclusione" del nostro sistema portuale dal business della logistica, e quindi dai benefici per il nostro territorio in termini di nuovi investimenti, occupazione e creazione di impresa.
Una richiesta, pertanto - concludono Limosani e Fera - che finisce per essere una mera difesa dello status quo e degli interessi economici in esso cristallizzati».i.

Giornale di Sicilia

LA NOTA. E' stata inviata al sindaco Damiano per sollecitare un intervento a tutela degli interessi della città

Accorpamento del porto, la pro loco lancia l' allarme

La "Pro Loco" di Trapani, presieduta da Filippo Camuto, lancia l' allarme sul porto. «Occorre intervenire con assoluta urgenza, scrive il responsabile dell' associazione, in una nota inviata al sindaco del capoluogo Vito Damiano, per evitare che il porto venga accorpato a quello di Palermo, ed aggiunge: «E' necessario che per tutelare gli interessi ed i diritti acquisiti della nostra Città si intervengapresso gli Organi competenti della Regione chiedendo entro 15 giorni la moratoria di 3 anni al fine di ottenere la salvaguardia del porto, oggi in pericolo». C' è da dire che proprio qualche giorno addietro è intervenuto il coordinamento provin ciale di Forza Italia, guidato dal senatore Antonio D' Ali, con una nota. Infatti nel documento è stato messo in evidenza che il Consiglio dei Ministri ha approvato in via definitiva il decreto di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali e che tale decreto prevede che il porto di Trapani venga accorpato con quello di Palermo. Da qui l' iniziativa del partito berlusconiano di interessare del problema tutti i deputati regionali eletti in provincia di Trapani, e le Istituzioni competenti, quali il Comune. C' è da dire recentemente il Consiglio comunale aveva votato una mozione a tutela degli interessi e dei diritti della città di Trapani.

Presidenza Authority, conto alla rovescia

C'è tempo fino al 4 settembre per inviare il proprio curriculum. Deciderà Delrio

● Due settimane ancora e scadrà il termine della cosiddetta call del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. È una call e non un concorso: servirà a fornire delle indicazioni in più a Graziano Delrio che valuterà i curricula degli aspiranti presidenti delle Autorità Portuali. Che, nel frattempo, sono passate da 24 a 15: è la grande rivoluzione voluta dal ministro per cambiare l'aspetto dei porti italiani. Dopo oltre vent'anni, il sistema cambia: sarà più snello, semplificato e meno burocratico. Il testo del decreto approvato a fine luglio dal Consiglio di Ministri ricalca quanto già previsto nella riforma portuale del ministero dei Trasporti, pur recependo le osservazioni del Consiglio di Stato e delle Commissioni parlamentari e le proposte emendative della Conferenza Unificata. Le attuali 24 Autorità Portuali si trasformano in 15 Autorità di Sistema Portuale che governano 57 porti. Ancora però non è stato pubblicato il testo sulla Gazzetta Ufficiale.

È invece pubblico e ufficiale il testo della call sul sito del ministero. L'avviso richiama il decreto legislativo su "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, numero 84", approvato il 28 luglio 2016 da parte del Consiglio dei Ministri.

La call è stata voluta dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, per raccogliere profili qualificati. Il ministro infatti, come prevede il decreto, designerà i presidenti delle Autorità di Sistema Portuale con l'intesa dei presidenti delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari. Lo stesso Delrio ha specificato non a caso che sarà lui a scegliere. Le Regioni forniranno un parere ma chi decide è lui.

Il ruolo, i compiti e le caratteristiche dei presidenti delle nuove Autorità di Sistema portuale sono descritti nel decreto in cui si legge, tra l'altro, che il presidente viene "scelto fra cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea, aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale".

Il ministero intende procedere, quindi, all'acquisizione di manifestazioni di interesse "per ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno il ruolo".

La partecipazione all'avviso avviene inviando il proprio curriculum e specificando, in particolare, le esperienze e qualificazioni professionali conseguite nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, nonché per quali Autorità di sistema portuale ci si propone.

Il curriculum deve essere redatto, in ogni suo campo, in lingua italiana secondo il modello di cv europeo, e deve essere inviato esclusivamente mediante posta elettronica, entro le ore 24 del 4 settembre 2016, alla segreteria del Gabinetto del ministro. E si rimarca che l'avviso non ha natura concorsuale. Le manifestazioni di interesse ricevute costituiranno una banca dati a disposizione del ministro.

A Taranto, salvo improbabili cataclismi, dovrebbe avere la meglio l'attuale commissario Sergio Prete che gode di un rapporto col governo rinsaldato da questi anni di lavoro. E una mezza - o forse anche di più - benedizione arrivò durante la visita del presidente del Consiglio, Matteo Renzi, a Taranto. A fine luglio, il premier elogiò il lavoro di Prete per lo scalo jonico rimarcando gli investimenti degli ultimi anni rispetto allo stallo del passato. Dichiarazioni dette, ascoltate e condivise dallo stesso Graziano Delrio, seduto al suo fianco. Un po' più di un semplice complimento.

A.Plg.

L'ECONOMIA

Presidente manager per il porto di Genova

Il leader di Federagenti Gian Enzo Duci e il futuro di Palazzo San Giorgio

MASSIMO MINELLA

IN porto serve un presidente che sia anche un manager, spiega il presidente degli agenti marittimi italiani Gian Enzo Duci. Vero, ma soprattutto serve un presidente. Se ne parlerà a settembre, anche se i tempi sembrano ormai farsi sempre più stretti. Nei prossimi giorni sarà pubblicata la legge sulla Gazzetta Ufficiale e a quel punto tutto sarà operativo. I comuni dovranno cominciare a fare i nomi dei propri rappresentanti nel nuovo board che sostituisce il vecchio comitato portuale, spesso sede e causa di conflitti d'interesse. Privati e sindacati saranno confinati nel tavolo di partenariato e la speranza è che questo non corrisponda a una marginalizzazione. Entro 15 giorni, il presidente della Regione Giovanni Toti dovrà pronunciarsi sulla deroga per Savona. Soltanto dopo ci si potrà concentrare sulla scelta del presidente. Se il nome sarà gradito a Toti, la deroga sarà breve, brevissima. Comunque sia si dovrà procedere, così da lasciare l'ammiraglio Pettorino tutto per la Capitaneria.

Gian Enzo Duci

Federagenti attacca "Serve un manager per guidare il porto"

Duci sul caso degli scali senza presidenti 'Solo scelte lungimiranti ci faranno crescere'

MASSIMO MINELLA

La legge di riforma va bene, perché rinnova un sistema che aveva sicuramente bisogno di essere rimesso in linea con l'evoluzione dei traffici e dei mercati. Ma guai a pensare che tutto sia stato compiuto e che adesso ci si possa anche riposare. Bisogna invece cominciare a correre, ridando slancio ai porti storici del Paese, avverte Gian Enzo Duci, agente marittimo che dopo aver guidato i colleghi genovesi ora è a capo dell'associazione nazionale, la Federagenti. Duci riflette su alcuni casi che meritano attenzione, da Genova a Napoli, passando per Civitavecchia. Per il futuro dei più importanti scali del Paese l'agente chiede presidenti manager, figure che sappiano rinnovare nel profondo strutture e strategie. Perché parlare di porti, in futuro, vorrà dire parlare di piattaforme logistiche che dovranno governare al meglio il flusso delle merci, unendo

to, dal mare alla strada fino alla ferrovia (sempre di più). Ma come si può agire? «I fatti di Civitavecchia e la decisione del presidente di Assoporti, Pasqualino Monti, di dichiarare al ministro la sua "non disponibilità" a proseguire nel mandato di commissario per tentare di rasserenare un clima locale che si era a dir poco imbarbarito, inevitabilmente sollevano nuovi interrogativi e allungano ombre sulla scelta dei presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale che dovrà essere compiuta dal ministero» spiega Duci senza troppi giri di parole, formulando poi tre considerazioni che possono, se applicate, imporre sicuramente un'accelerazione a un comparto portuale che ha bisogno di scelte chiare. Scelte possibilmente distanti dai giochi della politica che in passato ha sempre usato i porti come una sorta di camera di compensazione fra i poteri locali, facendo prevalere con il tortuoso percorso delle terne figure comunque vicini al sistema di governo dei territori.

«La prima considerazione è relativa ai veleni e alle polemiche strumentali che potrebbero condizionare in modo anomalo le scelte — spiega Duci — Federagenti si augura che il governo e il ministro dei Trasporti sappiano assumere posizioni ferme e razionali specie nel momento in cui saranno chiamati a compiere una valutazione sia sui curricula richiesti, sia sui risultati effettivamente conseguiti sul campo dai presidenti che sino a oggi hanno guidato i porti italiani».

Ma è la seconda considerazione che entra ancor più nel merito della questione della governance degli scali. «Mi riferisco alla necessità di non disperdere le professionalità che in questi anni — dice il presidente di Federagenti — hanno fatto bene ai vertici dei principali scali del paese e che hanno trasformato in fatti concreti e acquisizioni di traffico, come accaduto a Civitavecchia, la loro governance». Da ultimo, Duci chiede un salto in avanti sulle scelte da compiere. «La terza considerazione — dice il presidente di Federagenti — è relativa alla strategicità di alcuni porti, primi fra tutti Napoli e Genova, che forse più di altri hanno bisogno di scelte lungimiranti e quindi di presidenti manager in grado di far ripartire macchine in palese rallentamento o -come nel caso di Napoli- eufemisticamente "arrugginite"».

Resta solo da capire quando e come, operativamente, si procederà con la nomina dei nuovi presidenti. Il nuovo passaggio, imminente, riguarda la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della Legge di riforma. A quel punto scatteranno i quindici giorni entro i quali il presidente della Regione dovrà pronunciarsi sull'esercizio dell'eventuale deroga all'integrazione con la nuova autorità di sistema. In Liguria questo vale per Savona, anche se il presidente Toti sembrerebbe intenzionato a una proroga breve, come ha spiegato nei giorni scorsi. «Ne parleremo con calma, dopo Ferragosto — ha spiegato — Una proroga la chiederemo; ma una cosa è chiederla al 31 dicembre, che credo sia una proroga tecnica, un conto è chiederla a più lunga scadenza: dopo Ferragosto partiremo con una serie di interlocuzioni e poi decideremo. In generale credo che chiederemo una proroga: di quanto, come e perché lo decideremo nelle prossime settimane».

Prossimo passo la pubblicazione della Legge di riforma in Gazzetta Ufficiale

Compiere scelte strategiche nell'interesse non del territorio di riferimento ma del Paese

I NODI

1

IL GOVERNO
"Servono posizioni ferme e razionali specie nel momento in cui governo e ministero saranno chiamati a compiere una valutazione sui curricula e sui risultati"

2

LE PROFESSIONALITÀ
"È necessario non disperdere le professionalità che hanno fatto bene ai vertici dei principali scali e trasformato in fatti concreti e acquisizioni di traffico la governance"

3

I PORTI
"Genova e Napoli hanno bisogno di scelte lungimiranti e quindi di presidenti-manager in grado di far ripartire macchine in palese rallentamento o arrugginite"

Palazzo San Giorgio, sede [redacted] di settema nata dalla legge approvata dal consiglio dei ministri a luglio

Sotto, Gian Enzo Duci

Gazzetta del Sud

Il ministro dei Trasporti ha concesso una proroga di sei mesi non più da presidente ma da commissario

Autorità portuale, De Simone resta in carica

Nell' attesa che si attui il decreto di riforma della portualità italiana

Antonino De Simone guiderà ancora per sei mesi l' Autorità portuale di Messina -Milazzo.
Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha firmato il decreto di proroga, affidandogli il ruolo di commissario, in attesa che si completino le procedure di attuazione del decreto di riforma della portualità e della logistica italiana.
Era ed è un provvedimento indispensabile per garantire la piena funzionalità dell' Authority in questa delicatissima fase di transizione. «Mi hanno fatto molto piacere - commenta il diretto interessato - le motivazioni contenute nel decreto firmato dal ministro Delrio. Non è un semplice atto formale ma il riconoscimento di un impegno profuso in questi anni e dei risultati che l' Autorità portuale di Messina e Milazzo ha conseguito. È un attestato di stima che mi rende felice e ancor più motivato nel portare a compimento i progetti avviati, a cominciare dall' iter giunto quasi ormai a conclusione per l' avvio dei lavori di costruzione del nuovo porto di Tremestieri. Altri raccoglieranno i frutti, ma quel che conta è l' interesse generale ed é lo spirito con il quale ho servito una comunità che, da napoletano, sento sempre più mia».
La conferma di De Simone é l' unico dato al momento certo, vista l' incertezza che regna ancora sul futuro della riforma dei porti. Il ministro Delrio ha assicurato che entro il 25 settembre procederà alla nomina dei presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale. Il problema è che vi sono casi particolari - Messina -Milazzo e Salerno in testa, forse anche Savona -, che il Ministero stesso ha riconosciuto degni di attenzione, e per i quali, così come previsto dal decreto, verrà accordata una deroga su precisa istanza presentata dal presidente della Regione interessata. La richiesta a firma del governatore si ciliano Rosario Crocetta è già pronta e l' accordo è stato raggiunto: l' Autorità portuale di Messina -Milazzo continuerà ad avere piena autonomia gestionale e amministrativa per i prossimi tre anni. Non solo.
Come lasciato intuire nei giorni scorsi dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri Luca Lotti, il Governo nazionale - alla luce delle ottime performances raggiunte dal sistema portuale di Messina e Milazzo e del ruolo strategico dell' Authority dello Stretto - non esclude una "leggina" o un emendamento da inserire in decreti successivi con cui inserire Messina -Milazzo nella lista delle nuove

Autorità di sistema portuale, sganciata dun que da Gioia Tauro.
Tornando alle vicende del nuovo porto di Tremestieri, arrivano notizie di rilievo da Palermo. Ieri l' ingegnere capo del Genio civile Leonardo Santoro, nella sua qualità di relatore della Commissione regionale dei lavori pubblici, ha annunciato di aver ultimato la relazione istruttoria relativa al progetto definitivo della piattaforma logistica intermodale con annesso scalo portuale. «La relazione istruttoria - precisa Santoro - ha la finalità di consentire l' espressione del parere di merito da parte della stessa Commissione regionale». E quindi è destinata a sbloccarsi una volta per tutte la "querelle" che ha visto contrapposti la Regione, da un lato, l' Autorità portuale e il Comune dall' altro, su aspetti formali che hanno rallentato, se non paralizzato, l' iter di realizzazione del nuovo sistema portuale di Tremestieri. Si spera adesso che non si perda ulteriore tempo e che finalmente si possano aprire i can tieri.3(l.d.)

Presidenza Authority, la «chiamata» di Delrio

Sistema Livorno-Piombino: il nuovo inquilino di Palazzo Rosciano può essere

LIVORNO - NON È PROPRIO come una competizione, perchè il ministro ha promesso che non farà graduatorie, né renderà pubblico l' elenco. Ma è chiaro che la "call", cioè la chiamata a presentarsi candidati per le 15 presidenze delle Autorità di sistema portuale, apre un capitolo tutto nuovo nella storia delle nomine sui porti. Che poi sia nuovo solo nella forma, con una specie di operazione alla Gattopardo per cambiar tutto in modo che non cambi niente- sarà sempre e solo il ministro a scegliere- sarà da vedere. Per il "sistema" Livorno-Piombino, ormai ufficialmente benedetto, si è già scatenato il tam-tam dei possibili candidati. Ma chi riteneva- o magari sperava- che la "call" di Delrio contenesse anche precise indicazioni e altrettanto precisi sbarramenti (per esempio sui titoli di studio, sull' anagrafe e sulle incompatibilità di "mestiere") sarebbe rimasto deluso. La "call" è anodina: dice soltanto che chi è interessato, a livello di UE (quindi anche gli esperti degli altri paesi europei) presenti via mail il proprio curriculum entro il 4 settembre: dopo di che il ministro sceglierà, "sentendo" le Regioni interessate, ma senza farsene condizionare. Una dichiarazione di guerra contro i governatori ? In politica spesso si afferma perentoriamente qualcosa che poi la pratica smentisce. E del resto le difficoltà del governo in Parlamento fanno ipotizzare accordi, trattative e calcoli da manuale Cencelli nuova edizione. Fermandoci a Livorno-Piombino, tutti i nomi che circolavano e venivano dati quasi per certi a questo punto sono tornati in alto mare. Il "sistema" è certamente appetibile anche per tanti esperti non italiani, con curricula di altissimo livello ed esperienze interessanti, sviluppate anche a Bruxelles sulla base delle varie normative europee sulla governance dei porti. C' è l' ulteriore interesse creato dalla gara per la piattaforma Europa a spingere candidature eccellenti. E così via.

NON AIUTA, al momento, la mancata definizione delle eventuali incompatibilità. Per esempio, le due associazioni nazionali di categoria degli agenti marittimi (Federagenti) e degli spedizionieri (Fedespedi) si sono interrogate ed hanno interrogato il ministero per capire se agenti marittimi e spedizionieri operativi possono o no presentare le proprie candidature. Sono incompatibili, lo sono solo per i porti dove lavorano, o è libera riffa? E' facile capire che sul piano della competenza e della comprovata esperienza, molti esponenti

delle due categorie (come di quella degli armatori) avrebbero molti titoli per concorrere.
E I PRESIDENTI delle Autorità del passato? Per fare l' esempio livornese, oltre a Giuliano Gallanti (nella foto a sinistra con Luciano Guerrieri e dietro Massimo Provinciali) sarebbe candidabile Nereo Paolo Marcucci, primo presidente di Autorità portuale in Italia e con un ponderoso background in Contship ed oggi in Confetra? Solo due nomi, ai quali se ne possono aggiungere una mezza dozzina: da Luciano Guerrieri a Massimo Provinciali, da Angelo Roma a Roberto Piccini, fino ad almeno una mezza dozzina di ammiragli già comandanti dei porti, compreso il "quasi" ammiraglio Vincenzo Di Marco, che è stato anche commissario governativo (apprezzato) a Cagliari.
Venghino signori, venghino: come dicevano una volta al circo, più gente entra, più animali si vedono. Senza offesa, sia chiaro; solo per chiudere in modo meno serioso un argomento che nei prossimi giorni ce ne farà vedere delle belle.

ANTONIO FULVI

Il Messaggero

Presidenza dell'Authority candidati Pd in pole position

PORTO

Nuova guida a Molo Vespucci, gli esponenti del Pd in pole position. Da pochi giorni sulla poltrona più importante dell'Autorità portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta si è seduto l'ammiraglio Ilarione Dell'Anna. Il "passo indietro" dell'ex commissario dell'ente marittimo Pasqualino Monti fa ancora discutere. Per i suoi sostenitori è stato un gesto d'amore verso il porto; per gli oppositori si è trattato di una pantomima, in quanto qualcuno dall'alto lo avrebbe costretto a prendere la sofferta decisione.

Intanto le attenzioni si spostano sul prossimo futuro. Su chi punterà il ministro dei Trasporti Graziano Delrio per il nuovo corso portuale? Tutto fa credere che la scelta premierà una figura gradita all'universo dem, anche perché lo stesso premier Matteo Renzi considera lo scalo civitavecchiese come uno dei punti strategici più importanti su cui basare una politica di sviluppo. A oggi l'avvocato esperto in diritto della navigazione Francesco Maria Di Majo è il nome sulla bocca di molti, anche perché sarebbe gradito non solo al Pd, ma anche a una fetta consistente di centrodestra, in primis a Forza Italia. E Monti? Immaginare una riconferma a Civitavecchia appare utopistico, soprattutto perché il clima fra un paio di mesi potrebbe essere anche più pesante rispetto a ora. E allora per lui ecco spuntare le ipotesi di Livorno, Genova e Napoli. Lo scalo toscano fino a pochi mesi fa sembrava la destinazione più probabile, ma la pista ultimamente si sarebbe raffreddata. In Liguria invece potrebbe pesare il fattore Forza Italia, con Giovanni Toti alla guida della Regione. Ma alla fine Monti potrebbe spuntarla in Campania perché su Genova inciderebbe la mano pesante di Gianni Mascherini, responsabile nazionale dei porti per il partito azzurro.

Una presa di posizione sul porto arriva anche da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti: «Il clima a Civitavecchia si era a dir poco imbarbarito, sono accaduti fatti che allungano ombre sulla scelta dei presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale. Sugli altri scali, primi fra tutti Napoli e Genova, ci sarebbe bisogno di presidenti-manager in grado di far ripartire macchine in palese rallentamento».

Pierluigi Cascianelli

DI MAJO IL NOME PIÙ CALDO MONTI IN CORSA PER GENOVA O NAPOLI

«Più controlli nei porti? Sì, ma in tutta Europa» / INTERVISTA

Genova - Monti (Assoporti): l'allerta rischia di favorire i grandi scali del Nord.

Genova - L'innalzamento del livello di allerta nei porti italiani potrebbe diventare insostenibile se, come molti operatori temono, dovesse essere esteso dal traffico passeggeri a quello merci. «Usciamo dall'ipocrisia: sono il primo a sostenere la necessità di incrementare i controlli, soprattutto sulla merce destinata ai consumi – avverte**Pasqualino Monti, presidente di Assoporti** – ma a patto che le regole siano uguali per tutti. A Rotterdam come negli scali italiani».

Sta dicendo che l'allerta sicurezza è un elemento distorsivo della concorrenza?

«Dico che può diventarlo, se non regolamentiamo la prevenzione a livello europeo. Anche perché molta merce che finisce nei nostri supermercati viene sbarcata in Nord Europa: in Olanda, Belgio e Germania. Ripeto: i controlli sono necessari, ma devono essere omogenei. L'inchiesta che ha pubblicato il vostro giornale è emblematica: l'Italia, anche in assenza di specifici livelli di allarme, controlla più e meglio di altri Paesi. Ma se essere scrupolosi significa essere penalizzati, allora c'è qualcosa che non va».

Crede che il livello di allerta possa essere innalzato anche per le merci?

«Penso che il rischio sia concreto. E personalmente la trovo una cosa giusta. Ma il prezzo non devono pagarlo le nostre aziende: questo è un problema di cui deve farsi carico Bruxelles».

Come vi state muovendo per evitare di perdere traffici?

«Mercoledì prossimo faremo una prima riunione tecnica per preparare, in collaborazione col ministero, una nota congiunta. Ma va da sé che il tema, per la sua portata, dovrà essere affrontato da Palazzo Chigi»

L'Italia ha il peso politico per intervenire a livello europeo?

«Dobbiamo essere onesti: il peso che il Nord Europa si è guadagnato sul campo in questi anni, in materia marittima, è lontanissimo dal nostro. Ma prima o poi bisogna partire, e credo che questo per l'Italia sia il momento giusto. Magari cercando alleanze con altri Paesi mediterranei che hanno il nostro stesso problema, Spagna e Francia per esempio».

■ LA POLEMICA

Monti: «L'allerta anche sulle merci penalizza i porti italiani»

F. FERRARI >> 5

IL PRESIDENTE NAZIONALE DI CATEGORIA

«Più controlli nei porti? Sì, ma in tutta Europa»

Monti: l'allerta rischia di favorire i grandi scali del Nord

ROMA. L'innalzamento del livello di allerta nei porti italiani potrebbe diventare insostenibile se, come molti operatori temono, dovesse essere esteso dal traffico passeggeri a quello merci. «Usciamo dall'ipocrisia: sono il primo a sostenere la necessità di incrementare i controlli, soprattutto sulla merce destinata ai consumi – avverte Pasqualino Monti, presidente di Assoporti – ma a patto che le regole siano uguali per tutti. A Rotterdam come negli scali italiani».

Sta dicendo che l'allerta sicurezza è un elemento distorsivo della concorrenza?

«Dico che può diventarlo, se non regolamentiamo la prevenzione a livello europeo. Anche perché molta merce che finisce nei nostri supermercati viene sbarcata in Nord Europa: in Olanda, Belgio e Germania. Ripeto: i controlli sono necessari, ma devono essere omogenei. L'inchiesta che ha pubblicato il vostro giornale è emblematica: l'Italia, anche in assenza di specifici livelli di allarme, controlla più e meglio di altri Paesi. Ma se essere scrupolosi significa essere penalizzati, allora c'è qualcosa che non va».

Pasqualino Monti

Crede che il livello di allerta possa essere innalzato anche per le merci?

«Penso che il rischio sia concreto. E personalmente la trovo una cosa giusta. Ma il prezzo non devono pagarlo le nostre aziende: questo è un problema di cui deve farsi carico Bruxelles».

Come vi state muovendo per evitare di perdere traffici?

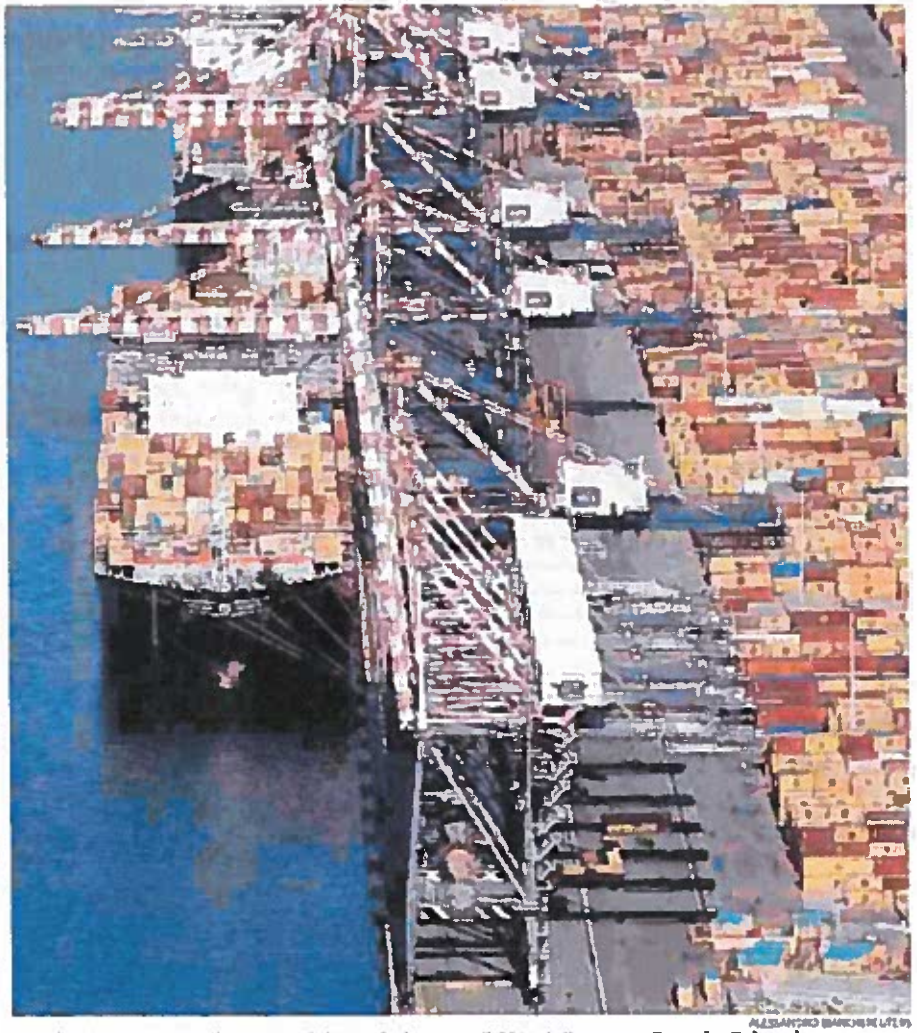
«Mercoledì prossimo faremo una prima riunione tecnica per preparare, in collaborazione col ministero, una nota congiunta. Ma va da sé che il tema, per la sua portata, dovrà essere affrontato da Palazzo Chigi»

L'Italia ha il peso politico per intervenire a livello europeo?

«Dobbiamo essere onesti: il peso che il Nord Europa si è guadagnato sul campo in questi anni, in materia marittima, è lontanissimo dal nostro. Ma prima o poi bisogna partire, e credo che questo per l'Italia sia il momento giusto. Magari cercando alleanze con altri Paesi mediterranei che hanno il nostro stesso problema, Spagna e Francia per esempio».

INCHIESTA: ARMI, AMIANTO E DROGA, CONTROLLATO SOLO L'1,5% DEI 10 MILIONI DI CONTAINER

La rete colabrodo dei porti italiani



ALESSANDRO BIANCHI (LAPRESS)

In Italia ci sono 54 porti commerciali, ma 8 sbarcano il 60% della merce **Ferrari e Galeazzi** ALLE PAG. 2 E 3

Armi, amianto e droga: la rete colabrodo dei porti italiani

Solo l'1,5% dei container stivati sulle navi è controllato. Lo scandalo [illegible] Legambiente: "Mila contraffatti, teli di plastica usati e infestati di antiparassitari finiscono in [illegible] personale [illegible] difficoltà [illegible] la lotta al contrabbando. Cina e [illegible] in Italia trasformati in ciucci per bebè"

FRANCESCO FERRARI
GIACOMO GALEAZZI
ROMA

Un traffico immenso, senza sosta, che ha continuato a macinare record anche negli anni più pesanti della crisi. Un'incessante processione di navi porta-container, porta-rinfuse e traghetti, che quotidianamente inondano i piazzali dei porti italiani di merce, petrolio, prodotti agricoli, automezzi. E di pericoli. Dei 10 milioni di container che ogni anno arrivano o partono dagli scali italiani, appena 150mila sono sottoposti a controlli. «Nel paese europeo con più chilometri di coste, i controlli sono soltanto formali», documenta Antonio Pergolizzi, curatore del rapporto annuale Ecomafie di Legambiente. «Per quantità di verifiche sui container siamo in media con il resto d'Europa, ma solo noi abbiamo quattro mafie», aggiunge Pergolizzi. Nei sotterranei dell'Agenzia delle Dogane, nell'estrema periferia romana, dieci giovani funzionari sorvegliano schermi sui quali le navi si muovono come pedine di una dama. Li coordina Rocco Burdo. «Avessimo più personale, controlleremmo più container - spiega - Ci affidiamo all'analisi dei rischi sulla base dei settori merceologici in cui si registrano più truffe, sottofatturazioni e riciclaggio. Da 10 anni non possiamo fare assunzioni, ma tra sequestri di droga e lotta alla criminalità siamo sempre più in prima linea». A disposizione 30 scanner per tutta Italia e 18 bolli da apporre: uno per ogni amministrazione sanitaria e di sorveglianza.

Amianto nei contenitori

La Stampa ha incontrato tutte le componenti della realtà portuale nazionale (dogane, Assoporti, spedizionieri, responsabili dei servizi, associazioni di tutela dei consumatori), visitando scali dalla Liguria al Lazio, dalle Marche alla Puglia. I traffici sono cresciuti nell'ultimo anno quasi del 4% eppure, per scarsità di doganieri rispetto al volume complessivo delle merci in circolazione, solo l'1,5% del totale dei container vengono sottoposti ai controlli documentali, cioè quelli in cui la dogana vaglia tutte le carte che accompagnano la merce dentro al container. E, secondo i dati Assoporti e Agenzie delle Dogane, appena l'1,06% del totale dei container passano le «visite merci»: in questi casi gli operatori in dogana aprono il container per esaminare la merce al suo interno. «Ogni ora in più in porto ha un costo per chi spedisce merce. Se le verifiche sono troppo accurate, le grandi compagnie cinesi, turche o nordafricane, per approdare sul mercato europeo, cercano altri scali in Spagna, Paesi Bassi, ex Jugoslavia», spiega Pergolizzi. «Appena i controlli si fanno più approfonditi, scattano puntuali i sequestri, ma, con le forze a disposizione e l'esigenza di far presto per non perdere quote, è come cercare un ago in un pagliaio».

La velocità di imbarco e sbarco della merce, nella classifica della competitività dei porti, è il secondo elemento di giudizio dopo il costo delle operazioni in banchina. E la crisi ha contribuito ad esasperare il livello della concorrenza fra amministrazioni: «Ci sono porti stranieri, sull'Adriatico ma non solo, dove la possibilità di essere sottoposti a controlli è vicinissima allo zero - rivela un agente marittimo - Il livello di competizione è tale che anche gli operatori che generano traffici "sani" preferiscono utilizzare quei porti, pur di guadagnare uno o due giorni di tempo». È la competitività al contrario: più un Paese è virtuoso, più il mercato lo punisce. Pergolizzi snocciola casi di partite di finto olio extravergine esportato dalla Tunisia, container di fibre d'amianto che viaggiano dall'Emilia verso la Slovenia e tornano carichi di derrate alimentari, teli di plastica usati nei campi e infestati di anticrittogamici che finiscono in Cina e, dopo essere stati sciolti e trasformati in ciucci per bebè, rientrano in Italia. Per correre ai ripari, alcuni scali ricorrono allo sdoganamento in mare: il «pre-clearing», quando la nave non ha ancora ormeggiato in banchina. «Le difficoltà e le lungaggini nei controlli delle merci sono dovuti alla burocrazia più che a difficoltà tecniche - avverte Davide Traverso, responsabile dei servizi portuali nei tre scali liguri (Genova, Savona, La Spezia) per la Uil - Non funzionano le procedure per smaltire i cumuli di merce in attesa di essere controllata a campione. E i continui tagli al personale creano un tappo». Legambiente analizza i flussi delle Agenzie delle Dogane. «Viene sbarcato falso aceto balsamico di Modena, che finisce nei discount ad appena 90 centesimi a bottiglia - evidenzia Pergolizzi». Dai porti passa un mercato nero che tiene bassi i prezzi a danno della salute dei consumatori. Le dogane non hanno acceso alla banca dati unificata delle forze di polizia e i trafficanti di prodotti tossici si nascondono in un reticolo di srl. Quando vengono scoperti subiscono un procedimento penale, ma quasi mai amministrativo. Così non perdono la licenza e possono continuare a operare nei porti. Il tasso di recidiva di questi reati è altissimo. Gli affari sono affari e per paura di uscire dai circuiti mondiali del business tanti chiudono un occhio». Insomma «conta far crescere il commercio». Anche perché «per fare verifiche sistematiche servirebbero mezzi e risorse di cui le dogane non dispongono». Un'emergenza continua che moltiplica i rischi e penalizza la sicurezza.

Il tappo

La merce non viaggia solo sui container. Nel 2015 le rinfuse liquide transitate sui moli italiani (petrolio, raffinati, biocarburanti) sono state 182 milioni di tonnellate, quelle solide (carbone, cemento, sale, pellet) 69 milioni. «Nella tempistica del controllo sulle merci l'Italia sconta uno storico ritardo - rincara la dose Giampaolo Botta, direttore generale dell'associazione degli spedizionieri genovesi Spediporto - Nel resto d'Europa, e soprattutto nei paesi del Nord, le procedure sono molto più rapide. Nei porti italiani i tempi medi di controllo sono superiori del 50%. Colpa del mancato coordinamento tra le varie amministrazioni incaricate dei controlli: Agecontrol, sanità marittima, servizi di veterinario e fitopatologo». All'Assoporti, l'associazione che riunisce le Autorità portuali, il segretario generale Paolo Ferrandino ribatte che «da tempo chiediamo uno sportello unico doganale» per armonizzare «gli orari di apertura di ciascun ufficio di controllo in linea con le necessità di sbarcare in continuazione merce». I numeri sono colossali: dai porti passa di tutto. Nel 2015 l'Italia ha importato via mare 15,8 milioni di tonnellate di minerali; 13,4 milioni di tonnellate di metalli e manufatti; 1,2 milioni di tonnellate di mezzi di trasporto; 7,4 milioni di tonnellate di prodotti chimici, fibre sintetiche, combustibili, 15,9 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi. Ormai l'85% dei prodotti sugli scaffali arriva dai porti.

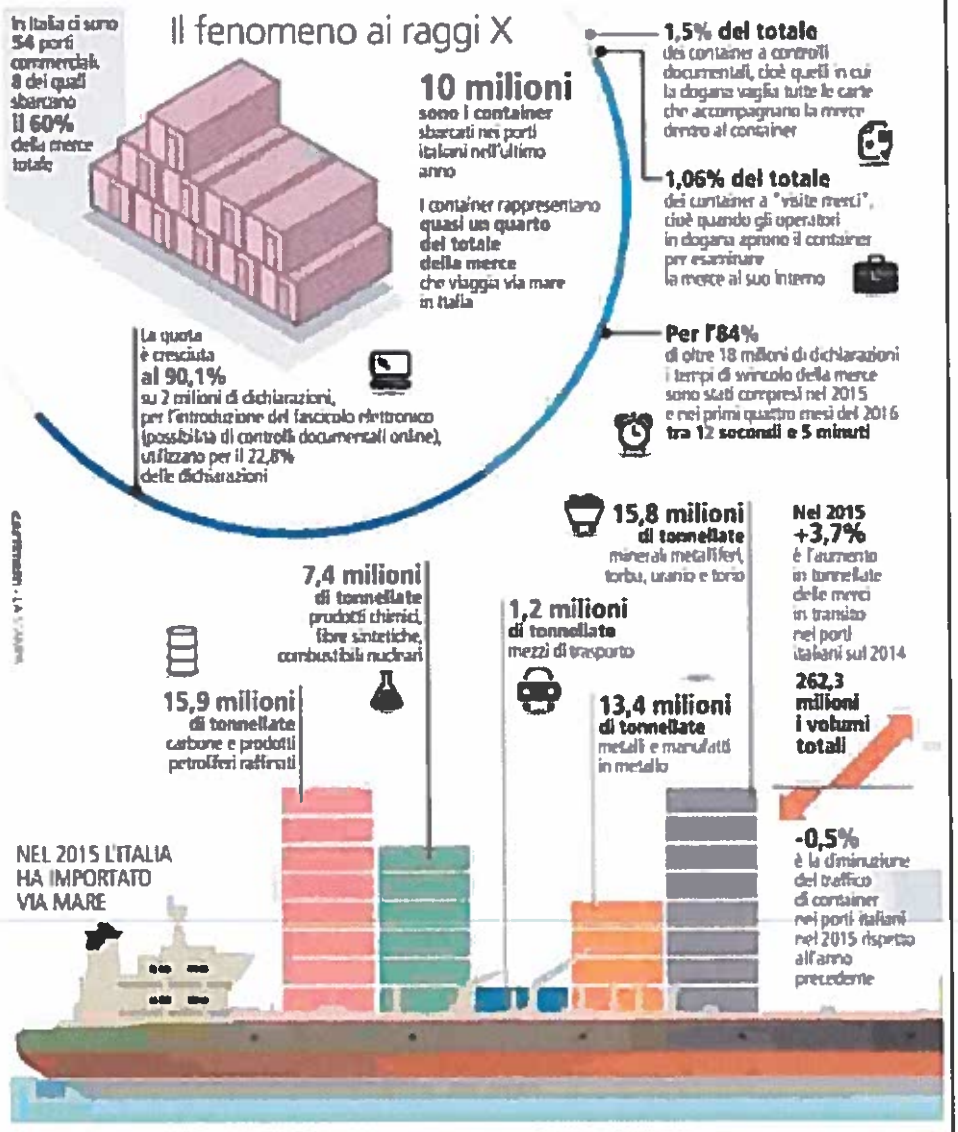
Falle internazionali

La collaborazione fra autorità marittime nazionali è un elemento fondamentale nel contrasto dei traffici illeciti. Ma il sistema funziona solo quando a dialogare sono amministrazioni trasparenti. Il caso della nave «Haddad 1», fermata per un controllo dalla Guardia costiera greca al largo di Creta, è emblematico: registrata a La Paz, Bolivia, gestita da un'agenzia marittima del Pireo e armata da una società egiziana, la nave (una carretta del mare con 40 anni di navigazione alle spalle) era partita pochi giorni prima dallo scalo turco di Alessandretta, a 50 km dal confine siriano, con un carico di «oggetti per arredamento». Così, almeno, risultava dai documenti di bordo «verificati» in Turchia. Nei 14 container stivati dall'equipaggio, in realtà, tra armadi e comodini si nascondevano 5mila fucili e mezzo milione di munizioni. Materiale destinato ai miliziani libici che sarebbe arrivato a destinazione, senza l'intervento dei militari greci. «Nelle dogane si combatte una guerra senza armi al crimine e al contrabbando», avverte Pergolizzi.

La scure del governo

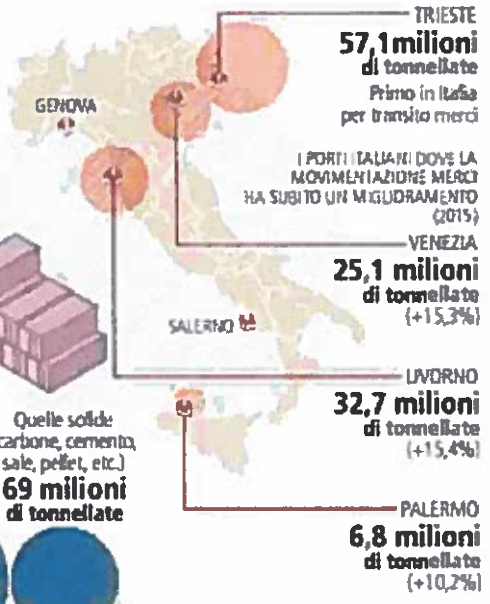
Per cercare di colmare le falle del sistema diventa operativa la riforma della portualità. Il governo ha rivoluzionato la struttura delle Autorità portuali - enti istituiti nel 1984 - che saranno tramutate in Autorità di sistema (scese da 24 a 15), con una governance più snella e una maggiore competitività, garantita anche dall'avvio dello sportello unico in dogana. «Vogliamo che Genova e Savona diventino il porto della Svizzera, e quelli del nord Adriatico siano il porto merci dell'Austria - dice il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio - Avremo 57 porti, ma coordinati da sole 15 Autorità». Una riforma che in Sicilia entrerà in vigore tra tre anni perché la Regione ha ottenuto da Roma il rinvio degli accorpamenti. Liguria e Campania seguiranno probabilmente la stessa strada per evitare le immediate fusioni Genova-Savona e Napoli-Salerno: superare rivalità a volte centenarie non è un processo semplice. Lazio e Puglia sono avamposti. Al porto di Civitavecchia Pasqualino Monti ha fatto tesoro delle inadeguatezze strutturali altrui. Lo scalo laziale ha bruciato sul tempo Taranto e Salerno costruendo banchine speciali per spedire veicoli negli Usa. «Certi giorni abbiamo in porto anche 24 navi - sottolinea Monti - Dobbiamo competere su scala internazionale e non ha alcun senso difendere lo status quo».

Bari è il laboratorio del nuovo corso. A fronte di una forte crescita (negli ultimi sei mesi: +42% container, + 20% merci, +36% crociere), il commissario del porto, Francesco Mariani ha dotato gli addetti di palmari e informatizzato la filiera dei controlli. Qui le banchine sono pubbliche e alle imprese portuali è stata affidata in concessione una parte dei piazzali. «Abbiamo creato una struttura flessibile e polifunzionale e quello che non si può verificare sul posto, finisce in laboratorio». Ma i controlli non sono omogenei nei porti e la volontà dei singoli non basta. Per non perdere traffico si abbassano gli standard. «A Gioia Tauro è complicato controllare», ammette chiunque interagisca con lo scalo divenuto snodo fondamentale per la «'ndrangheta spa». Un problema non sono nostrano, quello dei mancati controlli: il batterio della Xylella, l'incubo degli uliveti pugliesi, è arrivato in Italia dopo essere sbarcato non nel porto di Bari, ma in quello olandese di Rotterdam, uno dei simboli dell'efficienza nordica.



Nel 2015 nei porti italiani sono transitati
10.181.967 contenitori
e più di
45 milioni di passeggeri

Genova e Livorno sono i due porti sui quali è stato usato di più lo svincolo anticipato (pre-clearing), quando la nave non ha ancora ormeggiato in banchina



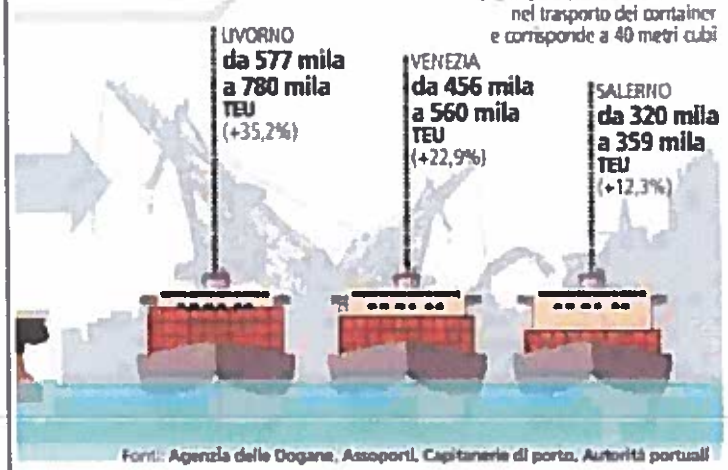
Quelle solide (carbone, cemento, sale, pellet, etc.)
69 milioni di tonnellate

LA MERCE NON VIAGGIA SOLO SU CONTAINER

Le rinfuse liquide (petrolio, raffinati, olio di palma, biocarburanti etc.)
182 milioni di tonnellate

I PORTI CHE HANNO REGISTRATO MIGLIORAMENTI NEL TRAFFICO DI CONTAINER

TEU
È la misura standard di volume nel trasporto dei container e corrisponde a 40 metri cubi



Fonti: Agenzia delle Dogane, Assoporti, Capitanerie di porto, Autorità portuali

50 per cento
Nei porti italiani i tempi medi di controllo sono superiori del 50 per cento rispetto al resto d'Europa. Contro i disguidi della burocrazia il governo ha varato lo sportello doganale unico

85 per cento
Ormai l'85 per cento dei prodotti che si trovano sugli scaffali dei supermercati ha viaggiato nei container arrivati nei porti italiani. Per spedire un container dalla Cina bastano 800 dollari

La Gazzetta Marittima

Trieste, OK la "cura del ferro"

Dal consuntivo dei traffici nel primo semestre

TRIESTE – E' un buon periodo per il porto: ed è buona in particolare la performance dei traffici commerciali del primo semestre 2016. La movimentazione complessiva segna un incremento del 4,71% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con 29.436.777 tonnellate di merce lavorata. Positivi tutti i comparti: rinfuse liquide (+4,14%), rinfuse solide (+13,45%), merci varie (+5,16%). Incoraggiante anche il risultato per i contenitori corrispondente a 243.326 teu (+ 2,84%), con il dato determinante dei container pieni che porta a una variazione positiva a doppia cifra (+16,67%). Sostanziale tenuta per il settore RO-RO: 152.159 i mezzi movimentati (-0,80%). Sono state complessivamente 1.192 le navi in arrivo e partenza dal porto giuliano, 43 in più rispetto ai primi sei mesi del 2015, con un aumento del +3,74%. Trend in continua crescita per il traffico ferroviario, che registra un amento del 17,64%, con 3.334 treni movimentati. "I risultati dei primi sei mesi – ha commentato il commissario D'Agostino – confermano la validità delle strategie di valorizzazione del sistema portuale giuliano e dell'ottimo lavoro degli operatori. Dietro ai numeri, c'è una chiave di lettura ben precisa che parla dei nostri investimenti: la cura del ferro è il nostro core business. Un treno che parte da Trieste porta un container a Monaco di Baviera in 11 ore. Puntiamo a diventare il primo porto ferroviario internazionale d'Italia con collegamenti diretti e quotidiani verso tutte le destinazioni del Nord Italia e Centro-Est Europa."

La Nuova di Venezia e Mestre

«Il porto Off-shore veneziano è davvero indispensabile, ancor più quando saranno in funzione ...

«Il porto Off-shore veneziano è davvero indispensabile, ancor più quando saranno in funzione alle bocche di porto della laguna le dighe mobili del Mose che renderanno l' accesso condizionato». Lo hanno detto nei giorni scorsi all' assessore regionale, Elisa De Berti, il presidente e il vicepresidente di Confetra Nord Est - associazione che rappresenta oltre 2.400 imprese che operano nei settori del trasporto e della logistica, imprese che a loro volta assicurano un lavoro a decine di migliaia di persone - Paolo Salvaro e Andrea Cosentino.

«Anche con le barriere del Mose a riposo» hanno spiegato all' assessore «la profondità del fondale è vincolata ai -14 metri dei cassoni posati sul fondale.

Se 20 anni fa, quando si è progettato il Mose, questo pescaggio poteva sembrare più che sufficiente, oggi le dimensioni delle navi sono tali da renderlo inadeguato».

«Il problema» hanno aggiunto i due dirigenti di Confetra «è che se le grandi navi porta-container che collegano l' Europa con il Far East non avranno alternative valide, semplicemente salteranno Venezia, condannando il porto lagunare a un lento ma inevitabile declino se non si provvederà in tempo a realizzare un approdo "fuori" dalle barriere del Mose, per le grandi navi porta-container e da crociera».

Per Confetra, che ha chiesto un sostegno esplicito della Regione al progetto in esame al Cipe: «Anche le imprese che operano nella logistica e nella portualità al di fuori del segmento container, sostengono il sistema Off-shore è l' unica possibilità per dare un futuro al porto veneziano e a tutto il Nordest e un' opportunità per tutti gli altri porti del nord Adriatico, Trieste compreso, perché il sistema di distribuzione dei container con le speciali chiatte, in presenza di volumi significativi si potrebbe allargare anche a tutti gli altri terminal dell' Alto Adriatico, configurando un sistema integrato europeo».

Porti: in arrivo nuova viabilità e varchi per Vado

Gara assegnata, lavori nel 2017 in vista piattaforma Maersk

08 agosto, 17:07

(ANSA) - VADO LIGURE, 8 AGO - La gara per la progettazione e la realizzazione della nuova viabilità retroportuale e i nuovi varchi doganali del porto di Vado Ligure, in provincia di Savona, è stata assegnata e nel primo trimestre del 2017 potranno aprire i cantieri per i lavori che dureranno poco più di un anno. Il progetto prevede una completa ridefinizione delle aree del retroporto, con un sistema di infrastrutture indispensabile in vista dell'apertura della piattaforma multipurpose in costruzione a Vado Ligure. Ad aggiudicarsi l'appalto è stata la ITI spa di Modena, con una proposta da 9,7 milioni di euro e un ribasso di gara del 22%. La riorganizzazione, inserita nel Piano operativo triennale delle opere dell'Autorità portuale di Savona, prevede una serie di interventi che vanno dalla realizzazione del nuovo varco doganale e relative palazzine uffici alla creazione di parcheggi per i mezzi pesanti, dalla delimitazione delle aree doganali alla ridefinizione delle viabilità di accesso. Nel progetto presentato da ITI è compresa una struttura dedicata a uffici sul varco portuale e un nuovo edificio da destinare all'attività di ispezione del servizio di Sanità marittima e Veterinaria alle merci trasportate di origine animale e vegetale

The Medi Telegraph

«La Liguria raccolga la sfida della portualità»

Genova - L'intervento di Raffaella Paita, capogruppo Pd in Regione Liguria.

Genova - **Sono proprio curiosa di capire se sul tema della creazione delle autorità di sistema portuale prevarrà la linea che, almeno in apparenza, appare più corretta e ragionevole di Toti, oppure la solita incomprensibile azione di Rixi tesa solo a rinviare scelte strategiche e tutta finalizzata a far capire che dentro la maggioranza ligure comanda la Lega.** In particolare voglio soffermarmi sul porto della Spezia, che ha l'occasione storica di acquisire un ruolo ancora più importante nello scenario europeo attraverso l'integrazione con Marina di Carrara, per costruire un sistema forte e competitivo capace di rilanciare anche l'opera Pontremolese di cui la giunta regionale ligure si è completamente dimenticata. **Non si capisce pertanto la ragione - sostenuta da Rixi - per la quale non si dovrebbe procedere subito alla nomina di un unico presidente di Spezia e Marina di Carrara,** dando attuazione anche a livello locale al piano nazionale della portualità e alla riforma su cui la Regione Liguria - lo ricordo per amor di verità - ha espresso parere favorevole in sede di Conferenza unificata. La Lega che, ricordiamo tutti, al tempo del ministro Tremonti ha contribuito non poco a indebolire in un momento chiave la portualità italiana, evidentemente continua in questa azione contro i nostri porti. **Non ha davvero alcun senso parlare di sistema logistico nord ovest con Piemonte e Lombardia e, al tempo stesso, trattare i porti in un'ottica provinciale e localistica incapace di costruire futuro.**

L'INTERVISTA/PAOLO ODONE, PRESIDENTE DELLA CAMERA DI COMMERCIO

"Iit, porto e turismo per il rilancio"

LUIGI PASTORE

«GENOVA accusa gravi problemi economici. Ma la speranza per il futuro c'è. Sta nel turismo, nella cultura, nello shipping, ma soprattutto nelle tecnologie e nelle nuove conoscenze dell'Iit. Ma c'è una precondizione per risorgere, che finalmente siano realizzati i collegamenti. E forse ci siamo». Paolo Odone guarda avanti.

A PAGINA V

Il presidente della Camera di commercio: "Se si farà la linea veloce per Milano, molti si trasferiranno qui"

Odone e Genova 2017 "Iit, shipping e turismo le priorità per rinascere"

LUIGI PASTORE

«GENOVA è una città che accusa gravi problemi economici, una città che ha perso oltre 200 mila abitanti in 40 anni. Ma la speranza per il futuro c'è. Sta nel turismo, nella cultura, nello shipping, ma soprattutto nelle tecnologie e nelle nuove conoscenze dell'Iit, applicato prima di tutto alla salute. Ma c'è una precondizione per risorgere, che finalmente siano realizzati i collegamenti. E forse ci siamo».

Paolo Odone guarda avanti. A otto mesi dalle elezioni per il sindaco di Genova, il presidente della Camera di commercio e di Ascom, fissa una agenda ideale per i candidati a Tursi. Con una premessa: «Non voglio parlare di politica, ma di economia».

Odone, da cosa ripartire secondo lei?

«I problemi economici sono gravi, perché la città è una di quelle che hanno perso più abitanti in percentuale: erano 816 mila nel 1971, ora siamo a 580.000 con un centinaio di migliaia abbondante di immigrati, che ciò che guadagnano in larga parte lo mandano a casa. E oltre a questo Genova ha subito anche un impoverimento funzionale».

In che senso?

«Sono sparite aziende importanti delle partecipazioni statali e del settore petrolifero anche se da alcuni settori, ad esempio la cantieristica, arrivano notizie abbastanza buone, penso soprattutto a Fincantieri, che ha fatto en plein di navi da crociera. Noi come Ascom ci eravamo battuti, portando 7 mila persone in piazza a sostegno di Fincantieri e il risultato mi sembra sia arrivato. Ecco credo che anche la politica su questo dovrebbe muoversi. Poi, ci sono le eccellenze, dal turismo, alla cultura, allo shipping, ma ciò che producono in termini di affari e di occupati non può certo sostituire in toto il peso della vecchia industria manifatturiera».

Le eccellenze, appunto. Lei accennava all'Iit.

«Lo metterei per primo negli assi su cui puntare e che i nostri amministratori pubblici dovrebbero valorizzare. Noi come Camera di commercio abbiamo investito due milioni e mezzo per creare tra non molto start up innovativo, legato allo sfruttamento di brevetti creati da questi giovani scienziati. Dobbiamo industrializzare un brevetto come si fa all'estero. La ricerca Iit è di livello mondiale, mette insieme conoscenze straordinarie, micro robotica, nano tecnologie e medicina. L'industrializzazione di brevetti straordinariamente moderni è fondamentale. E ci lavorano oltre mille ricercatori provenienti da 52 paesi. Qui c'è uno sviluppo che tocca cervelli eccelsi anche se numeri bassi. Però, tutto questo permetterà alla città di crescere, solo se finalmente saranno realizzati i collegamenti e Genova non sarà più isolata. A quel punto vedrete che tornerà a crescere anche la popolazione».

Perché?

«Succederà ciò che è accaduto a Nizza, partita con 400 mila abitanti e che ora ha superato il milione e continua a crescere. Hanno saputo mettere insieme il sistema di sviluppo legato alla tecnologia, abbinata alla qualità della vita. Il giorno che sarà stabile e veloce il collegamento con la Valpadana, avverrà lo stesso fenomeno di Nizza con i francesi continentali che si sono trasferiti lì come ricercatori di Sophia Antipolis e gli anziani che sono andati in una città dove si vive bene. A Genova ci sono centinaia di appartamenti vuoti in zone anche di pregio, case che potrebbero essere affittate a cifre non pazzesche e che potrebbero ospitare cervelli in arrivo e anziani, che preferiscono vivere la terza età vicino al mare anziché in pianura. Ecco, questo è un punto di svolta. L'uscita dall'isolamento che forse avverrà finalmente e sarà anche la grande occasione per Genova per diventare la più grande piattaforma portuale e logistica».

Cosa dovrà fare il prossimo sindaco?

«Serve più peso con Roma, con il governo centrale. Non è possibile che gli unici finanziamenti siano arrivati per lo Scolmatore e per fortuna che sono arrivati. Genova deve tornare a contare di più nello scacchiere nazionale, noi come imprenditori e commercianti siamo pronti in questo a sostenere chi la amministrerà».

L'INDUSTRIA

Abbiamo perso tantissimo, ma da Fincantieri sono arrivate buone notizie, anche per la nostra mobilitazione

LA POLITICA

Non parlo di politica ma ritengo che in futuro Genova debba farsi sentire di più con il governo centrale

I TEMI

LE TECNOLOGIE

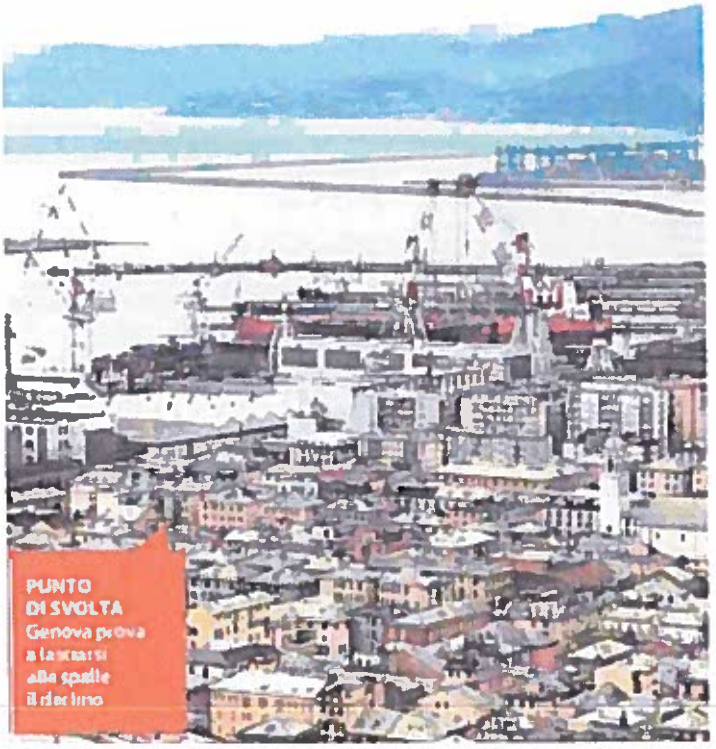
Secondo Odone l'industrializzazione dei brevetti è uno dei punti di forza (nella foto l'Iit)

I COLLEGAMENTI

Senza la Genova-Milano la città muore (nella foto un cantiere per il Terzo Valico)

IL TURISMO

È ormai un punto di forza della città: "Ma non può rimpiazzare l'industria manifatturiera"



PUNTO DI SVOLTA
Genova prova a lasciarsi alle spalle il declino

Porti, doppia richiesta di moratoria per Toti / IL CASO

Genova - La legge di riforma consente la deroga alle fusioni tra Authority. La Regione ha deciso: rinviati gli accorpamenti di Savona a Genova e Carrara alla Spezia.

Genova - **È tutto pronto, le richieste sono già state scritte.** E soprattutto i tecnici della Regione hanno specificato bene le motivazioni per cui le fusioni tra Genova e Savona e Spezia e Carrara, non si possono fare. Almeno non subito. «Abbiamo deciso di chiedere la deroga agli accorpamenti che riguardano i porti liguri - conferma **Edoardo Rixi,**assessore regionale ai porti - e i motivi non sono politici. Abbiamo bisogno di più tempo per armonizzare i processi di unione tra gli scali». A preoccupare sono due motivi distinti. A ponente le motivazioni scritta nelle carte prodotte dai tecnici della Regione, riguardano soprattutto gli investimenti che deve ancora portare a termine l'Authority savonese. Il ragionamento ha il proprio perno sulla piattaforma di Vado, progetto giudicato necessario per le banchine di Savona e che a ponente vorrebbero poter seguire in autonomia. A levante invece «il problema principale è l'armonizzazione dei piani regolatori. Ne abbiamo già parlato, stiamo studiando, ma un periodo cuscinetto serve per poter far coincidere le nostre procedure con quelle toscane» dice Rixi.

Serve più tempo quindi, ma quanto? La richiesta indirizzata al ministro Delrio sarà di 36 mesi. Toccherà poi a Roma decidere se e quanto concedere. Ma visto che la Liguria sta cercando di evitare lo scontro politico con il governo, la buona fede della Regione potrebbe essere premiata. Probabilmente l'accordo di mediazione, come confermano diverse fonti anche parlamentari, potrebbe essere raggiunto sui 24 mesi. Due anni di ulteriore autonomia per Savona e La Spezia, guidati da altrettanti commissari governativi. Il ministero non ha mai fatto mistero di voler decidere da solo sui nomi a cui affidare gli scali che non si adeguano alla fusione prevista dalla riforma. Ma anche su questo Toti e Rixi sono convinti di poter arrivare ad un accordo. **Per Spezia il problema non si pone: è un'Autorità di sistema portuale e seguirà il normale iter per la scelta del prossimo presidente.**

- segue

Sarà Carrara a subire invece il commissariamento per almeno due anni, ma su questo anche la Toscana non dovrebbe fare problemi, anzi. Intanto continuano le voci sulle candidature del porto oggi guidato da **Lorenzo Forcieri**. Negli ultimi giorni salgono le quotazioni di**Elvio La Tassa**, attuale direttore delle dogane spezzine che però non ha ancora inviato il curriculum a Roma. La comunità portuale si sta proponendo in massa, ma a quel dossier guarderà con attenzione anche Luigi Merlo, lo spezzino consulente di Delrio per i porti. A Savona invece in caso di via libera alla moratoria, le ipotesi sono due. La prima è di continuità con l'attuale gestione e prevede che **Gian luigi Miazza,**attuale presidente del porto, possa rimanere anche come commissario per i due anni di deroga. La seconda invece passa da**Alessandro Berta**, direttore degli industriali di Savona, fiero oppositore dell'accorpamento, il cui curriculum potrebbe già essere sulla scrivania di Delrio.

La Gazzetta Marittima

Approvato il progetto BlueConnect Italia-Francia

Con il finanziamento europeo in campo marittimo

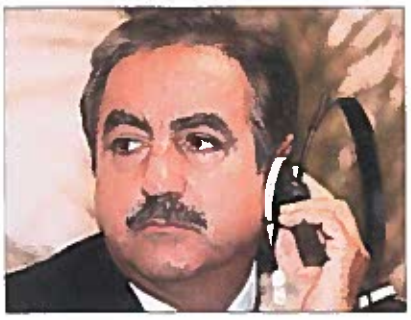
LA SPEZIA – E' stato approvato nei giorni scorsi il progetto comunitario BlueConnect, finanziato nel programma Italia Francia Marittimo, che vede coinvolta l'Autorità Portuale della Spezia in qualità di partner di progetto insieme ad importanti realtà europee. Il progetto BlueConnect, coordinato da Pole Mer Mediterranee – Toulon Var Technologies, vede la partecipazione dei seguenti partners: Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Cote d'Azur, Chembre de Commerce et d'industrie du Var, Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute Corse, Camera di Commercio di Sassari, Autorità Portuale della Spezia, Autorità Portuale di Livorno. Il progetto ha come obiettivo l'analisi dei settori delle attività portuali che sostengono oggi la crescita dei porti e delle relative piccole e medie imprese : yachting, logistica e crociere.
Attraverso il progetto verrà finanziata la realizzazione di un osservatorio che raccoglierà i dati socioeconomici delle attività portuali del Var, delle Alpi Marittime, della Corsica, della Sardegna, della Liguria e della Toscana. I dati raccolti verranno utilizzati per costruire una rete trasfrontaliera di attori dello sviluppo economico del territorio e per sostenere e indirizzare la crescita dei servizi alle piccole e medie imprese esistenti. Soddisfazione è stata espressa dal presidente spezzino Lorenzo Forcieri: "L'approvazione del progetto BlueConnect si aggiunge ai numerosi progetti comunitari finanziati in questi anni e che hanno permesso all'Autorità Portuale di conquistare un ruolo di primo piano e una credibilità internazionale in questo settore. In particolare il progetto BlueConnect, mettendo a sistema i porti con le piccole e medie imprese esistenti che operano nei settori dello yatching, della logistica e delle crociere, permetterà di raccogliere anche alla Spezia dati preziosi con cui avviare analisi utili per affrontare insieme le sfide del futuro e programmare gli investimenti per lo sviluppo di una crescita economica sostenibile dell'intero territorio.

Ansa

BlueConnect, un osservatorio marittimo fra Italia e Francia

Il porto della Spezia nel progetto per mettere in rete le pmi

08 agosto, 17:06



(ANSA) - GENOVA, 08 AGO - L'Autorità portuale della Spezia partecipa al progetto comunitario BlueConnect, approvato nei giorni scorsi e finanziato dal programma Italia Francia Marittimo. L'obiettivo è costruire una rete transfrontaliera a sostegno della crescita dei servizi alle piccole e medie imprese legate alle attività portuali. Si parte con la realizzazione di un osservatorio che raccoglierà i dati socioeconomici delle attività portuali del Var, delle Alpi Marittime, di Corsica, Sardegna, Liguria e Toscana. "Il progetto, mettendo a sistema i porti con le piccole e medie imprese esistenti che operano nei settori dello yachting, della logistica e delle crociere, permetterà di raccogliere anche alla Spezia dati preziosi con cui avviare analisi utili per affrontare insieme le sfide del futuro e programmare gli investimenti", sottolinea il presidente dell'Autorità portuale Lorenzo Forcieri.

BlueConnect, coordinato da Pole Mer Mediterranee - Toulon Var Technologies, vede la partecipazione di: Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Cote d'Azur, Chambre de Commerce et d'industrie du Var, Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute Corse, Camera di Commercio di Sassari, Autorità Portuale della Spezia, Autorità Portuale di Livorno.

Il Secolo XIX

PUNTI DI VISTA

IL BANDO SUL BLUEPRINT È VEICOLO DI PROMOZIONE

Il lancio del concorso internazionale di idee Blueprint Competition, sulle aree ex fieristiche genovesi, rappresenta un segnale forte per la città in questo mese di agosto. Comune di Genova e Spim in primo piano, ma anche Regione Liguria e Autorità Portuale e la Presidenza del Consiglio dei Ministri, hanno dato un segnale. Ora tocca alle forze economiche sostenere il progetto.
Renzo Piano ha sottolineato con ragione che "anche se il progetto è più grande, da qualche parte bisognava pur cominciare. E partendo da qui, avanziamo". Lavorando tutti insieme, possiamo farlo.
Questo concorso internazionale ha l' obiettivo di stimolare la creatività dei giovani architetti e ingegneri di tutta Italia. Non possiamo che esserne felici. È proprio quello che noi cooperatori liguri stiamo facendo da anni per far diventare Genova e l' intera regione un laboratorio di riferimento per tutti coloro che hanno idee e voglia di imprese.
L' Alleanza delle Cooperative, in un' alleanza ancora più ampia con le altre categorie economiche che vogliono scommettere su questo progetto, si mette a disposizione per comuni care a tutto il mondo il bando e le opportunità successive di investimento. Il mondo della cooperazione ha realtà associative che operano in tutto il mondo. Vere e proprie antenne nei diversi paesi, capaci di fare da cassa di risonanza ai progetti internazionali. Ora possiamo metterle a disposizione perché il Blueprint Competition diventi un vero e proprio biglietto da visita per Genova.
Deve essere un' occasione per far conoscere il bando, ma anche l' opportunità per promuovere la città nel suo complesso, illustrando le potenzialità commerciali, questa capacità di trasformarsi, di togliere cemento e dare spazio all' acqua dove oggi è terra e creare nuovi settori di sviluppo.
Sempre Renzo Piano ha parlato di un vero e proprio "lavoro di rammendo del territorio" per dare il senso di un intervento sull' esistente. Rammendare significa riparare un tessuto.
Anche quello economico.
L' Alleanza delle Cooperative sul Blueprint Competition è pronta a collaborare con tutti i soggetti che fanno parte di questo tessuto economico.
L' autore è Presidente Alleanza delle Cooperative - Liguria.

Porti: Genova, aumentano i passeggeri, merci stabili

Sfiorata quota 1 mln per traghetti e crociere, +6% navi cargo

(ANSA) - GENOVA, 4 AGO - Cresce il traffico passeggeri nel porto di Genova: a giugno continuano a crescere sia traghetti (+2,8% sul mese e + 9,2% sul progressivo) che le crociere (+44,1% nel mese e + 11,5% sul progressivo) raggiungendo quasi quota 1 milione (998.351 nei sei mesi) con un aumento del +10,1%. Sostanzialmente stabili i container nel mese di giugno che nonostante la leggera flessione sul mese (-1,6%) nei primi sei mesi mantengono i livelli attesi con 1.133.201 teu contro i 1.133.117 teu dell'anno scorso. Buono anche il dato relativo alle navi arrivate e partite dal porto di Genova che crescono del 6% sui sei mesi. Il calo del totale generale (-2,9% sui sei mesi) è da attribuirsi principalmente al segno meno degli olii minerali (-10,3% sui sei mesi) e delle rinfuse solide (-31,4%), calo che viene parzialmente riequilibrato dalla crescita dei prodotti siderurgici (+6,9% sui sei mesi) e dalla tenuta della merce varia (+1,2% sui sei mesi).

Porti: spedizionieri genovesi tornano a investire all'estero

Nuovi uffici dal Giappone al Sud Africa, ripartono le assunzioni

15 agosto, 12:10

(ANSA) - GENOVA, 11 AGO - Le aziende di spedizione genovesi, dopo la frenata negli anni della crisi, tornano a investire all'estero aprendo nuovi uffici commerciali e operativi in ogni parte del mondo per seguire la merce e le sue esigenze. E' una scommessa sulla ripresa, spiega Spediporto, l'associazione spedizionieri di Genova. E ha portato anche una ripresa delle assunzioni (+10%). Nell'ultimo anno gli investimenti sono cresciuti del 30%, soprattutto le aziende medio-grandi hanno aperto veri e propri 'bracci' commerciali vicino ai siti produttivi e agli snodi distributivi delle merci. "Sud Africa, Australia, Sud America, Giappone, Kazakistan e America del Nord sono tornati a ospitare gli investimenti italiani e non solo", spiega il presidente di Spediporto Alessandro Pitto. Uffici al servizio dell'import e dell'export. "Il 75% del nostro made in Italy viene venduto a condizioni che lasciano poco sul nostro territorio. Dobbiamo dunque essere presenti laddove si comprano i nostri prodotti e viene assegnato il mandato di trasporto, così da poter vendere al meglio la nostra professionalità e la nostra capacità di servire la merce dalla produzione alla distribuzione", spiega Maurizio Fasce, past president dell'associazione. Proprio per il made in Italy è essenziale un servizio di logistica personalizzato, sottolineano Pitto e Fasce. E questo aiuta anche l'occupazione: "Negli ultimi due anni è crollato l'uso degli ammortizzatori sociali e si è tornati ad assumere", dice Giampaolo Botta, direttore di Spediporto. "Nel 2015 il 40% dei ragazzi che abbiamo formato, grazie all'apprezzamento e all'aiuto delle aziende sono stati mandati all'estero a fare esperienze internazionali. Le imprese vogliono collaboratori validi: di cultura italiana ma profondi conoscitori delle realtà locali, operative e commerciali".

Il Secolo XIX

IL RETROSCENA

Logistica, i colossi della Penisola pronti a sondare il mercato

GENOVA. Almeno tre dei pezzi più pregiati della logistica italiana starebbero valutando l' ipotesi di affacciarsi sul mercato, secondo le indiscrezioni che circolano nell' ambiente: si tratta in particolare di Contship Italia, di gran lunga il maggior terminalista container del Paese, della divisione logistica del gruppo Gavio e della Jas, tra i primi spedizionieri aerei nella Penisola.

Contship, controllata dal gruppo tedesco Eurogate, avrebbe raggiunto l' accordo con l' advisor per gestire la vendita delle attività terminalistiche in Italia, presenti nei porti della Spezia, Gioia Tauro, Ravenna, Salerno e Cagliari. Un processo le cui modalità devono essere evidentemente ancora tutte costruite, vista la portata dell' operazione e le sue sfaccettature.

L' azienda fondata da Angelo Ravano ha nelle strutture della Spezia la sua punta di diamante, accompagnata da un volume elevatissimo di investimenti in corso, ma pure terminal più complessi come Gioia Tauro, su cui gravitano 1.200 dipendenti e un accordo da 400 milioni di euro recentemente siglato dal governo che ne sancisce il rilancio e la diversificazione del porto intorno al terminal, alle prese con una crisi strutturale.

Intanto la società finanziaria Palladio sarebbe interessata a una partecipazione alla divisione Porti e Logistica del gruppo tortonese Gavio, che tra le altre infrastrutture controlla il Terminal San Giorgio (Tsg) di Genova e il retroporto Rte a Rivalta Scrivia, oltre all' interporto Cim di Novara, vero snodo sull' asse terrestre tra il porto di Genova e Rotterdam. Proprio in relazione al porto della Lanterna, va segnalato che questa settimana l' Autorità portuale ha concluso l' istruttoria relativa alla richiesta di proroga di concessione del Tsg, di ulteriori 10 anni (insieme ai 34 per il terminal di Spinelli e al 25 per il Sech, con una limatura al basso dei tempi accettata da tutti e tre i terminalisti.

La Jas è invece uno spedizioniere aereo nato a Segrate e oggi presente in oltre 80 Paesi con 47 società controllate e 35 agenti in esclusiva: da tempo il proprietario e creatore di questo gruppo, Biagio Bruni, sta valutando la quotazione dell' azienda negli Stati Uniti, così come la vendita di una società controllata al 70%, la Multilogistics di Milano.

The Medi Telegraph

Nautica, i grandi marchi italiani disertano Genova

Genova - Yacht esposti in acqua a Cannes e Montecarlo. I marchi più prestigiosi cercano all'estero visibilità internazionale.

Genova - **I più grandi marchi nautici italiani vanno a Cannes, in Francia. E poi a Monaco, a Miami, altrove. Praticamente ovunque ma non a Genova.** Da Azimut/Benetti a Baglietto, da Perini a Ferretti, dopo aver annunciato che non saranno presenti al Salone Nautico di Genova perché **considerato «insufficiente»**, dopo essere ufficialmente usciti da Confindustria perché non «sostiene adeguatamente il settore», presentano se stessi e le loro anteprime mondiali al Cannes Yachting Festival dal 6 all'11 settembre. A seguire, molti di loro saranno poi a quello di Monaco (28 settembre - 1 ottobre), in attesa dell'International Boat Show di Miami (a febbraio), la più grande manifestazione fieristica mondiale del settore. Ovunque, ma non al Nautico di Genova di settembre. Ha questo spirito per la nautica italiana il prossimo Salone di Cannes. I marchi più prestigiosi, quelli conosciuti nel mondo come l'eccellenza del made in Italy, cercano all'estero quella visibilità internazionale che - a loro avviso - in Italia non trovano. Perini Navi partecipa a Cannes per la prima volta, portando in fiera lo sloop di 38 metri Dahlak. Il gruppo Ferretti sarà invece presente con una flotta di 20 modelli, fra cui ben 6 novità mondiali per i marchi Ferretti Yachts, Custom Line, Riva e Pershing.

Azimut/Benetti è a Cannes con 17 i modelli chiamati a rappresentare le cinque collezioni a marchio Azimut Yachts, mentre Baglietto presenta a sua volta due anteprime mondiali, il Baglietto 46m Fast, varato a maggio a La Spezia, e il nuvo 54 metri Unicorn. «Questa decisione - avevano affermato in una nota congiunta i grandi della nautica italiana il 22 luglio scorso, giorno in cui comunicarono formalmente la loro uscita da Confindustria - è motivata dalla ormai prolungata mancanza di attenzione, servizi e dedizione strategica riservata in Italia al comparto nautico». I grandi marchi avevano ottenuto da Confindustria, come anticipato dal *Secolo XIX/The MediTelegraph, una "Federazione di scopo", una fusione cioè di Nautica Italiana con Ucina Confindustria nautica all'interno dell'associazione degli industriali, in modo da organizzare insieme iniziative e manifestazioni sul territorio nazionale (come il Salone di Genova) a sostegno dell'intero comparto nautico.* ***Ma i big del settore hanno ritenuto «scandalosa» la retromarcia da parte di Confindustria, e per questo hanno deciso di fare da soli.*** *«Questa Confindustria è immobile, vecchia, ha tempi e burocrazie incompatibili con i tempi e i modi del mercato di oggi, in cui operiamo», aveva commentato a nome di tutti l'a.d. di Ferretti, Alberto Galassi. A partire da Cannes, nei fatti, la loro risposta.*

■ LA SCELTA

Crociere, nuove rotte fra terrorismo e crisi: P&O da Genova a Malta

Dal 2017 Genova non sarà più home port estivo della nave di P&O "Oceana", spostata su Malta.

MARTINUZZI >> 10

TERRORISMO E CRISI IN NORD AFRICA MODIFICANO GLI ITINERARI NEL MEDITERRANEO

Crociere, Genova perde P&O

La nave "Oceana" spostata a Malta: addio a centomila turisti in due anni

MATTEO MARTINUZZI

GENOVA. Malta batte Genova e porta via poco meno di 100 mila passeggeri in due anni al capoluogo ligure.

L'isola sarà infatti il nuovo home port estivo, a partire dal 2017, delle crociere "fly-cruise" di Oceana, una delle navi di P&O Cruises. A confermare la decisione della compagnia è stato il ministro del turismo maltese Edward Zammit Lewis, anche se da tempo P&O aveva deciso di lasciare Stazioni Marittime. Genova così in un colpo solo perde il prezioso ruolo di porto d'imbarco di P&O nel Mediterraneo - quello che porta ricchezza sul territorio - e contemporaneamente anche il traffico dei charter organizzati sull'aeroporto Cristoforo Colombo per portare i turisti britannici a bordo della nave inglese. In due anni il porto perderà almeno 90 mila passeggeri.

Negli anni scorsi questo traffico era stato un bel toccasana per l'economia genovese che divideva con Venezia il ruolo di home port: le crociere di P&O infatti partivano in Liguria ed arrivavano in Veneto. Nel 2014 la rotta era stato coperta con grande successo da Ventura, una delle più grandi navi da crociera della flotta P&O (116.000 tonnellate di stazza lorda), sostituita poi nel 2015 dalla più piccola Oceana (77,5 mila tonnellate). Colpa delle limitazioni del transito in Laguna alle navi con stazza superiore alle 96.000 tonnellate.

A partire dall'anno prossimo tutto questo traffico sarà concentrato a Malta, con Venezia che manterrà qualche toccata in regime di porto di scalo, mentre Genova non manterrà neppure questa "consolazione", venendo tagliata completamente fuori dagli itinerari di P&O Cruises. Per la Liguria rimane il porto della Spezia. Ovviamente nell'isola maltese si festeggia visto che queste crociere abbinate al traffico dei charter porteranno in dote quasi 100 mila passeggeri a partire dal 2017, a cui vanno aggiunti altri 10 mila passeggeri in transito con altre 5 toccate. «L'operazione è puramente commerciale da parte della compagnia - spiega Sergio Senesi dell'agenzia Cemar -; da Malta P&O potrà coprire meglio gli itinerari sul Mediterraneo orientale e su quello Occidentale. Genova aveva un alto rating di soddisfazione degli ospiti, peccato». A spingere la compagnia verso una riorganizzazione più complessiva, «c'è stato sicuramente il tema della sicurezza nell'area del Mediterraneo - dice Senesi - Molte compagnie si stanno riorganizzando, l'instabilità preoccupa fette consistenti di crocieristi, soprattutto americani, ed è difficile prevedere cosa succederà a breve termine. I prossimi mesi saranno cruciali». Negli ultimi giorni a rendere le cose anche più complicate, è arrivato l'innalzamento dell'allerta 2 nei porti per i passeggeri. Molti compagnie hanno quindi sostituito con Malta altre destinazioni classiche (Tunisia, Turchia ed Egitto). Il trend per l'isola è di crescita: secondo le statistiche del Nso, nei primi sei mesi dell'anno sono stati movimentati in 125 toccate, 240 mila passeggeri (+6,2% rispetto allo stesso periodo del 2015) con una previsione di superare i 700.000 passeggeri entro fine anno. Nel 2017 sarà record: dal 14 giugno al 15 novembre 2017 arriverà infatti Msc Meraviglia, la nuova ammiraglia di Aponte che sarà la prima unità della flotta a battere bandiera maltese. Con una capienza massima "mostruosa" di 5.700 passeggeri movimenterà sull'isola circa 150.000 passeggeri garantendo anche la possibilità d'imbarco, ma per fortuna in questo caso il nuovo gigante di Msc Crociere avrà come base principale Genova.

Grazie alla compagnia di

Giornale di Sicilia

GRANDI NAVI VELOCI. A partire dal 18 agosto, avrà cadenza trisettimanale. Il traghetto è la Stena Nordica

Termini, nuovo collegamento con Genova

OOO A partire dal prossimo 18 agosto, la Stena Nordica di Grandi Navi Veloci collegherà Termini Imerese a Genova con una cadenza trisettimanale (partenze mercoledì, venerdì e domenica; arrivi martedì, giovedì e sabato). Si tratta del risultato di una programmazione portata avanti dall' Autorità por tuale di Palermo con la GNV che mira a spingere il traffico ro -ro da e per lo scalo termitano.

Il traghetto ro -pax Stena Nordica, proveniente dal Nord Europa e costruito nel 2000 dal cantiere Mitsubishi, ha una stazza lorda di 24.200 GT e una capacità di 400 passeggeri, per 170 metri di lunghezza e poco meno di 2.000 metri lineari di carico rotabile, ci sono circa 70 cabine e 150 poltrone. La Grandi Navi Veloci lo ha noleggiato per aumentare la propria capacità di trasporto. «Sono soddisfatto-ha commentato il presidente dell' Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Canna tella - del nuovo servizio su Termini Imerese, porto in cui, per scelta dell' Autorità portuale di Palermo, sono sospesi i canoni suppletivi dovuti dalle imprese autorizzate a espletare le operazioni portuali per l' imbarco -sbarco su navi ro -ro di automezzi pesanti, auto commerciali e auto al seguito».

La Spezia: ok a progetto Blue Connect per analisi attività portuali che sostengono la crescita dei porti

Author : com

Date : 8 agosto 2016

AUTORITÀ PORTUALE DELLA SPEZIA

(FERPRESSS) - La Spezia, 8 AGO - Approvato nei giorni scorsi il progetto comunitario BlueConnect, finanziato nel programma Italia Francia Marittimo, che vede coinvolta l'Autorità Portuale della Spezia in qualità di partner di progetto insieme ad importanti realtà europee. Il progetto BlueConnect, coordinato da Pole Mer Mediterranee - Toulon Var Technologies, vede la partecipazione dei seguenti partners: Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Cote d'Azur, Chembre de Commerce et d'industrie du Var, Chambre de Commerce et d'Industrie de Haute Corse, Camera di Commercio di Sassari, Autorità Portuale della Spezia, Autorità Portuale di Livorno.

Il progetto ha come obiettivo l'analisi dei settori delle attività portuali che sostengono oggi la crescita dei porti e delle relative piccole e medie imprese : yachting, logistica e crociere.
Attraverso il progetto verrà finanziata la realizzazione di un osservatorio che raccoglierà i dati socioeconomici delle attività portuali del Var, delle Alpi Marittime, della Corsica, della Sardegna, della Liguria e della Toscana. I dati raccolti verranno utilizzati per costruire una rete trasfrontaliera di attori dello sviluppo economico del territorio e per sostenere e indirizzare la crescita dei servizi alle piccole e medie imprese esistenti.

Soddisfazione esprime il Presidente Lorenzo Forcieri: "L'approvazione del progetto BlueConnect si aggiunge ai numerosi progetti comunitari finanziati in questi anni e che hanno permesso all'Autorità Portuale di conquistare un ruolo di primo piano e una credibilità internazionale in questo settore. In particolare il progetto Blue Connect, mettendo a sistema i porti con le piccole e medie imprese esistenti che operano nei settori dello yatching, della logistica e delle crociere, permetterà di raccogliere anche alla Spezia dati preziosi con cui avviare analisi utili per affrontare insieme le sfide del futuro e programmare gli investimenti per lo sviluppo di una crescita economica sostenibile dell'intero territorio.

La Spezia: ok del CIPE a finanziamenti per potenziamento infrastrutture ferroviarie nel porto

Author : com

Date : 11 agosto 2016

(FERPRESS) - La Spezia, 11 AGO - Nella riunione del CIPE di ieri pomeriggio, in cui sono state sbloccate alcune infrastrutture strategiche per il Paese, l'Autorità Portuale ha ottenuto l'approvazione definitiva dal CIPE per i finanziamenti destinati al progetto di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie nel porto mercantile.

La soddisfazione di Lorenzo Forcieri, presidente dell'Autorità Portuale della Spezia:

"E' un risultato estremamente importante per il nostro porto che da sempre ha creduto nel trasporto ferroviario. Già oggi il porto della Spezia è il porto in Italia con la più alta percentuale di trasporto merci via ferrovia, circa il 35%, un elemento di eccellenza nel panorama portuale e logistico del nostro Paese.

L'approvazione dei finanziamenti per il progetto relativo alle infrastrutture ferroviarie nel porto arriva dopo oltre un anno di inteso lavoro e stretta collaborazione con i Ministeri competenti, (Infrastrutture e Trasporti, Economia e Finanze, Ambiente) a cui rinnovo il mio ringraziamento. Ora possiamo dare avvio alla fase operativa, con l'apertura delle buste per l'affidamento dei lavori i cui tempi di esecuzione sono stimati in 18 mesi e puntare così all'obiettivo del 50% per il trasporto ferroviario delle merci".

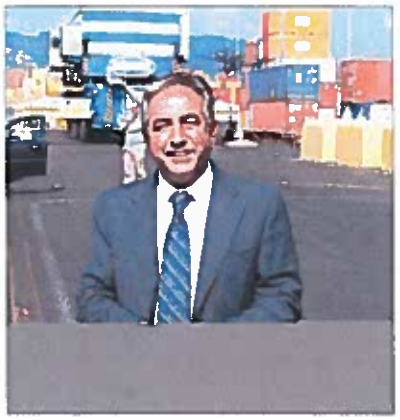
In particolare, il finanziamento di circa 39 milioni di euro sarà destinato alla realizzazione di un progetto complessivo che prevede 9 binari in parallelo, in aree retrostanti calata Malaspina e calata Artom, di lunghezza utile variabile tra 550 e 650 mt.

Questo finanziamento consentirà anche la dismissione dei binari su Calata Paita, necessaria per la restituzione di queste aree a uso crocieristico ed urbano, nonchè lo spostamento verso mare della recinzione doganale tra via San Cipriano e Via Giulio della Torre, per circa dieci metri, così da ottenere spazi utili alla realizzazione della fascia di rispetto prevista dal Piano Regolatore Portuale.

La Gazzetta Marittima

OK dal Cipe al grande piano FS in porto

LA SPEZIA – Nella riunione del CIPE di mercoledì scorso, in cui sono state sbloccate alcune infrastrutture strategiche per il paese, l'Autorità Portuale ha ottenuto l'approvazione definitiva dal CIPE per i finanziamenti destinati al progetto di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie nel porto mercantile. Così ha espresso la sua soddisfazione Lorenzo Forcieri, presidente dell'Autorità Portuale della Spezia: "E' un risultato estremamente importante per il nostro porto che da sempre ha creduto nel trasporto ferroviario.Già oggi il porto della Spezia è il porto in Italia con la più alta percentuale di trasporto merci via ferrovia, circa il 35%; un elemento di eccellenza nel panorama portuale e logistico del nostro paese. L'approvazione dei finanziamenti per il progetto relativo alle infrastrutture ferroviarie nel porto arriva dopo oltre un anno di inteso lavoro e stretta collaborazione con i Ministeri competenti, (Infrastrutture e Trasporti, Economia e Finanze, Ambiente) a cui rinnovo il mio ringraziamento. Ora possiamo dare avvio alla fase operativa, con l'apertura delle buste per l'affidamento dei lavori i cui tempi di esecuzione sono stimati in 18 mesi e puntare così all'obiettivo del 50% per il trasporto ferroviario delle merci." In particolare, il finanziamento di circa 39 milioni di euro sarà destinato alla realizzazione di un progetto complessivo che prevede 9 binari in parallelo, in aree retrostanti calata Malaspina e calata Artom, di lunghezza utile variabile tra 550 e 650 mt. Questo finanziamento consentirà anche la dismissione dei binari su Calata Paita, necessaria per la restituzione di queste aree ad uso crocieristico ed urbano, nonché lo spostamento verso mare della recinzione doganale tra via San Cipriano e via Giulio della Torre, per circa dieci metri, così da ottenere spazi utili alla realizzazione della fascia di rispetto prevista dal Piano Regolatore Portuale.



Porti: Spezia, dal Cipe 39 milioni per nuovi binari

Saranno nove in parallelo, lunghi da 550 a 650 metri

12 agosto, 16:27

(ANSA) - LA SPEZIA, 10 AGO - Il Cipe ha stanziato per la riorganizzazione e potenziamento dei binari nel porto mercantile della Spezia 39 milioni. Il finanziamento sarà destinato alla realizzazione di un progetto complessivo che prevede 9 binari in parallelo, in aree retrostanti calata Malaspina e calata Artom, di lunghezza utile variabile tra 550 e 650 metri. Questo finanziamento consentirà anche la dismissione dei binari su Calata Paita, necessaria per la restituzione di queste aree ad uso crocieristico ed urbano, nonché lo spostamento verso mare della recinzione doganale tra via San Cipriano e Via Giulio della Torre, per circa 10 metri, così da ottenere spazi utili alla realizzazione della fascia di rispetto prevista dal Piano Regolatore Portuale. "E' un risultato estremamente importante per il nostro porto che da sempre ha creduto nel trasporto ferroviario. Già oggi il porto della Spezia è il porto in Italia con la più alta percentuale di trasporto merci via ferrovia, circa il 35%.

L'approvazione dei finanziamenti arriva dopo oltre un anno di inteso lavoro e stretta collaborazione con i Ministeri competenti (Infrastrutture e Trasporti, Economia e Finanze, Ambiente) a cui rinnovo il mio ringraziamento. Ora possiamo dare avvio alla fase operativa, con l'apertura delle buste per l'affidamento dei lavori i cui tempi di esecuzione sono stimati in 18 mesi e puntare così all'obiettivo del 50% per il trasporto ferroviario delle merci", dice il presidente dell'Autorità portuale, Lorenzo Forcieri.

Ora Barbera passa al contrattacco «Tco non ha alcuna prelazione»

Sponda Est: parla il numero uno di Livorno Terminal Toscano

-LIVORNO-

ERA SCONTATO che nella guerra ormai guerreggiata tra Tco e il nuovo Ltt di Federico Barbera, arrivasse la risposta di quest'ultimo, amministratore unico della nuova società dopo aver gestito in passato lo stesso Tco. Alla nota di Roberto Alberti, presidente del Tco, Barbera risponde con un lungo intervento, contestando tra l'altro che "la merce" sia del Tco, in quanto i suoi soci sono solo «i transitari" della stessa come spedizionieri (tranne due casi). «Il comunicato dei soci/clienti del Tco- esordisce - mi lascia interdetto perché, volendolo portare a sintesi, si potrebbe desumere che il motivo per cui [redacted] "deve" preferire in fase di comparazione il loro piano industriale rispetto a quello presentato dalla "Livorno Terminal Toscano" è che i loro clienti, pur di eludere le norme di legge, preferirebbero chiudere le proprie attività piuttosto che consentire un cambio di marcia della concessione. Sulla richiesta di concessione di entrambe le società sulla stessa area (radice della sponda est della Darsena Toscana) Barbera sottolinea che la legge prevede una comparazione tra le offerte, senza prelazioni né "diritti perpetui di rinnovo". Afferma poi che non c'è alcun pericolo per le ditte che si approvvigionano di rinfusi di abbandonare Livorno se dovesse prevalere l'offerta del Ltt, che il piano regolatore del porto non configura diritti per la società di Alberti, che nel piano industriale del Ltt è affrontato il tema dei traffici esistenti da salvare e sviluppare ricercando anche altri spazi "con soluzioni logistiche d'avanguardia". « Affermare inoltre, che la concessione è loro e spetta a loro e solo a loro per diritto storico - incalza Barbera - è affermare un qualche cosa che non trova alcun riscontro nella vigente giurisprudenza. Tutte le concessioni, arrivate a scadenza- com'è quella del Tco, possono essere rinnovate solo ed esclusivamente attraverso una procedura di comparazione tra tutti gli eventuali soggetti che abbiano manifestato interesse o ne abbiano fatto richiesta. L'area della Darsena Toscana Sponda Est, ormeggio 15E, non è ovviamente esente da questa procedura la cui applicazione, lo ripeto, non è nella disponibilità di alcuno bensì rappresenta un atto dovuto di pubblica evidenza, per la pubblica amministrazione».

«SIAMO in presenza di una concessione a breve in scadenza - sottolinea Barbera - che non potrà essere rinnovata così com'è perché alcun assentimento concessorio può essere autorizzato o rinnovato in deroga o in disprezzo al Piano regolatore portuale., se non attraverso proroghe di brevissima durata (qualche mese) e non ripetibili all'infinito. «Sui temi di pubblico interesse conclude Barbera- saremo chiamati a confrontarci dalla [redacted] alla quale, sola, spetta l'ultima parola. E solo sulle problematiche che essa vorrà sottoporci sono disposto a confrontarmi lasciando definitivamente perdere le dichiarazioni alla Marchese del Grillo secondo le quali la concessione spetta al Tco perché *"loro sono loro e gli altri non sono ..."* beh lasciamo perdere!»

«Mi si consenta una ultima considerazione personale- conclude Barbera- Non provo alcun piacere nel dover competere con la proprietà del Tco e solo adesso capisco quell'amaro in bocca che lascia nei giocatori il battersi per fare gol alla squadra della quale per tanti anni si è stati la bandiera. Ma non sono cambiato io».

A.F.

«L'ultima parola»

«Ci confronteremo con [redacted] alla quale, sola, spetta l'ultima parola»

Procedura da seguire

«Le concessioni possono essere rinnovate solo con comparazione tra tutti gli eventuali interessati»

DECISO Federico Barbera, presidente del Livorno Terminal Toscano

La Gazzetta Marittima

Darsena Toscana e la "pugnalata" di Federico Barbera

LIVORNO – *Avete presente, come si dice, una cannonata in piccionaia? Così l'indiscrezione, che circola da ieri regolarmente confermata, secondo la quale il Terminal Calata Orlando ha un concorrente diretto nella scontata assegnazione della radice della sponda est in Darsena Toscana.*

E il concorrente nasce da una sua stessa costola, come la nostra progenitrice da quella di Adamo: per lo meno, almeno ufficialmente è rappresentato da Federico Barbera, che del Tco è stato a lungo manager e factotum, prima di passare al timone della Spa Interporto di Guasticce e quindi di rifugiarsi nel recente periodo sabbatico. Barbera è uno sveglio: e il suo sparire dalla scena non ha sorpreso chi lo conosce. Così ora che riappare a scompaginare le carte già distribuite – al Tco da anni veniva attribuita la concessione della radice della sponda est – diventa chiaro che il sabbatico gli è servito per tessere una nuova strategia. Lo accusano di aver pugnalato alla schiena la sua vecchia società. Dicono che alle spalle abbia una cordata importante; e non può essere altrimenti, se è vero che la sua richiesta di concessione in alternativa al Tco promette un investimento di 12 milioni contro i 3 della sua vecchia "casa". Dicono che il suo piano d'impresa contempli anche l'assorbimento di tutto il personale del Tco, se questa società dovesse saltare. Dicono... dicono tante cose: compreso che nella sua cordata ci sia in parte non secondaria anche Andrea Palumbo, già presidente di Confindustria Livorno, già imprenditore logistico internazionale, già amico e sostenitore dell'allora ministro Altero Matteoli, ai tempi del quale dicono che aspirasse anche alla presidenza della Port Authority. Adesso la patata bollente di due gruppi entrambi orientati sulle rinfuse e sul multipurpose, che hanno chiesto la concessione sulla stessa fettina di porto, è in mano all'Autorità portuale. Il Tco, oggi presieduto e diretto da Roberto Alberti (da poco presidente nazionale di Fedespedi) vanta da anni una specie di prelazione sulla radice della sponda est, così come del resto registrato dal piano regolatore portuale e dagli innumerevoli incontri con palazzo Rosciano. Il suo piano d'impresa è stato presentato dopo una lunga attesa, e pare abbia smentito la voce secondo la quale avrebbe chiesto il trasferimento dalla calata Orlando alla sponda est a spese dell'Authority. Secondo Alberti e i suoi, la richiesta del gruppo di Barbera è quantomeno singolare, ma non vuole commentare.L'Authority tace: sono tutti o quasi in vacanza di Ferragosto, dopo una bella festa privata dei dipendenti in Fortezza Vecchia. Ma alla ripresa, da lunedì 22, sarà quasi certamente uno dei temi: con tutte le ricadute che riguardano appunto la "liberazione" della calata Orlando per le crociere, la gara della Porto 2000 e chi più ne ha più ne metta.

Antonio Fulvi

Caso Livorno

L'ISOLA DI NOGARIN

di

Livorno è un'isola, va in cerca di secessione. Il merito è del marchese del Grillo Filippo Nogarin, che ha approfittato di un'intervista ferragostana al *Corriere della Sera* per aumentare le distanze fra la sua città e le istituzioni pubbliche. «Quando sono stato eletto, nel 2014, chiamavo sottosegretari e ministri e neppure rispondevano al telefono. Adesso sono loro a cercarmi», si lancia Nogarin, che assicura: «Il clima istituzionale è cambiato». Già, lo ha certificato pure l'ex direttore generale Sandra Mattinti, scelta proprio da Nogarin nel 2014, che in una relazione ha raccontato il clima «di terrore» che c'è in Comune. Chiede rispetto, il sindaco, ma poi dice che Enrico Rossi è «un arrogante, pensa prima al partito e poi alla Regione». Matteo Renzi è «Renzi chi?», non si è mai fatto vedere a Livorno (questo, per la verità, lo dice pure il Pd livornese). Non solo: il marchese se la prende — seppure senza citarla — anche con Virginia Raggi, per la storia degli stipendi dei dirigenti comunali. «Penso che vadano tagliati. Quando mi sono insediato, in una città con oltre 25 mila disoccupati, ho trovato contratti da 400 mila euro. Era una situazione immorale perpetrata dalla passata giunta». Con poche cannonate, insomma, Nogarin ha isolato la città. Lui forse se lo potrà permettere, ma la città e i suoi cittadini? La sortita del sindaco del Grillo ha effetti anche sul suo partito, con l'apertura di un fronte interno tra i sindaci pentastellati. Il Movimento, di volta in volta, si è diviso a seconda del grado di purezza ideologica, creando blocchi di guardiani del casaleggismo, spaccando il mondo a Cinque Stelle in ortodossi e non; chi non era ortodosso, veniva cacciato. Dopo aver spiegato perché lui è lui, e gli altri non sono un piffero, Nogarin passa a elencare alcune delle «mille cose fatte». Cita, in particolare, il reddito di cittadinanza (500 euro al mese per 10 famiglie, in via sperimentale per sei mesi) e il risanamento dell'azienda dei rifiuti. Le città però sono organismi complessi e le difficoltà di Livorno non possono essere certo risolte da scelte politiche come il reddito di cittadinanza. Sui rifiuti, invece, la partita è ancora tutta aperta (dopo che, peraltro, l'amministrazione ha cambiato a cda dell'Aamps, mettendoci dentro anche trombati alle elezioni europee). E il resto? I servizi, lo sviluppo, il porto, l'ospedale, il decoro? Sembra che a Nogarin sia presa la renzite. Quando Renzi era sindaco di Firenze spargeva copiosamente annunci di cose fatte che invece erano ancora da completare. Non è che tra un po' il burbanzoso marchese annuncerà pure la rottamazione dei vertici del M5S?

«Col Pd stipendi da 400mila euro» Ma i dirigenti smentiscono Nogarin

I sindaco racconta al Corriere della Sera: «In Comune ho trovato compensi immorali e li ho tagliati» Ma le retribuzioni sono rimaste immutate da Cosimi ai Cinque Stelle attorno ai 90mila euro l'anno

IL FATTO

di Giulio Corsi
LIVORNO

Il ritorno sulla ribalta nazionale di Filippo Nogarin, dopo che i fari della politica per qualche mese si erano spenti su Livorno, concentrati giorno e notte sulle debuttanti Raggi e Appendino, ha l'effetto deflagrante di una bomba.

La faccia di Nogarin apre le cronache politiche del Corriere della Sera e con un'intervista in pieno stile grillino, il sindaco livornese sferra il suo attacco a muso duro «alle logiche di potere, dunque al Pd» in nome della purezza rivoluzionaria 5 Stelle.

Il titolo è esplosivo e per un giorno spazza via, quasi supera tutte le polemiche sui costi della macchina amministrativa che stanno agitando le ore in Campidoglio della collega di movimento Raggi.

«Immorali certi stipendi dei dirigenti comunali, a Livorno li ho tagliati», dice Nogarin.

Poi entra nel dettaglio: «Quando mi sono insediato, in una città con oltre 25mila disoccupati, ho trovato contratti da 400mila euro. Era una situazione immorale perpetrata dalla passata giunta e ho provveduto con tagli compatibili con le disposizione legislative. Penso che i cittadini abbiano apprezzato».

In realtà i cittadini non se ne sono accorti perché il fatto non è mai accaduto.

«400mila euro, dice Nogarin. Chi non è di Livorno, o non conosce il funzionamento della pubblica amministrazione, probabilmente potrebbe crederci e indignarsi. Invece non è vero. Nessuno in Comune, a Livorno o nelle partecipate, ha mai guadagnato quella cifra, né ci si è avvicinato lontanamente.

Neanche Angelo Rosi, ex amministratore di Aamps: ne prendeva tanti, 230mila, il suo caso è finito tre anni fa all'attenzione del Mef e della Corte dei Conti. Ma non è a lui che Nogarin si riferiva, visto che Rosi interruppe il suo rapporto con Aamps a inizio 2013, in piena era Cosimi e non è mai passato sotto le cesoie della moralità nogariniana.

L'uscita del sindaco, a chi lo conosce, ricorda un po' la battuta a cui si lasciò andare poco dopo essersi insediato, parlando di stipendi con alcuni lavoratori di Aamps: «Da ingegnere guadagnavo quanto volevo, da sindaco prendo meno di un vigile urbano».

Stavolta però la frase Nogarin non la dice al bar, ma sul Corriere della Sera.

E non c'è da stupirsi se ieri mattina, dopo aver aperto il giornale, i primi a saltare dalla sedia sono stati proprio loro, i dirigenti comunali.

«Siamo basiti», dice Alessandro Parlanti, capo dell'ufficio entrate del Comune e rappresentante sindacale dei dirigenti di Palazzo civico. «Ci siamo sentiti subito tra di noi e non nascondo che inizialmente c'era molta irritazione. Poi però ci è venuto da ridere. Qui nessuno ha mai guadagnato 400mila euro, forse in quattro anni. Probabilmente il sindaco si riferiva ad altro».

Parlanti preferisce evitare polemiche. «Voglio interpretare quel titolo sull'immoralità degli stipendi dei dirigenti comunali di Livorno come una forzatura giornalistica. D'altra parte col sindaco non ci sono mai stati contrasti», dice, sorvolando però sulla recente uscita di Nogarin che aveva accusato i dirigenti di aver sbagliato le valutazioni del personale e sull'accusa più volte rilanciata dal sindaco alla parte tecnica del Comune di voler comandare su quella politica.

GLI STESSI STIPENDI DELL'ERA COSIMI. «C'è un contratto nazionale che fissa gli stipendi dei dirigenti - spiega Parlanti -. Noi guadagniamo oggi quello che guadagnavano con l'amministrazione Cosimi. Lo stipendio tabellare si aggira attorno ai 43mila euro l'anno, poi c'è la posizione lorda, che all'incirca raddoppia la cifra. Infine il risultato che varia di anno in anno: da lì non si scappa. Non è che un sindaco può aumentare o diminuire la cifra a suo piacimento».

In realtà un sindaco può dire no a richieste di aumento, come fece l'allora presidente della Provincia Giorgio Kutufà nel 2011, che bloccò il fondo dirigenti che chiedevano più gratificazioni economiche. Ma niente di più.

3400 EURO AL MESE NETTI. Quanto guadagna insomma un dirigente del Comune? Il totale delle tre voci si aggira tra gli 85mila euro e i 110mila lordi.

«Attenzione però - mette le mani avanti Parlanti -. Su 90mila euro di retribuzione lorda annua, un dirigente prende 3300-3400 euro netti al mese in busta paga».

Un esempio può far chiarezza su come la situazione sia rimasta cristallizzata dall'era Cosimi a quella Nogarin. Prendiamo lo stipendio di Parlanti: la sua retribuzione 2016 sarà di 84.811 euro lordi (43.311 più 41.500) a cui andrà aggiunta la produttività 2015 che ancora non è stata calcolata e non appare sul sito del Comune. Nel 2011 le due voci erano quasi identiche, anzi un po' più basse: 43.310 e 38.408. Nel 2014 idem 43.100 e 41.500.

SALONIA, ASCIONE E MALTINTI. Il record nell'ultimo anno di Cosimi (redditi 2013) fu quello di Antonio Salonia che allora cumulava le cariche di segretario generale e direttore: 156mila euro (premi compresi). Meno però degli oltre 220mila complessivi percepiti l'anno scorso dal segretario Ascione e dal dg Maltinti.

18/08/2016
Pag. 12

CORRIERE DELLA SERA

L'intervista

«Immorali certi stipendi dei dirigenti comunali A Livorno li ho tagliati»

Il sindaco M5S Nogarin: sulle scelte di giunta farò votare i cittadini

QUANTO GUADAGNA UN DIRIGENTE

AVVOCATO CIVICO PAOLO MACCHIA

	NEL 2014 (COSIMI)	NEL 2016 (NOGARIN)
TABELLARE	43.111	47.707
POSIZIONE	38.409	38.409
PREMIO	11.746	da definire

RAGIONIERE CAPO NICOLA FALLENI

	NEL 2014 (COSIMI)	NEL 2016 (NOGARIN)
TABELLARE	43.311	43.311
POSIZIONE	43.896	43.896
PREMIO	20.454	da definire

*Le cifre sono lorde. Il premio pagato nel 2016 relativo al 2015 non è ancora stato pubblicato sul sito del Comune di Livorno

Quando mi sono insediato, in una città con oltre 25mila disoccupati, ho trovato contratti da 400mila euro. Era una situazione immorale perpetrata dalla passata giunta e ho provveduto con tagli compatibili con le disposizioni legislative

L'INTERVENTO

CI DICA I NOMI DI CHI PRENDEVA QUELLA CIFRA

di MAURIZIO BETTINI

I livornesi sanno bene che Nogarin, in due anni, non ha fatto proprio nulla, quello che purtroppo non sanno ancora è quanto costerà alla fine questa avventura politica. Neppure Petrolini, con la sua arte, sarebbe stato in grado di rilasciare un'intervista tanto ridicola quanto irreale al Corriere della Sera nel giorno della vandalizzazione dell'ippodromo Capitili e del rischio amianto a Villa Corridi (noto in Comune da almeno un anno!). Al contrario il Sindaco rivendica meriti e rinfaccia errori alla passata amministrazione. Ci parla di stipendi a dirigenti che ammonterebbero a 400mila euro. Faccia nome e cognome Sindaco, se non teme smentita.

Ci narra la storiella del reddito di cittadinanza, senza dire che è pagato con feroci tagli alla spesa sociale, che tocca un esiguo numero di persone per un tempo molto limitato. Ci informa, inoltre, che starebbe "tentando di risolvere" il problema abitativo (facendo cosa in 2 anni di grazia?), quando a Livorno è esplosa clamorosa la questione delle occupazioni abusive in un territorio privato di ogni programmazione abitativa. Senza contare ciò che Nogarin finge di dimenticare. Nel 2013 la giunta Cosimi lasciò in cassa 13 milioni di euro e non fece mai ricorso a anticipazioni di cassa. La giunta Nogarin, invece, in appena due anni, ha fatto ricorso a anticipazioni di cassa fino a un massimo di 30 milioni di euro.

Ci spieghi la ragione Sindaco, se ha coraggio di dirci dove e perché ci sono minori entrate, nonostante che tasse e tariffe abbiamo, queste sì, toccato le "stelle". Denaro chiesto alla banca e drenato a scapito del sistema produttivo e delle imprese. Lo sappiano commercianti, artigiani e imprenditori. E vogliamo ricordare il "clima di terrore" di cui ci ha parlato l'ex direttore generale e di cui abbiamo avuto testimonianza nelle minacce alla funzionaria Minerva. Vicenda su cui il Sindaco non ha proferito una sola parola. Dulcis in fundo: siano pure molto preoccupati i consiglieri comunali di qualunque colore politico. Perché ormai il Consiglio, blindato per paura della contestazione politica, sarà completamente esautorato dalla "democrazia diretta hi-tech", quando i provvedimenti della giunta saranno sottoposti a plebiscito.

Un consiglio comunale, votato dai cittadini, che non varrà un soldo bucato. L'ultimo schiaffo del Sindaco arrogante.

assessore della giunta Cosimi

IL COMMENTO

GLI SPOT E I BISOGNI DELLA CITTÀ

Ho tagliato gli stipendi a dirigenti che guadagnavano 400 mila euro l'anno». Agli occhi del lettore che non conosce la situazione livornese e la macchina amministrativa, le parole di Nogarin al Corriere della Sera meriterebbero da sole un monumento, una rielezione per acclamazione, una standing ovation dalle Alpi a Lampedusa. «In una città con 25 mila disoccupati certe cifre sono immorali», ha rincarato la dose populista il sindaco. E se l'avesse gridato in una qualsiasi piazza d'Italia sarebbero stati applausi, se l'avesse scritto su Fb sarebbero stati like a go-go.

Peccato che le parole di Nogarin non siano vere. E i livornesi lo sanno. Il sindaco, probabilmente in uno slancio di entusiasmo, si è lasciato scappare una bugia in mondovisione, visto il palcoscenico rappresentato dal Corriere.

A Livorno i dirigenti guadagnano da sempre quanto prevede il contratto nazionale: attorno ai 95mila euro l'anno lordi. Con Cosimi era così, con Nogarin è rimasto così. Nessun taglio c'è stato con la giunta 5 Stelle, anzi nei primi due anni dell'amministrazione grillina il costo della macchina dirigenziale è cresciuto di oltre 400mila euro con la figura del dg e la scelta di tre dirigenti a chiamata.

Ma Nogarin nell'intervista al Corriere dice anche un'importante verità: a Livorno ci sono 25mila disoccupati. È su questo dramma, sulla crisi occupazionale e sui 25mila senza lavoro, che vorremmo vedere il sindaco proteso in slanci di entusiasmo. A partire dal progetto che sblocchi i 5 milioni messi a disposizione dalla Regione per il polo tecnologico, congelati da marzo in attesa che il Comune metta sul tavolo un'idea. Ad arrivare ad un progetto vero sull'ospedale, nuovo o ristrutturato scelga lui, ma concreto, visibile, su cui iniziare una discussione, o sul ruolo di Spil nel rilancio industriale ed economico della città, ad oggi rimasto fermo alla dichiarazione spot "sarà la nostra Eni".

Nogarin si è reso ben conto che tra ciò che sarebbe bello e ciò che si può fare la differenza è enorme e l'ha testato nel caso Aamps, dove l'inceneritore continuerà a bruciare anche nei prossimi 5 anni le stesse quantità di rifiuti che bruciava col Pd, nonostante annunci contrari sui canali nazionali ("Ho spento l'inceneritore" disse a La7) proprio come quello di ieri sul taglio degli stipendi al Corriere.

Ma l'epoca degli spot per la città non vale più: serve un'azione di governo sulle grandi partite in ballo. Per non sentirsi dire dai propri concittadini che Livorno rappresenta solo un palcoscenico per raccontare belle favole grilline al resto d'Italia.

(giulio corsi)

L'intervista

di Marco Gasperetti

«Immorali certi stipendi dei dirigenti comunali A Livorno li ho tagliati»

Il sindaco M5S Nogarin: sulle scelte di giunta farò volare i cittadini

LIVORNO Due anni da sindaco. Vissuti pericolosamente?

«Intensamente — precisa Filippo Nogarin, sindaco 5 Stelle di Livorno —. Ricchi di polemiche, di tentativi di destabilizzazione, eppure utilissimi perché alla fine abbiamo avuto ragione noi. E il clima istituzionale è cambiato».

Clima istituzionale?

«Sì, il rapporto tra un sindaco pentastellato e le istituzioni nazionali. Quando sono stato eletto, nel 2014, chiamavo sottosegretari e ministri e neppure rispondevano al telefono».

E adesso?

«Adesso sono loro a cercarmi. Hanno capito che anche un sindaco fuori da ogni logica di potere è un interlocutore affidabile, una figura istituzionale eletta dai cittadini e che merita rispetto. Al contrario di come si comporta il governatore toscano Enrico Rossi, candidato alla segreteria del Pd, irrispettoso dei ruoli istituzionali: è arrogante, pensa prima al partito e poi alla Regione e non rispetta i livelli minimi di democrazia istituzionale».

Con Renzi invece come va?

«Renzi chi?»

Suvvia sindaco rispetti anche lei le istituzioni...

«Certo che le rispetto. Ma chi lo sente mai il premier? L'ultima volta gli promisi che gli avrei regalato la bandiera della Dc, ma non si è fatto più vedere. Tra poco, a ottobre, saranno in molti a non vederlo più. Politicamente parlando, ovviamente».

Cosa pensa dei super stipendi ai dirigenti comunali e ai manager delle partecipate?

«Penso che vadano tagliati. Quando mi sono insediato, in una città con oltre 25 mila disoccupati, ho trovato contratti da 400 mila euro. Era una situazione immorale perpetrata dalla passata giunta e ho provveduto con tagli compatibili con le disposizioni legislative. Penso che i cittadini abbiano apprezzato. E credo che sia questa una delle strade maestre per riavvicinarli a istituzioni e politica. Poi serve una maggiore democrazia diretta e la raggiungeremo grazie alle nuove tecnologie».

Una democrazia diretta hi-tech?

«Io la chiamo referendum propositivo senza quorum con l'uso di Internet. I cittadini si esprimeranno su molte delle nostre proposte su urbanistica, verde pubblico, partecipate, turismo, industria. La piattaforma informatica è già pronta. Partiremo in via sperimentale a fine estate poi, dopo aver cambiato il regolamento comunale (c'è già una commissione al lavoro), inizieremo sul serio».

Intanto però la giunta traballa e la maggioranza pure. Cambi di assessori, consiglieri comunali grillini che se ne vanno, dimissioni, contestazioni...

«Tutto nel rispetto della logica democratica e della dinamica politica. Ci sono stati cambiamenti che hanno arricchito il governo della città. Noi non siamo inamovibili come gli assessori del Pd che rispondono a logiche di potere. Se c'è bisogno di cambiare amministratori si cambiano. Oltretutto questo è successo senza polemiche e rotture col sindaco».

I livornesi, e non solo loro, però si chiedono: che ha fatto la giunta Nogarin in 2 anni?

«I miei concittadini si sono già dati le risposte giuste. Sanno che abbiamo istituito il primo reddito di cittadinanza d'Italia. Che stiamo risanando l'azienda della nettezza urbana che aveva un deficit da 42 milioni e che abbiamo salvato le farmacie comunali in perdita da anni, solo per dire tre delle mille cose fatte. Adesso stiamo tentando di risolvere il problema abitativo».

Anche requisendo case private come da mozione approvata in consiglio?

«Solo in casi eccezionali e solo per le grandi proprietà. Come del resto la legge prevede».

mgasperetti@corriere.it

> Appena eletto, nel 2014, chiamavo i ministri e nessuno mi rispondeva Ora sono loro a cercarmi

Chi è

Filippo Nogarin, 45 anni, laureato in ingegneria aerospaziale, esponente del Movimento 5 Stelle, dal giugno 2014 è sindaco di Livorno

BANCHINE CONTESE

SPONDA EST

NON ESISTONO RINNOVI PERPETUI

Il comunicato dei soci/clienti del Tco mi ha lasciato invero interdetto perché, volendolo portare a sintesi, si potrebbe desumere che il motivo per cui [redacted] "deve" preferire in fase di comparazione il loro piano industriale rispetto a quello presentato dalla Livorno Terminal Toscano è che i loro clienti, pur di eludere le norme di legge, preferirebbero chiudere le proprie attività piuttosto che consentire un cambio di marcia della concessione.

Tranne in due casi infatti, i soci/clienti del Tco altro non sono che i transitari della merce, cioè la casa di spedizione incaricata dal proprietario della merce. Le imprese di produzione che si servono del porto di Livorno chiedono una struttura moderna efficiente che svolga le operazioni commerciali nel modo migliore e nel più breve tempo possibile. Affermare inoltre, che la concessione è loro e spetta a loro e solo a loro per diritto storico è affermare un qualche cosa che non trova alcun riscontro nella vigente giurisprudenza. Tutte le concessioni, arrivate a scadenza, possono essere rinnovate solo attraverso una procedura di comparazione tra tutti gli eventuali soggetti che abbiano manifestato interesse o ne abbiano fatto richiesta.

L'area della Sponda Est, ormeggio 15E, non è ovviamente esente da questa procedura. Siamo in presenza di una concessione a breve in scadenza che non potrà essere rinnovata così com'è perché alcun assentimento concessorio può essere autorizzato o rinnovato in deroga o in disprezzo al Prp, se non attraverso proroghe di brevissima durata (qualche mese) e non ripetibili all'infinito.

> Si tratta di una concessione a breve in scadenza che non potrà essere prorogata così com'è in deroga (o in disprezzo) del Prg portuale

La nota del Tco, inoltre, apre, penso involontariamente, una riflessione sulla quale personalmente non avrei mai voluto accendere l'attenzione.

Il pretendere che la loro doppia figura di soci/clienti debba instaurare un diritto perpetuo al rinnovo, sottraendoli a tutte le norme che regolano la vita di tutte le imprese portuali del sistema portuale, potrebbe aprire una discussione sul fatto se siamo o meno in presenza di una iniziativa commerciale che nasconda una sorta di "cartello" tendente ad abusare di una posizione dominante e escludere la concorrenza tra spedizionieri. Riassumo:

a) Non è vero che sia nella disponibilità degli attuali soci del Tco decidere di abbandonare il Porto di Livorno;

b) Non è credibile che messi di fronte alla scelta se mettere in crisi gli approvvigionamenti di materie prime o semplicemente cambiare fornitore, le imprese di produzione proprietarie della merce scelgano la prima soluzione;

c) Non è neppure totalmente credibile che gli attuali clienti/soci rinuncino alla possibilità di continuare i rapporti di lavoro con le industrie dauti loro causa, lasciando aperta la porta alla concorrenza, tenuta così faticosamente a distanza per vent'anni;

d) Non è vero che il Piano regolatore portuale preveda la delocalizzazione del Tco dando per scontato un rinnovo perpetuo a questa società. E non è nelle prerogative del Prp occuparsi di concessioni alle imprese;

> Non è vero che il Piano regolatore del porto preveda la delocalizzazione del Tco dando per scontato di affidarlo in perpetuo a questa società

e) Nel piano industriale della mia società è così testualmente affrontato il problema dei traffici esistenti: "la scrivente si impegna a fornire a tariffe di mercato e di adeguata qualità, i servizi che dovessero esserle richiesti dagli attuali utenti del terminal rinfuse, salvaguardandone la continuità di approvvigionamento strategico delle materie prime e dei traffici in uscita".

f) Non vi è nel progetto intenzione di limitare o ridurre i traffici alla rinfusa per i quali anzi si prevede di andare alla ricerca di altri importanti spazi con soluzioni logistiche all'avanguardia, per incrementarne lo sviluppo e con esso l'occupazione.

Sui temi di pubblico interesse saremo chiamati a confrontarci dalla [redacted] alla quale, sola, spetta l'ultima parola sulla legittimità delle richieste e sulle procedure di comparazione da seguire.

Mi si consenta una sola ed ultima considerazione di carattere personale. Non provo alcun piacere nel dover competere con la proprietà del TCO e solo adesso capisco quell'amaro in bocca che lascia nei giocatori il battersi per fare gol alla squadra della quale per tanti anni si è stati la bandiera. Ma non sono cambiato io.

Federico Barbera

amministratore unico Livorno Terminal Toscano srl

L'INTERVENTO

UNA STORIA CHE NASCE NEGLI ANNI NOVANTA

di STEFANO ROMBOLI

Livorno è stato il porto d'ingresso di circa 15 milioni di tonnellate di amianto proveniente da paesi terzi. Dal 1957 al 1995 dal porto di Livorno è transitato il 15% di tutto l'amianto importato in Italia. Questo materiale è stato usato in grande quantità nella cantieristica navale e in numerosissimi altri settori industriali e civili. Livorno è pure la città capoluogo in Toscana con la maggiore percentuale di tubazioni d'amianto per l'acqua potabile, dopo Pisa.

In una città già dichiarata "sito di interesse nazionale per la bonifica" avrebbe dovuto essere una priorità per le diverse amministrazioni che negli ultimi 20 anni si sono trovate a governare la città quella di realizzare un vero piano di smantellamento e di bonifica. Livorno risulta essere la prima provincia d'Italia per casi di tumore della pleura (mesotelioma) causato dall'amianto non da ora, ma da molti anni.

La questione amianto dalla metà degli anni novanta è sollevata da vari comitati e soggetti che si occupano del tema salute e ambiente. Da Medicina Democratica a Vertenza Livorno (la rete a difesa della salute e ambiente a Livorno), dai Verdi ai Cittadini Ecologisti sono arrivate sollecitazioni e ammonimenti affinché si prendessero provvedimenti a fronte dell'alto rischio legato all'esposizione dell'amianto. I sindaci di centro sinistra hanno sempre fatto orecchie da mercante, certo non particolarmente sostenuti da chi doveva e poteva svolgere attività di controllo e di adeguata comunicazione. Negli ultimi tempi l'attenzione al rischio dell'amianto sembra aumentata e la cosa di per sé è solo positiva.

Senza entrare nel merito e nelle motivazioni che hanno portato l'Arpat a non fare segnalazioni e comunicazioni in passato (oppure se venivano fatte come mai non erano pubblicizzate e prese in considerazione?) adesso la responsabilità di inadempienze e ritardi è di chi amministra in questo momento la città. Bene quindi chiedere spiegazioni del ritardo con cui la Giunta Nogarin ha preso provvedimenti rispetto ai necessari lavori di bonifica presso la Villa Corridi, giusto per rimanere al tema che da tempo è al centro del dibattito cittadino.

Sarebbe però necessario, per chi ha il compito di raccontare i fatti e le storie cittadine, contestualizzare le situazioni e gli episodi e magari aiutarci a capire come mai fino a due anni fa ciò che riguardava la questione salute e ambiente non era al centro dell'attenzione e delle cronache locali. Eppure, come detto, il problema è annoso e c'è sempre stato chi, invano, cercava di denunciare lo stato delle cose.

A pensare male si farà peccato ma spesso ci si indovina e il sospetto che prima ci fosse la volontà di non disturbare il "manovratore" non può essere eliminato. Oppure magari dopo anni e anni di impegno e di attività per denunciare le nocività a Livorno e la pessima salute del livornese si sta raccogliendo qualche frutto... Certo è che chi governa la città adesso ha l'obbligo di fare tutto il possibile per migliorare la situazione e per non perseverare negli errori del passato, quando la sottovalutazione o la negligenza su questi temi erano all'ordine del giorno; da questo punto di vista l'attuale giunta non sembra aver messo in rima alla propria agenda politica le politiche necessarie, a cominciare dall'informazione e della prevenzione. Chiediamo ancora una volta che venga fatto urgentemente.

*direttivo Buongiorno Livorno

Ci siamo sempre interessati dell'amianto nella nostra cronaca. Basta avere un po' di pazienza e andare a rovistare nell'archivio del Tirreno: fra porto, Fs, cantiere, ospedale, a cominciare dagli articoli del nostro De Majo. Il mondo non è iniziato nel 2014...

LE REAZIONI BL PUNTA IL DITO SULLE AMMINISTRAZIONI PASSATE. LA LEGA NORD: «I 5 STELLE SAPEVANO»

«Il nostro porto per anni crocevia dell'amianto»

«LIVORNO»

«LA VICENDA dell'amianto a Villa Corridi è ormai diventata la solita telenovela in salsa grillina, noi non c'eravamo, noi non sapevamo, la colpa è dell'ex partitone. Certo, so anch'io che le responsabilità dei compagni sono numerose e gravi, ma l'ingegnere aerospaziale (il sindaco Nogarin, *ndr*) non può continuare a nascondersi all'infinito e dimenticarsi che governa la città da oltre due anni». Ad intervenire con la sua proverbiale ironia caustica è Bruno Tamburini della Lega Nord che non risparmia la maggioranza 5 Stelle dicendo la sua sulla vicenda dell'amianto a Villa Corridi. E prosegue nella sua invettiva senza risparmiare frecciate. «Credo che ormai sia inconfutabile il fatto che la notizia dell'inquinamento fosse a conoscenza di questa armata brancaleone da più di una anno e che nessun provvedimento sia stato preso ad oggi. Ritengo impossibile che la nota di Arpat sia stata sottaciuta od addirittura nascosta e sono disposto a scommettere qualsiasi cifra che un attimo dopo il suo arrivo, il dirigente del settore abbia informato l'assessore di riferimento sulla presenza di un forte inquinamento nel parco di Villa Corridi». Conclude TamburRini: «Ci hanno messo due anni per accorgersi della situazione fallimentare di Aamps, un po' di più per vedere i conti di Spal, hanno scoperto le difficoltà del Caprilli soltanto dopo una segnalazione della stampa e soltanto ora prendono coscienza dell'amianto. Come direbbe Totò: ma mi faccia il piacere».

STEFANO Rombali (Direttivo di Buongiorno Livorno) mette in guardia dal fatto che il porto di Livorno è stato la porta d'ingresso di circa 15 milioni di tonnellate di amianto proveniente da paesi terzi. Tra il 1957 ed il 1995 dal porto di Livorno è transitato il 15% di tutto l'amianto importato in Italia. Questo materiale è stato usato in grande quantità nella cantieristica navale e in numerosissimi altri settori industriali e civili. Livorno è pure la città capoluogo in Toscana con la maggiore percentuale di tubazioni d'amianto per l'acqua potabile, dopo Pisa come riferisce l'Autorità idrica toscana». Per cui secondo Buongiorno Livorno «in una città già dichiarata sito di interesse nazionale per la bonifica, avrebbe dovuto essere una priorità per le diverse amministrazioni che negli ultimi 20 anni si sono trovate a governare la città quella di realizzare un vero piano di smantellamento e bonifica. Altro primato non invidiabile, ricorda ancora Rombali, è quello della provincia di Livorno. «È la prima in Italia per casi di tumore della pleura (mesotelioma) provocato dall'amianto (fonti: Archivio regionale mesotelioma maligni e Osservatorio Nazionale Amianto). Per cui adesso la responsabilità di inadempienze e ritardi è di chi amministra la città. Bene quindi chiedere spiegazioni del ritardo con cui la giunta Nogarin ha preso provvedimenti rispetto ai necessari lavori di bonifica a Villa Corridi».

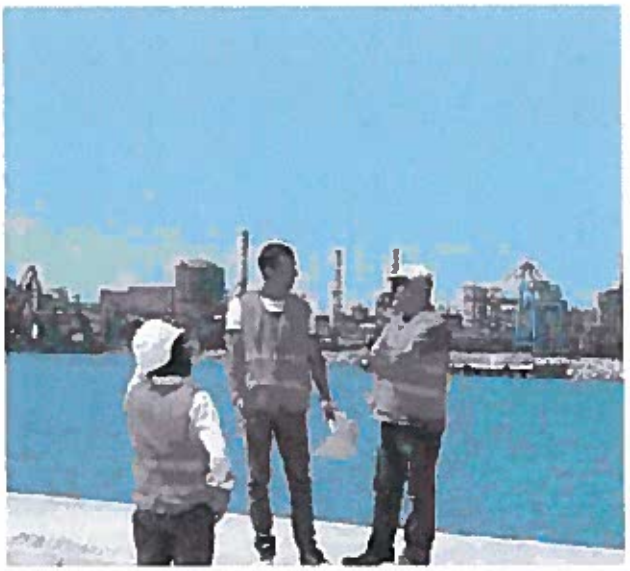
BONIFICA A Villa Corridi devono essere rimosse mille tonnellate

«No alla nuova strada 398 al Cotone e no a cancellare il Quagliodromo»

Piombino, osservazioni alla variante urbanistica persentata da Aferpi

– PIOMBINO –

NO ALLA 398 sotto le finestre del Cotone e no a consegnare ad Aferpi una parte del Quagliodromo. Queste in sintesi le principali richieste presente nelle osservazioni alla «Variante Aferpi» da associazioni e cittadini alla Regione Toscana che da qualche giorno ha pubblicato l'elenco. A fine giugno Aferpi ha presentato alla Regione il procedimento di «verifica di assoggettabilità» relativo al progetto di riconversione industriale e sviluppo economico delle aree del complesso industriale ex-Lucchini, procedimento che prevede la presentazione delle osservazioni. E fra queste c'è quella del presidente del Comitato antinquinamento di Piombino Ferruccio Canduza pronto a dar battaglia «Con questa procedura il comune per la prima volta accetta passivamente ogni richiesta di Aferpi. Abbiamo chiesto un incontro agli assessori all'ambiente e all'urbanistica al tavolo di quartiere Cotone-Poggetto e a Legambiente facendo presente tutto il nostro disappunto e anche per il fatto che al contrario di quanto previsto nei precedenti piani regolatori il tracciato della ss 398 debba passare sotto le finestre dei piombinesi con conseguente inquinamento da polveri sottili per non parlare di quello acustico specialmente nei mesi estivi; non vogliamo tornare a dover stare con finestre chiuse come quando marciava l'area a caldo.



INFRASTRUTTURE Il porto ha bisogno del completamento della 4 corsie, ma il tracciato proposto trova le critiche dei cittadini

CHIEDIAMO alla Regione che non consenta queste nuove scelte verso un territorio che ha subito per oltre cento anni i peggiori abusi ambientali e soprattutto gravi danni alla salute dei cittadini, evitando di mettere altre funzioni industriali al Quagliodromo e costringere l'utilizzo delle aree a caldo per il passaggio delle 398. Chiunque pensi di decidere sulle nostre spalle avrà la nostra ferma opposizione». E no all'utilizzo del Quagliodromo e del passaggio della 398 dal Cotone-Poggetto è scritto chiaro in altre osservazioni di cittadini ed esponenti politici: «La proposta Aferpi prevede di occupare per fini industriali le aree umide e palustri del Quagliodromo alla foce del fiume Cornia. Sono aree demaniali che le precedenti pianificazioni urbanistiche avevano sottratto agli usi industriali.

Focus

Un polmone verde da preservare per tutta la città

«La città ha sempre considerato il Quagliodromo un polmone ambientale. Incomprensibile che con lo smantellamento dell'area a caldo delle Acciaierie il tracciato di una strada trafficata come la 398 passi vicino a Cotone, Poggetto, via della Resistenza, via Cavallotti, via Portovecchio».

FEDERAGENTI

Duci spinge Monti: «Professionalità che serve ai porti»

GENOVA. Una spinta a Pasqualino Monti verso la presidenza di un altro porto («Perchè non bisogna disperdere le professionalità esistenti») arriva da Federagenti e dal suo presidente Gian Enzo Duci. L'ex numero uno dei porti di Roma aveva rinunciato alla conferma a commissario dello scalo, ma «veleni e polemiche strumentali - spiega Duci - e Civitavecchia lo dimostra drammaticamente, potrebbero condizionare in modo anomalo le scelte dei presidenti». Duci chiede quindi a Delrio di non privarsi di Monti in questa fase di scelta dei presidenti delle nuove [redacted] dove serve attenzione soprattutto per Genova e Napoli: «Servono scelte lungimiranti e quindi di presidenti-manager in grado di far ripartire macchine in palese rallentamento o come nel caso di Napoli arrugginite».

Federagenti: "Porti, non disperdere le professionalità"

L'appello del presidente Gian Enzo Duci in vista delle prossime nomine per le Autorità di Sistema Portuale. Prende spunto da quanto accaduto a Civitavecchia per affermare la necessità di guardare ai risultati effettivamente conseguiti sul campo da chi sino a oggi ha guidato gli scali italiani

CIVITAVECCHIA - "Non disperdere le professionalità esistenti nei porti". È questo l'appello che arriva dal presidente di Federagenti Gian Enzo Duci, che prende spunto dai fatti di Civitavecchia e dalla decisione del presidente di Assoporti Pasqualino Monti di dichiarare al ministro la sua "non disponibilità" a proseguire nel mandato di commissario per tentare di rasserenare il clima locale per focalizzare l'attenzione sulla scelta dei presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale che dovrà essere compiuta dal ministero.

"Federagenti non può astenersi – ha spiegato il presidente Duci – dall'esprimere in questa fase delicatissima alcune considerazioni e alcuni auspici. La prima considerazione è relativa ai veleni e alle polemiche strumentali che – e Civitavecchia lo dimostra drammaticamente - potrebbero condizionare in modo anomalo le scelte. Federagenti si augura che il Governo e il ministro dei Trasporti sappiano assumere posizioni ferme e razionali specie nel momento in cui saranno chiamati a compiere una valutazione sia sui curricula richiesti, sia sui risultati effettivamente conseguiti sul campo dai presidenti che sino a oggi hanno guidato i porti italiani".

La seconda considerazione è quindi relativa alla necessità di non disperdere le professionalità che in questi hanno fatto bene ai vertici dei principali scali del paese "e che hanno trasformato in fatti concreti e acquisizioni di traffico - ha aggiunto - come accaduto a Civitavecchia, la loro governance. La terza considerazione è relativa alla strategicità di alcuni porti, primi fra tutti Napoli e Genova, che forse più di altri hanno bisogno di scelte lungimiranti e quindi di presidenti-manager in grado di far ripartire macchine in palese rallentamento o, come nel caso di Napoli, eufemisticamente arruginite".

Ansa

Porti: Duci (agenti), non disperdere le professionalità

Appello Federagenti in vista delle nomine: evitare veleni

12 agosto, 16:25

(ANSA) - GENOVA, 12 AGO - Non disperdere le professionalità esistenti nei porti, evitare possibili condizionamenti indotti da 'veleni e polemiche' e per gli scali di Genova e Napoli in particolare, pensare a presidenti-manager. Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, la federazione degli agenti marittimi italiani, adesso che è partita la chiamata del ministro dei Trasporti per raccogliere candidature per le nomine dei presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale, lancia alcuni auspici e parte dal "caso" del porto di Civitavecchia. Qui il commissario straordinario Pasqualino Monti nei giorni scorsi ha comunicato al ministro Delrio di non essere disponibile a proseguire l'incarico per tentare di rasserenare il clima nel porto dopo le accuse rivoltegli, tra l'altro, di non avere voluto la demolizione di 'Costa Concordia' nello scalo laziale. Duci parla di "veleni e polemiche strumentali che, e Civitavecchia lo dimostra drammaticamente, potrebbero condizionare in modo anomalo le scelte dei presidenti".

E quindi a proposito delle figure da individuare per guidare i porti invita a "non disperdere le professionalità che in questi anni hanno fatto bene ai vertici dei principali scali del Paese". Una lancia spezzata a favore di Monti che resta pronto a guidare altri scali. Ma Duci chiede attenzione anche per Genova e Napoli: "che forse più di altri hanno bisogno di scelte lungimiranti e quindi di presidenti-manager in grado di far ripartire macchine in palese rallentamento o come nel caso di Napoli 'arrugginite'".

Passaggio di testimone in Autorità Portuale

Pasqualino Monti si congeda. "Questo porto deve proseguire sulla strada dello sviluppo". Ora spetta all'ammiraglio ispettore Ilarione Dell'Anna traghettare il network verso la nuova Autorità di Sistema: "Lieto ed onorato di essere stato individuato come soggetto cui affidare questo periodo di commissariamento".

CIVITAVECCHIA - Emozionato ma determinato. Uno sguardo al passato, a quello che è stato costruito in questi anni, ed un occhio al futuro e alle decisioni che saranno attese per l'autunno.

Un saluto al porto e a tutto il cluster marittimo ed un buon lavoro al neo commissario, l'ammiraglio ispettore Ilarione Dell'Anna. Pasqualino Monti si congeda. Alla sala convegni di Molo Vespucci, questa mattina, in tanti hanno salutato l'ex presidente e per due mandati commissario dell'Authority, dando il benvenuto all'ammiraglio Dell'Anna, pronto a ricoprire al meglio il delicato incarico affidatogli dal ministro Graziano Delrio.

Monti lascia un porto "cresciuto in termini strutturali e culturali – ha spiegato – che ha saputo rispondere al meglio alle esigenze del mercato, e non a quelle della politica. Ci troviamo di fronte ad un momento molto delicato. Da qui – ha ribadito – la mia decisione di fare un passo indietro, nel rispetto di tutta la comunità portuale e per il bene dello scalo, non certo per chi con calunnie e fango ha gettato discredito in questi mesi. Quel fango e quelle calunnie stavano rischiando di prendere una direzione che, di qui a breve, avrebbe contribuito a minare la credibilità del nostro porto".

I riferimenti sono chiari e le partite aperte sul tavolo sono diverse. Ci sono i 308 milioni di investimento privato per il nuovo terminal container. Come c'è da vincere la sfida del traffico di Cassino. Oltre ad altre fette di mercato da aggredire con decisione e professionalità.

nell'oblio, perché oggi, con i suoi importanti traguardi raggiunti, potrebbe essere scomodo".

"Lascio il testimone – ha aggiunto Monti – convinto che questo porto debba proseguire nel suo iter di sviluppo. Perché le fondamenta gettate non sono state costruite su una persona, ma sull'intera comunità portuale, che rimane e che deve continuare a crescere. Sono felice che al mio fianco ci sia una persona come l'ammiraglio Dell'Anna: pur nel rispetto di tutti gli altri ruoli, c'è da riconoscere che la scelta del Ministro è ricaduta su una figura di prestigio, il vice comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, che dovrà traghettare l'ente verso quella che sarà la nuova realtà".

Senza dimenticare che Civitavecchia sarà una delle quindici Autorità di Sistema Portuale: anche questo, come sottolineato da Monti, un risultato raggiunto con impegno e con grande lavoro, quando le previsioni iniziali erano quelle di accorparla ad altre Authority.

Dopo il doveroso ringraziamento "a quanto mi hanno accompagnato in questa bella avventura, a partire dal segretario Maurizio Ievolella – ha concluso – in un processo di crescita costante, non facile, di uno scalo che ha risposto in modo ottimale ai distinguo del mercato", la parola è passato all'ammiraglio ispettore Dell'Anna. Per lui una storia che si ripete. Fu commissario, infatti, nei primi anni '90 a Venezia, traghettando quell'ente alla nuova Autorità Portuale così come pensata dalla legge 84/94. Oggi sarà lui a guidare questa nuova fase a Civitavecchia.

"Sono lieto ed onorato – ha commentato – di essere stato individuato come soggetto cui affidare questo periodo di commissariamento. A me l'incarico di continuare nel solco tracciato dal precedente presidente, affrontando con il massimo impegno la quotidianità di un porto importante come quello di Civitavecchia".

Nel mezzo la parentesi del presidente della Compagnia Portuale Enrico Luciani, che ha ripercorso gli anni della gestione Monti, "con il porto di Civitavecchia - ha ricordato - che è riuscito ad ergersi tra gli scali più importanti del Paese e non solo. Abbiamo raggiunto risultati a tratti inaspettati. Oggi è un giorno di saluto, ma mancano tanti nostri lavoratori: oggi movimentiamo circa 4500 macchine, e le maestranze sono tutte impegnate, a volte anche al di là delle nostre possibilità. E grazie al lavoro svolto in questi anni, è stato creato a Civitavecchia un pool al servizio del porto, H24. Tanti guardano a quanto è stato fatto e raggiunto a Civitavecchia". Un timore lo ha espresso Luciani, riferendosi alla guerra in corso. "Una guerra che, come spesso accade, si combatte lontano da qui - ha spiegato - ma ha ripercussioni sul nostro scalo e sulla nostra città. Questo territorio potrebbe essere colonizzato, interesse di qualcuno che è lontano da qui, a cui farebbe comodo che Civitavecchia tornasse

Un passo indietro per continuare sulla strada dello sviluppo

Il commiato di Monti. Ora il porto e la città devono guardare avanti, isolando chi mesta nel torbido

CIVITAVECCHIA - *Un passo indietro per farne fare un altro avanti al porto. E' il senso del commiato di Pasqualino Monti da Molo Vespucci "per cercare di favorire almeno il ristabilimento di un clima sostenibile, per il sottoscritto, ma soprattutto per lo sviluppo ed il lavoro dello scalo".*

Una scelta responsabile, quella di Monti, che è stata sottolineata con forza dal presidente della Compagnia Portuale Enrico Luciani, che senza mezzi termini ha ringraziato il Presidente ("per noi rimarrai sempre tale") affermando che un porto ed una città "non possono essere messi alla mercé di un prezzolato che per soldi getta fango su tutti, dietro la regia di un burattinaio, al quale non interessa nulla della crescita del porto, ma solo di riprendersi il proprio potere sul territorio".

Il punto è proprio questo: mesi di lotte, accuse, veleni non hanno indebolito solo Monti, inducendolo a tirarsi fuori dalla mischia. Hanno indebolito in primis l'immagine e l'affidabilità del porto e della città.

Chi verrebbe oggi ad investire in uno scalo dilaniato scientificamente da falsi scoop, in cui chiunque, istituzione, imprenditore o semplice lavoratore, può essere messo alla berlina con azioni di killeraggio sul web che non hanno precedenti e che la giustizia, con i suoi tempi, forse fermerà tra qualche anno, salvo indulti e prescrizioni?

Non solo, ma è probabile che oltre a non vedere i 300 milioni di euro del Gruppo Gavio per il nuovo terminal container, rischino di prendere altre destinazioni anche le auto Fca, strappate con grande fatica, proprio puntando sulla credibilità e l'affidabilità del sistema portuale locale e di chi lo rappresentava, a Salerno, Napoli e Gioia Tauro, dove oggi Grimaldi ha acquistato un suo terminal.

Questo sarebbe il suicidio perfetto per Civitavecchia. Che fa finta di non capire, oppure proprio non capisce che dietro la guerra al porto si gioca la partita di tutta la città, di tutto un territorio.

Il porto non è il nemico della città, o il centro dei privilegi, come abilmente vorrebbe far credere chi non è riuscito a metterci le mani sopra.

- segue

Il porto è la storia ed il futuro di Civitavecchia, che attorno al suo porto è nata e attorno ad esso ha l'enorme opportunità di crescere e svilupparsi, socialmente ed economicamente.

Se non capiremo questo, se cederemo al bieco pettegolezzo, allo squallore usato come arma di pressione, o di ricatto, saremo annientati come città, nel suo insieme.

Se non si comprende questo, poco importa se il Presidente si chiami Monti, Rossi, Esposito o Brambilla. Saremo destinati ad essere colonizzati, a subire il porto come servitù, senza poterne cogliere il valore aggiunto.

E purtroppo, su questa strada tafazziana, siamo già un passo avanti. Se ad esempio, nel coas creato ad arte, non si è colta neppure l'importanza di avere un Presidente di Civitavecchia, per di più alla guida di Assoporti, che ha salvato il porto e la città da una scelta che era già stata compiuta, nella legge di riforma: quella di accorpare il porto di Roma con Livorno. Se è nata la quindicesima autorità di sistema, con sede a Civitavecchia, lo si deve al ruolo svolto da Pasqualino Monti. E già questo dovrebbe bastare, lasciando ad altre sedi il dibattito sul bilancio complessivo del suo operato alla guida dell'Authority, che a nostro avviso resta comunque molto positivo, numeri alla mano e considerando il contesto creato negli ultimi 2 anni di mandato.

Ora bisogna guardare al futuro. Ma evitando di continuare a ripetere gli errori del passato, con divisioni e polemiche che non giovano a Civitavecchia. Se le forze sane della città sapranno non farsi attrarre nel vortice della macchina del fango, avremo una speranza di riprendere la strada della crescita. Altrimenti il domani di Civitavecchia sarà sempre più grigio e fosco. L'ideale non per la Città, ma per le lotte di potere di pochi, che aspettavano con ansia questo momento.

Monti: "Un passo indietro per il bene del porto"

Authority: si volta pagina, arriva l'ammiraglio Dell'Anna. Questa mattina l'insediamento, con gli auguri del sindaco Cozzolino. In una lettera al ministro Delrio l'ex commissario dichiara la sua indisponibilità a ricoprire di nuovo l'incarico: un modo per riportare un clima di serenità.

CIVITAVECCHIA - Si volta pagina, almeno per ora, al Molo Vespucci. L'ammiraglio ispettore Ilarione Dell'Anna è il nuovo commissario straordinario dell'Authority; prende il posto di Pasqualino Monti, per traghettare l'ente verso la nuova realtà rappresentata dall'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Lo stesso Pasqualino Monti ha messo nero su bianco la sua decisione, in una lettera inviata al ministro Graziano Delrio alla scadenza del secondo mandato da commissario, spiegando di non essere disponibile a ricoprire ancora quel ruolo. Nessuna dimissione, quindi, anche perché l'incarico era ormai scaduto.

"Mi sono liberato di un peso che incombeva su di me, ma specialmente sul porto" chiarito Monti, spiegando di aver fatto un passo indietro in un momento particolare, per "cercare di rasserenare il clima, sperando di aver facilitato la decisione del Ministro". Un dovere, lo ha definito. Per lui e per il bene dello scalo.

Pronto comunque a tornare in ballo. Lo aveva già dichiarato qualche settimana fa, definendosi "una risorsa a disposizione del Paese". Scontata quindi la sua partecipazione alla call del Ministero, con Monti che metterà a disposizione del ministro Delrio il suo curriculum. Ci sono da individuare, in tempi relativamente brevi, i presidenti delle nuove quindici Autorità di Sistema Portuale. "Deciderà lui – ha concluso - se riterrà di potermi utilizzare, ne sarò lieto". Monti rimarrà comunque alla guida di Assoporti, un'associazione che dovrà riorganizzarsi poi con le nuove nomine.

Intanto questa mattina, poco prima delle 12, è arrivato a Molo Vespucci il neo commissario. Presentazioni di rito, un giro all'interno dell'ente ed alcuni colloqui in ufficio. Per lui si prospetta un commissariamento di qualche mese: fino al 4 settembre è aperta la manifestazione di interesse per la presentazione del curriculum dei vari professionisti interessati. Poi il Ministro dovrà individuare i nuovi 15 presidenti, in accordo con i diversi presidenti delle Regioni competenti.

Il sindaco Antonio Cozzolino questa mattina ha inviato un messaggio di benvenuto al neo commissario. "Desidero esprimere anche a nome dell'amministrazione comunale - ha scritto il primo cittadino - le mie più vive congratulazioni per il suo insediamento. Sicuramente la sua professionalità e competenza incideranno positivamente nelle problematiche da affrontare. In qualità di sindaco della città di Civitavecchia che mi onoro di rappresentare confido in una proficua collaborazione tra istituzioni per il rilancio del territorio. In attesa di un prossimo incontro, posso fin d'ora assicurare la mia più stretta collaborazione per le eventuali questioni da risolvere. Rinnovo la mia stima - ha concluso Cozzolino - e le auguro buon lavoro".

Porto: weekend di grandi numeri

Giornata storica quella di sabato. Garantite efficienza e sicurezza durante tutte le operazioni nello scalo. Registrata la presenza di oltre 100mila passeggeri

CIVITAVECCHIA - Una giornata segnata dai grandi numeri quella di sabato al porto. Una giornata che può essere definita storica, in termini di traffici e in termini di gestione di quella che, in altri scali, sarebbe stata vista come un'emergenza. Civitavecchia, invece, ha garantito efficienza, professionalità, sicurezza e coordinamento senza alcun problema. Sei traghetti carichi di passeggeri e mezzi e con due navi della Tirrenia che hanno effettuato doppia corsa, l'eurocargo Palermo, sei navi da crociera, due impegnate nello sbarco/imbarco carbone e cenere al pennello della centrale Enel, oltre a varie attività in banchina. Circa 28mila passeggeri solo per i traghetti, con circa 9000 auto e mezzi al seguito. Numeri impegnativi, nel corso di un'estate calda sotto il profilo dei traffici.

Gran lavoro soprattutto per il personale Interminal, impresa di riferimento per Tirrenia e Moby, e per Port Mobility, in banchina per circa 20 ore di attività, schierando nella sola giornata di sabato circa 50 unità che, coordinate da Manuel Di Domenico, hanno gestito tutto il traffico in entrata e in uscita nelle diverse aree di pre-imbarco. Il tutto, ovviamente, grazie alla sinergia tra Capitaneria di porto, realtà e forze di polizia operanti nel porto. Gran lavoro anche per il personale Pas, in perfetta sinergia con gli ispettori della Security dell'Autorità Portuale, e massimo impegno dei sempre presenti ispettori dell'ufficio lavoro portuale, coordinatori di tutte le attività all'interno dello scalo, e non solo del traffico passeggeri.

Anche la giornata di domenica non è stata da meno. Il weekend ha fatto registrare complessivamente – secondo i dati della Capitaneria di porto - un totale di 55.933 persone che hanno utilizzato navi di linea, con un carico di 16.431 veicoli al seguito, unitamente ai 48.381 passeggeri, tra arrivati ed imbarcati, sulle 13 navi da crociera che hanno toccato lo scalo. Un vero e proprio weekend caldo, con il porto e la sua organizzazione che hanno dimostrato, ancora una volta, di saper gestire alla perfezione situazioni anche complicate, organizzando e coordinando senza problemi enormi flussi di traffici.

Porto, numeri record: a Ferragosto movimentate quasi centomila persone

Nel week end festivo intensificate le operazioni predisposte dai Ministeri dell'interno e della Difesa. Controllati quasi 9000 veicoli

CIVITAVECCHIA - Numeri da record in porto: sono stati, infatti, 93.541 i passeggeri delle navi da crociera e di linea dirette in Sardegna, Sicilia, Spagna e Nord Africa. a fornire questi dati direttamente la Capitaneria di Porto di Civitavecchia e riguardano solo le presenze registrate nel week end di Ferragosto. Oltre ai tanti passeggeri si sono registrati anche 17 mila veicoli al seguito dei passeggeri quindi grande è stata la mole di lavoro in porto.

I Ministeri dell'Interno e della Difesa hanno predisposto un massiccio servizio d'ordine e di controllo per scongiurare qualsiasi pericolo terroristico. Nonostante i molteplici controlli e il carico di lavoro praticamente triplicato le operazioni si sono svolte nella massima regolarità: a tal proposito va rilevato che non si sono registrati disagi e ritardi per i tanti turisti presenti.

Il Mattino

L' economia del mare

Grande progetto del Porto, Basile accelera sulle gare

Il dragaggio Atteso da anni il bando da 45 milioni Nelle prossime settimane la definizione del disciplinare

«Il porto di Napoli è vivo», parola del commissario straordinario Antonio Basile. E fin qui, tutto bene. È stata approvata la riforma, si è capito che il ministro Graziano Delrio entro fine settembre nominerà i presidenti delle quindici Autorità di sistema portuale compresa quella del Tirreno centrale, nonostante la moratoria che riguarderà il porto di Salerno. E allora l' arrivo dei finanziamenti che la Regione Campania ha voluto subito mettere a disposizione dell' Autorità portuale di Napoli, utilizzando i fondi di rotazione da Por a Pon, ha risvegliato i tecnici e i funzionari dell' Ente di piazzale Pisacane tanto che lo stesso Basile nel comunicato ufficiale diffuso ieri dall' Ente parla di «Lavoro costante da parte di tutti gli Uffici dell' Ente» che consente di affermare, appunto, che il porto di Napoli è vivo. Meno male verrebbe da affermare, visto che è stato necessario restituire all' Europa 149 milioni di euro su 154 finanziati e meno male che il governatore Vincenzo De Luca ha ritenuto di insistere sulla strada del Grande progetto che ha segnato, nella precedente agenda europea, uno dei più grandi flop di spesa proprio a cura dell' Autorità portuale di Napoli.

Il porto si è risvegliato, dunque.

Più che il porto, però, bisognerebbe dire l' Autorità portuale perché nonostante il mancato avvio dei progetti, per fortuna, le imprese in qualche modo hanno continuato a fare quello che potevano mentre a piazzale Pisacane si alternavano commissari mai andati al di là dei proclami. Anzi, in qualche caso, vedi il piano regolatore portuale al freno a mano tirato degli uffici si è aggiunto anche la volontà di fermare tutto - come pure è stato denunciato - per «difendere interessi particolari». Ecco questo è il quadro di partenza. E ora l' assegnazione da parte della Regione Campania 149 milioni di euro consente di comprende il dragaggio dei fondali del porto; la costruzione di nuovi collegamenti viari e ferroviari al Terminal di Levante, il secondo lotto della realizzazione del nuovo sistema fognario (il primo già concluso è stato finanziato con fondi dell' Autorità portuale); la bonifica dei fondali da ordigni bellici; il rilevamento di reperti archeologici; restauro dell' edificio Immacolatella Vecchia.

«Del piano, dunque, delle opere facenti parte del Grande Progetto, sono terminati - è detto nel comunicato diffuso dall' Ente di piazzale Pisacane - i lavori di bonifica di ordigni bellici presenti sui fondali (importo complessivo di 5 milioni di euro) e sono in corso i rilevamenti di relitti e reperti archeologici presenti sui fondali del porto (importo euro 1.280.905,00)». Su questo fronte, comunque, qualcosa bisognerà spiegarlo bene. Gli ordigni bellici sono stati cercati sui fondali del porto ispezionando poco più di un metro di sabbia. L' insabbiamento del porto di Napoli, se i rilievi su i dragaggi sono giusti, supera i 2-3 metri di sabbia. E allora le bombe possono mai essere nel primo metro di sabbia? Su questa vicenda, si sa, c' è una inchiesta della magistratura e, quindi, prima o poi si capirà che utilità ha avuto la ricerca delle bombe.
«Per il restauro dell' edificio dell' Immacolatella Vecchia - aggiunge il comunicato - è previsto che, entro il mese di settembre, sarà conclusa la gara d' aggiudicazione dei lavori (importo 6 milioni di euro). Sempre a partire dal mese di settembre l' Ufficio tecnico dell' Autorità Portuale sarà impegnato a predisporre la gara per il dragaggio dei fondali il cui importo complessivo è di 45 milioni di euro». Anche su questo fronte, francamente, stupisce che bisogna aspettare settembre per iniziare a predisporre una gara che dovrebbe essere pronta da mesi e mesi per. Non dire da anni.
Per quanto riguarda l' opera denominata collegamenti viari e ferroviari al servizio del Nuovo Terminal di Levante la gara è stata aggiudicata.
Tutto liscio qui? No, «si è in attesa del parere dell' Avvocatura dello Stato sull' opportunità di procedere alla stipula del contratto perché pende il ricorso alla Corte di Giustizia Europea da parte del secondo e terzo classificato». Per il secondo lotto dei lavori di rifacimento del sistema fognario, la gara è stata aggiudicata e i lavori partiranno nel giro di qualche mese (importo complessivo 22 milioni di euro).

ANTONINO PANE

Il Mattino

L' economia del mare

Porto, pressing sui lavori della metropolitana

Gli armatori: «Molo delle crociere paralizzato da due anni, non si vede un operaio»

Antonino Pane Il porto di Napoli si è risvegliato. Il rifinanziamento del Grande progetto e il contemporaneo varo della riforma della legge 84/94 sembra aver riacceso la voglia di fare in Autorità portuale. Un entusiasmo che, però, contagia poco perché sono in molti a ritenere che gli obiettivi potevano essere centrati prima, il porto poteva evitare il declino che ha avuto e si potevano liberare risorse che, invece, la Regione ha dovuto di nuovo impegnate sul fronte porto. Il tempo perso in passato, invece, ha costretto il governatore Vincenzo De Luca a correre ai ripari e così i 149 milioni necessari per il Grande progetto, che sono stati restituiti alla Ue, si sono dovuti riprogrammare nella nuova agenda Fers 2014/2020, sottraendoli di fatto al tetto che la Regione poteva utilizzare su altri fronti. «Sono stati buttati anni preziosi - commenta l' ad di Snav, Raffaele Aiello, che ora è anche presidente nazionale di Fedarlinea - e di questo primo o poi qualcuno si dovrà assumere le proprie responsabilità. I continui commissariamenti si sono rivelati un totale fallimento e temo che se non arriva subito un presidente anche questi nuovi annunci si riveleranno un terribile flop». Aiello rincara la dose. «Chi pagherà per i ritardi della darsena di levante? Chi pagherà per il blocco del piano regolatore portuale voluto dai petrolieri e sostenuto da molti industriali napoletani? Chi risarcirà la città per lo stato di abbandono in cui verso il molo Beverello? Oggi scatta l' allarme perché è previsto il calo dei crocieristi. Ma il Comune di Napoli lo sa che da più di due anni il molo Angioino, quello delle crociere, è paralizzato da un mega cantiere della metropolitana? Lo sa che da mesi e mesi non si vede un solo operaio al lavoro? Io su questi temi ho combattuto in tutti i modi - aggiunge Aiello, che è anche rappresentante degli armatori in Comitato portuale -. E per protesta contro i ritardi accumulati sul Grande progetto ho anche disertato le sedute del Comitato. Ora ci sono le inchieste della Procura e della Corte dei conti. Primo o poi qualche responsabilità emergerà. La verità è che il porto di Napoli è paralizzato per l' eccessiva litigiosità tra gli operatori e per l' assoluta incapacità dell' Autorità portuale a portare avanti i progetti».

Ferma la posizione di Erick Klinkberg, ad di Magazzini Generali. «Meglio tardi che mai mi viene da dire rispetto a questa ritrovata voglia di fare. Forse le novità della riforma - aggiunge Klinkberg -

preoccupano parecchio».
Basta col passato, bisogna guardare avanti e, soprattutto, ricalibrare gli interventi sulle cose che realmente servono al porto di Napoli. Come dire studiamo bene cosa andiamo a fare. Questo il parere di Stefano Sorrentini, neo presidente di Assoagenti della Campania: «Guardare al passato non ha senso.
Io direi di concentrarci sul presente ed in questa fase ritengo fondamentali dei tavoli di confronto con le varie categorie imprenditoriali del Porto, per avere tutti chiarezza sui progetti in corso e sugli interventi in fase di avviamento».
Fare il massimo subito.
Natale Colombo (Cgil-porto) incalza. «Ora serve un presidente e serve subito. Il ministro Delrio ha promesso che arriverà entro settembre, lo aspettiamo. Il porto di Napoli deve avviare una fase di ripresa e solo una guida stabile e duratura può veramente arrivare a questo risultato».
Anche per Roberto Bucci, presidente del terminal Flavio Gioia si è perso già troppo tempo. «Ogni sforzo per tentare di recuperare il tempo perso è il benvenuto. Credo, però, che sia necessario un presidente per la nuova Autorità di sistema portuale per tentare la svolta vera. Intanto andiamo avanti non possiamo più perdere un solo giorno».

ANTONINO PANE

Salerno imbarca i treni per Lima

Dal Salerno Container Terminal (Sct) del porto campano è iniziato l'imbarco dei treni destinati alla nuova metropolitana di Lima, in Perù. Le operazioni di carico delle prime sei carrozze sono avvenute martedì scorso. La commessa, della durata di quattro anni, è stata acquisita da Sct ed è il frutto di un accordo con Ricolfi & C, storica casa di spedizioni internazionali fondata nel 1972 - capofila dell'Ati vincitrice del bando di gara dell'azienda produttrice dei treni "Hitachi Rail Italy"/Reggio Calabria (ex Ansaldo Breda) - e con la compagnia di navigazione tedesca Hapag Lloyd.

Con cadenza mensile saranno imbarcati nello scalo di Salerno 42 nuovi treni. Ogni treno è composto da sei carrozze lunghe circa 18 metri ciascuna con un peso di 35 tonnellate, per un totale di 252 carrozze, 4,5 chilometri lineari di carico e 10mila tonnellate. La nuova linea della metropolitana di Lima si articola in 27 chilometri che collegano la zona costiera della capitale peruviana con l'hinterland. Le gru di Sct imbarcheranno i convogli su tre navi full container Hapag Lloyd ("Hansa Oldenburg", Cerinthus" e "Cerinthus", tra i 1.300 e i 1.700 teu) che attraverseranno il canale di Panama lungo la rotta: Salerno, Livorno, Genova, Barcellona, Valencia, Cartagena, Guayaquil e Callao. La navigazione durerà 29 giorni, il ciclo completo del servizio 70 giorni.

«Un prestigioso riconoscimento non solo commerciale per il porto di Salerno, ma anche in termini di professionalità e competitività a livello internazionale», commenta il presidente Sct Agostino Gallozzi. «Va sottolineata - aggiunge – la soddisfazione per essere parte di un progetto che conferma la qualità delle produzioni Made in Italy nel mondo anche in comparti diversi da quelli tradizionali come la moda o l'agro-alimentare. La realizzazione dei treni destinati alla metropolitana di Lima rinsaldano l'immagine di un Paese manifatturiero che esprime le migliori competenze del saper fare ed è capace di continuare ad essere un riferimento di primissimo piano anche per i migliori competitor internazionali».
Le operazioni di consegna dei treni termineranno entro febbraio 2019. La linea armatoriale rientra tra i quattro servizi marittimi settimanali che Hapag Lloyd offre, tramite il porto di Salerno, tra il Sud Italia ed i maggiori mercati del mondo: Canada, Estremo Oriente, Australia, India, Sud America, USA e Centro America, Nord Europa, Mediterraneo Orientale ed Occidentale, Medio Oriente, Africa.

Porto di Salerno: partono i treni della Metropolitana di Lima

SALERNO – Dal Terminal Sct SpA nel porto di Salerno l'imbarco dei treni della nuova metropolitana di Lima; ieri il via alle operazioni di carico del primo treno composto da sei carrozze.
La commessa – della durata di quattro anni – acquisita da Sct SpA è il frutto dell'accordo con "Ricolfi & C. SpA" (storica casa di spedizioni internazionali fondata nel 1972) – capofila dell'Ati vincitrice del bando di gara dell'azienda produttrice dei treni "Hitachi Rail Italy"/Reggio Calabria (ex Ansaldo Breda) – e con la compagnia di navigazione Hapag Lloyd, tra i big player mondiali nei trasporti marittimi e nella logistica internazionale.
Il presidente di Sct SpA Agostino Gallozzi sottolinea: "La commessa acquisita dal nostro Gruppo non ha soltanto un importante valore commerciale, ma, soprattutto, configura un prestigioso riconoscimento per il porto di Salerno in termini di professionalità e competitività a livello internazionale. Un riconoscimento che ci stimola a fare sempre meglio e a continuare ad investire convintamente nello scalo della nostra città".
"Va sottolineata – aggiunge Gallozzi – la soddisfazione per essere parte di un progetto che conferma la qualità delle produzioni Made in Italy nel mondo anche in comparti diversi da quelli tradizionali come la moda o l'agro-alimentare. La realizzazione dei treni destinati alla metropolitana di Lima rinsaldano l'immagine di un Paese manifatturiero che esprime le migliori competenze del saper fare ed è capace di continuare ad essere un riferimento di primissimo piano anche per i migliori competitor internazionali".
Con cadenza mensile saranno imbarcati presso il Terminal di Sct SpA nel porto di Salerno 42 nuovi treni per la seconda linea della metropolitana di Lima (Perù). Ogni treno è composto da sei carrozze lunghe circa 18 metri ciascuna con un peso di 35 tonnellate: 252 carrozze, 4,5 chilometri lineari di carico, per circa 10.000 tonnellate di altissima tecnologia. La nuova linea della metropolitana di Lima si articola in 27 chilometri che collegano la zona costiera della capitale peruviana con il proprio hinterland all'interno. Le gru di Sct SpA imbarcheranno i treni completi su tre navi full container di Hapag Lloyd ("Hansa Oldenburg", Cerinthus" e "Cnp Paita") che trasporteranno i convogli – dopo l'attraversamento del canale di Panama – nel porto di Callao nei pressi di Lima, lungo la rotta: Salerno, Livorno, Genova, Barcellona, Valencia, Cartagena, Guayaquil e, appunto, Callao.
La navigazione durerà 29 giorni, il ciclo completo del servizio 70 giorni. Le operazioni di consegna dei treni termineranno entro febbraio 2019. La Linea rientra tra i 4 servizi marittimi settimanali che Hapag Lloyd offre alla sua clientela per i collegamenti – tramite il porto di Salerno – tra il Sud Italia ed i maggiori mercati del mondo: Canada, Estremo Oriente, Australia, India, Sud America, USA e Centro America, Nord Europa, Mediterraneo Orientale ed Occidentale, Medio Oriente, Africa.

'In partenza' da porto Salerno treni Metropolitana di Lima

Martedì 16 agosto al via operazioni carico prime sei carrozze

15 agosto, 12:24

(ANSA) - SALERNO, 13 AGO - Dal Terminal Sct SpA nel porto di Salerno l'imbarco dei treni della nuova metropolitana di Lima.

Martedì 16 agosto il via alle operazioni di carico del primo treno composto da sei carrozze.

La commessa - della durata di quattro anni - acquisita da Sct SpA è il frutto dell'accordo con "Ricolfi & C. SpA" (storica casa di spedizioni internazionali fondata nel 1972) - capofila dell'Ati vincitrice del bando di gara dell'azienda produttrice dei treni "Hitachi Rail Italy"/Reggio Calabria (ex Ansaldo Breda) - e con la compagnia di navigazione Hapag Lloyd, tra i big player mondiali nei trasporti marittimi e nella logistica internazionale.

Il presidente di Sct SpA Agostino Gallozzi sottolinea: "La commessa acquisita dal nostro Gruppo non ha soltanto un importante valore commerciale, ma, soprattutto, configura un prestigioso riconoscimento per il porto di Salerno in termini di professionalità e competitività a livello internazionale. Un riconoscimento che ci stimola a fare sempre meglio e a continuare ad investire convintamente nello scalo della nostra città".

"Va sottolineata - aggiunge Gallozzi - la soddisfazione per essere parte di un progetto che conferma la qualità delle produzioni Made in Italy nel mondo anche in comparti diversi da quelli tradizionali come la moda o l'agro-alimentare. La realizzazione dei treni destinati alla metropolitana di Lima rinsaldano l'immagine di un Paese manifatturiero che esprime le migliori competenze del saper fare ed è capace di continuare ad essere un riferimento di primissimo piano anche per i migliori competitor internazionali".

Con cadenza mensile saranno imbarcati presso il Terminal di Sct SpA nel porto di Salerno 42 nuovi treni per la seconda linea della metropolitana di Lima (Perù). Ogni treno è composto da sei carrozze lunghe circa 18 metri ciascuna con un peso di 35 tonnellate: 252 carrozze, 4,5 chilometri lineari di carico, per circa 10.000 tonnellate di altissima tecnologia. La nuova linea della metropolitana di Lima si articola in 27 chilometri che collegano la zona costiera della capitale peruviana con il proprio hinterland all'interno. Le gru di Sct SpA imbarcheranno i treni completi su tre navi full container di Hapag Lloyd ("Hansa Oldenburg", Cerinthus" e "Cnp Paita") che trasporteranno i convogli - dopo l'attraversamento del canale di Panama - nel porto di Callao nei pressi di Lima, lungo la rotta: Salerno, Livorno, Genova, Barcellona, Valencia, Cartagena, Guayaquil e, appunto, Callao.

La navigazione durerà 29 giorni, il ciclo completo del servizio 70 giorni. Le operazioni di consegna dei treni termineranno entro febbraio 2019. La Linea rientra tra i 4 servizi marittimi settimanali che Hapag Lloyd offre alla sua clientela per i collegamenti - tramite il porto di Salerno - tra il Sud Italia ed i maggiori mercati del mondo: Canada, Estremo Oriente, Australia, India, Sud America, USA e Centro America, Nord Europa, Mediterraneo Orientale ed Occidentale, Medio Oriente, Africa.

Porto di Salerno, apre il Varco Trapezio

Al via l'apertura del Varco Trapezio. Grazie alla sinergia tra l'Autorità portuale di Salerno, Fai, Federazione italiana trasportatori, Capitaneria di Porto, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza e Polizia di frontiera, Compagnia Portuale, terminalisti e organizzazioni sindacali da oggi, 8 agosto, il Varco Trapezio resterà aperto dalle ore 7 alle ore 19, per tutti i giorni lavorativi della settimana. "E' un grande risultato che abbiamo raggiunto grazie al dialogo costante con tutti gli operatori pubblici e privati interessati allo sviluppo, in sicurezza, dei traffici per e dal porto di Salerno", ha dichiarato il Segretario regionale Coordinamento F.A.I. Angelo Punzi. "Avevamo chiesto che l'apertura avvenisse prima di Ferragosto e così è stato e per questo desidero ringraziare in particolare l'Autorità portuale, nella persona del presidente Andrea Annunziata, che insieme ai suoi preziosi collaboratori ha dimostrato ancora una volta di lavorare alla stregua di un'azienda privata; il comandante della capitaneria di Porto Gaetano Angora; il direttore dell'Agenzia delle Dogane, Vito De Benedictis; la Guardia di Finanza, nella persona del generale Alessandro Marin; la Polizia di frontiera, nella persona della dottoressa Giuliana Postiglione, ma anche i terminalisti Amoruso Spa, De Cesare, S.A.T., S.C.T., gli autotrasportatori tutti e in particolare Giovanni Memoli, le organizzazioni sindacali presenti nel porto di Salerno, la Compagnia Portuale, nella persona di Antonio Autuori e - in ultimo, ma non certo per ultimi - gli autisti e gli operai che con il loro duro lavoro quotidiano rendono possibile la crescita del porto". Il presidente Annunziata ha sottolineato i vantaggi immediati e futuri legati all'apertura del varco: "E' un provvedimento che consentirà la crescita della fluidità commerciale del porto di Salerno, con un conseguente aumento dell'attrattività dello scalo salernitano rispetto ai propri clienti e, nel contempo, un maggiore rispetto dell'ambiente e della sicurezza di chi opera all'interno dell'area. E' una rivoluzione del porto di Salerno, un ulteriore contributo per rendere più agevole lo scalo nell'ottica strategica della sua crescita, in linea con la riforma che chiede una maggiore attenzione all'ambiente. Si rende più fluida la mobilità nel porto sia per le attività legate alle merci sia per i passeggeri, che godranno di una visita più accogliente, senza trascurare l'importanza dell'effetto domino che si avrà sulla scorrevolezza del traffico sul viadotto".

Gli appalti, le concessioni e la guerra di carte bollate

Affidamento del terminal, ricorso Italcave contro l'esclusione

LA PROCEDURA

Il Consorzio Ulisse è chiamato ad integrare la documentazione

● Il porto di Taranto e la carte bollate: una storia infinita. Non si contano più i ricorsi alla giustizia amministrativa per l'affidamento e la cantierizzazione di opere infrastrutturali, per la gestione o la concessione di spazi. L'assegnazione del Terminal container dopo il disimpegno di Tct (i cui azionisti di maggioranza sono Evergreen e Hutchinson) è l'ultimo capitolo di una battaglia che parte da molto lontano. Da un lato l'Autorità portuale ha chiesto al Consorzio Ulisse - unico soggetto rimasto in campo - di integrare la documentazione. Dall'altro Italcave ha annunciato ricorso al Tar, chiedendo la sospensiva limitatamente al giudizio che riguarda la sua esclusione dal "lotto delle pretendenti". Una sua riammissione alla seconda fase riaprirebbe la trattativa. «La commissione nominata - ha puntualizzato l'Authority - ha proceduto all'apertura della busta "A" contenente la documentazione amministrativa» ed ha evidenziato che questa «dovrà essere integrata dal consorzio Ulisse». L'Authority specificherà cosa serve e i tempi di invio. «Acquisita la integrazione documentale - precisa l'Authority -, sarà fissata una nuova seduta pubblica per completare l'esame della documentazione amministrativa e, nel caso di ammissione, per l'apertura, ai soli fini della verifica del contenuto, della busta "B" relativa alla proposta tecnica. La commissione, quindi, si riunirà in seduta riservata per l'esame del contenuto della busta "B" e, successivamente, in seduta pubblica per l'apertura e verifica della busta "C" relativa alla offerta economica. Nel caso di esito favorevole si procederà all'aggiudicazione provvisoria che potrà divenire definitiva dopo l'esito positivo della verifica del possesso dei requisiti dichiarati dai partecipanti».

In pratica nella busta «A» c'è la richiesta di concessione, nella «B» il piano industriale con le ricadute occupazionali e nella «C» infine l'offerta economica per la concessione. Il via libera sui documenti presenti nella busta «A» è preliminare al resto.

Il Consorzio Ulisse, di cui fanno parte Ionian Shipping Consortium, Taranto iniziative produttive e Tecnomec, ha presentato una proposta che prevede da ottobre il riavvio del terminal attraverso il traffico container e l'arrivo di due navi feeder a Taranto e, in un secondo momento, di un servizio oceanico. È uscita dalla compagine Saga Italia, espressione del gruppo internazionale Bollorè, che però userà l'infrastruttura per la movimentazione della componentistica oil e gas. Oltre ai container, è stata proposta anche un'attività di logistica industriale nel campo oil e gas. Stima occupazionale a regime, in quattro anni, 70-80 addetti, che saranno assorbiti dal bacino dei lavoratori di Taranto container terminal (520) attualmente in cassa integrazione in deroga grazie a un accordo siglato a Palazzo Chigi. La tutela si esplicherà in due fasi: gli ammortizzatori sociali sino a fine anno e poi passaggio all'Agenzia per la fornitura di lavoro in ambito portuale demaniale.

Porto, un nuovo ricorso al Tar Si riapre la partita per il Molo

Italcave presenterà la richiesta per rientrare in gara per il Polisettoriale

di Alessio PIGNATELLI

Ancora non è ufficiale, complici i ritardi dovuti agli uffici chiusi a Ferragosto. La notizia però era nell'aria e ha i crismi dell'ufficiosità: Italcave farà ricorso al Tribunale amministrativo regionale avverso l'esclusione per l'assegnazione del Molo Polisettoriale. Da quanto si apprende, non ci sarà la sospensione del bando: l'azienda, infatti, ha fatto una richiesta di sospensiva solo sul giudizio inerente all'esclusione che la Commissione ufficializzò lo scorso mese. Probabilmente, però, qualche ritardo in più si registrerà sulla definitiva assegnazione.

L'offerta della Italcave, società del gruppo Caramia già operativa in altre aree portuali, fu ritenuta non coerente con quanto previsto dal bando redatto dall'Authority. Rimase in gioco per la seconda fase solamente il Consorzio Ulisse ma adesso la situazione potrebbe mutare. Italcave chiederà di essere ammessa alla seconda fase di una trattativa che presenta già delle difficoltà. Anche per quanto riguarda il Consorzio Ulisse, a inizio agosto, la Commissione per la valutazione delle offerte - composta da Sergio Prete, Franco Benincasa e Angela Inverni (rispettivamente Commissario, segretario generale e ufficio legale dell'Autorità Portuale di Taranto) più il Commissario dell'Autorità Portuale di Manfredonia Gaetano Falcone - aveva evidenziato che la documentazione prodotta era da integrare.

«Acquisita l'integrazione documentale - spiegava l'Autorità portuale - sarà fissata una nuova seduta pubblica per completare l'esame della documentazione amministrativa e, nel caso di ammissione, per l'apertura, ai soli fini della verifica del contenuto, della busta "B" relativa alla proposta tecnica. La Commissione, quindi, si riunirà in seduta riservata per l'esame del contenuto della busta "B" e, successivamente, in seduta pubblica per l'apertura e verifica della busta "C" relativa all'offerta economica. Nel caso di esito favorevole si procederà all'aggiudicazione provvisoria che potrà divenire definitiva dopo l'esito positivo della verifica del possesso dei requisiti dichiarati dai partecipanti».

La storia del post Tct al Polisettoriale, quindi, si arricchisce di un'altra tappa. Il bando pubblicato a febbraio aveva ben indicato le finalità dell'operazione. Gli obiettivi sono connessi allo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica, con particolare riferimento alla movimentazione dei contenitori con servizi di linea oceanici/feeder unitamente alla movimentazione di merce varia e ro-ro. Uno o più terminalisti per trovare un'alternativa alla Taranto container Terminal, la società che, con la compagnia Evergreen alle spalle, avviò l'attività della movimentazione dei container ormai molti anni fa per decidere poi di disimpegnarsi per via anche dell'allungarsi dei tempi di consegna del molo adeguato alle più moderne navi portacontainer. Il bando descrive il molo, composto da una superficie di cento ettari e con una banchina di ormeggio di circa 1,8 chilometri. Sia il Consorzio, sia Italcave nella loro offerta contemplerebbero parte di quella banchina. Alla sua radice insistono, tra gli altri, tre edifici funzionalmente connessi con le attività del molo polisettoriale.

Italcave, quindi, cercherà di rientrare in gioco con questa mossa al Tar. Non la prima, perché anche all'inizio la società aveva presentato ricorso davanti al Tar di Puglia per "l'annullamento del bando di gara pubblicato il 22 febbraio 2016 dall'Autorità Portuale di Taranto avente ad oggetto la concessione del Molo Polisettoriale conformemente alla funzione d'uso indicata nel Piano regolatore portuale".

Il ricorso avvenne il 17 marzo e anche all'epoca ci fu la precisazione dell'Authority: non contemplava «la richiesta di sospensiva e, pertanto, non impedisce lo svolgimento della procedura ad evidenza pubblica». A cinque mesi di distanza, gli stessi scenari.

Il bando
A febbraio 2016

● Il bando per il Molo Polisettoriale è stato pubblicato dall'Autorità Portuale il 22 febbraio: a presentare le buste furono Italcave e il Consorzio denominato Ulisse.

I cantieri
Lavori in corso

● A disposizione per l'era post Terminal container Taranto ci sono 1,8 chilometri di banchina e oltre cento ettari di superficie. Sulla banchina, i cantieri procedono per il restyling.

Ansa

Porti:Gioia,firmato il contratto per il nuovo terminal intermodale

L'appalto ha un finanziamento di 40 milioni

10 agosto, 23:08

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 10 AGO - Il Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, e Sebastiano Grasso, amministratore delegato della ditta Sogemar Spa, che si è aggiudicata la gara internazionale di realizzazione e gestione del gateway ferroviario, hanno sottoscritto il contratto per la realizzazione del "Nuovo terminal intermodale" dello scalo.

L'appalto rientra tra le opere previste dal Piano Operativo Triennale dell'Ente e ha un finanziamento complessivo di 40 milioni di euro. Di questi, 20 milioni di euro, sotto forma di contributo pubblico, sono a carico dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, derivanti dal PON Reti e Mobilità 2007 - 2013, mentre gli altri 20 milioni di euro saranno investiti dal privato.

"Per lo sviluppo ulteriore del porto di Gioia Tauro - é detto in un comunicato dell'Autorità portuale - si tratta di un'infrastruttura strategica che sarà complementare al transhipment e che avrà il compito di intercettare parte dei traffici movimentati tra l'Estremo Oriente e l'Europa, attualmente gestiti dai porti di Rotterdam ed Anversa. Con la realizzazione del Terminal, Gioia Tauro punta, quindi, ad essere un gateway terrestre comunitario, inserendosi nell'asse trans-europeo del corridoio Helsinki - La Valletta, come nodo di rilevanza nazionale e crocevia europeo di diverse modalità di trasporto".

"Grande soddisfazione" è stata espressa dal Commissario Agostinelli, che ha sottolineato "l'importanza strategica dell'opera che offrirà allo scalo un collegamento diretto più efficiente con la linea ferroviaria nazionale e, di conseguenza, servirà a dare un chiaro slancio all'aumento dei traffici portuali. Naturalmente, è solo una coincidenza fortunata, ma mi piace pensare che il mio periodo di commissariamento si chiuda con la sottoscrizione di una concessione così importante ed attesa, che, a dire la verità, riporta alla volontà del precedente presidente, Giovanni Grimaldi".

Sebastiano Grasso, dal canto suo, ha rilevato che "Gioia Tauro è deputato ad essere, anche, un nodo di logistica terrestre, inserito pienamente nel circuito del trasporto sostenibile. Un grazie sentito va al Ministro Graziano Delrio che si sta impegnando nella promozione della movimentazione delle merci che, nuovamente, passa su rotaia".

Gioia Tauro, via libera al gateway ferroviario

Dopo la **fase di studio** e l'**accordo sindacale**, l'ultimo tassello che sancisce il via libera al "Nuovo terminal intermodale del porto di Gioia Tauro" è stato posto. Una firma avvenuta il 10 agosto presso l'Autorità portuale calabrese con la sottoscrizione del contratto tra il commissario dell'authority Andrea Agostinelli e Sebastiano Grasso, amministratore delegato della Sogemar, che si è aggiudicata la gara internazionale di realizzazione e gestione del gateway ferroviario.

L'appalto rientra tra le opere previste dal Piano Operativo Triennale dell'Ente e ha un finanziamento complessivo di 40 milioni di euro. Di questi, 20 milioni sotto forma di contributo pubblico sono a carico dell'Autorità portuale di Gioia Tauro attraverso fondi Pon Reti e Mobilità 2007-2013, mentre la restante metà sarà investita dal privato. Organizzato in base alle modalità del project financing, l'iter di aggiudicazione gara ha visto l'individuazione della ditta Sogemar quale soggetto chiamato a costruire l'opera e a gestirla con una concessione di durata trentennale.

Per lo sviluppo ulteriore del porto di Gioia Tauro si tratta di un'infrastruttura strategica che sarà complementare al transhipment e che avrà il compito di intercettare parte dei traffici movimentati tra l'Estremo Oriente e l'Europa, attualmente gestiti dai porti di Rotterdam ed Anversa. Con la realizzazione del terminal ferroviario Gioia Tauro punta ad essere un gateway terrestre comunitario, inserendosi nell'asse trans-europeo del corridoio Helsinki-La Valletta come nodo di rilevanza nazionale e crocevia europeo di diverse modalità di trasporto.
Nel commentare l'accordo, Agostinelli che si è soffermato sull'importanza strategica dell'opera che offrirà allo scalo un collegamento diretto più efficiente con la linea ferroviaria nazionale e, di conseguenza, servirà a dare un chiaro slancio all'aumento dei traffici portuali. «Naturalmente – afferma - è solo una coincidenza fortunata, ma mi piace pensare che il mio periodo di commissariamento si chiuda con la sottoscrizione di una concessione così importante ed attesa, che, a dire la verità, riporta alla volontà del precedente presidente dell'Autorità portuale Giovanni Grimaldi». «Gioia Tauro è deputato ad essere anche un nodo di logistica terrestre, inserito pienamente nel circuito del trasporto sostenibile. Un grazie sentito va al ministro Graziano Delrio che si sta impegnando nella promozione della movimentazione delle merci che, nuovamente, passa su rotaia», aggiunge, l'amministratore delegato di Sogemar, Sebastiano Grasso.
Il gateway ferroviario si estenderà nel territorio compreso tra i comuni di Gioia Tauro e di San Ferdinando. Si svilupperà, in parte, all'interno del porto, nell'area doganale in concessione al terminalista "MedCenter Terminal Container" e nella zona dell'interporto. Occuperà una superficie pari a 325mila metri quadrati e avrà una lunghezza complessiva di nuovi binari di 3.825 metri, dei quali 2.761 in area terminal contenitori e di 1.064 nel terminal intermodale. È previsto il raccordo ferroviario ai capannoni per consentire il carico e scarico di vagoni al suo interno e l'inserimento nei tre binari esistenti di deviatori, in modo tale da rendere indipendente l'utilizzo dei singoli binari. Caratteristiche importanti a livello internazionale perché ne fanno un terminal in linea con i maggiori hub ferroviari europei. Tra gli elementi richiesti per la sua buona gestione è stata prevista la centralizzazione delle operazioni ferroviarie che sono affidate alla Sogemar, che dovrà altresì coordinare il tratto di raccordo tra San Ferdinando e il porto con la rete ferroviaria nazionale.

Turismo: nei porti sardi del nord un milione di transiti

Morandi, in due anni recuperato 20% dei flussi in entrata

15 agosto, 12:07

(ANSA) - CAGLIARI, 15 AGO - I dati di luglio sono stati rilevanti per i porti sardi: solo in quelli settentrionali quasi un milione di transiti. Secondo i dati dell'Autorità portuale del nord Sardegna, nei primi sette mesi di quest'anno a Golfo Aranci, Olbia-Isola Bianca e Porto Torres ci sono stati 2.128.103 passeggeri in arrivo e partenza, 430 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2015 (+25,6%). Olbia registra 1.428.270 transiti per un incremento del 25,5%. A Golfo Aranci 278.130 passeggeri (+20,8%). Conferma il trend anche lo scalo di Porto Torres: da 325.323 del 2015 a 421.703 dell'anno in corso.

E' stato un boom anche di crociere, come ormai accade da qualche anno. In particolare a Cagliari si susseguono più sbarchi al giorno, quasi tutti i giorni. L'auspicata soglia di 300 mila arrivi nel 2016 potrebbe anche essere ritoccata in positivo. Trend positivo confermato per il turismo: "Dal 2014 a oggi arrivi e presenze in Sardegna sono in forte rialzo, in due anni abbiamo recuperato quasi il 20% dei flussi in entrata, con un aumento dei viaggiatori stranieri e una ripresa del mercato nazionale. Anche quest'anno stiamo proseguendo sull'identico andamento, dati che testimoniano la volontà degli operatori del settore di ripartire e crescere e l'efficacia delle politiche turistiche della Giunta, sia dal punto di vista della strategia generale, imperniata sulla qualità della vita in Sardegna, sia sulla scelta dei mercati-obiettivo". Così l'assessore regionale del Turismo, Francesco Morandi, commenta l'ulteriore trend positivo del 2016 e il boom di presenze ferragostane.

Ma l'alta stagione è anche una vetrina per proporre nuove motivazioni di viaggio altamente destagionalizzanti, che 'fidelizzino' gli ospiti e li inducano a tornare: "Miglioramento della qualità di servizi e accoglienza, tutela e valorizzazione ambientale, creazione di nuove motivazioni di viaggio e strutturazione di prodotti tematici attraenti - prosegue Morandi - sono le chiavi per rinsaldare il posizionamento e proseguire in autunno su un trend di crescita. Non è che un punto di partenza, la nostra attività, infatti, è in pieno sviluppo attraverso azioni mirate: il piano di destagionalizzazione, che punta a diversificare i flussi durante tutto l'anno e sull'intero territorio, la collaborazione con sistema portuale e aeroportuale, incentivi alle imprese, un cartellone di eventi, campagne promozionali tradizionali e web, prodotti tematici che accompagnino il marino-balneare. Da settembre si inizierà quindi a condividere la strategia 2017-2019 con i territori, lavorando per le altre stagioni e valorizzando attrattori culturali, enogastronomici, naturalistici e identitari".

A Cagliari cinquemila crocieristi

Al molo Rinascita arrivata la Carnival Vista

16 agosto, 12:30

(ANSA) - CAGLIARI, 16 AGO - In crociera da Stati Uniti e Gran Bretagna per godersi per qualche ora il Poetto e le altre spiagge del sud Sardegna. È arrivata questa mattina al molo Rinascita del porto di Cagliari la Carnival Vista: a bordo circa cinquemila turisti. Molti di loro, una volta sbarcati, hanno chiesto di essere portati al mare. E tra sole e tuffi hanno intenzione di trascorrere così la giornata sino alle 18, l'orario di partenza. Andranno a Barcellona per continuare il loro tour nel Mediterraneo.

La Carnival Vista era approdata a Cagliari due settimane fa il 31 luglio. E per il capoluogo era stata un'invasione record di turisti dal momento che al porto, quel giorno, c'era anche la Navigator of the Seas con altri quattromila crocieristi. Non è finita qui: nel calendario di agosto ci sono ancora due approdi di Costa Diadema, il 18 e il 25. E in mezzo gli arrivi della Riviera della Ocean Cruises (il 22) e della Ventura della P&O Cruises (il 24). Tirando le somme, per la seconda metà di agosto, a parte oggi, sbarcheranno a Cagliari quasi quattordicimila turisti.

Boom porti nord Sardegna: crescita 25,64% rispetto a 2015

Oltre 430mila passeggeri in più nei primi sette mesi

11 agosto, 14:18

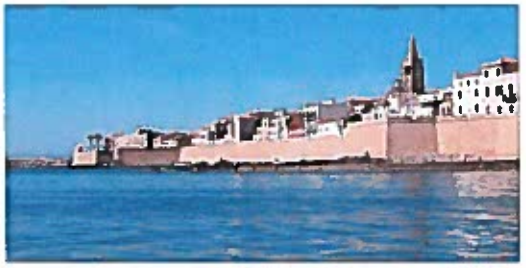
(ANSA) - OLBIA, 11 AGO - Quasi un milione di passeggeri in un solo mese nei porti del nord Sardegna. Con un totale, per il periodo gennaio-luglio 2016 di 2.128.103 passeggeri in arrivo e partenza fra Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres. Cifre che significano crescita. Oltre 430 mila in più rispetto ai sette mesi dello scorso anno con un +25,64%.

Nello specifico, al porto di Olbia i movimenti nave, esclusi quelli crocieristici, sono aumentati di 834 unità, passando da 2.607 del 2015 a 3.441 dell'anno in corso (+32 %); crescita che si riflette anche sul numero passeggeri che passa da 1.138.201 del periodo gennaio-luglio 2015, a 1.428.270 del 2016, per un incremento del 25,48%. Salgono del 32,57 per cento anche le auto e i camper al seguito che, da 363.412 del 2015 passano a 481.763 del 2016.

Così come per l'Isola Bianca, si conferma anche su luglio la netta ripresa dello scalo di Golfo Aranci. Con un incremento del numero delle corse navi, che passano da 559 a 620 (+10,9%), crescono anche i passeggeri: da 230.302 dello scorso anno a 278.130 del 2016 (20,77%). Aumentano del 16,4% anche auto e camper al seguito (da 75.100 a 87.461).

Confermata la crescita anche per lo scalo di Porto Torres, con il numero delle navi in movimento che aumenta del 32,6% (da 742 a 948). Crescita del 30% che interessa anche il numero dei passeggeri in arrivo e partenza, che passano da 325.323 del 2015 a 421.703 dell'anno in corso. Stessa percentuale di incremento anche per le auto al seguito, da 104.300 dello scorso anno a 135.313 del 2016.

Sul globale, è confermata anche l'aumento del tonnellaggio di merce trasportata su gommato che, sui tre porti, passa da 3.356.017 tonnellate a 3.455.385 (+ 3%). "Con il dato di luglio facciamo un ulteriore passo avanti verso la vetta degli anni d'oro - spiega Pietro Preziosi, commissario straordinario dell'Autorità Portuale del nord Sardegna -. Se guardiamo al 2010, primo anno di leggera crisi, lo scarto è di appena 220.000 passeggeri. Cifra non eccessivamente alta che si potrebbe recuperare con un buon assestamento dei traffici nei mesi a seguire". Confermate, quindi, le aspettative di inizio anno: "Il trend, così come previsto, sembra assodarsi attorno ad un 25% di crescita - prosegue Preziosi -. Numeri che, sono convinto, troveranno conferma anche ad agosto. Stando alle stime giornaliere parziali, con circa 35 mila passeggeri in movimento al giorno, sarà un mese eccellente per i traffici marittimi dei nostri tre porti e, soprattutto, per il turismo in Sardegna che, dato assodato, utilizza i nostri scali come principale porta d'accesso via mare".



Crocieristi ad Alghero, in rada c'è la Star Breeze

Nave arrivata da Palma di Maiorca con 200 passeggeri a bordo

11 agosto, 15:02

(ANSA) - ALGHERO, 11 AGO - Tanti turisti ad Alghero e da questa mattina anche duecento in più grazie all'arrivo della nave Star Breeze. Un settore, quello delle crociere che negli ultimi tempi registra una forte crescita.

Per la cittadina catalana gli approdi si stanno moltiplicando: si tratta di imbarcazioni non grandi, ma che assicurano comunque un buon ritorno al tessuto commerciale algherese. Per quanto riguarda la Star Breeze si tratta di una nave con 200 passeggeri e 164 uomini di equipaggio. È approdata questa mattina alle 8 proveniente da Palma di Maiorca e ripartirà alle 18 con destinazione Porto Vecchio, in Corsica.

Gazzetta del Sud

Interessati anche degli spazi a ridosso del porto di Tremestieri

Lavori di bonifica quasi completi in alcune aree della Zona Falcata

Demoliti diversi manufatti che ostruivano la vista sulla Real Cittadella

Sono in fase di completamento le operazioni di bonifica e pulizia di alcune aree della Zona Falcata e di un' altra a ridosso del porto di Tremestieri, di cui si era annunciato l' avvio alcuni mesi fa. È l' Autorità Portuale di Messina ad annunciare l' imminente conclusione dei lavori, che rappresentano un importante passo avanti sulla strada della riqualificazione di alcuni tra gli spazi più belli e meno valorizzati della città.

Dopo una prima mappatura dei manufatti abusivi e la caratterizzazione dei rifiuti abbandonati, in circa dodici mila metri quadri di aree de maniali marittime, gli uffici dell' Autorithy hanno dato incarico alla ditta Geom. Battiato di Catania per la rimozione e lo smaltimento dei rifiuti stessi e per la demolizione dei manufatti e dei muri perimetrali. Questi ultimi saranno sostituiti con una recinzione a vista che consentirà di poter apprezzare parti della Real Cittadella liberate da abusi e degrado inaccettabili. Un modo che consentirà dunque non solo di rimuovere il degrado, ma anche di permettere una migliore fruizione del magnifico panorama.

L' ultima fase dei lavori, iniziata lo scorso18 luglio, sarà invece completata nei prossimi dieci giorni secondo il cro noprogramma stilato dall' Ap.

«Ancora una volta l' ente presieduto del presidente Antonino De Simone interviene con determinazione a salvaguardia del territorio mirando anche alla prevenzione di ulteriori illeciti ambientali perpetrati con l' abbandono incontrollato di rifiuti anche di natura pericolosa, come amianto pneumatici e scarti di lavorazioni industriali - si legge in una nota diffusa dall' Autorità portuale -. Tutto ciò in attesa di una definitiva e armoniosa azione di rivalorizzazione di questa porzione pregiata del waterfront messinese prevista nel piano regolatore portuale e nel Patto della Falce».

Emanuele Rigano

Gazzetta del Sud

A Milazzo le forze politiche chiamate ad assumere decisioni chiare sul futuro dello scalo

Porto, è ormai il tempo delle scelte

Necessario per motivi di sicurezza rifare la recinzione del porticciolo turistico

Un porto destinato a non avere un futuro se la politica non deciderà di affrontare, in modo deciso e soprattutto radicale, la situazione del piano regolatore dell' intero bacino, visto che l' ormai certo accorpamento a Gioia Tauro finirà col rendere inutile quella bozza che il prof. Giuseppe Mallandrino ha preparato ormai da anni. Bozza che già, ad oggi, risulta essere superata in alcuni aspetti alla luce non solo degli interventi strutturali realizzati e in itinere ma anche delle strategie che, almeno a parole, si vorrebbe dare allo scalo mamertino. Considerazioni che però, sino ad ora, non hanno indotto le forze politiche cittadine ad occuparsi della questione con quel piglio che occorre per evitare di dover subire sempre scelte provenienti da altri lidi. In questi anni tanti consigli comunali, a volte con la presenza di autorevoli componenti dell' Autorità portuale, hanno tentato di operare bene ma nel concreto di risultati se ne sono visti pochi. Ed anche il porto turistico che - come sostenuto dal consigliere Massimo Bagli in una recente mozione - dovrebbe rappresentare per Milazzo lo strumento trainante dell' intera economia di un anno oggi è confinato in una sterile attività stagionale.

Adesso è ufficiale la proroga triennale dei poteri dell' attua le Autorità portuale. Si tratta davvero dell' ultima opportunità per le istituzioni locali di riflettere sul ruolo del bacino mamertino e sulle attuali condizioni che, sicuramente, non sono quelle di una città che dovrebbe, attraverso il mare, sviluppare la propria ricchezza.

Occorre insomma avere la capacità per fare crescere e migliorare ciò che si ha rendendo fruibile a tutti, e consentendo che la passeggiata lungo il porto dia piena soddisfazione.

A proposito di passeggiata.

Le misure di prevenzione contro gli atti di terrorismo limitano l' uso della struttura interrompendo nel caso del nostro porto l' antico legame che lo ha unito alla città. Sono lontani i tempi in cui per i milazzesi il porto era il proseguimento della passeggiata a mare, il luogo in cui negli ex magazzini comunali si esercitava la banda musicale del Comune, il luogo da cui scavalcando un muretto si assisteva alla proiezione di film nei locali del Diana, il luogo in cui si facevano i bagni tuffandosi dal molo, il posto in cui ogni domenica giocava la squadra locale di pallanuoto con la gente che assisteva dalla banchina, il luogo in cui intere famiglie di sera andavano a pescare consumando una frugale cena. Ri cordi del

passato.
«Ma oggi - come sottolinea anche il presidente del Comitato "Grande porto", Mario Sciotto- non si può rimanere in silenzio (e i consiglieri dovrebbero segnalarlo all' Autorità Portuale) di fronte al degrado in cui versa la recinzione del porticciolo turistico privato, attualmente fatiscente, tenuta in piedi con mezzi di fortuna e con le fioriere ridotte a pezzi.
Uno "spettacolo" veramente indecoroso alla vista dei turisti che sbarcano dalle navi passeggeri o che devono raggiungere le Isole Eolie con le navi di linea. La sede municipale è molto vicina a tale recinzione, pertanto - prosegue il comandante Sciotto - basterebbe uno sguardo più attento da parte dei consiglieri interessati per notare lo stato di abbandono in cui versa la struttura realizzata circa 15 anni fa. Per quanto riguarda, infine, l' andamento dei lavori per la costruzione della nuova banchina, noi del "Comitato grande porto" prendiamo atto che i lavori proseguono regolarmente e che per la fine dell' anno in corso potrebbero essere ultimati. Pertanto raccomandiamo ancora una volta a chi di competenza di predisporre un proficuo utilizzo delle nuove banchine in modo da acquisire nuovi traffici e, quindi, nuove opportunità di lavoro per risolvere almeno il problema dei portuali attualmente in esubero».

Gazzetta del Sud

Messina: il presidente Crocetta ha firmato il decreto

Si chiude l' Ente Porto

Sarà Lo Meo il nuovo commissario liquidatore

Lucio D' Amico MESSINA Dovrebbe essere l' ultimo atto della storia di uno degli Enti più inutili mai esistiti in Sicilia e nel resto d' Europa. Il presidente della Regione Rosario Crocetta ha firmato il decreto di nomina del commissario liquidatore dell' Ente autonomo portuale di Messina. L' incarico è stato affidato a Vincenzo Giuseppe Lo Meo, dirigente regionale. Sarà lui a completare l' iter di scioglimento di quel "carrozzone" che per decenni ha avuto solo commissari, presidenti e consiglieri di amministrazione e uno, al massimo due dipendenti. Un Ente che era stato costituito dalla Regione in attuazione della legge nazionale sull' istituzione del Punto Franco nella Zona falcata di Messina. Quanto era stato previsto negli anni Cinquanta, non è mai stato attuato. Il Punto Franco è rimasto una chimera all' orizzonte dello Stretto e via via ha perso la sua ragion d' essere, sia per l' introduzione delle nuovi leggi comunitarie ma soprattutto per l' impossibilità di realizzarlo sulle aree previste, il cuore della Falce, un luogo che i messinesi da decenni chiedono venga risanato, riqualificato e restituito alla pubblica fruizione. Si è discusso, negli ultimi anni, dell' ipotesi di trasferire il Punto Franco nell' area tirrenica di Giammoro, ma tutto è rimasto al livello puramente teorico. E l' Ente Porto ha continuato a gestire il nulla o quasi, ipotecando però il futuro delle stesse aree della Zona falca ta e impelagandosi in un contenzioso che sembrava senza fine con l' Autorità portuale.

Al governo Crocetta, ma anche al presidente dell' Ars Giovanni Ardizzone il quale si è battuto per trovare una soluzione definitiva al problema, va dato atto di aver posto fine a tale contenzioso e di avere avviato, seppur lentamente, le procedure di liquidazione dell' Ente autonomo regionale, ormai inutile duplicazione dell' Authority istituita con la legge del 1994. A prevederne la liquidazione è stato l' articolo 40, comma 1, della legge regionale del 7 maggio 2015.3.

Blocco dei lavori al Porto di Augusta, Preoccupazione di Cgil e del deputato nazionale Zappulla

Da un incontro tra Cgil e il commissario straordinario dell' Autorità portuale di Augusta, Antonio Donato, si è appreso che il ministro ai Trasporti, Graziano Delrio, ha chiesto la sospensione dei lavori di due progetti tra loro correlati, a cantieri già avviati. Si tratta di lavori necessari per il completamento del terminal hub per lo stoccaggio containers. Il primo dei due progetti, infatti, riguarda il terminal containers del porto di Augusta, con l' abbassamento dei fondali e la creazione di spazi - antistanti e retrostanti - per l' attracco delle navi container (spesa per circa 100 milioni di euro, finanziati a stralci); il secondo progetto costituisce nell' acquisizione e nell' ampliamento degli spiazzali - già esistenti - per lo stoccaggio container (anche questo per una spesa di circa 100 milioni, erogati a stralci). Tali progetti sono cofinanziati: una parte con le risorse autorità portuale, una parte con i fondi Pon della Comunità europea e una parte con le risorse del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. " Anche se il commissario Donato non si sbilancia - afferma Vera Uccello, segretario provinciale Filt Cgil -, risulta che il ministero abbia detto "Fermate i lavori" dichiarandosi pronto ad affrontare le eventuali spese di contenzioso con le aziende esecutrici dei lavori. Il commissario ha confermato il momento di revisione dei lavori, per verifiche sul volume del traffico di container provenienti dal canale di Suez. Il commissario Donato conferma cautamente anche la riunione tecnica che si svolgerà a inizio settembre, alla presenza della commissione europea che avrebbe posto il dubbio sulla reale esigenza dei lavori, e proprio da queste perplessità è partito il controllo e lo stop chiesto per i lavori. Il nostro vuole essere un modo per accendere i riflettori sulla vicenda, vista la recente pubblicazione del riordino delle autorità portuali di sistema, che riorganizza in 15 porti il sistema portuale italiano. Noi non vogliamo che tutto ciò possa tradursi in una strategia ai danni dell' autorità portuale di Augusta, unico porto Core della Sicilia, in una posizione strategica. Si tenga presente che la struttura è focale nello sviluppo non solo del territorio ma dell' intera isola . Sulla vicenda interviene anche il deputato nazionale del PD, che ha presentato una urgente interrogazione al ministro per le Infrastrutture e Trasporti, Graziano Del Rio per fare chiarezza sulle notizie che circolano da qualche giorno in merito alla sospensione, se non addirittura revoca, dei

finanziamenti già previsti per il Porto di Augusta. " Stiamo parlando di circa 200 milioni di euro complessivi - afferma Zappulla -, tra finanziamento statale, cofinanziamento europeo e risorse proprie dell' Autorità portuale, necessari per realizzare il Terminal container e per l' acquisizione e l' ampliamento dei piazzali esistenti per stoccaggio dei container stessi. Lavori solo in minima parte avviati e, per il resto, da realizzare in fase avanzatissima di progettazione esecutiva" . Dalle prime informazioni acquisite sembrerebbe che la Commissione Europea Trasporti e Porti abbia sollevato al Ministero problemi sulla reale produttività dei progetti chiedendo al Governo di sospendere la realizzazione dei lavori. " Il tema - ancora Zappulla - è di estrema rilevanza e non può passare nel silenzio agostano. Se confermate le notizie, infatti, saremo in presenza di un fatto gravissimo e inaccettabile perché priverebbe il Porto di Augusta di risorse e investimenti fondamentali e di strutture necessarie al suo pieno e totale sviluppo. Per quanto mi riguarda nessun euro di finanziamento potrà e dovrà essere perso per il Porto di Augusta che è e rimane l' infrastruttura più importante dell' intera Sicilia orientale, centro nevralgico della costituenda Autorità Portuale di Sistema. Ho pertanto presentato una urgente interrogazione al Ministro per sapere come stanno realmente le cose e offrire all' intera comunità di Augusta e della provincia di Siracusa le giuste e doverose garanzie sugli investimenti e sul futuro del Porto ".

Giornale di Sicilia

INFRASTRUTTURE. La Commissione europea solleva dubbi sulla reale produttività dei progetti, in ballo 200 milioni

Augusta, a rischio i fondi per i lavori al porto

OOO Sarebbero a rischio i circa 200 milioni di euro, di cui poco meno della metà fondi europei già finanziati, per realizzare al porto commerciale il terminal container e l' ampliamento dei piazzali esistenti. La Commissione europea Trasporti e porti avrebbe sollevato al ministero problemi sulla reale produttività dei progetti - solo in minima parte avviati, altri in fase avanzata di progettazione esecutiva- chieden do al Governo di sospendere i lavori, così come fa sapere il parlamentare nazionale del Pd, Pippo Zappulla che ha presentato un' interrogazione urgente al ministro dei Trasporti, Graziano Del Rio per fare chiarezza. « «Se le notizie saranno confermate - dice - saremo in presenza di un fatto gravissimo e inaccettabile perché priverebbe il porto di risorse e investimenti fondamentali e di strutture necessarie al pieno e totale sviluppo. Nessun euro di finanziamento potrà e dovrà essere perso, è l' infrastruttura più importante dell' intera Sicilia orientale, centro nevralgico della costituenda Autorità portuale di sistema». A confermare il rischio di stop ai lavori è anche il parlamentare regionale del Nuovo centrodestra Enzo Vinciullo, che ha già incontrato il sottosegretario ai Trasporti, Simona Vicari «per capire quali azioni intraprendere per evitare la perdita dei fondi eu ropei che ammontano a 78 milioni di euro». Preoccupata la Cgil Augusta che rimarrà vigile per evitare che le notizie «non siano funzionali a disegni strategici ai danni della Autorità portuale - dice il segretario. Massimo Arena- auspico che il momento di revisione dei lavori per verificare il volume del traffico dei container provenienti dal Canale di Suez confermato dal commissario Donato, non celi altre volontà progettuali». (*CESA*)

Porto, a rischio 200 milioni di euro

La commissione europea Trasporti solleva dubbi sulla produttività dei progetti

Risorse necessarie per realizzare il terminal container e per ampliare i piazzali esistenti AUGUSTA. A rischio i finanziamenti, per un ammontare di 200milioni di euro, destinati al porto. Il deputato nazionale del Pd, Pippo Zappulla, scrive al ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, per aver delucidazioni al riguardo.

«Ho presentato un' urgente interrogazione - spiega il parlamentare - sulle notizie che circolano sulla sospensione, se non addirittura revoca, dei finanziamenti già previsti per lo scalo megarese. Si tratta di circa 200milioni di euro complessivi, tra finanziamento statale, cofinanziamento europeo e risorse proprie dell' Autorità portuale, necessari per realizzare il terminal container e per l' acquisizione e l' ampliamento dei piazzali esistenti per stoccaggio dei container stessi. Lavori solo in minima parte avviati e, per il resto, da realizzare in fase avanzatissima di progettazione esecutiva».

Sembrerebbe che la commissione europea Trasporti e Porti abbia sollevato al ministero problemi sulla reale produttività dei progetti chiedendo al governo di sospendere la realizzazione dei lavori. «Se confermate le notizie - conclude Zappulla - sarebbe un fatto gravissimo e inaccettabile perché priverebbe il porto di risorse e investimenti fondamentali e di strutture necessarie al suo pieno e totale sviluppo». Sulla vicenda interviene anche Massimiliano Arena, segretario generale della Cgil Augusta.

«La sospensione dei lavori necessari per il completamento del terminal hub per lo stoccaggio container e la paventata perdita dei finanziamenti già previsti per il porto di Augusta - dice il sindacalista - rappresenterebbero, se confermate, un serio rischio per lo sviluppo e il rilancio del porto megarese». Nonostante il cauto ottimismo di chi si trova a gestire la vicenda, la Cgil di Augusta esprime forte preoccupazione. «E' indispensabile - aggiunge Arena - conoscere lo stato reale delle cose per avere certezza e garanzia sugli investi mentie sul futuro del nostro porto che e l' infrastruttura più importante dell' intera Sicilia orientale. La nostra organizzazione sindacale rimarrà vigile e attenta per evitare che le notizie che circolano non siano funzionali a disegni strategici ai danni della Autorità portuale di Augusta, unico porto core della Sicilia».

La Cgil di Augusta auspica, infine, che il momento di revisione dei lavori per verificare il volume del traffico dei container provenienti dal Canale di Suez confermato dal commissario della Port Authority, Antonio Donato, non celi altre volontà progettuali che, a causa del caldo di agosto, incendierebbero il

nostro territorio lasciando solo ceneri.
AGNESE SILIATO I MINORI NON ACCOMPAGNATI La tendopoli del porto è tornata libera. Negli ultimi 2 mesi il soggiorno nel campo del porto è stato piuttosto lungo per decine e decine di minori non accompagnati per la difficoltà di trovare centri liberi in Sicilia disponibili ad accoglierli. «Se gli sbarchi devono continuare ad avvenire ad Augusta - dice il sindaco - certamente noi non siamo contro l' accoglienza di gente che sfugge alla guerra, alla violenza, alla fame. Ma è necessario che avvengano nel rispetto del territorio che amministro ma soprattutto nei confronti dei migranti». Il Comune, nonostante la carenza di strutture idonee e strumenti per fronteggiare la responsabilità relativa ai minori non accompagnati, se ne è occupato per quasi 3 anni.

Giornale di Sicilia

COMUNE. Quello vigente risale al 1990, decisamente superato perché sono cambiate le esigenze non solo degli operatori della pesca ma anche di turismo nautico

Mazara, si rimodula piano regolatore del porto

OOO Il comune di Mazara ha affidato al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Sicilia - Calabria, la progettazione e le attività di direzione lavori, verifica e collaudo degli interventi che il comune intende effettuare per il miglioramento delle strutture portuali, di difesa della fascia costiera e di contrasto all' erosio ne delle coste, nonchè alla rimodulazione del piano regolatore del porto.
In tal senso, qualche mese fa, è stato firmato un protocollo d' intesa. Il sindaco Nicola Cristaldi, dopo la firma, spiega che "nella programmazione comunale, che potrà essere attuata nell' ambito delle diverse competenze con altri organi preposti, sono previsti interventi di ripascimento protetto, approdo della nautica da diporto, aree protette per la balneazione e la revisione del piano regolatore portuale". Una serie di interventi che il comune prevede di attuare con opere di salvaguardia della costa ma principalmente che guarda al piano regolatore. Quello vigente risale al 1990, decisamente superato perché sono cambiate le esigenze non solo degli operatori della pesca ma anche di turismo nautico che più frequentemente si affaccia sulla co stadi Mazara. Ventisei anni fa l' attività peschereccia d Mazara era nel suo massimo sviluppo, oggi si dovrebbe ripensare in modo innovativo a questa importante infrastruttura. Il comune ha redatto, alcuni anni fa, un progetto di massima che però non è andato avanti. Per questo motivo, forse, il sindaco, nel protocollo di intesa, ha voluto inserire anche questa importante struttura che dovrebbe proporre un modello di sviluppo socio-economico strategico per la città. Per l' organismo ministeriale il protocollo è stato firmato dal dirigente ingegnere Giovanni Coppola. "Con questo nuovo protocollo - ha aggiunto il Sindaco di Mazara intendiamo proseguire nella strada intrapresa che ci ha consentito, grazie al finanziamento di 2 milioni 200 mila euro che abbiamo ottenuto dal Ministero dell' Ambiente, di giungere alla fase definitiva dell' iter che dovrebbe finalmente consentire l' avvio degli interventi del primo stralcio di dragaggio del porto". Il protocollo è a costo zero per le casse comunali, in quanto gli oneri derivanti saranno attinti volta per volta dai finanziamenti che saranno intercettati. (SG)

A Marina d'Arechi arrivano i grandi yacht

È entrata nel vivo la stagione 2016 dei grandi yacht a Marina d'Arechi, il polo nautico di Salerno. Sono dieci le imbarcazioni superiori ai 40 metri che hanno ormeggiato, alternandosi negli ultimi due giorni, al nuovo pontile C, dedicato yachts di queste dimensioni, prestigiose navi da diporto battenti bandiere quali Regno Unito, Isole Cayman, Channel Islands, Malta e Italia. Tra queste, hanno spiccato per il design innovativo lo yacht Crazy Me e per eleganza lo yacht Anna G. Entrambe le imbarcazioni di 50 metri di lunghezza sono state realizzate nel cantiere olandese Heesen Yacht, che ha varato nel 2013 la prima e nel 2015 la seconda. Il palmares di più grande imbarcazione ormeggiata nella settimana di Ferragosto spetta a Irimari, di bandiera inglese, con i suoi 63,1 metri di lunghezza per 11,45 di larghezza.

«Il 70% dei superyacht mondiali in estate naviga nel Mediterraneo - ha commentato il presidente del Marina d'Arechi Agostino Gallozzi - Marina d'Arechi si candida a diventare una meta privilegiata per quanti vogliano farsi conquistare dal fascino del golfo di Salerno. L'unico modo per conquistare questi armatori esigenti è coniugare un'offerta infrastrutturale eccellente, un elevato standard di qualità in termini di servizi, un contesto territoriale di assoluta eccellenza. La presenza in pochi giorni di ben dieci imbarcazioni di grandi dimensioni è la prova che Salerno può ben competere con gli altri marina del Mediterraneo».

Con il completamento dei pontili, Marina d'Arechi offre complessivamente 90 posti barca tra i 30 e i 130 metri, diventando così uno dei maggiori approdi nel segmento delle navi da diporto.
«Le presenze di questa estate – conclude Gallozzi - in crescita del 30%, ne sono la prova. Noi continuiamo a lavorare per rispondere alle richieste di clienti provenienti dalla nostra città, dalla nostra regione e da ogni parte d'Italia e del Mondo, che posseggano imbarcazioni a vela o a motore, grandi o piccole. Perché è la grande flessibilità e professionalità del nostro staff la chiave del nostro successo, attestate dai riconoscimenti dei cinque timoni Rina e della Bandiera Blu. Insieme, ovviamente, allo splendido scenario che la costiera ci offre ogni giorno».