



Primo Piano:

- **Conferenza Nazionale**
(Il Telegrafo, Informatore Navale, Corriere Marittimo)
- **Sportello Unico** (Il Nautilus)

Dai Porti:

Trieste:

"...dati di traffico..." (L'Informatore Navale Napoli)

Genova:

"...I dirigenti senza laurea dell'Authority..." (La Repubblica GE)

"...Crolla la testata della banchina Ponte Doria..."

(Informatore Navale, La Repubblica Ge, Ansa, Il Secolo XIX, Il Nautilus,)

"...Ente Bacini..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Si "silenzia" il porto..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Comitato di Gestione..."

(Corriere Marittimo, Il Telegrafo, Il Tirreno, Corriere Fiorentino)

"...Daresena light..." (Il Telegrafo)

"...L'Ammiraglio Di Marco lascia Livorno..."

(Corriere Marittimo, La Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...jandal presenta un piano al governo..." (Il Tirreno, Il Telegrafo)

Ancona:

"...Cambio al vertice della capitaneria..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Cerimonia cambio della guardia..." (Corriere Marittimo, Civonline)

Napoli:

"...Dati positivi primo semestre..." (L'Informatore Navale Napoli, Il Mattino)

Salerno:

"...Mega-gru per i contenitori..." (La Gazzetta Marittima)

Brindisi:

"...accordo AdSP-Marina Militare..." (Informazioni Marittime, Nautilus)

Gioia Tauro:

"...tanti rebus aperti..." (Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia)

Messina:

"...Ance Sicilia: sbloccabili opere per 2 miliardi..." (Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia, Sicilia News24, ilcittadinodimessina.it, Tempo stretto)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare
Messaggero Marittimo

IL SISTEMA DEGLI SCALI ITALIANI MARTEDÌ SI RIUNISCE IL COORDINAMENTO. ECCO DI CHE COSA SI DISCUTERÀ

Conferenza nazionale, le linee guida per la risorsa mare

SI RIUNISCE martedì prossimo la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale. A più di un mese dall'insediamento, l'organismo introdotto dalla riforma della legge 84/94 allo scopo di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i 15 sistemi portuali della Penisola, si riunirà per affrontare due importanti questioni. La prima ha a che vedere con gli organismi di partenariato della risorsa mare, che dovranno fungere da luogo di confronto tra il presidente dell'**authority** e le categorie economico-sociali, fino ad oggi presenti nei vecchi comitati portuali. Sarà la Conferenza Nazionale a definire i criteri per l'individuazione dell'associazione nazionale

maggiormente rappresentativa con riferimento a ciascuna categoria. Altra questione attiene alle linee guida per la gestione dello Spazio Marittimo Europeo. Il documento è stato elaborato dal Tavolo Interministeriale di Coordinamento

(Tic) istituito ai sensi del decreto legislativo n. 210 del 2016, che ha recepito la direttiva comunitaria n.89 del 2014 proponendosi di creare una maggiore coerenza tra le diverse attività che si svolgono in mare, sviluppando migliori strumenti regolamentari relativi alla pianificazione dello spazio marittimo e sfruttando in maniera ecologicamente ed economicamente sostenibile ed efficiente il potenziale dei mari e del settore marittimo.

LE LINEE GUIDA sono uno strumento fondamentale che imposta il percorso metodologico da seguire per l'elaborazione dei piani di gestione dello spazio marittimo, individuando le aree di riferimento, quelle terrestri rilevanti per le interazioni terra-mare e definendo un sistema di governance che assicuri un costante coinvolgimento di tutte le parti economiche e sociali interessate. La Conferenza nazionale dovrà valutarne i contenuti e verificare che le disposizioni attinenti la riforma portuale siano espresse correttamente. Sarà poi il Comitato Tecnico del ministero dei Trasporti (previsto dal dl 201/2016) a elaborare per ogni area marittima individuata i piani di gestione dello spazio marittimo. I piani elaborati dal comitato tecnico sono poi sottoposti alla valutazione del Tic.

SPAZIO MARITTIMO
Da definire i contorni delle attività e dei traffici che si svolgono nel settore



Il ministro Graziano Delrio

Livorno: Si riunisce martedì prossimo la Conferenza Nazionale delle Adsp



Livorno, 1 settembre 2017 - Si riunisce martedì prossimo la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale. A più di un mese dall'insediamento, l'organismo introdotto dalla riforma della legge 84/94 allo scopo di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i 15 sistemi portuali della Penisola, si riunirà per affrontare due importanti questioni.

La prima ha a che vedere con gli Organismi di Partenariato della Risorsa Mare, che ai sensi del decreto legislativo n. 169/2016 dovranno fungere da luogo di confronto tra il Presidente dell'authority e le categorie economico-sociali, fino ad oggi presenti nei vecchi Comitati portuali. Sarà la Conferenza Nazionale a definire i criteri per l'individuazione dell'associazione nazionale maggiormente rappresentativa con riferimento a ciascuna categoria.

Altra questione attiene alle *Linee Guida per la Gestione dello Spazio Marittimo Europeo*. Il documento è stato elaborato dal Tavolo Interministeriale di Coordinamento (TIC) istituito ai sensi del decreto legislativo n. 210 del 2016, che ha recepito la direttiva comunitaria n.89 del 2014 proponendosi di creare una maggiore coerenza tra le diverse attività che si svolgono in mare, sviluppando migliori strumenti regolamentari relativi alla pianificazione dello spazio marittimo e sfruttando in maniera ecologicamente ed economicamente sostenibile ed efficiente il potenziale dei mari e del settore marittimo.

Le *linee guida* sono uno strumento fondamentale che imposta il percorso metodologico da seguire per l'elaborazione dei piani di gestione dello spazio marittimo, individuando le aree di riferimento, quelle terrestri rilevanti per le interazioni terra-mare e definendo un sistema di governance che assicuri un costante coinvolgimento di tutte le parti economiche e sociali interessate.

La Conferenza nazionale dovrà valutarne i contenuti e verificare che le disposizioni attinenti la riforma portuale siano espresse correttamente al pari di quelle ambientali. Sarà poi il Comitato Tecnico del MIT (previsto dal dl 201/2016) a elaborare per ogni area marittima individuata i piani di gestione dello spazio marittimo. I piani elaborati dal comitato tecnico sono poi sottoposti alla valutazione del TIC.

Nel corso della seduta della Conferenza Nazionale, è previsto poi un intervento del capo della Struttura Tecnica di Missione in ordine alle risorse pubbliche disponibili a valere sul Fondo Investimenti di cui all'articolo 1, comma 140, della legge di stabilità del 2017. Istituita con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 9 giugno 2015, n. 194, la Struttura Tecnica di Missione ha compiti di indirizzo strategico, sviluppo delle infrastrutture e supporto alle funzioni di Alta Sorveglianza.

Conferenza Nazionale delle AdSP: Riunione la prossima settimana

ROMA - Si riunisce martedì prossimo la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale. A più di un mese dall'insediamento, l'organismo introdotto dalla riforma della legge 84/94 allo scopo di coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i 15 sistemi portuali della Penisola, si riunirà per affrontare due importanti questioni.

La prima ha a che vedere con gli Organismi di Partenariato della Risorsa Mare, che ai sensi del decreto legislativo n. 169/2016 dovranno fungere da luogo di confronto tra il Presidente dell'authority e le categorie economico-sociali, fino ad oggi presenti nei vecchi Comitati portuali. Sarà la Conferenza Nazionale a definire i criteri per l'individuazione dell'associazione nazionale maggiormente rappresentativa con riferimento a ciascuna categoria.

Altra questione attiene alle *Linee Guida per la Gestione dello Spazio Marittimo Europeo*. Il documento è stato elaborato dal Tavolo Interministeriale di Coordinamento (TIC) istituito ai sensi del decreto legislativo n. 210 del 2016, che ha recepito la direttiva comunitaria n.89 del 2014 proponendosi di creare una maggiore coerenza tra le diverse attività che si svolgono in mare, sviluppando migliori strumenti regolamentari relativi alla pianificazione dello spazio marittimo e sfruttando in maniera ecologicamente ed economicamente sostenibile ed efficiente il potenziale dei mari e del settore marittimo.

Le *linee guida* sono uno strumento fondamentale che imposta il percorso metodologico da seguire per l'elaborazione dei piani di gestione dello spazio marittimo, individuando le aree di riferimento, quelle terrestri rilevanti per le interazioni terra-mare e definendo un sistema di governance che assicuri un costante coinvolgimento di tutte le parti economiche e sociali interessate.

La Conferenza nazionale dovrà valutarne i contenuti e verificare che le disposizioni attinenti la riforma portuale siano esposte correttamente al pari di quelle ambientali. Sarà poi il Comitato Tecnico del MIT (previsto dal dl 201/2016) a elaborare per ogni area marittima individuata i piani di gestione dello spazio marittimo. I piani elaborati dal comitato tecnico sono poi sottoposti alla valutazione del TIC.

Nel corso della seduta della Conferenza Nazionale, è previsto poi un intervento del capo della Struttura Tecnica di Missione in ordine alle risorse pubbliche disponibili a valere sul Fondo Investimenti di cui all'articolo 1, comma 140, della legge di stabilità del 2017. Istituita con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 9 giugno 2015, n. 194, la Struttura Tecnica di Missione ha compiti di indirizzo strategico, sviluppo delle infrastrutture e supporto alle funzioni di Alta Sorveglianza.

Il Nautilus

Giachino: "Finalmente lo sportello UNICO dei Controlli (art. 20 Riforma porti DELRIO)"



ROMA – Dopo una lunga e incomprensibile attesa il MEF ha finalmente firmato il Decreto Interministeriale che applicando l'art.20 della [Riforma dei porti](#) di DELRIO , istituisce lo Sportello Unico dei Controlli sbocco dello Sportello Unico Doganale cui diede vita un Decreto del Governo Berlusconi nel 2003.

D'ora in poi la verifica alle merci in arrivo nei nostri Porti non avverrà più secondo tempi e modalità imprecise dovute alla organizzazione dei 18 Enti preposti ma sarà coordinata appunto da un TAVOLO (rotondo?) cui siederanno i rappresentanti degli Enti . Un Tavolo coordinato dal Direttore delle Dogane.La prima mossa che efficienti la logistica pubblica italiana dopo anni.Il primo passo per recuperare i traffici che perdiamo a favore dei porti del Nord Europa. Traffici che ora anche Confetra valuta in 10 miliardi di PIL.

Quando lo sostenevo durante la elaborazione del Piano Nazionale della logistica 2012-2020 approvato dalla Consulta Nazionale dei Trasporti e della Logistica molti dubitavano. Eppure merce destinata a Grandi gruppi manifatturieri del Nord del nostro Paese arriva a Anversa o a Rotterdam proprio a causa delle nostre disfunzioni nei controlli radiometrici, del fitopatologo, della sanità marittima.Poteva essere sbloccato già nel 2012 se Monti avesse ascoltato la Consulta dei trasporti e della Logistica.

Ora acceleriamo sugli investimenti nelle infrastrutture portuali ,stradali e ferroviarie necessarie , a partire dalla Nuova Diga a Genova etc.etc. A proposito delle discussioni in atto in tante Associazioni, a costo zero, dovrebbe essere ricostituita la CONSULTA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA ove portare a fattore comune le cose da fare per rilanciare i trasporti e la logistica italiana che in questi anni hanno perso terreno in Europa malgrado lo sforzo di tanti nostri importanti imprenditori.Ringrazio tutti coloro, a partire dal Sindaco di Genova Marco BUCCI, che si sono impegnati a sollecitare il MEF a firmare il Decreto.

Porto di Trieste: dati di traffico 1° semestre e mensilità di giugno



Trieste, 14 agosto 2017
– Nei primi sei mesi del 2017 il traffico al porto di Trieste è aumentato del +0,91% rispetto allo stesso periodo del 2016, con 29.712.336 tonnellate di merce movimentata. Nel complesso, la crescita maggiore del semestre si registra nel settore container che segna un incremento a doppia cifra (+21,68%) e

296.032 TEU. Positivi i comparti delle merci varie (+10,76%) e RO-RO con 149.678 unità transitate (+2,14%), ad eccezione delle rinfuse solide (-28,14%) e delle rinfuse liquide (-1,04%).
“Le cifre testimoniano un porto sano e in crescita”, ha commentato il presidente dell’Authority, Zeno D’Agostino. La

competitività attuale dello scalo deve molto al traffico ferroviario che permette collegamenti giornalieri e diretti su scala europea: 4.082 il numero dei treni movimentati nel primo semestre, che portano ad una variazione positiva del 16,90%, segno che gli investimenti nel settore continuano a dare ottimi frutti e costanti incrementi nei volumi di traffico.

Analizzando la singola mensilità di giugno, i numeri complessivi si mantengono in linea rispetto al trend consolidato dello stesso mese del 2016, con 5.172.916 tonnellate (-0,38%). Di rilievo la performance dei container: 53.776 TEU, corrispondenti a un +33,07% e crescita a doppia cifra delle merci varie (+17,65%). Stabile il segmento RO-RO (+0,04%),

Aumenta la movimentazione complessiva delle merci nel primo semestre (+0,91%) e continua la crescita del settore ferroviario (+16,90%)

Traina il traffico container: +21,68% nei primi sei mesi dell'anno e +33,07% nel singolo mese di giugno

ad esclusione delle rinfuse liquide (-5,30%) e delle rinfuse solide (-20,65%), mentre 694 i treni lavorati complessivamente a giugno (+4,83%).

PALAZZO SAN GIORGIO

I dirigenti senza laurea e il nome che imbarazza

MARCO PREVE A PAGINA IV



IL CASO/UNA DECISIONE DA PRENDERE DOPO LA SENTENZA DELLA CORTE DEI CONTI

I dirigenti senza laurea dell'Authority

MARCO PREVE

TRA banchine che cedono e altre da assegnare evitando guerre fra operatori (il caso del Terminal Rinfuse) l'Authority di Sistema nata dalle fusioni tra quelle di Genova e Savona deve affrontare in queste ore un'altra grana che presenta due aspetti delicati: possibili danni erariali da un lato, imbarazzo diplomatico dall'altro.

Il caso è quello di tre funzionari, due a Savona e uno di Genova, che ricoprono incarichi dirigenziali ai quali, a stare ad una recentissima sentenza della Corte dei Conti non avrebbero però avuto diritto non essendo in possesso del necessario diploma di laurea.

Come non bastasse, uno dei tre è Paolo Canavese, nominato dirigente nel 2011 da suo fratello Rino che era all'epoca il potentissimo presidente dell'Authority Portuale di Savona. Dopo essere diventato uno dei consulenti di fiducia del Gruppo Gavio, oggi Rino Canavese

è membro del Comitato di Gestione dell'Authority di Sistema. Comprensibile quindi che il presidente Paolo Emilio Signorini e gli uffici tecnici di palazzo San Giorgio stiano trattando la pratica con la dovuta discrezione. Ciò no-

C'è imbarazzo perchè uno dei tre casi riguarda Savona e il fratello di Rino Canavese oggi membro del Comitato di gestione dell'ente

nostante è altrettanto evidente che Signorini e il nuovo segretario generale Marco Sanguineri non vogliono rischiare di fare la fine dei loro predecessori - Luigi Merlo e Giambattista D'Aste - condannati dalla Corte dei Conti a rimborsare 60 mila euro per aver nominato un dirigente privo di laurea. Una sentenza già oggetto di ricorso in appello poiché da an-

ni le Authority portuali italiane ritengono di poter procedere a nomine di dirigenti privi di laurea (basti dire che il segretario generale di Trieste, il genovese Mario Sommariva ha un diploma da ragioniere).

Canavese nel suo curriculum scrive di essere in possesso di "laurea di primo livello, conseguita in corso sperimentale a obbligo di frequenza..." ma è un titolo ritenuto non sufficiente dalla normativa. Lo scontro interpretativo era stato risolto dalla Corte definendo l'Authority "ente pubblico non economico che deve ritenersi soggetta all'obbligo di osservanza delle disposizioni generali sulla dirigenza...L'insussistenza della preparazione culturale data da una formazione di livello universitario rende, infatti, la prestazione lavorativa inadeguata rispetto alle esigenze dell'amministrazione". Ora l'Authority deve decidere se attendere la pronuncia in Appello oppure congelare i tre dirigenti.

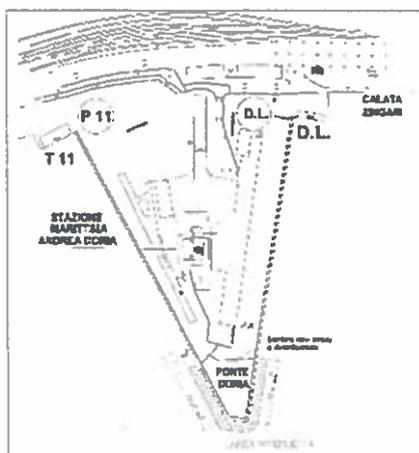
GIORGIO NERI/ANSA



SAVONA

Nella foto il porto di Savona dall'alto. Due dei dirigenti senza laurea lavorano a Savona e uno è il fratello dell'ex presidente dell'Authority Portuale Rino Canavese

Genova: crolla la testata della banchina PONTE DORIA



<http://www.guardiacostiera.gov.it/genova/Documents/Ordinanza%20n.%2020235-2017.pdf>

Genova, 2 settembre 2017 – Cede parte della banchina di ponte Andrea Doria in porto avvenuto ieri pomeriggio. La banchina, utilizzata per l'imbarco su navi e traghetti, è stata chiusa al pubblico e sospeso l'ormeggio alle navi.

Non e' la prima volta che succede un episodio del genere. Alcuni anni fa un incidente analogo interessò il ponte Asse-reto. Le cause potrebbero essere nella continua erosione delle correnti, provocate dalle eliche delle navi.

Adesso la banchina verrà sottoposta a verifiche per capire l'entità del danno e come ripristinarlo. I tempi si annunciano piuttosto lunghi, con i relativi disagi per i vacanzieri, in un periodo in cui il porto sta registrando dati record nel settore crocieristico.

BANCHINA CHIUSA, SI CERCANO ACCOSTI PER CROCIERE E TRAGHETTI

Ponte Doria ko, emergenza navi

MATTEO MACCORA PAGINA IV

Ponte Doria è Ko Nei giorni più 'caldi' crociere e traghetti in cerca di accosti

Il cedimento forse provocato dal lavoro continuo delle eliche
Stazioni Marittime: "Situazione grave, potrebbero servire mesi"

MATTEO MACCORA

È «decisamente più grave di quanto si potesse prevedere», per stessa ammissione della società che gestisce il traffico passeggeri sui moli di Genova, Stazioni Marittime, il crollo che dal pomeriggio di giovedì ha gradualmente squarciato in due la "testata" della banchina di ponte Doria, tra i punti principali di attracco di traghetti e navi da crociera nel cuore del porto turistico. «Nella notte la situazione è peggiorata vistosamente, la fenditura da parte a parte del molo si è allargata ren-

dendo impraticabile attracco e accosto da entrambi i lati del ponte», - spiegano dalle banchine - e già ieri pomeriggio si sono riuniti **Amiragliato portuale** Capitaneria di porto e Stazioni marittime per vagliare le soluzioni logistiche con cui affrontare un'emergenza che rischia di mettere in ginocchio la capacità di ricezione del porto per me-

si, e soprattutto nei mesi peggiori. Proprio nel pieno di un flusso da record di arrivi e partenze sulle tratte delle vacanze che passano da Genova. Causato probabilmente da uno «sgrottamento» - viene definito dai tecnici - sottostante le fondamenta dell'attracco che ha fatto collassare la banchina, ancora non è chiaro se a contribuire al crollo possa essere stata la frequenza con la quale attorno a ponte Doria manovrano e attraccano i grandi traghetti e le maxi navi da crociera. «Non si può ancora dire, sono stati avviati tutti gli accertamenti del caso ma serve comunque tempo - spiega Edoardo Monzani, ad di Stazioni marittime spa, cui sono affidati i terminal crociere e traghetti - Potrebbero essere responsabili sia le eliche delle navi, sia le correnti che possono aver scavato nello strato argilloso del fondale». Ma se il problema non è un inedito assoluto (anni fa era collassato ponte Assereto, di fronte al Terminal traghetti), di sicuro preoccupa la futura gestione del traffico nella porzione di porto destinata alle navi passeggeri. Che per almeno un paio di mesi, probabilmente, dovrà fare a meno della sua stazione marittima più attiva, o quantomeno (la speranza è che i rilievi

diano il via libera all'utilizzo della parte del ponte a levante) di una parte.

Nel pieno del boom del porto passeggeri (solo per questo fine settimana sono stimati oltre 53mila transiti, +13 per cento rispetto all'anno prossimo), per di più alle porte del trimestre in cui ogni settimana, dal 16 settembre in poi, tra ponte Doria e ponte del Mille si fermeranno contemporaneamente tre navi da crociera, «nel breve termine ci sarà da ottimizzare e sfruttare al meglio gli spazi disponibili, - fa capire l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante della Guardia Costiera - mentre a lunga scadenza si dovrà trovare una soluzione più strutturata». «Gli accosti dei traghetti che sarebbero dovuti andare a Ponte Doria in queste ore li abbiamo risolti con una riprogrammazione, saranno spostati nell'area traghetti a ponte Colombo o Assereto, e per ora è stato annullato solo l'accosto di una nave in arrivo da Portofino - conferma Monzani - Per le navi da crociera invece il discorso è più complesso: due delle tre previste da metà mese attraccheranno a Ponte dei Mille, per la terza stiamo cercando soluzioni». E qualunque sarà la soluzione d'emergenza individuata, la mancanza di strutture creerà problemi soprattutto alla logistica dei carichi e degli scarichi dalle navi, sia dei passeggeri, sia dei servizi catering e dei vari fornitori delle navi.

Foto: A. B. / Contrasto

Cede banchina crociere e traghetti nel porto di Genova

Riposizionate le navi. Perizia tecnica e verifiche dei sub



(di Michele Vari e Monica Zunino) (ANSA) - GENOVA, 01 SET - Lunghe crepe e l'asfalto sprofondato. Una parte della banchina di ponte Andrea Doria nel porto di Genova, dove attraccano navi da crociera e traghetti, ha ceduto. Chiusi per motivi di sicurezza lo specchio acqueo e il molo, il terminal passeggeri "perde" due accosti proprio nella stagione dei rientri dalle vacanze. Ma a parte una nave da crociera prevista il cui attracco è stato oggi annullato, il porto conta di non effettuare dirottamenti su altri scali, mentre indaga sulle cause del crollo, anche con ispezioni subacquee. "I traghetti destinati a Ponte Doria li sposteremo a ponte Colombo o Assereto. Per le navi da crociera è più complesso: abbiamo sette giorni di festa in cui sono previste tre navi al giorno fra il 16 settembre e il 4 novembre. Due le metteremo a ponte dei Mille, per la terza stiamo cercando soluzioni" spiega Edoardo Monzani, Ad di Stazioni marittime spa che gestisce i terminal passeggeri. Una riunione in Capitaneria ha avanzato le prime ipotesi. Utilizzare almeno un attracco di ponte Doria e in alternativa ponte Colombo, spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona Paolo Signorini. Una perizia tecnica la prossima settimana verificherà se sarà possibile "salvare" un pezzo del Doria in attesa dei lavori di ripristino che avranno tempi lunghi. "Per accelerare stiamo valutando la possibilità di farli fare al concessionario, Stazioni Marittime - dice Signorini -. Inoltre avvieremo indagini interne sul cedimento per capire cosa è successo". Sul crollo la Procura di Genova non ha ancora aperto un'indagine. "I primi accertamenti spettano agli enti che gestiscono l'area - spiega il procuratore capo Francesco Cozzi - Poi vedremo". Sotto la lente gli "sgrottamenti" causati dalle eliche delle navi da crociera sempre più grandi che scalano il porto che con il tempo hanno scavato i "cassoni" delle fondamenta dell'attracco. Anni fa per lo stesso motivo era collassato ponte Assereto, poco distante dal Doria. Due le possibili soluzioni per evitare i danni ai moli: imporre alle navi l'impiego dei rimorchiatori per le manovre e manutenzioni periodiche per risanare i danni dell'erosione.

PORTO DI GENOVA, DOMANI LE VERIFICHE TECNICHE

Banchina crollata, l'Authority vara il piano di emergenza

Passeggeri, accosti a rischio: spunta l'ipotesi di Ponte Colombo

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Prima sarà necessario capire l'entità del danno, poi partirà il piano d'emergenza che l'Authority di Genova sta predisponendo dopo il crollo di una parte della banchina di Ponte Doria.

«Domani cominceranno le verifiche tecniche e ne sapremo di più» spiega il segretario generale Marco Sanguineri. «Dobbiamo capire anche se gli accosti sono agibili. Da questo dipende la distribuzione delle navi: ne basta uno agibile e la situazione potrebbe non stravolgersi». Il traffi-

co nella zona del porto passeggeri è ancora intenso e sono attese numerose navi da crociera nelle prossime settimane.

Se invece i sopralluoghi dimostreranno che la situazione è difficile e su quella banchina le navi non potranno attraccare, l'Authority ha pronto il piano di riserva: le navi da crociera dovranno spostarsi «a Ponte Colombo» continua Sanguineri - Bisognerà però realizzare qualche allestimento a terra perché su quella banchina la stazione passeggeri non c'è». Su quel molo quindi bisognerà prevedere una struttura tem-

poranea che permetta di accogliere il grande flusso dei passeggeri delle navi da crociera. La questione dei tempi è l'altro fattore che preoccupa l'Authority: la burocrazia potrebbe rallentare la soluzione e così sarebbe necessario molto tempo per il ripristino della banchina: «Valutiamo anche la possibilità che sia la stessa Stazione Marittima ad avviare i lavori di ripristino allo scopo di iniziarli il prima possibile. Però sino a che non sono iniziate le verifiche tecniche, non possiamo fare una stima dei tempi e dell'intervento» conclude Sanguineri.

www.meditelgraph.it

© BY NC ND ALL'USO RISERVATO



La banchina che ha ceduto a Ponte Doria

ANSA

Il Nautilus

Cede banchina crociere e traghetti nel porto di Genova



GENOVA – Lunghe crepe e l’asfalto sprofondato. Una parte della banchina di ponte Andrea Doria nel porto di Genova, dove attraccano navi da crociera e traghetti, ha ceduto ieri. Chiusi per motivi di sicurezza lo specchio acqueo e il molo, il terminal passeggeri “perde” due accosti proprio nella stagione dei rientri dalle vacanze. Ma a parte una nave da crociera prevista il cui attracco è stato annullato, il porto conta di non effettuare dirottamenti su altri scali, mentre indaga sulle cause del crollo, anche con ispezioni subacquee.

“I traghetti destinati a Ponte Doria li sposteremo a ponte Colombo o Assereto. Per le navi da crociera è più complesso: abbiamo sette giorni di festa in cui sono previste tre navi al giorno fra il 16 settembre e il 4 novembre. Due le metteremo a ponte dei Mille, per la terza stiamo cercando soluzioni” spiega Edoardo Monzani, Ad di Stazioni marittime spa che gestisce i terminal passeggeri.

Una riunione in Capitaneria ha avanzato le prime ipotesi. Utilizzare almeno un attracco di ponte Doria e in alternativa ponte Colombo, spiega il presidente dell’Autorità di sistema portuale di Genova e Savona Paolo Signorini. Una perizia tecnica la prossima settimana verificherà se sarà possibile “salvare” un pezzo del Doria in attesa dei lavori di ripristino che avranno tempi lunghi.

“Per accelerare stiamo valutando la possibilità di farli fare al concessionario, Stazioni Marittime – dice Signorini -. Inoltre avvieremo indagini interne sul cedimento per capire cosa è successo”. Sul crollo la Procura di Genova non ha ancora aperto un’indagine. “I primi accertamenti spettano agli enti che gestiscono l’area – spiega il procuratore capo Francesco Cozzi – Poi vedremo”.

Sotto la lente gli “sgrottamenti” causati dalle eliche delle navi da crociera sempre più grandi che scalano il porto che con il tempo hanno scavato i “cassoni” delle fondamenta dell’attracco. Anni fa per lo stesso motivo era collassato ponte Assereto, poco distante dal Doria. Due le possibili soluzioni per evitare i danni ai moli: imporre alle navi l’impiego dei rimorchiatori per le manovre e manutenzioni periodiche per risanare i danni dell’erosione.

Ente Bacini, l' Authority tira dritto: bando entro l' autunno

Riparazioni ai privati senza clausola sociale: sindacati in guerra

GENOVA. L' Autorità portuale di Genova e Savona va avanti, nonostante le proteste dei sindacati ed entro l' autunno conta di pubblicare il bando per la privatizzazione di Ente Bacini.

Ieri l' incontro con i sindacati si è concluso con un altro scontro per le posizioni distanti tra le due parti: l' Authority ha ribadito di non voler inserire la clausola sociale che obbligherebbe il vincitore della gara ad assumere gli attuali dipendenti della società. Diversamente il percorso individuato da Marco Sanguineri, segretario generale dell' Autorità di sistema, prevede un meccanismo di premio: il privato che presenta un piano di mantenimento dei livelli occupazionali, ottiene più punti. Ai sindacati però non basta: «Il nostro obiettivo è la difesa di tutti lavoratori che attualmente sono occupati all' Ente Bacini - spiegano Enrico Ascheri (Cgil), Ettore Torzetti (Cisl) e Roberto Gulli (Uil). Neanche un lavoratore potrà rimanere disoccupato. Un altro elemento importante è il soggetto unico che in futuro dovrà gestire una realtà decisiva per il futuro delle riparazioni navali: in assenza di queste garanzie continueremo a manifestare».

I sindacati sono pronti con una nuova protesta, dopo la manifestazione di inizio agosto che aveva bloccato le attività per 24 ore. «Capiamo le difficoltà, ma dalla clausola sociale non si deroga», ribadisce Ascheri e nelle prossime settimane sono previsti altri incontri a palazzo San Giorgio. Maggiori certezze invece sono presenti sul fronte dell' aggiudicazione. Per i sindacati è «imprescindibile» che l' area delle riparazioni navali venga concessa ad un unico soggetto «per evitare lo spezzatino della società».

SIMONE GALLOTTI

VARATA A GENOVA LA NAVE "SEABOURN OVATION"

«Al cantiere servono nuovi spazi, vogliamo espanderci nelle aree ex Piaggio di Sestri»

Il gruppo farà richiesta di concessione all'Authority Capobianco: «L'obiettivo è un polo della fornitura»

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Fincantieri vuole le aree ex Piaggio di Sestri Ponente, come anticipato dal *Secolo XIX/The MediTelegraph* lo scorso 9 agosto. «Faremo richiesta di concessione all'Autorità di sistema portuale», ha annunciato ieri il direttore del cantiere di Genova, Paolo Capobianco.

«Allo stabilimento servono più spazi - ha aggiunto - e l'obiettivo è quello di creare un polo della fornitura per le aziende che lavorano in appalto durante la realizzazione delle navi».

I 35 mila metri quadrati in mano all'Autorità portuale di Genova-Savona oggi sono in parte occupati dall'azienda Phase Motion Control, dopo che Piaggio Aerospace - tra le prime realtà del Paese a specializzarsi nella produzione aeronautica agli inizi del secolo scorso ma da tempo colpita da una forte crisi finanziaria e industriale - ha rinunciato alla concessione dell'intera zona. Prima della pausa estiva, il comitato di gestione dell'Autorità portuale - in vista dell'assegnazione definitiva del lotto, che

dovrebbe perfezionarsi entro fine anno - ha comunicato di avere ricevuto una richiesta di affidamento da parte della stessa Phase assieme ad altre tre imprese liguri (Cosmet, Cosnav Costruzioni Navali ed Eurocontrol) a fronte di 47 milioni di investimenti e 133 nuovi occupati che in parte potrebbero essere i dipendenti genovesi di Piaggio al momento in cassa integrazione (circa 80). Palazzo San Giorgio ha però esteso al 10 ottobre di quest'anno il tempo per la presentazione di ulteriori istanze da parte di soggetti interessati. Tra questi ci sarà sicuramente Fincantieri che punta ad aumentare la capacità di spazi dello stabilimento di Sestri Ponente, praticamente confinante con quello che fino allo scorso anno era il sito genovese di Piaggio.

L'annuncio da parte del direttore del cantiere di Sestri Ponente è arrivato a margine della cerimonia di varo di "Seabourn Ovation", la seconda nave da crociera extra-lusso, dopo "Seabourn Encore", che Fincantieri sta realizzando per la società armatrice Seabourn Cruise Line, brand del gruppo Carni-

val Corporation. L'unità sarà consegnata all'armatore nella primavera del prossimo anno. Con 40 mila tonnellate di stazza lorda, la nave è lunga 210 metri, larga 28 e potrà raggiungere i 18,6 nodi di velocità di crociera. Potrà inoltre ospitare a bordo fino ad un massimo di 600 passeggeri in suite doppie tutte dotate di balcone privato. «Oltre a questa unità, il cantiere ha in portafoglio altre tre navi e l'opzione per altre due, con la compagnia Virgin Cruises. Navi da 110 mila tonnellate di una nuova serie. Una in consegna nel 2020, una nel 2021 e la terza nel 2022. Se saranno esercitate, le opzioni daranno lavoro allo stabilimento fino al 2025», ha spiegato Capobianco. «Questo modello rappresenta il futuro nell'evoluzione delle nostre navi e dell'intero segmento delle navi di lusso», ha sottolineato Richard Meadows, presidente di Seabourn Cruise Line presente alla cerimonia nel sito genovese. «Al momento - ha aggiunto - per quanto riguarda la nostra compagnia non sono previsti programmi di ulteriore espansione della flotta».

www.themediatelegraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

A La Spezia si "silenzia" il porto

LA SPEZIA - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha annunciato che lunedì prossimo 4 settembre, alle ore 17.30, (segue a pagina 11)

A La Spezia si "silenzia"

presso l'Auditorium dell'Ente, in via Fossamastra (sul retro della sede dell'AdSP di via del Molo), alla presenza del sindaco, verranno illustrati i progetti redatti su incarico dell'Autorità stessa, in attuazione delle previsioni del Piano Regolatore Portuale, relativi alla realizzazione della fascia di rispetto tra porto e città ed alla installazione di barriere fonoassorbenti nelle aree antistanti i quartieri di Fossamastra e Canaletto.

Livorno: Si riunisce il Comitato di gestione, Nogarin in prima fila

LIVORNO - E' prevista per oggi la prima seduta, del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale di Livorno e Piombino, costituito dai membri designati dalla Regione Toscana, dal Comune di Piombino e dalla Direzione marittima della Toscana e dal Comune di Livorno. Il Comitato di gestione è l'organo collegiale più importante di cui dispone l'Authority che ha la funzione di approvare il piano operativo triennale, il bilancio preventivo e di adottare il piano regolatore, come definito dalla riforma portuale è quel *"board snello e ristretto a poche persone, da 3 a 5, con il ruolo di decisore pubblico istituzionale, con a capo il presidente-manager"*. Pertanto, mancando il board, al presidente dell'Authority viene a mancare il braccio operativo con cui far muovere il già complesso meccanismo dei porti.

A Livorno la composizione del Comitato di gestione è andata avanti, dal maggio scorso, a colpi di lettere e ricorsi al TAR, in un "botta e risposta" tra il presidente dell'Authority, Stefano Corsini e il sindaco di Livorno Filippo Nogarin, che si è conclusa tre giorni fa con la notifica da parte del TAR Toscana che dà ragione al primo cittadino e che pertanto, stamani, si presenterà alla prima seduta del Comitato.

Ma facciamo alcuni passi indietro. Il 2 maggio il presidente dell'Authority inviava una lettera all'indirizzo del primo cittadino di Livorno, con cui respingeva la sua auto-designazione a far parte del board. La risposta di Nogarin non si lasciava attendere, dopo 48 ore il primo cittadino reiterava la propria candidatura all'organo gestionale, non ritenendo di indicare un diverso componente di sua competenza. Pertanto presentava ricorso al TAR Toscana con una richiesta di sospensione cautelare. Ma il 13 luglio arrivava l'ordinanza n.805 con cui il TAR respingeva la richiesta di sospensione del sindaco non entrando tuttavia nel merito.

Nel frattempo nel mondo imprenditoriale livornese si respira un'aria pesante di preoccupazione, l'ingestatura fatta a colpi di carte bollate che non fa procedere alla costituzione del principale organo di gestione dell'Authority, paralizza ogni decisione in porto.

Il 14 luglio gli aderenti alle associazioni Asamar, Assiterminal, Confindustria Livorno e Massa Carrara, Confitarma e Spedimar, (componenti del Comitato di Coordinamento dell'Utenza Portuale) si mobilitano e diffondono una nota nella quale dichiarano: *"Profonda preoccupazione per la situazione di sostanziale stallo in cui è venuta a trovarsi l'Autorità di Sistema Livorno e Piombino, a causa della conflittualità scaturita dalla diversa interpretazione delle procedure e dei requisiti, per la costituzione del Comitato di Gestione, ed auspicano fortemente che quanto prima sia definito l'assetto organizzativo dell'Ente"*.

Pertanto la scorsa settimana l'Authority perveniva alla designazione provvisoria del Comitato di gestione che escludeva il membro designato dal Comune di Livorno, informando con una nota che: *"Il ministero vigilante ha formalmente assicurato, in pendenza della decisione di merito del TAR, circa la legittimità della costituzione del Comitato con i componenti le cui designazioni sono state accolte e che rappresentano la maggioranza dell'organo collegiale, nonché circa la piena operatività dell'organo medesimo. A seguito del recente insediamento del Collegio dei revisori dei conti, avvenuto il 25 agosto, la governance dell'AdSP può quindi considerarsi completa."*

Ma dopo la decisione del presidente Corsini di convocare il Comitato in designazione provvisoria, il Sindaco presenta nuovamente ricorso al TAR e venerdì scorso arriva la notizia inaspettata, data dal sindaco stesso che sulla sua pagina di Facebook scrive: *"Vittoria! Lunedì prossimo, in occasione della prima seduta del Comitato di gestione dell'Autorità portuale di sistema, io sarò presente al tavolo in qualità di rappresentante del Comune di Livorno e di tutti i suoi cittadini"*. *"Ma il Tribunale ha fatto ancora di più – sottolinea Nogarin su Facebook – ha infatti sospeso l'efficacia del provvedimento del 2 maggio scorso con cui il presidente Corsini aveva bocciato la mia nomina quale rappresentante del Comune di Livorno all'interno dell'organo di controllo della neonata Autorità portuale del Mar Tirreno Settentrionale e ha certificato la fondatezza del nostro ricorso. Insomma, non abbiamo sbagliato a rivolgerci a un giudice per sanare una situazione che da subito ci è apparsa illegittima e pretestuosa"*.

di Lucia Nappi

Authority, il 'sistema' ingrana la marcia Settimana decisiva: ecco le priorità

Dal comitato di sistema al consiglio dei ministri sulla riforma



**Decreti
correttivi**

**Dalla riunione
del consiglio dei ministri
si attendono decreti
'correttivi' della riforma**

CON RITMO uniformemente accelerato, come si dice in fisica, maturano i passaggi decisionali per il sistema portuale Livorno-Piombino. Era ora, sottolineano gli operatori. Ma se la lunga attesa del comitato di gestione dell'AdsP sembra finita, nessuno scommette che non arriveranno altre sorprese. Una in particolare: dalla riunione del consiglio dei ministri del prossimo 15 settembre, si attendono decreti 'correttivi' della riforma già preannunciati dal ministro Delrio, e tra questi la reiterazione - con decreto che però poi dovrà essere confermato o no dalle Camere - che riporterebbe al divieto di inserire nei comitati di gestione coloro che hanno cariche politi-

che. Se il decreto ci sarà, e sarà in questi termini, a Livorno si tornerà punto e a capo: scavalcando il Tar e aprendo ovviamente un conflitto duro con le minoranze in parlamento, visto che oltre al caso Nogarini (5 stelle) tra i sindaci già inseriti nei comitati ci sono quelli di Trieste (Pd), di Olbia (Forza Italia) e di Genova (Pd) oltre al sindaco di Civitavecchia (5 stelle) auto-candidato ma auto-congelatosi in attesa dei chiarimenti definitivi. Patata bollente per Delrio anche la presenza nel comitato di gestione portuale di Trieste della presidente della Regione Debora Serracchiani, decisa a non fare passi indietro con l'appoggio di buona parte del cluster portuale. Dal comitato di domani a Livorno potrebbero arrivare sorprese? Il toto-scommesse non si pronuncia, perché se Corsini proponesse Provinciali come segretario del sistema troverebbe lo sbarramento quasi certo di Nogarini e del Comune di Piombino. L'incognita è semmai sul voto di Vanni Bonadio (Regione), la cui dichiarazione di due giorni fa («L'impegno

della Regione è di accelerare sui progetti importanti per il sistema») può essere letta pro o contro la proposta Corsini. Una verifica che come abbiamo già scritto ieri, si avrà poi nello stesso pomeriggio di domani a Firenze con la riunione convocata dal governatore Rossi sul nuovo progetto della Darsena Europa: cui parteciperanno sia Corsini che Nogarini.

MA C'È un altro passaggio decisionale altrettanto importante in vista. Martedì si riunisce a Roma, per la prima volta, l'osservatorio del MIT con tutti i presidenti dei sistemi portuali per definire i criteri di nomina nelle commissioni di partenariato (consultive). Ma anche per avviare quella verifica di fattibilità dei tanti progetti dei sistemi portuali presentati al governo, in un quadro di razionalizzazione sia delle risorse pubbliche, sia del sistema nazionale della logistica. Più brutalmente, per verificare quali progetti rispondono ai piani nazionali ed europei delle reti trasportistiche e quasi devono rimanere nel mondo dei sogni. Sarà solo l'inizio di un lungo confronto. Ma almeno si comincia.

A.F.

AUTHORITY » IL NUOVO COMITATO DI GESTIONE

Porto, un punto per Nogarin Il Tar: vada alla riunione del 4

È l'ennesimo round dello scontro fra Palazzo Civico e Palazzo Rosciano: i giudici accettano l'istanza del sindaco che chiedeva di non essere escluso dalla seduta in cui si insedia l'organismo

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

Il presidente dell'Authority Stefano Corsini l'aveva messo fuori dalla porta della prima riunione del comitato di gestione respingendone per la seconda volta l'autodesignazione. Ma stavolta il Tar (che in un primo provvisorio giudizio a luglio aveva dato torto al Comune sulla richiesta di sospensiva) adesso va in direzione opposta e, in un ulteriore giudizio anch'esso provvisorio, riconosce le buone ragioni del Comune e stabilisce che quella porta va riaperta. Insomma, per quanto «con riserva», nel secondo round la giustizia amministrativa dà ragione al sindaco Filippo Nogarin e, per quanto riguarda la riunione di lunedì 4, lo mette d'imperio al tavolo di questa sorta di «consiglio d'amministrazione» che affianca Corsini.

Inutile dire che Nogarin sui social esulta: «Vittoria!», così inizia il post. Vedersi spalancare la porta di Palazzo Rosciano fa dire al sindaco che con quest'atto il Tar sospende l'efficacia del primo atto di Corsini e questo - aggiunge - «ha certificato la fondatezza del nostro ricorso». In realtà, il Tar così come aveva fatto per il primo pronunciamento sulla richiesta di sospensiva si muove con un susseguirsi di atti provvisori nell'attesa di esprimersi nel merito, e dunque dice semmai che i motivi dedotti «non appaiono manifestamente

infondati».

Nel giorno del compleanno

Per buffa coincidenza del destino, la data della riunione-clou è il 4 settembre, proprio nel giorno in cui Filippo Nogarin spegnerà con i suoi familiari 47 candeline sulla torta di compleanno. Fuor di battuta, il Tar ritiene che, «nel bilanciamento degli opposti interessi coinvolti, la misura cautelare provvisoria richiesta a tutela dell'interesse della comunità livornese a essere rappresentata nel predetto comitato - così si esprime il collegio guidato dal presidente Saverio Romano - possa essere accolta senza apprezzabile pregiudizio per l'Authority Portuale nella forma dell'ammissione con riserva del soggetto designato dal Comune di Livorno».

Doccia gelata per Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, che aveva deciso lo strappo convocando la riunione d'insediamento del comitato di gestione - che di fatto dà vita alla nuova Authority di Livorno e Piombino - senza aspettare che si risolvesse il contenzioso aperto da tempo con il Comune. L'aveva fatto dopo aver ricevuto semaforo verde dal ministero: era stata una nota del 19 luglio scorso della Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, braccio operativo del ministero delle Infrastrutture in questo settore, a dire che il comitato poteva dirsi «validamente costituito» anche in assenza del com-

ponente designato dal sindaco di Livorno.

La sberleffiata per il ministero

Se lo smacco da provvisorio si trasformerà in definitivo nel successivo pronunciamento della giustizia amministrativa, non si tratterà cioè di una svista di Corsini. La scelta dell'Authority di tener fuori il sindaco rientra nell'interpretazione che la tecnostruttura ministeriale e gli stessi vertici politici del dicaste-

ro danno della legge di riforma: e non solo perché il via libera a Corsini è arrivato da Roma. Bisogna ricordare che da settimane viene annunciato che passerà presto all'esame del consiglio dei ministri una legge con la quale si chiarirà che sindaci e amministratori non possono far parte dei comitati di gestione.

La guerra di fronte al Tar

Questo non è che l'ennesimo round di fronte al Tar nello scontro fra Authority e Comune di Livorno: al di là dei tecnicismi giuridici, il senso politico della vicenda è che continua a segnare «febbre alta» il termometro che indica la temperatura dello scontro fra i due principali Palazzi del Potere esistenti nella nostra città. Benché tecnicamente talvolta si tratti di differenti capitoli («motivi aggiunti») dello stesso procedimento, di fatto il Comune ha messo sulla rampa di lancio qualcosa come un poker di ricorsi contro l'Authority: 1) contro il primo no di Corsini

alla designazione di Nogarin con un atto della giunta municipale; 2) contro il diniego dell'Authority dell'accesso ad alcuni atti di Palazzo Rosciano; 3) contro il secondo no di Corsini alla nuova autodesignazione di Nogarin, stavolta fatta personalmente dal sindaco; 4) contro l'esclusione del sindaco dalla prima riunione del comitato di gestione.

Non era stato un fulmine a ciel sereno il fatto che Nogarin potesse ripetere l'autodesignazione: l'aveva preannunciato a botte calda, appena dopo che il Tar aveva in luglio dato torto al Comune che aveva avanzato una richiesta di sospensiva. La giustizia amministrativa deve ancora esprimersi nel merito ma, oltre a additare la svista procedurale nel fatto che il Comune ha provveduto a effettuare la designazione con un atto della giunta anziché con una decisione personale del sindaco, già ha messo l'accento sul fatto che non viene lesa l'interesse del Comune a essere rappresentato nel nuovo organismo visto che l'Authority non ha accettato il nome del sindaco ma ha chiesto «una nuova designazione da parte del sindaco al comitato di gestione» che indichi una persona di sua fiducia.

A scanso di equivoci, c'è da ricordare che, giusto o sbagliato che sia, la nuova legge mette nelle mani del presidente della nuova Authority il potere di nomina del comitato di gestione: la Capitaneria di Porto, la Regione e i Comuni di Livorno e di Piombino devono indicare i nomi. Cioè: designarli ma non nominarli.

- segue

➔ NEGLI ALTRI SCALI

Così a Trieste e a Civitavecchia

Nogarín ha ben ragione quando rileva che, ad esempio, a Trieste il governatore Pd Serracchiani e il sindaco di centrodestra Di piazza siedono in comitato di gestione **Hell'Authority** e nessuno ha avuto di che eccepire.

Però adesso la narrazione fatta da Nogarín dimentica per strada il caso di Civitavecchia: il sindaco MSs Antonio Cozzolino, ingegnere anch'egli, pur rivendicando come sacrosanta la propria autodesignazione, aveva deciso di indicare un'altra persona (Francesco Fortunato) per il comitato di gestione dopo aver ricevuto lo stop così come Nogarín. Il motivo? Evitare di bloccare il porto in un contenzioso infinito.



Nogarín e Corsini a maggio nello studio del sindaco in Comune (Marzi Penta)

L'AUTORITÀ PORTUALE

Ribaltone del 'Tar' Nogarín nel comitato



FULVI ■ A pagina 8

LA NOMINA

RESTA DA DECIDERE IL NOME
DEL SEGRETARIO,
FORSE SI VA AD UNA CONFERMA

IL PROVVEDIMENTO

Sospesa l'efficacia del «no»
alla nomina del primo cittadino
all'interno dell'organismo

Il Tar dà ragione a Nogarín Potrà partecipare al comitato di gestione *Authority, il sindaco vince la sua battaglia*

SE NON È un colpo di scena, come diceva Mike Bongiorno, poco di manca. Il Tar infatti ha riammesso il sindaco Nogarín al comitato di gestione dell'Authority di sistema, accogliendo il suo ultimo ricorso e sospendendo il "niet" precedente del presidente del porto Corsini. Ovviamente Filippo Nogarín canta vittoria e nel suo sito Facebook scrive testualmente: «Vittoria! Lunedì prossimo, in occasione della prima seduta del Comitato di gestione dell'Authority portuale di sistema, io sarò presente al tavolo in qualità di rappresentante del Comune di Livorno e di tutti i suoi cittadini. «Lo ha stabilito il Tar della Toscana - scrive ancora il sindaco - che ha accolto il ricorso che abbiamo presentato due giorni fa, in seguito alla decisione del presidente Stefano Corsini di convocare la seduta del Comitato di gestione anche in assenza di un membro designato dall'amministrazione comunale. Ma il Tribunale ha fatto ancora di più: ha infatti sospeso l'efficacia del provvedimento del 2 maggio scorso con cui il presidente Corsini aveva bocciato la mia nomina quale rappresentante del Comune di Livorno all'interno dell'organo di controllo della neonata Authority portuale del Mar Tirreno Settentrionale e ha certificato la fondatezza del nostro ricorso.

«INSOMMA, non abbiamo sbagliato - conclude il sindaco Nogarín - a rivolgerci a un giudice per sanare una situazione che da subito ci è apparsa illegittima e pretestuosa. A questo punto la speranza è che gli animi possano pacificarsi e che io e il presidente Corsini si possa cominciare a lavorare in sinergia, nel rispetto dei ruoli, e nell'interesse esclusivo del nostro porto e della città». Lapidario il commento del presidente Corsini. «Abbiamo preso visione del decreto del Tar ed ho inviato gli atti della riunione di lunedì prossimo al sindaco Nogarín perché possa partecipare a pieno titolo. Qui a Livorno sto imparando - ha detto poi con un filo di malcelata ironia - a vivere alla giornata sui problemi del porto». Da Nogarín l'invito a "pacificare gli animi" e a "lavorare in sinergia" appare come un ramoscello d'olivo a Corsini, che alla nomina fu accolto dal sindaco con commenti favorevoli, "da ingegnere a ingegnere". Il nodo rimane - o almeno, sembra che rimanga - l'eventuale conferma dell'attuale segretario generale dell'Authority di Livorno a segretario generale di sistema: una scelta che Corsini sembra costretto a fare per mancanza di alternative valide, ma che Nogarín (insieme ad altri) non condivide. Il ramoscello d'olivo può comprendere anche una revisione di questo "niet"? A lunedì mattina la risposta.

A.F.



Le fasi

La decisione

Il Tar ha riammesso il sindaco Nogarín al comitato di gestione dell'Autorità di sistema, accogliendo il suo ultimo ricorso sospendendo il nict precedente di Corsini

Il commento

«Non abbiamo sbagliato - dice il sindaco Nogarín - a rivolgerci a un giudice per sanare una situazione che da subito ci è apparsa illegittima e pretestuosa»

La presa d'atto

Lapidario il commento del presidente Corsini. «Abbiamo preso visione del decreto del Tar ed ho inviato gli atti della riunione di lunedì al sindaco Nogarín»



AMICI-NEMICI Il sindaco Nogarín (a sinistra) e il presidente Corsini. Nogarín aveva accolto bene Corsini, poi ci sono stati alcuni contrasti ora «sanati» dal Tar

Livorno

Il Tar dice sì a Nogarin nell'Autorità del Porto

LIVORNO Il Tar della Toscana ha dato ragione al sindaco di Livorno Filippo Nogarin nella disputa con il presidente dell'Autorità portuale Stefano Corsini, contro cui il Comune aveva presentato due ricorsi. Il primo a maggio, quando Corsini aveva detto no alla presenza di Nogarin nel



Il sindaco Nogarin

comitato come rappresentante di Palazzo Civico, il secondo lunedì scorso, relativo

alla convocazione della prima seduta. A maggio il Presidente dell'Autorità in carica da sei mesi, aveva motivato il suo no col fatto che il comitato di gestione deve essere composto solo da membri tecnici e non politici. «La legge non è uguale per tutti — aveva scritto Nogarin su Facebook, sottolineando le ragioni politiche del rifiuto — ce n'è una per i sindaci e i politici targati Pd e una per tutti gli altri». (G.Sal.)

© 2017 PRODUZIONE RISERVATA

Il Telegrafo

PORTO

**Prima seduta del comitato di gestione dell'Authority
Al tavolo Nogarin, Bonadio, Giuliani, Corsini e Di Marco**

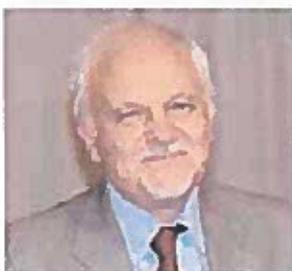
OGGI prima seduta del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. Il Comitato è stato convocato in composizione provvisoria con i membri designati dalla Regione (Vanni Bonadio), dal Comune di Piombino (Massimo Giuliani) e dalla Direzione marittima della Toscana (Vincenzo Di Marco). Il Sindaco di Livorno, Filippo Nogarin, infatti, pur avendo il Tar Toscana respinto la sua richiesta di sospensiva, ha reiterato la propria designazione non ritenendo di indicare un diverso componente di sua competenza.

Il Ministero ha formalmente assicurato, in pendenza della decisione di merito del Tar, circa la legittimità della costituzione del Comitato con i componenti le cui designazioni sono state accolte e rappresentano la maggioranza dell'organo collegiale, nonché la piena operatività dell'organo. Al tavolo anche il presidente Authority, Stefano Corsini.

CON IL COMITATO DI GESTIONE E IL MONITORAGGIO SULLA DARSENA EUROPA

Livorno alla doppia verifica

In programma lunedì, con un'istanza d'opposizione di Nogarín - Rossi e i tempi rapidi per il nuovo progetto



Stefano Corsini

LIVORNO - La convocazione del comitato di gestione dell'Autorità di sistema, ufficializzata dal presidente Stefano Corsini per (segue a pagina 11)

Livorno alla doppia verifica

lunedì prossimo 4 settembre, non è passata senza reazioni. La prima, peraltro prevedibile, è stata quella del sindaco di Livorno Filippo Nogarín: che ha presentato un secondo formale ricorso - istanza subito all'esame dell'ufficio legislativo del MIT - impugnando le motivazioni addotte dal presidente Corsini, anche nelle more - ha scritto il sindaco Nogarín - del primo ricorso al Tar di Firenze ancora pendente.

Qualche perplessità anche nei settori dell'imprenditoria portuale, malgrado ci fossero da tempo crescenti pressioni perché venisse superato quello che viene considerato un "commissariamento statico" del porto. Le perplessità continuano a riguardare il tema principale della convocazione, ovvero la nomina del segretario generale del "sistema". Per quanto il presidente Corsini abbia a più riprese sostenuto che il segretario generale è elemento non determinante, in quanto non decisionale ma meramente operativo - come in realtà non è stato con la presidenza Gallanti - è anche chiaro che la "governance" troverà i suoi assetti definitivi solo con la completezza degli organi, segretario generale e "parlamentino" consultivo compresi.

Lunedì sarà una giornata importante anche per un altro verso. Il presidente della Regione Enrico Rossi ha convocato per il pomeriggio il comitato di monitoraggio sui temi della Darsena Europa, per verificare come stiano procedendo

i lavori di riprogettazione del porto container del futuro. Rossi è deciso a non dare tregua perché si brucino i tempi e considera la velocizzazione di tutto quello che è possibile velocizzare come un proprio impegno personale, legato alla sua stessa carica regionale e agli impegni finanziari assunti per il porto e l'intero sistema portuale di Corsini. Per quello che si sa gli uffici tecnici dell'Autorità stanno lavorando sul progetto e si sono visti da Claudio Vanni anche i referenti della Ocean Shipping Consultant, cioè dell'advisor del precedente (e abortito) grande progetto.

Quei nomi e i nodi di lunedì

LIVORNO - La gatta da
Antonio Fulvi
(segue a pagina 11)

Quei nomi e i nodi di lunedì

pelare che il presidente Corsini si trova tra le mani, ovvero l'indicazione del segretario generale per il suo "sistema" portuale, ha una singolare caratteristica: la mancanza di una consultazione con i livelli livornesi, mentre risulta che l'intera operazione venga condotta mano nella mano con il ministero competente, e in particolare con la sua componente politica. Scelta legittima, visto che Corsini non ha fatto mistero del fatto che i sistemi portuali oggi hanno come referente fondamentale il governo centrale al porto non sembrano ancora abituati.

Se l'istanza con il "niet" di Nogarini non dovesse avere effetto - e forse oggi si saprà già com'è andata - il comitato di gestione si riunirà lunedì mattina con solo tre

membri: il presidente, il rappresentante del Comune di Fionbino e il rappresentante della Regione. Forse parteciperà anche il direttore marittimo, che comunque per legge può intervenire solo sui temi della sicurezza (limitazione che il Corpo delle Capitanerie continua a contestare) e che proprio tra lunedì e giovedì ha da tempo in programma le visite istituzionali per il prossimo cambio di comando. Prevedibile dunque una sua "toccata e fuga" che non dovrebbe comportare giudizi né voti. Forse meglio così per Corsini, perché Di Marco sull'intera vicenda ha le sue idee assai indipendenti.

Il sindaco Nogarini da parte sua è intervenuto su Facebook: "Livorno è il teatro di una battaglia politica durissima - ha scritto - tra chi vuole congelare e conservare il proprio potere e chi invece vuole rendere finalmente trasparente la gestione del porto con tutto ciò che ne consegue. Aprire le porte dell'Autorità di sistema ai cittadini, evidentemente, non piace a qualcuno che è disposto a forzare ogni

regolamento per difendere il proprio potere. È contro questo sistema che noi continueremo a combattere e lo faremo nell'unico modo possibile, in punta di diritto, davanti a un giudice". La conferma o meno di Massimo Provinciali - che sembra il vero nodo del comitato - diventa dunque di competenza di tre membri del comitato: il presidente, il portavoce di Piombino e quello della Regione. Quest'ultimo, Vanni Bonadio non si è fatto sanare dalle nostre domande. "Non è mio compito cercare gli equilibri nella governance di Livorno" - ci ha detto ricordando di essere stato nominato e quindi di essere solo portavoce delle scelte dell'organismo regionale - "ma è mia ferma volontà contribuire a far funzionare al meglio gli equilibri che auspico possano essere trovati per la realizzazione dei grandi progetti per Livorno e Piombino". Criptico? Più che altro prudente, visto che ancor ieri si giocava sui nomi, nel vuoto di consultazioni locali lasciato da Corsini.

Già, i nomi. Provinciali a scadenza, come qualcuno ipotizza?

Scadenza che potrebbe essere l'ormai vicina (troppo vicina?) fine dell'anno, oppure la presentazione del nuovo progetto della Darsena Europa, oppure... In alternativa, anche per dare spazio e giusto peso a Piombino, non è mai tramontato il nome di Nerio Busdraghi, alto ufficiale della Capitaneria e gradito un po' a tutti. Si è parlato di una candidatura di Roberta Macchi, smentita (duramente) da lei stessa e dal presidente di Civitavecchia Di Majo. Altro gradito sarebbe stato Matteo Paroli, che però sta benissimo ad Ancona. Una auto-candidatura di Paolo Mancuso è stata confermata: come risulta che siano piovute altre auto-candidature da mezza Italia. Corsini "Cunctator" lunedì scoprirà le sue carte, e non sono escluse sorprese. Sia la mattina (comitato) sia il pomeriggio (monitoraggio regionale). Aspettando poi da Roma il decreto (o i decreti) "correttivi" della riforma, preannunciati per il 15 settembre. Coraggio, per il sistema del Tirreno settentrionale sarà un autunno davvero pieno.



I PROGETTI

Darsena «light» Che cosa cambia dopo il colpo di scena

IL DECRETO del Tar di Firenze che riammette «manu militari» il sindaco Nogarin al prossimo comitato di gestione dell'AdsP, riapre i giochi non solo sulle cariche da decidere – il segretario generale, ma anche la nuova pianta organica – ma anche sui grandi progetti per il porto. Tra i quali la darsena Europa «light»: che sarà al primo esame della commissione insediata dalla Regione proprio lunedì, poche ore dopo il comitato di gestione del porto. Significativo che alla riunione a Firenze parteciperanno sia il presidente Corsini che il sindaco Nogarin. In quella sede gli uffici tecnici dell'AdsP presenteranno anche la bozza del nuovo progetto della Darsena «light», sulla base del quale ci sarà la nuova gara.

C'È DUNQUE una forte accelerazione, perchè Rossi ha messo tutti alla frusta, avendo formalmente preso l'impegno di indire la gara entro il prossimo ottobre. Il nuovo progetto porterebbe la firma degli uffici dell'Authority (ingegner Enrico Pribaz e suoi collaboratori) escludendo ogni collegamento con la Ocean Consulting che aveva co-firmato il progetto di gara della grande piattaforma. E anche questa è una notizia. Martedì poi a Roma ci sarà il primo incontro tra presidenti di AdsP per coordinare i progetti di interesse nazionale. Altra prova importante per Livorno.

A.F.

Guardia costiera- L'ammiraglio Di Marco lascia Livorno

LIVORNO- Due anni dopo il suo insediamento a capo della Direzione marittima della Toscana e della Capitaneria di porto di Livorno, il Contrammiraglio Vincenzo Di Marco lascia la guida al pari grado Giuseppe Tarzia che ha appena ceduto il comando della Direzione marittima del Lazio e della Capitaneria di porto di Civitavecchia. Di Marco passerà le consegne al suo successore nel corso della tradizionale cerimonia che avrà luogo in porto presso il "Molo Capitaneria" giovedì 7 settembre, alle ore 17.30, alla presenza del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera Ammiraglio Ispettore Capo Vincenzo Melone e delle più alte cariche religiose, civili e militari.

Dal settembre 2015, gli oltre 500 militari della Guardia costiera, in servizio nei 26 uffici marittimi periferici dislocati sui 600 km di fascia costiera della Toscana, isole comprese, hanno assolto agli ordini dell'Ammiraglio Di Marco i compiti istituzionali assegnati per legge alla Guardia costiera, assicurando la tutela del pregiato ecosistema ambientale dell'arcipelago, la sicurezza dei trasporti marittimi e della navigazione in generale (quasi 30.000 le navi arrivate e partite nel solo porto di Livorno). Grazie all'organizzato assetto operativo dei mezzi navali schierati nei porti di giurisdizione, sono state tratte in salvo 704 persone e assistite 438 imbarcazioni dalla Guardia costiera in Toscana sotto la guida di Di Marco. **L'alto Ufficiale, lasciata Livorno, approderà a Roma presso il Comando generale dove assumerà il prestigioso incarico di Capo del IV Reparto, preposto alla gestione dei mezzi aeronavali della Guardia costiera, importante settore strategico per il Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera.**

L'ammiraglio Di Marco lascia Livorno: "Rimpiango le tante sfide ancora aperte"

Un porto che è destinato a diventare tra i più importanti del sistema nazionale e che può contare sul personale militare tra i migliori e più motivati - L'amarezza per un "commissariamento" con molte incognite

LIVORNO - Si rammarica principalmente di una cosa: non poter vedere in diretta la maturazione di tanti progetti che in questi due anni di comando della direzione marittima della Toscana ha contribuito a impostare. Il contrammiraglio (Cp) Vincenzo Di Marco, di fresca designazione al vertice del prestigioso IV reparto del comando generale delle Capitanerie a Roma, su Livorno e sulla Guardia Costiera della Toscana ci lascia davvero il cuore. Il passaggio di consegne con il suo successore, il contrammiraglio (Cp) Giuseppe Tarzia, avverrà giovedì prossimo 7 settembre alla presenza del comandante del corpo, ammiraglio ispettore Vincenzo Melone. In queste ore l'ammiraglio Di Marco è impegnato nelle visite di protocollo per congedarsi con le istituzioni. E ci ha ricevuti per una chiacchierata off records.

Ammiraglio, un'esperienza che si chiude. Quali i punti salienti di questi due anni?

"Premetto che indipendentemente dall'importanza del nuovo incarico, e delle regole della nostra vita

A.F.
(segue a pagina 4)

L'ammiraglio Di Marco

di militari che ci impone frequenti cambi di responsabilità, mi dispiace molto lasciare Livorno. Per due motivi principali: la professionalità e l'impegno che ho trovato nella Capitaneria e in generale in tutte le Capitanerie della direzione; e i tanti progetti importanti, davvero una sfida storica, che oggi sono avviati e che avrei volentieri accompagnato a conclusione".

La "sua gente", ovvero ufficiali e marinai delle Capitanerie, le creano tanto rimpianto?

"Davvero, vorrei poter esprimere tutta la mia ammirazione e anche riconoscenza per questo nucleo operativo di giovani e meno giovani che ha dimostrato capacità, professionalità e spesso anche entusiasmo ben oltre il senso del dovere. Non solo militari capaci, ma anche e specialmente uomini e donne motivati, che hanno fatto funzionare al meglio questo complesso "giocattolo" che è la direzione marittima e le annesse capitanerie. Sono stati in grado di rispondere sempre alle più difficili emergenze e anche nella quotidiana esplicazione dei propri compiti mi vanto che niente sia rimasto in sospeso. Gli attestati di stima che mi sono spesso arrivati dai cittadini più disinteressati ne sono testimonianza".

Ammiraglio, il porto di Livorno è uno strumento complesso. Qual'è a suo parere uno dei risultati raggiunti dalla sua direzione?

"Mi porto dietro, a Roma, una lunga serie di momenti che mi hanno gratificato e mi gratificheranno. L'operazione "Sigma" per esempio: se n'è parlato a lungo e posso vantare alla Capitaneria l'aver presieduto a tutti i suoi momenti, avendone approvato e integrato il piano di salvataggio, a fianco di quegli splendidi specialisti

che sono i marittimi dell'impresa Neri. Ma sul piano della prassi quotidiana, sono alcuni numeri a rendermi orgoglioso: abbiamo fatto entrare in piena sicurezza più navi di sempre e nello stesso tempo abbiamo organizzato i controlli su traghetti e passeggeri - ma non solo - riducendo nettamente i tempi di attesa. Pochi altri porti sono riusciti a fare come noi".

Un tema delicato di questi giorni è il ritardo nella "governance", sfociato nella discussa convocazione del comitato di gestione dell'AdSP per lunedì prossimo: la fine di quello che qualcuno ha chiamato "il commissariamento" del porto?

"Non voglio entrare nelle competenze **del Ammiraglio portuale** ma devo ammettere che qualche perplessità sui tempi di questa convocazione ce l'ho anch'io. Forse perché interviene alla vigilia di un cambio di guardia nel comando della Direzione Marittima e metterà il collega che mi sostituisce di fronte a scelte già fatte. Ma anche in vista dei "correttivi" legislativi alla Riforma annunciati per il 15 settembre prossimo".

Il tema di fondo sembra essere la nomina - o la conferma - del segretario generale dell'AdSP..

"Con il presidente Corsini ci siamo sentiti su svariati temi, ma su questo c'è stato un assoluto riserbo da parte sua; che capisco solo in parte. Da parte mia c'è la consapevolezza che la legge limita le capacità decisionali della Direzione Marittima nel comitato, anche se non mi sembra una scelta valida per il porto. Ho le mie idee e le mie perplessità, che peraltro ho già espresso nelle sedi opportune. Qualche rammarico per il collega che mi sostituirà; oltre che per una continuità e un cluster portuale livornese e piombinese che stimi e che meriterebbe forse maggiori coinvolgimenti nelle scelte di "governance".



Vincenzo Di Marco

VERTENZA AFERPI

Jindal presenta un piano al governo

Riacensione dell'Afo col pre-ridotto, 1.800 occupati e 4 laminatoi, l'incognita dei rapporti con Issad Rebrab resta

di Valeria Parrini

PIOMBINO

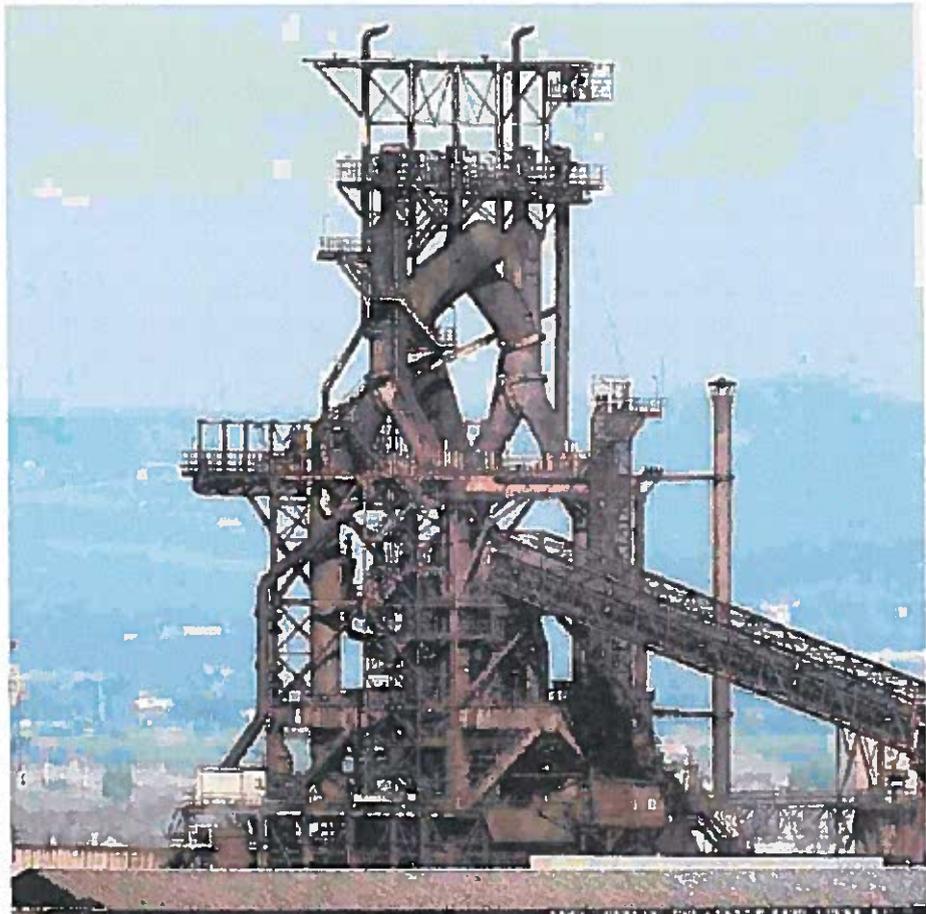
Jindal passa ad un embrione di piano industriale su Aferpi e lo presenta al governo.

Le coordinate: quattrocento milioni di investimenti, la riaccensione dell'Afo, 1.800 occupati e quattro laminatoi. Ai treni rotale, barre e vergella si aggiungerebbe quello per i piani (settore in cui è specializzato in India). E questo potrebbe sottintendere un interesse per gli impianti ex Magona. Un'azione in tal senso potrebbe essere caldeggiata dal governo stesso, con quale Arcelor Mittal, dopo l'acquisizione dell'Ilva di Taranto a discapito di Jindal, deve comunque continuare a fare i conti, vista la complessità della situazione. A partire da quella ambientale.

Il documento consegnato nei giorni scorsi al ministero indica per Piombino una produzione annua di 3 milioni di tonnellate di acciaio. Concorrerebbero al raggiungimento dell'obiettivo dei 40 milioni complessivi entro il 2030 - oggi sono 18 - che Jindal si è dato.

Su tutto, però, continua ad aleggiare la presenza ingombrante di Issad Rebrab. La sua richiesta di oltre 100 milioni per uscire di scena è lontana dall'essere accolta. Nella migliore delle ipotesi per l'imprenditore algerino, si parlerebbe della metà. Del resto, il gruppo indiano ha ben presente la volontà del governo di tagliare con Rebrab dopo le nuove inadempienze. Ultima, quella della ripartenza del treno rotale prevista in agosto - adesso si parla dell'11 settembre -, contenuta nell'addendum sottoscritto con il ministro Carlo Calenda a ridosso della manifestazione al Gagno.

La richiesta di motivare il mancato rispetto del primo dei tre impegni assunti con l'addendum è alla firma del ministro. Formalmente anticiperebbe la risoluzione del contratto d'acquisizione dello stabilimento. Improbabile anche il raggiungimento del secondo elemento, la



Nel progetto Jindal c'è la riaccensione dell'altoforno (PaBar)

ripresa della produzione di barre e vergelle entro ottobre. Lo stesso mese in cui si dovrebbe procedere all'individuazione di un partner siderurgico. Con Jindal in posizione migliore rispetto a British Steel, Voestalpine e Daniel.

È chiaro che l'eventualità della ripartenza dell'altoforno suscita perplessità per le condizioni dell'impianto e più di un interrogativo forte sul fronte ambientale.

Nella traccia di piano, Jindal esclude la ripartenza della cokeria (anch'essa fortemente compromessa) e prevede il ricorso al

pre-ridotto per alimentare l'Afo. Quindi, niente carbonili, una tecnologia meno impattante e meno impegnativa dal punto di vista dell'occupazione degli spazi sul porto. Non risultano accenni alle bonifiche.

«Se le notizie fossero fondate è evidente che l'interesse di Jindal è cresciuto in maniera molto importante rispetto alla proposta inaccettabile del 2014», afferma Lorenzo Fusco (coordinatore Uilm in Aferpi). «Oggi - aggiunge - si parlerebbe di investire non solo nella laminazione ma soprattutto per tornare a produrre acciaio, punto da sem-

pre considerato imprescindibile dal sindacato».

Fusco invita a stare con i piedi per terra e ad evitare di cadere in nuove illusioni. «Il solo modo per farlo - chiude il rappresentante sindacale - è una convocazione urgente al Ministero per capire direttamente da Calenda cosa c'è di vero in tutto ciò. L'acciaio è chiaramente in ripresa sia a livello nazionale che mondiale e Piombino non può restare imprigionata, dopo 26 mesi di nulla, ancora alle promesse di Cevital. La quale continua a cercare alibi e scuse per motivare la propria totale inadempienza».

L'INTERVENTO

IL FUTURO È POSSIBILE SENZA ACCIAIO

di WALTER GASPERINI (*)

Leggere la nota degli amici Pedroni e Giannoni serve a confermare le mie convinzioni che è l'ora di cambiare. Non solo perché non dovremmo più sopportare che i nostri operai siano sostenuti da cassa integrazione o altri tipo di sostegno, senza fare produzione. Ma soprattutto perché dovremmo vedere che le cose sono cambiate, mentre secondo i nostri amici dovremmo continuare a guardare indietro, acciaio pulito sì, ma sempre acciaio che lo Stato deve ancora dimostrare che sia fondamentale e perché tante sono le attenzioni di imprenditori ma tutte chiacchiere inconcludenti che fanno solo arrabbiare, mentre la capacità di resistenza della città e del territorio è messa ad una prova sempre più du-

ra. Ora quello che è venuto è che sono stato Amministratore però non sono un novello ambientalista, ma durante i miei mandati (1980-1995) l'impegno si è distinto nella difesa dell'ambiente, anche con tanti convegni nazionali, che ad esempio hanno contribuito ad affossare il raddoppio della centrale Enel e trasformazione a carbone. Sono convinto che dovremmo provare a ragionare sulla possibilità oggettiva di perseguire, con coraggio, i seguenti obiettivi: 1. Il territorio assegnato alle Industrie ha urgente bisogno di bonifiche, che a parte l'Enel che dovrà sostenere le proprie, per le acciaierie è ovvio che spetti in gran parte allo Stato e allora invece di pagare tanta improduttiva cassa integrazione, si proceda subito alle bonifiche utilizzando tutti i lavoratori della siderurgia. 2. Il nuovo modello di sviluppo dovrebbe scoprire che tutta la Val di Cornia comprende un'agricoltura evoluta e piena di eccellenze che aspetta di essere sostenuta con tutti i servizi collaterali. Altro che l'agroalimentare di Rebrab. 3. Il tur-

simo contiene mille facce, abbiamo fatto porti turistici però non ci sono cantieri retrostanti che fanno servizi essenziali di produzione e manutenzione. Il nostro mare non può essere utilizzato solo per andare in spiaggia con ombrelloni e per guardare il bellissimo golfo, dobbiamo fare molto di più. Compreso una forte attenzione all'economia del mare anche in termini ittici. Per parlare poi del porto di Piombino, grazie al grande lavoro dell'amico Luciano Guerrieri, oggi è nella condizione di dare servizi in ogni settore. Però anche qui abbiamo capovolto le situazioni: i porti dovrebbero nascere a servizio delle produzioni del territorio di riferimento, invece abbiamo fatto prima il porto, poi aspettiamo chi lo utilizzerà. 4. Uno studio di urbanistica commerciale che porti ad archiviare l'ipotesi peregrina dell'outlet a Tor del Sale e ci impegni invece a valorizzare i nostri centri. Altro che assistere impotenti alla chiusura di tanti negozi, anche storici, dei nostri centri, questa non è produrre vita.

Con tante verità e annunci

siamo arrivati ad oggi e sono anni di gravissima crisi che ha fiaccato i nostri lavoratori, che invece hanno voglia di fare perché sanno che solo facendo si contribuisce al domani per i nostri figli. Purtroppo nella nostra Val di Cornia sembra che non sappiamo più confrontare le idee per costruire proposte e programmi. Mi sento invece orgoglioso di appartenere ad una generazione che non vuole mai fermarsi a quello che si vede in forma esteriore, preferisco andare contro corrente, purché sia chiaro che l'obiettivo è quello del futuro sostenibile e possibile. Forse sono tanti quelli che dovrebbero accorgersi che tanta occupazione deriva dallo sviluppo dell'agricoltura di eccellenza e pulita, oltre ad un turismo che trova risposte a tutte le proprie esigenze. Non ho paura di questa sfida, per parlarne, ma soprattutto per provarci con impegno serio e consapevole di tutti, altrimenti diventa una sciocca battaglia contro i mulini a vento e confesso che non mi sento affatto un novello Don Chisciotte.

(*) ex sindaco Suvereto



Visto che
paga lo Stato
invece della

Cassa integrazione si
usino gli operai per
fare le bonifiche. E poi
spazio al turismo
e all'agricoltura di qualità

I SINDACATI TUTT LE PREOCCUPAZIONI DEGLI OPERATORI Ora la Uil striglia le istituzioni «Non è più il tempo di litigare»

«BASTA tensioni tra **Autorità Portuale** e Comune di Livorno, bisogna trovare una mediazione per il bene della città». Dura la nota di Uiltrasporti Livorno e Uil Toscana Costa sede di Livorno, il sindacato è intervenuto all'indomani del botta e risposta tra il sindaco **Filippo Nogarin** e il presidente dell'**Autorità Portuale** Stefano Corsini. «Siamo perplessi nell'assistere all'improvvida tensione tra **Autorità Portuale** ed il Comune, non possiamo esimerci dal rilevare quanto le note caratteriali e le 'spicciole diatribe partitiche' rischino di pregiudicare ulteriormente le già difficili condizioni in cui versa la città dal punto di vista economico ed occupazionale».

Il sindacato apre la partita: «Ricordiamo ai diversi attori istituzionali che l'intero territorio provinciale è indicato con il tutt'altro che lusinghiero appellativo di 'area di crisi complessa', motivo per cui il superamento delle note caratteriali e della competizione politica è dovuto alla collettività e non può e non deve essere subordinato alle soggettive pulsioni, alle tattiche dilatorie e alle strategie di partito». In una fase di crisi occupazionale senza precedenti, la Uil ricorda che «la distribuzione delle risorse finanziarie che Governo e Regione hanno liberato in favore del territorio necessitano di collaborazione istituzionale, per evitare che restino inutilizzate o malamente finalizzate». Bollati

dunque i 'mimetismi': «Tutti devono prendere atto – continua la Uil – che la portualità è parte integrante dell'economia territoriale e fortemente integrata con i contesti urbanistici di Livorno e Piombino, motivo per cui non possono esserci scollamenti tra i primi cittadini e gli Organi di Governo **dell'Autorità Portuale di Sistema**».

E CHIUDE: «Invitiamo i protagonisti dell'incresciosa situazione a trovare le necessarie e dignitose mediazioni, evitando forzature che ne potrebbero pregiudicare il buon risultato, ricordando che i cittadini oramai giudicano senza condizionamenti ideologici, bensì sul concreto riscontro di fatti».



LA CRISI La Uil punta il dito contro la grave situazione lavorativa del nostro territorio e invoca, al più presto, delle risposte

**Cambio al vertice
della capitaneria
di S. Benedetto del Tronto**

ANCONA - Il nuovo comandante della Capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto, I.C.F. (CP) Alessio Morelli, accompagnato dal
(segue a pagina 11)

Cambio al vertice della capitaneria

comandante cedente C.F. (CP) Genaro Pappacena, è stato ricevuto dal direttore Marittimo delle Marche Contrammiraglio (CP) Francesco Saverio Ferrara per il consueto briefing di presentazione.

Arruolato nel Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera nel 1998, il CF Morelli ha prestato servizio da ultimo in qualità di comandante di Nave "Dattilo" CP 940 impegnata nelle attività di controllo delle frontiere e di soccorso nel Canale di Sicilia. È definito ufficiale superiore di provata e consolidata esperienza, maturata sia nel settore amministrativo-giuridico che operativo.

L'ammiraglio Francesco Saverio Ferrara ha formulato gli auspici di ben operare con determinazione, impegno e professionalità, ponendosi fin da subito al servizio dell'utenza portuale, marittima e turistica.

Il comandante Morelli ha dichiarato di essere onorato di assumere un così importante, prestigioso e delicato incarico, che costituisce motivo di orgoglio in questo momento della sua pluriennale carriera militare."

Cerimonia di cambio della guardia alla Capitaneria di porto di Civitavecchia

di Gaudenzio Parenti

CIVITAVECCHIA - Questa mattina, sotto un forte temporale di fine estate, presso il piazzale del Forte Michelangelo nel Porto storico di Civitavecchia, alla presenza del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore capo Vincenzo Melone, si è svolta la cerimonia di avvicendamento al Comando della Capitaneria di porto di Civitavecchia e della Direzione Marittima del Lazio, fra il Contrammiraglio Giuseppe Tarzia, trasferito a Livorno per assumere il comando dell'omonima Capitaneria di porto, ed il Capitano di vascello Vincenzo Leone, proveniente dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto dove ha ricoperto l'incarico di Capo Ufficio I Personale direttivo - Ufficiali del Reparto 1° Personale.

Nel salutare la cittadinanza, le autorità intervenute ed il personale in forza, il Contrammiraglio Tarzia ha ripercorso i quattro anni di permanenza presso la Capitaneria di Porto laziale, nel corso del quale ha conosciuto a fondo le problematiche locali, l'inquinamento prodotto dalle navi su tutte, lavorando costantemente per la migliore gestione delle stesse e ottenendo infine la stima di tutti gli operatori portuali.

Nel corso della cerimonia hanno preso la parola, altresì, il Comandante entrante, che ha rivolto un caloroso saluto agli intervenuti dichiarandosi onorato ed entusiasta dell'incarico conferitogli ed il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Vincenzo Melone, il quale dopo aver salutato il Comandante uscente, ha rivolto un sentito augurio al Capitano di vascello Leone per il prestigioso comando assunto.

C'è la consapevolezza che il nuovo Comandante oltre ad aver una grande responsabilità formale dovuta dalla prestigiosa carica, avrà il compito di sostituire un uomo, Tarzia, che sotto il proprio comando ha guadagnato il rispetto di tutto il cluster marittimo per la sua integrità morale, oltre che per la grande competenza circa le dinamiche marittimo-portuali.

Tarzia lascia Civitavecchia: "Quattro anni produttivi"

di Lucia Nappi

CIVITAVECCHIA - E' avvenuto il passaggio di consegne stamani a Civitavecchia, tra il Contrammiraglio Giuseppe Tarzia, dopo quattro anni passati al comando della Direzione Marittima del Lazio, e il Capitano di Vascello Vincenzo Leone. Venerdì prossimo Tarzia assumerà il comando della Direzione Marittima della Toscana, sostituendo il C.V. (CP) Vincenzo Di Marco, destinato al Comando Generale di Roma.

"Sono stati quattro anni produttivi", afferma l'Amiraglio Tarzia, "dal punto di vista dell'attività portuale per esempio abbiamo rivisto il Regolamento del rimorchio portuale che imponeva l'obbligatorietà del servizio in fase di ormeggio delle navi, un vincolo che è venuto meno perché non ve erano più i requisiti che a suo tempo lo determinavano. Questa era un'aspettativa dell'armamento, è stato quindi un alleggerimento degli oneri, non imposti dai servizi portuali, ma che non ha alterato l'equilibrio finanziario della società e non ha avuto ricadute occupazionali. In questa operazione trova una bella sintesi il concetto di attività finalizzate alla sicurezza produttiva".

Nel novembre 2015 la Capitaneria di porto di Civitavecchia, abrogava le tre ordinanze, relative alla disciplina delle modalità di ormeggio delle navi nel porto che prevedevano l'obbligo di avvalersi del servizio di rimorchio portuale da parte di tutte le navi in partenza. Infatti l'obbligo del rimorchio aveva causato un innalzamento delle tariffe e lo scalo, negli anni, era stato abbandonato da parte di alcuni armatori.

Ammiraglio durante il suo mandato avete anche istituito la Corporazione dei piloti dei porti di Roma, quali sono stati i benefici?

"La fusione delle Corporazioni di Civitavecchia e Fiumicino è stata una bella operazione. Ha creato un solo organico, una sola cabina di regia, nella sede della Corporazione dei piloti di Civitavecchia con la riduzione dei costi logistici e anche con un beneficio innegabile dal punto di vista tariffario, perché ci sarà sicuramente una stabilizzazione delle tariffe per il porto di Civitavecchia. Le tariffe di Fiumicino che subivano incrementi continui, legati alla riduzione dei traffici in particolare quelli dei prodotti petroliferi, si andranno a calmierare. Anche questo è un beneficio per l'armamento."

La sicurezza produttiva quindi è stato un obiettivo importante?

"Questi due esempi di sicurezza produttiva, di cui ho parlato, hanno portato beneficio all'armamento, e non sono venuti meno gli standard dei requisiti di sicurezza. Questi sono due esempi che servono a far capire una quotidianità fatta di riunioni con tutto il cluster, tutta la portualità civitavecchiese, la gestione degli accosti delle banchine pubbliche, una certa capacità di volere esprimere competenze e non solo comprimarietà di ruolo. Dal nostro punto di vista deve rimanere sotto il nostro controllo l'esercizio di ruolo e le funzioni che sono tipicamente nostre, la disciplina dei servizi tecnico-nautici anche dal punto di vista della loro organizzazione delle risorse tariffarie."

La questione dei migranti a Civitavecchia è definitivamente conclusa?

"La vicenda dei migranti è chiusa. Come mai si sia aperta? E' stata una iniziativa in cui il prefetto ci ha chiesto di valutare la disponibilità, pertanto insieme al presidente dell'AdSp e al sindaco abbiamo illustrato al prefetto quale sarebbero state le possibili soluzioni. Abbiamo messo a disposizione il porto, per eventuali esigenze, qualora si fossero manifestate, ma al momento rimane uno studio di fattibilità."

Marietta Tidei: "Grazie contrammiraglio Tarzia per il lavoro svolto"



Non sono mancate le parole di gratitudine al contrammiraglio Tarzia che ha appena lasciato la direzione marittima locale. Tra i ringraziamenti con una nota stampa c'è stato anche quello dell'On. Marietta Tidei: "Il contrammiraglio Giuseppe Tarzia lascia il comando della Direzione marittima del Lazio. Desidero formulare il mio più sincero e sentito ringraziamento a Tarzia per l'ottimo lavoro svolto a Civitavecchia. E' stato un lavoro prezioso, ricco di umanità e sempre attento a salvaguardare la legalità. Il contrammiraglio Tarzia ha portato avanti il suo mandato con una professionalità impeccabile, alla quale ha saputo aggiungere un'umanità e una sensibilità di cui ha beneficiato l'intera collettività di Civitavecchia. In particolar modo è giusto evidenziare la grande sensibilità che ha dimostrato nel caso dei soccorsi medici a bordo delle navi da crociera o di alcuni diportisti in mezzo al mare. Ugualmente importante è il lavoro svolto da Tarzia in riferimento alle tematiche ambientali, dove ha dimostrato una grande sensibilità. Al suo successore, il capitano di vascello Vincenzo Leone, formulo i miei migliori auguri e un augurio di buon lavoro. Al contrammiraglio Tarzia esprimo nuovamente i miei ringraziamenti, grata per quanto ha fatto e certa che lascerà un ottimo ricordo a tutti coloro che lo hanno conosciuto. Buon vento!".

Tarzia ai saluti. Leone nuovo comandante della Capitaneria di Porto

Sotto un diluvio incessante si è svolto il passaggio di consegne del Comando della Direzione Marittima del Lazio. Al Contrammiraglio Giuseppe Tarzia, che assumerà il comando della Direzione Marittima della Toscana, è subentrato il Capitano di Vascello Vincenzo Leone, proveniente dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto.



Sotto un diluvio imponente e davanti alle principali istituzioni locali si è svolta presso il Forte Michelangelo la solenne cerimonia di passaggio di consegne del Comando della Direzione Marittima del Lazio, alla presenza del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, Ammiraglio Ispettore Capo Vincenzo Melone.

“Dispiace che le condizioni meteo non hanno reso possibile di poter esprimere l'apprezzamento nei confronti dell'ammiraglio Tarzia che ha lavorato bene per il porto e per la comunità sia per quanto riguarda l'attività di polizia giudiziaria a tutela dell'ambiente e della pesca ma soprattutto per quanto riguarda gli usi civili del mare. Vorrei ad esempio ricordare il discorso dei fumi delle navi così come l'accorpamento dei piloti di Fiumicino con Civitavecchia e la capacità di rendere libero il servizio di rimorchio”.

Al Contrammiraglio Giuseppe Tarzia, che tornerà praticamente a casa assumendo il comando della Direzione Marittima della Toscana, è subentrato il Capitano di Vascello Vincenzo Leone, proveniente dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

FUCCHINI

“Spero non si dica che un Comandante arrivato dalla Sicilia abbia portato la pioggia a Civitavecchia – ha spiegato il nuovo comandante della Direzione marittima regionale Vincenzo Leone -. Cercheremo di portare avanti quanto di buono fatto dal nostro predecessore”.

Si è così concluso il mandato dell' Ammiraglio Tarzia a Civitavecchia caratterizzato da 4 anni di intenso lavoro in cui, sotto la sua direzione, i 3 compartimenti marittimi di Civitavecchia, Roma-Fiumicino e Gaeta e i 17 comandi minori, dislocati sul territorio regionale, hanno garantito sui 330 km di litorale di giurisdizione la sicurezza della vita umana in mare e della navigazione, la tutela ambientale e gli altri compiti d'istituto.

“E' una giornata memorabile per la pioggia, per la partecipazione e per quanto fatto in questi quattro anni. Un lavoro intenso che spero possa lasciare traccia nei prossimi anni. Si può fare sempre meglio e credo che il mio successore sarà in grado di farlo”.

Porti: Napoli e Salerno, positivi i dati del traffico dei primi 6 mesi 2017

Napoli, 8 agosto 2017 - Il traffico container dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

registra, nel primo semestre del 2017 rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente, un aumento del 10,52%, suddiviso tra un incremento del porto di Napoli pari all'10,71% e del porto di Salerno pari all'10,30%. Nel secondo trimestre del 2017, rispetto all'analogo trimestre del 2016, si rileva un aumento complessivo pari al 13,22%, in accelerazione rispetto al primo trimestre.

Questi dati testimoniano una ripresa dell'economia campana nel quadro di una crescita del tessuto produttivo nazionale, che stavolta coglie i segni di una economia mondiale non ristagnante. L'indice del volume del commercio internazionale è cresciuto del 5,9% su base annua a maggio. Il ritmo di

espansione della produzione industriale mondiale si è rafforzato ulteriormente a maggio, mostrando un tasso di crescita pari al 3,6% annuo, con una frenata registrata dalla Germania nel mese di giugno.

L'inflazione continua ad essere in calo, così come l'indice dei prezzi delle materie prime. La competitività campana e nazionale è rafforzata dal deprezzamento del dol-

laro e della sterlina, unita a tassi di interesse ancora negativi. In questa prima parte del 2017 a trainare la domanda non c'è solo l'export (+5,1% annuo nel primo trimestre), ma anche l'import, che registra una crescita ancora maggiore (+7,3% annuo). Il segmento delle autostrade del mare, che delinea una intensificazione delle soluzioni intermodali nel nostro Paese,

vede la Campania, ed in particolare il Porto di Salerno, svolgere un ruolo da protagonista. La crescita del numero di unità Ro-Ro nel porto di Salerno segna, nei primi sei mesi dell'anno in corso, un aumento pari al 32,3% rispetto all'analogo periodo dell'anno precedente. Il traffico delle rinfuse liquide, che si

Continua a pag. 2

PORTO NAPOLI E SALERNO

concentra nel solo porto di Napoli, aumenta complessivamente nel primo semestre del 2,07%, con un andamento differenziato tra i diversi prodotti: +13,41% per i prodotti petroliferi gassosi, -0,18% per i prodotti petroliferi raffinati, -6,02% per le altre rinfuse liquide.

Per i prodotti gassosi, l'incremento è determinato dalla forte crescita registrata nel mese di maggio (+60,1%), ed ulteriormente confermata nel mese di giugno dall'aumento pari al 108,5%. Nel traffico crocieristico si conferma l'andamento decrescente dei volumi. I primi sei mesi del 2017 si chiudono per l'AdSP con una flessione del 28,45%. Il porto di Napoli, in termini di passeggeri, per il traffico crociera, cala nei primi sei mesi del 2017 del 28,94%, ed anche Salerno subisce una flessione dell'21,70%. Nel traffico passeggeri, i primi sei mesi del 2017 registrano rispetto all'anno precedente un aumento del 10,06%. Nel secondo trimestre del 2017, rispetto all'analogo trimestre del 2016, si rileva un au-

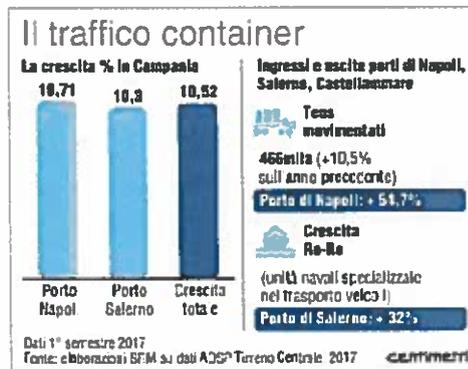
mento del 13,72%: anche in questo caso si segnala una

accelerazione della crescita rispetto all'andamento del primo trimestre. Per il porto di Napoli, nel segmento del traffico locale da e per il Golfo, si segnala che nei primi sei mesi è il traffico degli aliscafi a fare registrare la migliore performance, (+14,72%) rispetto ai traghetti che presentano una lieve flessione (-0,33%). Nel porto di Salerno il traffico passeggeri cresce nei primi sei mesi del 2017 del 35,21% rispetto all'analogo periodo del 2016, soprattutto nel traffico locale (+44,26%).

Il barometro dell'economia

Porti della Campania, boom dei container: +10%

Il traffico marittimo dei container è da sempre utilizzato come proxy per misurare l'andamento del commercio internazionale oltre che la capacità di un Paese di far crescere la propria apertura ai mercati esteri ed aumentare la propria attrattività in termini di investimenti imprenditoriali e manifatturieri. Gli ultimi accadimenti, avvenuti proprio nel settore marittimo, lasciano pen-



sare ad un 2017 che verosimilmente chiuderà con numeri positivi e ciò lascia ben sperare per la crescita dell'economia globale e con essa quella europea, italiana e della Campania. Vediamo i numeri più significativi. Il primo è rappresentato da una crescita ormai stabilizzata (in doppia cifra da tempo) del traffico che transita attraverso il Canale di Suez.

> Segue a pag. 29

Dalla prima di cronaca

Porto, boom dei container

Altro fenomeno non di poco conto è rappresentato dalle performance del nuovo Canale di Panama che da poco ha compiuto un anno dall'inaugurazione. I transiti giornalieri con le nuove chiuse, ormai a regime, hanno raggiunto una media di 6 navi, ben oltre le previsioni iniziali di 2-3 passaggi.

Ulteriori numeri positivi vengono diffusi da Alphaliner (autorevole think tank marittimo inglese) che mostra per i primi 6 mesi del 2017 un tasso di crescita complessivo della movimentazione container su base annua del 6,7%, il miglior risultato degli ultimi 6 anni con tutte le macro-regioni del mondo che hanno migliorato le performance: in testa l'Asia Meridionale che ha archiviato il semestre con un +9,3%. A livello di singoli Paesi guidano la classifica Cina e USA, rispettivamente con +8,4% e +8,2%.

Secondo i recentissimi dati diffusi, anche alcuni porti italiani hanno registrato buone performance nel primo semestre 2017 nel segmento container. Spiccano i numeri della Campania dove l'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centrale (che raggruppa gli scali di Napoli, Castellammare e Salerno) registra +10,5% sull'anno precedente per un totale di oltre 466mila Teus movimentati

(il 54,7% riferito al solo porto di Napoli). Ma è tutto il segmento commerciale a raggiungere numeri positivi, solo a titolo di esempio il porto di Salerno ha avuto una crescita del Ro-Ro (unità navali specializzate nel trasporto veicoli) di oltre il 32%.

Le prospettive vanno lette in chiave positiva anche in vista dell'ormai assegnata gara per la realizzazione dei dragaggi che aumenteranno la profondità dei fondali. La crescita incalzante della dimensione delle navi obbliga di fatto i porti a realizzare nuovi lavori per banchine e fondali sempre più efficienti e pronti ad accogliere i giganti del mare.

Ultimo elemento, ma non meno importante, è rappresentato dal "Decreto Sud" da poco convertito in Legge, che dà la possibilità di realizzare Zone Economiche Speciali in ambito portuale, cosa che dovrebbe favorire, nel medio-lungo termine, l'attrazione di investimenti a ridosso dei nostri scali. Un approfondimento tecnico su queste aree, molto utilizzate dai porti del Nordafrica, sarà effettuato nel prossimo Rapporto Annuale sull'Economia del Mediterraneo che verrà presentato ad ottobre da SRM. Sarebbero Napoli e Gioia Tauro le prime aree preposte alla sperimenta-

zione di tale strumento.

Il sistema portuale campano, dunque, tiene e le sfide che saranno chiamati ad affrontare gli scali della regione sembrano essere molto stimolanti. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale sancita dalla riforma e che permetterà ai porti della regione di agire con forte sinergia - non potrà che migliorare l'assetto competitivo dei nostri scali. L'ormai non vanno sottovalutate, criticità connesse, ad esempio, ad un inefficiente utilizzo dei fondi comunitari per lo sviluppo delle infrastrutture ed alla presenza di vincoli burocratici ancora troppo pressanti in cui i nostri porti devono imbattersi che vanno risolte al più presto.

La filiera marittima, infatti, è il volano dell'economia e costituisce il propellente dell'internazionalizzazione per le nostre imprese che hanno sempre più bisogno di efficacia ed efficienza nel raggiungere i mercati di riferimento; non dimentichiamo che la Cina ha in corso di attuazione un programma di investimenti molto interessante nel Mediterraneo - la Via della Seta - che è solo una delle sfide cui dovremo far fronte in futuro.

A cura di SRM
e in collaborazione con il Banco di Napoli

NEL TERMINAL SCT DEL GRUPPO GALLOZZI

Mega-gru a Salerno per i contenitori

In servizio insieme a due nuovi reach stacker Liebherr - Completato il potenziamento del comparto

SALERNO - Ripresa con il turbo per il Salerno Container Terminal che ha completato il montaggio dei nuovi mezzi meccanici sbarcati agli inizi di agosto. Grazie all'entrata in (segue a pagina 11)

Mega-gru a Salerno

servizio della nuova gru, Liebherr modello LHM 600 versione speciale HR (High Rise, con torre cioè più alta di 12 metri), il terminal del gruppo Gallozzi amplia in modo significativo la dimensione delle navi che è in grado di accogliere.

Il corpo principale della gru è alto circa 51 metri; il braccio, lungo 60 metri, è incernierato a 31 metri da terra e garantisce una altezza di sollevamento di 45 metri. La cabina

dell'operatore è collocata a 37 metri per assicurare la massima visibilità a bordo nave. La speciale versione "High Rise", per la particolare altezza della torre, è dotata di un carro con 104 ruote, più largo di due metri e con due assi in più, rispetto alla versione standard. La gru è equipaggiata con spreader twin-lift da 2 x 32,5 tons, per la movimentazione simultanea di due contenitori, in linea con l'esperienza operativa di SCT. Una seconda gru è prevista entrare in funzione a fine anno e una terza nel 2018.

In queste ore è stato anche completato il montaggio dei due reach stackers di nuova generazione,



sempre prodotti dalla Liebherr, mod. LRL 545, consegnati con la stessa nave che ha sbarcato la gru. Grazie a questi mezzi il Salerno Container Terminal è in grado di incrementare ulteriormente le capacità operative dello yard-export, in fase di ricezione dei contenitori in arrivo ai gate-in. Le due nuove macchine sono, sebbene in fase di start-up, già attive presso i piazzali del terminal.

Il piano di potenziamento degli impianti in seconda ed è destinato a sostenere una fase di forte sviluppo del traffico e della clientela del Salerno Container Terminal. In particolare nel secondo trimestre 2017, il terminal ha registrato un

incremento record del 27% reso possibile da un rafforzamento dei rapporti con la clientela e anche dall'avvio dei servizi settimanali da/per gli USA attivati da due delle maggiori alleanze dello shipping container (Ocean Alliance e The Alliance), nonché dall'arrivo delle navi del gruppo cinese Cosco sulle rotte per il Regno Unito ed il Nord Europa ed all'upgrading di altri servizi che già scalavano regolarmente il porto.

Con l'entrata in esercizio dei nuovi mezzi, obiettivo prioritario è ora per SCT un incremento ulteriore dei livelli di produttività e quindi una riduzione nei tempi di sosta delle navi in porto.

Informazioni Marittime

Brindisi, accordo AdSP-Marina Militare per impiego deposito combustibili ex POL



E' stato siglato la scorsa settimana a Taranto l'accordo procedimentale tra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSP), Ugo Patroni Griffi, e il Comandante Marittimo Sud, Ammiraglio di Squadra Eduardo Serra, per l'impiego di una parte del **deposito combustibili ex POL di Brindisi**. Con questo accordo l'ente portuale potrà impiegare una zona del deposito combustibili della Marina Militare di Brindisi, avviando il completamento del circuito unico doganale che consentirà la velocizzazione del trasferimento delle merci e delle persone, a beneficio sia delle operazioni portuali sia della viabilità urbana.

"Abbiamo così raggiunto un grandissimo risultato, perseguito da tanto tempo, - commenta Patroni Griffi - che ci permetterà un'azione programmatica di definizione del circuito unico portuale. Un'azione già impressa fortemente con il recente collegamento viario tra Costa Morena Ovest e Sant'Apollinare".

"Non da meno, - conclude il presidente - interverremo sul recupero dell'area a terra del deposito ex POL che, data la sua riconosciuta caratterizzazione di pregiata cerniera urbana, sarà oggetto di ampi e approfonditi momenti partecipativi con la città".

Quest'accordo rientra in un più ampio progetto per la cessione definitiva del Deposito ex POL, il cui finanziamento è stato di recente approvato nella seduta del 10 luglio scorso dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE).

Il Nautilus

Accordo tra ADSP e Marina Militare su una parte dell'area del Deposito ex POL di Brindisi



BRINDISI – E' stato siglato ieri, 1 settembre, a Taranto l'accordo procedimentale tra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (ADSP), professor Ugo Patroni Griffi, e il Comandante Marittimo Sud, Ammiraglio di Squadra Eduardo Serra, per l'impiego di una parte del deposito combustibili ex POL di Brindisi.

Con questo accordo l'Ente portuale potrà impiegare una zona del deposito combustibili della Marina Militare di Brindisi, avviando il completamento del circuito unico doganale che consentirà la velocizzazione del trasferimento delle merci e delle persone, a beneficio sia delle operazioni portuali sia della viabilità urbana.

“Abbiamo così raggiunto un grandissimo risultato, perseguito da tanto tempo, -commenta il presidente Patroni Griffi- che ci permetterà un'azione programmatica di definizione del circuito unico portuale. Un'azione già impressa fortemente con il recente collegamento viario tra Costa Morena Ovest e Sant'Apollinare.” “Non da meno, – conclude il presidente- interverremo sul recupero dell'area a terra del deposito ex POL che, data la sua riconosciuta caratterizzazione di pregiata cerniera urbana, sarà oggetto di ampi e approfonditi momenti partecipativi con la città.”

Quest'accordo rientra in un più ampio progetto per la cessione definitiva del Deposito ex POL, il cui finanziamento è stato di recente approvato nella seduta del 10 luglio scorso dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE).

Autorità portuale Tanti rebus aperti

milazzo Uno strano silenzio è calato sull' **Autorità portuale** e sul possibile accorpamento con Gioia Tauro. A sollevare la questione è il segretario della Fit Cisl porti di **Messina**, Renato Citraro il quale pone al Ministro alcune precise domande su questi ritardi e sul perché per l' **Autorità di Messina** e Milazzo è calato l' assoluto silenzio. Il segretario Citraro chiede, fra l' altro se questo silenzio si deve intendere, per i due importanti porti siciliani, come una proroga di fatto. " Mentre tutte le **Autorità portuali** italiane di sistema sono già diventate operative da alcune settimane quella di **Messina** e Milazzo resta al palo in attesa di ulteriori chiarimenti da parte del Ministero. Ritardi e silenzi che sicuramente non servono ai due bacini **portuali** sia per quanto concerne il traffico crocieristico (**Messina**) quanto per il traffico commerciale (**Milazzo**).

Senza tralasciare i lavori in corso d' opera nei due porti, il cui completamento è molto atteso dagli operatori **portuali**".

Nel frattempo anche Forza Italia chiede, ma stavolta all' **Autorità di Messina** "di uscire dal silenzio per quanto riguarda la documentazione riguardante il porto di Milazzo". "Da oltre tre mesi - si legge - è stata chiesta all' **Autorità portuale** l' a

documentazione relativa ai verbali dei Comitati **portuali** degli ultimi cinque anni, nonché i progetti nuovi per la nostra città. Da **Messina** nessun riscontro a conferma che questo ente snobba le forze politiche. E questo non è accettabile».

Gli esponenti azzurri fanno anche riferimento alla protesta annunciata dai **portuali** per la mancanza di lavoro e sottolineano che «tale situazione sarà amplificata quando Milazzo dipenderà da Gioia Tauro. Abbiamo appreso che il sindaco è stato a Palermo in Commissione Ars. Qualcuno ha chiesto che riferisca all' Aula consiliare. Noi invece diciamo che non basta il resoconto ma occorre agire e l' unico strumento a disposizione è il ricorso al Tar.

Facciamolo. Del resto è noto a tutti l' accorpamento del Sistema **portuale** di **Messina** e Milazzo con il porto di Gioia Tauro, in un unico ente guidato dal porto calabrese, per tutti non risponde a logiche di buon senso, gestionali, di efficienza ed efficacia".(r.m.)

LA POLEMICA. Il responsabile dei trasporti del sindacato punta l'indice contro il Governo nazionale: al centro della complessa vicenda l'accorpamento con Gioia Tauro

Milazzo, la Cisl: «Troppi silenzi sul futuro dell' autorità portuale»

OOO Mentre tutte le Autorità portuali italiane di sistema sono già diventate operative da alcune settimane quella di Messina e Milazzo resta al palo in attesa di ulteriori chiarimenti da parte del Ministero.

Ritardi e silenzi che sicuramente non servono ai due bacini portuali sia per quanto concerne il traffico crocieristico (Messina) quanto per il traffico commerciale (Milazzo). Senza tralasciare i lavori in corso d'opera nei due porti, il cui completamento è molto atteso dagli operatori portuali.

Sulla ingarbugliata vicenda è intervenuto ieri il segretario della Fit Cisl porti Messina, Milazzo Isole Eolie, Renato Citraro, il quale pone al Ministro alcune precise domande su questi ritardi e sul perché per l'Autorità di Messina e Milazzo è calato l'assoluto silenzio. Il segretario Citraro chiede, fra l'altro se questo silenzio si deve intendere, per i due importanti porti siciliani, come una proroga di fatto.

«Questa organizzazione sindacale - scrive Citraro - ha assistito, negli ultimi mesi alle tante voci aphone che si sono contrapposte sul tema - accorpamento sì accorpamento no - al porto capo fila di Gioia Tauro. Due Regioni, la Sicilia e la Calabria diverse per statuto ma unite da un decreto sotto un'unica egida per il riordino - rilancio delle attività portuali ed il loro nuovo - scrive ancora il responsabile della Fit Cisl Citraro ruolo nelle nuove Autorità portuali di sistema». Secondo il sindacalista messinese, il commissario dell'Autorità portuale di Messina, Antonio De Simone «fa bene a continuare a lavorare, senza decreto, in quanto lo stesso è prorogato nei fatti, perché del resto nessuno lo ha mandato a casa». Per la Fit Cisl «si è già perso troppo tempo a scrivere, lottare e parlare con la complicità degli stessi sindacati». I porti di Messina e Milazzo: gli approdi di Tremestieri, le autostrade del mare, i collegamenti con la terra ferma, il flusso crocieristico sempre in aumento, i cantieri navali, i collegamenti con le isole Eolie, la raffineria di Milazzo, la zona di San Filippo del Mela, le acciaierie del Tirreno, la zona industriale di Giamporo, le imprese portuali c'erano, ci sono e non possono essere assolutamente cancellate con un colpo di spugna. A conclusione Renato Citraro scrive che «il sole non si può nascondere con la rete e neanche due città d'acqua come Messina e Milazzo possono affondare».

Signor ministro, ha portato quasi al traguardo la riforma dei porti italiani voluta dal Suo Governo, voglia provvedere cortesemente ed al più presto a dare luce a due portualità di due Regioni diverse con la nomina degli organi preposti, perché l'attesa estenuante per questa diatriba non solo di campanile ci ha veramente sfiniti. Lei sa bene signor ministro che quando la lotta si fa dura i portuali cominciano a ballare».

ANGELO LAQUIDARA

Ance Sicilia: sbloccabili opere per 2 miliardi

Palermo «Accogliendo alcune delle sollecitazioni della Consulta siciliana delle costruzioni, l' assessore regionale alle Infrastrutture, Luigi Bosco, in questi ultimi tre mesi ha finalizzato atti (fra i quali il tanto atteso Accordo di programma quadro rafforzato con Anas), che sbloccano o definiscono opere finanziate da tempo; a nostro giudizio quelle che possono essere avviate entro fine anno superano l' importo totale di 2 miliardi di euro».

È l' apprezzamento di Santo Cutrone, presidente dell' Ance Sicilia, che però aggiunge: «Adesso, per non vanificare il risultato ed evitare che tutto si areni sulla secca delle promesse, come è avvenuto in passato, chiediamo un ulteriore sforzo di concretezza: trasformare i decreti in cantieri prima delle elezioni regionali del prossimo 5 novembre. Infatti - precisa - se c' è la volontà politica e burocratica, in meno di due mesi si possono bandire le gare d' appalto affinché molti lavori possano iniziare entro dicembre.

A tal fine rilanciamo la richiesta di incontro per l' istituzione di una cabina di regia comune di monitoraggio fra Assessorato e Consulta siciliana delle costruzioni». Cutrone si riferisce, in particolare, ad alcuni degli interventi dell'

Accordo di programma quadro "rafforzato": strade (120 milioni per il lotto B5 della Nord-Sud e 44 milioni di euro di progettazioni dei 482 milioni di euro totali); da alcune opere dell' Apq Viabilità minore (15 milioni) ad alcuni interventi contenuti nel Patto per il Sud (215 milioni), alla velocizzazione della ferrovia Palermo-Agrigento (162 milioni), alla tratta Fs Ogliastrillo-Castelbuono (265 milioni); ad interventi per i porti (145 milioni), all' **interporto** di Termini Imerese (64 milioni).

Quanto alle strade, si va dalla Ragusa-Catania (815 milioni), alla bretella di Comiso (115 milioni) fino agli interventi di edilizia sociale, fra i quali le 37 iniziative di housing sociale presentate dalle imprese. «C' è poi un lungo elenco di opere da avviare, chiediamo a tutte le forze politiche di adottarle nel proprio programma come priorità dell' agenda del prossimo governo regionale. Il settore edile in questi ultimi 10 anni ha perso oltre 100.000 posti di lavoro perché chi ha governato non è stato capace di porre in gara 437 opere pubbliche cantierabili per circa 3,8 miliardi.

Per non parlare di 758 milioni delle opere di depurazione finanziate dalla delibera Cipe numero 60 del 2012 e non ancora poste in gara, per cui la Commissione Ue ha chiesto che sia applicata all' Italia una sanzione forfettaria di 63 milioni e una sanzione giornaliera di 347 mila euro: per inciso 51 degli 80

Comuni coinvolti sono siciliani».(Agi)

L' Ance a Crocetta: «Sblocchi subito i cantieri»

OOO «Chiediamo uno sforzo di concretezza. Prima delle elezioni regionali del 5 novembre, opere per 2 miliardi possono diventare cantieri». È l' appello lanciato ieri dal presidente siciliano dell' Ance Associazione costruttori edili, Santo Cutrone, che ha ricordato come «l' assessore regionale alle Infrastrutture, Luigi Bosco, in questi ultimi tre mesi ha finalizzato atti che sbloccano o definiscono opere finanziate da tempo ma adesso bisogna evitare che tutto si areni sulla secca delle promesse».

L' imprenditore ha pure specificato quali siano i progetti «cantierabili», elencando tra l' altro l' Accordo di programma quadro Strade, alcuni interventi contenuti nel Patto per Il Sud, la velocizzazione della ferrovia Palermo - Agrigento, la tratta Fs Ogliastrillo-Castelbuono, l' **interporto** di Termini Imerese, la Ragusa -Catania, la bretella di Comiso e opere di edilizia sociale. Il presidente Cutrone si è rivolto anche alle forze politiche impegnate nella campagna per il rinnovo dell' Ars: «C' è un lungo elenco di opere da avviare. Chiediamo a tutte le forze politiche di adottarle nel proprio programma come priorità nell' agenda del prossimo governo regionale».

(*GEM*)

Edilizia, Ance: "Opere per 2 miliardi possono diventare subito cantieri"

"Accogliendo alcune delle sollecitazioni della Consulta siciliana delle costruzioni, l'assessore regionale alle Infrastrutture, Luigi Bosco, in questi ultimi tre mesi ha finalizzato atti (fra i quali il tanto atteso Accordo di programma quadro 'rafforzato' con Anas), che sbloccano o definiscono opere finanziate da tempo; a nostro giudizio quelle che possono essere avviate entro la fine dell'anno superano l'importo complessivo di 2 miliardi di euro". E' l'apprezzamento di Santo Cutrone, presidente dell'Ance Sicilia, che però aggiunge: "Adesso, per non vanificare il risultato ed evitare che tutto si areni sulla secca delle promesse come è avvenuto in passato, chiediamo un ulteriore sforzo di concretezza: trasformare i decreti in cantieri prima delle elezioni regionali del prossimo 5 novembre. Infatti, se c'è la volontà politica e burocratica, in meno di due mesi si possono bandire le gare d'appalto affinché molti lavori possano iniziare entro il prossimo mese di dicembre. A tal fine rilanciamo la richiesta di incontro per l'istituzione di una cabina di regia comune di monitoraggio fra Assessorato e Consulta siciliana delle costruzioni". Cutrone si riferisce, in particolare, ad alcuni degli interventi dell'Accordo di programma quadro "rafforzato" Strade (120 milioni di euro per il lotto B5 della Nord-Sud e 44 milioni di euro di progettazioni dei 482 milioni di euro totali); ad alcune opere dell'Apq Viabilità minore (15 milioni), ad alcuni interventi contenuti nel Patto per il Sud (215 milioni), alla velocizzazione della ferrovia Palermo-Agrigento (162 milioni), alla tratta Fs Ogliastrillo-Castelbuono (265 milioni); ad interventi per i porti (145 milioni), all'interporto di Termini Imerese (64 milioni); quanto alle strade, alla Ragusa-Catania (815 milioni), alla bretella di Comiso (115 milioni); inoltre, agli interventi di edilizia sociale, fra i quali le 37 iniziative di housing sociale presentate dalle imprese per attingere al fondo da 60 milioni. "C'è poi un lungo elenco di opere da avviare - sottolinea il presidente dell'Ance Sicilia - . Chiediamo a tutte le forze politiche di adottarle nel proprio programma come priorità dell'agenda del prossimo governo regionale. Il settore edile, colonna portante dell'economia siciliana, in questi ultimi dieci anni ha perso oltre centomila posti di lavoro perché chi ha governato non è stato capace - o non ha avuto la volontà - di porre in gara 437 opere pubbliche cantierabili per circa 3,8 miliardi di euro censite dall'Osservatorio di Ance Sicilia e cosiddette in 'standby'. Per non parlare, infine, di 758 milioni di euro delle opere di depurazione finanziate dalla delibera Cipe numero 60 del 2012 e non ancora poste in gara, per cui la Commissione europea ha chiesto che sia applicata all'Italia una sanzione forfettaria di circa 63 milioni di euro e una sanzione giornaliera di circa 347 mila euro: per inciso 51 degli 80 Comuni coinvolti sono siciliani". "Adesso - conclude Santo Cutrone - non intendiamo assistere ad uno sterile dibattito focalizzato solo sulle candidature e sulla corsa di quanti aspirano a conquistare un posto al sole ignorando la povertà in cui sono piombate centinaia di migliaia di famiglie. Vogliamo vedere politici davvero impegnati a costruire un futuro migliore per i nostri figli".

L' amaro commento dell' ex segretario generale dell' **Autorità portuale** Francesco Di Sarcina che oggi è all' **Authority** di La Spezia

Tremestieri e le infinite battaglie sul nulla

Ci sono stati decenni di dibattiti, poi si è fatta una scelta e ora sta per aprire il cantiere: guai a bloccare tutto

Lucio D' Amico «Forte dell' esperienza spezzina, è proprio vero che **Messina** sta morendo per colpa di se stessa.

Solo litigi e blocco di ogni cosa.

Infinite battaglie sul nulla». Ci perdonerà, l' ing. Francesco Di Sarcina, se per una volta tradiamo il principio della "privacy" e rendiamo pubblico un suo messaggio privato di commento a un pezzo e a un titolo pubblicati ieri dal nostro giornale. L' ex segretario dell' **Autorità portuale** di **Messina** e Milazzo, che oggi ricopre la prestigiosa carica di segretario generale in una delle più importanti nuove **Autorità** di sistema venute fuori dalla riforma della **portualità** italiana, quella di La Spezia e Marina di Carrara, coglie nel segno. La sua valutazione riassume perfettamente quello che è sempre accaduto a **Messina**, quanto meno nel corso degli ultimi decenni, riguardo a qualsiasi grande opera o progetto comunque in grado di segnare una svolta, di indicare prospettive diverse di sviluppo, di creare occupazione diretta e nell' indotto.

E noi lo abbiamo scritto infinite volte: è come se **Messina** fosse presa da una grave patologica forma di autolesionismo. Inutile ripetere le vicende di decine e decine di idee progettuali, o di cantieri aperti, che sono stati avversati, bloccati, sospesi, mai portati a compimento, per quell' antico vizio che non ci abbandona mai: meglio non si faccia niente piuttosto che dire bravo a qualcuno che ha tentato di fare qualcosa.

E se ci stanno i dubbi e i richiami alla sicurezza - che vale più di ogni altra cosa al mondo - da parte dell' ingegnere capo del Genio civile Leonardo Santoro, è anche vero che sarebbe l' ennesima follia **messinese** tornare al punto di partenza o quasi nella vicenda del nuovo porto di Tremestieri. Non dovrebbe essere più possibile - ma non si sa mai...

- questa sorta di "corsa al passo del gambero", perché ormai l' iter è davvero in procinto di concludere la fase tecnico-burocratica e, con la registrazione del decreto di finanziamento dei 72 milioni di euro, è pronto a sfociare nella fase operativa, con la presentazione a giorni del progetto definitivo e, in contemporanea, con l' apertura del cantiere per i primi interventi di dragaggio, propedeutico all' avvio dei lavori veri e propri.

- segue

È stato detto e scritto in tutte le salse nel corso dei decenni: quello di Tremestieri non è mai stato tra i siti ideali per la costruzione di un porto. Ed è per questo che si è tanto discusso a cavallo tra gli anni Settanta-Ottanta, fino ad arrivare alla metà degli anni Novanta, quando - sotto la giunta Providenti - si mise a bando la scelta del luogo per i nuovi approdi sostitutivi della Rada San Francesco. Furono presentati progetti e idee che localizzavano lo scalo portuale all' interno della Falce, o all' Annunziata, o a Ortoliuzzo, e nella zona sud, tra Tremestieri e Mili. L' allora sindaco Providenti propendeva per l' approdo di San Raineri, ci fu chi - il successore del sindaco-magistrato, Turi Leonardi - avrebbe optato per la scelta del doppio approdo, uno all' Annunziata per i mezzi leggeri e uno a sud per i Tir. Alla fine la scelta è ricaduta su Tremestieri.

E dall' inizio degli anni Duemila, da quando scattarono le ordinanze di protezione civile per l' emergenza traffico sul Bocchetta e lungo le altre vie del centro solcate dal passaggio dei mezzi pesanti (e dalle scie di sangue come fossimo in tempo di guerra), non c' è stata altra soluzione alternativa che quella di costruire il nuovo porto a Tremestieri. Prima i due moduli attualmente esistenti, che ci hanno fatto pensare in tutti questi anni ma che, quanto meno, hanno rappresentato una valvola di sfogo insostituibile, perché altrimenti l' intero traffico gommato, pesante e leggero, si sarebbe diretto tutto verso gli imbarcaderi privati della Caronte&Tourist. E adesso il progetto del nuovo scalo portuale con annessa piattaforma logistica: un' opera dai finanziamenti certi, pronta a decollare già nelle prossime settimane. Ecco, non si fermano un aereo in volo o un treno in corsa.

Soprattutto è vietato farlo dopo avere avuto tempi biblici a disposizione per discutere e valutare tutti i pro e i contro, gli aspetti tecnici e logistici, le conseguenze dell' impatto dell' opera sui torrenti e il litorale. Andremo su Marte e stiamo ancora a dibattere se era il caso o meno di portare i Tir a Tremestieri...

I dubbi infiniti sul nuovo porto di Tremestieri e il tentativo, fuori tempo massimo, di ritornare al punto di partenza

Benvenuti a Messina, la città del "no a tutto"

I dubbi ci sono sempre stati. Fin dagli anni Settanta e Ottanta.

Tecnici ed esperti, pescatori dilettanti, "lupi di mare", marinai di lungo corso: tutti a sostenere l'inidoneità del sito, le difficoltà a realizzare un eventuale scalo portuale, le conseguenze delle opere sul territorio.

Su Tremestieri c'è un'intera letteratura a tal proposito. Decenni di dibattito inconcludente, mentre sulle vie del centro, soprattutto lungo il viale Bocchetta, la corsa selvaggia dei "bisonti della strada" disseminava scie di sangue.

Non ci ha mai appassionato la discussione sul luogo dove realizzare l'alternativa agli imbarcaderi della Rada di San Francesco. Per una semplice ragione: siamo in un'epoca dove tutto può essere realizzato, con le tecnologie più avanzate e con i sistemi più efficienti per coniugare sviluppo e tutela dei territori interessati dai cantieri. Messina è città sismica di primo grado ma lo sono anche centinaia di città del Giappone e di tutte le altre nazioni che devono convivere con il gravissimo rischio di terremoti, maremoti e inondazioni.

Dovunque i problemi sono stati affrontati e risolti: si sono realizzati grattacieli, aeroporti, immensi scali portuali, avveniristici ponti.

Quello che si può fare altrove, qui a Messina sembra essere impossibile in partenza.

Non tutto, però. Gli orrendi palazzoni e insediamenti che hanno brutalizzato le nostre colline, quelli sì, che hanno avuto tutti i pareri e le autorizzazioni possibili. E non ci risulta che nei decenni scorsi schiere di ambientalisti siano scesi in strada per dire no al "sacco" edilizio.

Così si preferisce sempre il degrado e l'abbandono delle aree alle opere. E torniamo a Tremestieri. Siamo alla vigilia dell'apertura di uno dei più importanti cantieri programmati nella nostra città negli ultimi decenni. Manca l'ultimo passaggio, la presentazione del progetto definitivo (già in fase di avanzata elaborazione) da parte dell'impresa Coedmar che, nel frattempo però, può cominciare ad avviare la fase preliminare del dragaggio. Le risorse finanziarie sono ormai tutte certe. L'opera è considerata di interesse nazionale ed è stata già sottoposta al vaglio di tutti gli organi di controllo, a partire dal ministero dell'Ambiente che ha dato il via libera.

Ebbene, ora, come sempre accade a Messina, si sentono di nuovo voci di chi dice che il porto non andava fatto a Tremestieri, che bisognava trovare altre soluzioni, che esiste il rischio di liquefazione dei

- segue

terreni in caso di terremoto (allarme lanciato dall' ingegnere capo del Genio civile Rosario Santoro al microfono di Rtp), che occorre stare attenti all' impatto sul litorale e sui torrenti. Tutte questioni di grande rilevanza, sia chiaro, ma la sensazione è che si torni a discutere davvero "fuori tempo massimo", proprio quando si sta per dare il segnale di "start".

Non ci sono più i tempi per trovare soluzioni alternative. Se non ci fossero stati i due primi moduli di Tremestieri, pur nella loro precarietà e nella dubbia qualità dei materiali di costruzione, a quest' ora tutti i Tir continuerebbero ad attraversare il Bocchetta e tutti si dirigerebbero ogni giorno alla Rada. Ce ne rendiamo conto o no?

E basta, poi, con la solita stessa solfa che finisce con il giustificare la paralisi, salvo poi rinfacciare ad amministratori o governi nazionale e regionale di non sapere realizzare le opere. Nel 2017 tutto si può fare, se si è capaci di farlo: dal Ponte sullo Stretto al porto di Tremestieri.

Si obblighino progettisti e imprese a fare davvero il loro lavoro a regola d' arte. Ma lo vedete in che condizioni è ridotta la città dove vige la regola del "no a tutto" (e del sì alle schifezze e al degrado)?(l.d.)

Dopo quanto affermato dal dirigente del Genio Civile

Porto di Tremestieri, le perplessità di Cittadinanzattiva Messina

Cittadinanzattiva Messina preso atto di quanto affermato dal dirigente del Genio Civile a proposito del porto di Tremestieri, e perplessa per le ipotesi, avanzate da più parti, che prevedono, in caso di realizzazione delle faraoniche opere previste per la protezione del porto, la trasformazione delle zone circostanti in lacune, ha rilasciato la seguente dichiarazione: "Dopo diversi anni in cui la vicenda del porto artificiale di Tremestieri è andata avanti diventando, per scelte incomprensibili anche dal punto di vista tecnico, una vera e propria macchina mangiasoldi fondata sulla tesi di dover abbandonare il Porto naturale della città, uno dei migliori del Mediterraneo, per incaponirsi nel volere costruire ed alimentare una improbabile struttura portuale ubicata in un sito dove era assolutamente sconsigliabile che venisse edificata. Detto questo, si è pensato bene che l' ampliamento di detta struttura potesse essere l' unico modo per preservarla dai ciclici inconvenienti dell' insabbiamento e della distruzione dei moli prodotti dalle mareggiate. Sulla base di questa teoria si è lavorato per ottenere finanziamenti, che sono stati assegnati, mentre nessuno si chiede perché la Via del Mare, progettata 19 anni fa per collegare il porto storico con le autostrade, non è stata mai realizzata, malgrado, pare, abbia ottenuto i finanziamenti. Così come non viene posto in evidenza il danno che ha provocato alla costa il porto già realizzato a Tremestieri a causa della deviazione del flusso delle correnti marine, inconveniente che diventerebbe ancor maggiore con l' ampliamento di detta struttura. Se a ciò si aggiunge che i tempi di percorrenza Tremestieri-Villa sono doppi rispetto a quelli che si hanno da Messina si evince che doppio è anche l' inquinamento che sviluppano le navi e doppio è anche il pedaggio che finisce con l' essere ricaricato su tutti i cittadini in transito e sulle merci che vengono importate ed esportate dalla Sicilia. Il Ministro Delrio, il Presidente Crocetta, la Deputazione regionale e nazionale, il Consiglio comunale di Messina, la Stampa e l' opinione pubblica devono sapere che tutto questo sta per avvenire perché invece di fare una cosa di buon senso che è COLLEGARE IL PORTO CON L' AUTOSTRADA, come è norma in tutte le città italiane ed europee, a Messina si vuole "investire" in un PORTO DI SAN PATRIZIO, fonte di sperpero annunciato e di danno certo per la collettività", che finora non è riuscito neppure a togliere i Tir dalla città.

Diario messinese

Stesso discorso per le aree della Falce e Maregrosso

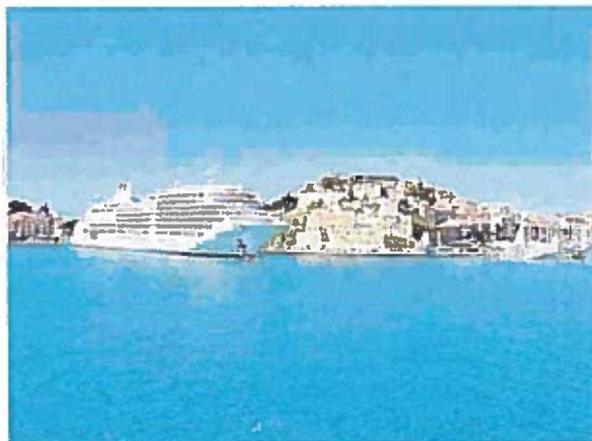
Lo stesso discorso che vale per Tremestieri può essere adattato ad altre zone, altre opere, altri progetti. La Zona falcata e Maregrosso sono lì a testimoniare quanta fatica si debba fare a Messina nemmeno per realizzare, ma addirittura per concepire idee di riqualificazione urbana sulle quali, poi, tutta o quasi la città si ritrova. Non troveremmo un messinese - che non sia in malafede o abbia tutt' altri interessi in gioco - che ci dica di non volere la bonifica e la valorizzazione delle porzioni più pregiate del nostro affaccio a mare, comprendenti sicuramente anche la cittadella fieristica, ma in particolare i luoghi mitici di Zancle, la Falce e il litorale che da San Raineri, passando per Maregrosso, arriva fino a Gazzi, e poi fino a Contesse, Pistunina, Tremestieri e Giampillieri. Ma quando prendono corpo le idee, quando si passa alla fase operativa, dopo anche l' espletamento di bandi e concorsi pubblici, ecco che arriva l' esercito dei "demolitori", di coloro i quali hanno un solo obiettivo: lasciare che tutto rimanga come sia. Per poter, poi, sproloquiare su quanto Messina faccia schifo...(l.d.)

Tempo Stretto

Messina sarà ospite della biennale di urbanistica ed architettura a Seoul

La Città di Messina sarà ospite della Biennale di Urbanistica ed Architettura che da oggi sino al 5 novembre a Seoul, città simbolo dell'innovazione urbana degli ultimi anni, offrirà uno spaccato delle migliori esperienze mondiali di progettazione di interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana che faranno da cornice ad importanti workshop e conferenze. Il tema del waterfront di Messina con le architetture e gli interventi a scala urbana previsti dal PIAU - si legge in un comunicato - sono stati ritenuti idonei dall'organizzazione coreana per essere esposti all'importante evento. Trova spazio in particolare l'intervento di riqualificazione dell'ambito della Stazione Marittima con la realizzazione di un grande parco urbano ed un centro polifunzionale, la cui progettazione è coordinata da Urban Future Organization che ha promosso la partecipazione alla Biennale tramite l'Istituto Italiano di Cultura a SEOUL nella sezione "50 città del mondo". Questo intervento secondo la vision del Piano rappresenta il perno tra la città ed il suo waterfront conferendo continuità tra le infrastrutture ferroviarie e portuali, creando una nuova era urbana dove l'accessibilità ai nuovi servizi e a nuovi spazi di collegamento rigenerano il territorio conferendogli grande attrattività e competitività: un "motore", quindi, capace di innescare concretamente i processi di riqualificazione tanto verso sud, Maregrosso-Gazzi, quanto verso nord interessando l'intera zona Falcata. "Un altro importante riconoscimento per Messina - sottolinea l'assessore all'Urbanistica, Sergio De Cola, - ritenuta meritevole di rappresentare l'Italia, insieme a Roma, ad un evento di grande rilevanza internazionale in cui saranno dibattuti da esperti provenienti da ogni continente i temi delle grandi trasformazioni sociali, economiche e tecnologiche in cui le città sono chiamate ad essere strumento di creatività e sostenibilità".

Il Tirreno



Una nave da crociera a Portoferraio

CROCIERE

Trentamila turisti con le navi ma senza contributo di sbarco

► PORTOFERRAIO

Stagione positiva quella crocieristica sull'Elba, almeno dal punto di vista delle presenze. Lo dicono i numeri che, nonostante, ci siamo meno scali su Portoferraio rispetto alla passata stagione, fanno ipotizzare un movimento di circa 30 mila passeggeri (ad oggi ne sono sbarcati circa 20 mila). Movimento sostanzioso a cui però non è stato applicato il contributo di sbarco che, per i crocieristi (era stato previsto 1 euro ciascuno). Il regolamento era stato deliberato nel mese di marzo dalla Gat e stabiliva già da quest'anno l'applicazione del contributo a chi arrivava con le navi da crociera. Alcune difficoltà sulle modalità di riscossione però hanno fatto rimandare il prelievo alla stagione 2018. Nessun problema invece per quanto riguarda i turisti che arrivano in aereo che già da quest'anno hanno versato l'euro di contributo previsto per ciascuno. «A marzo - commenta Ruggero Barbetti sindaco di Capoliveri, capofila della Gat - avevamo deliberato che chi non era in grado dal punto di vista operativo di riscuotere il contributo, sia per le compagnie crocieristiche che per quelle aeree, lo avrebbe fatto a partire dal 2018». Nel mese di giugno è stato organizzato un incontro con le tre agenzie marittime che si occupano della riscossione e queste hanno spiegato ai sindaci le difficoltà operative a riscuotere da quest'anno un eu-

ro per ogni crocierista che arriva all'Elba perché le modalità di riscossione delle navi da crociera è molto diversa rispetto a quella dei traghetti di linea.

Nel frattempo i passeggeri non residenti che arrivano con i traghetti di linea sull'Elba continueranno a versare 3,50 euro di contributo di sbarco ciascuno (per i bambini fino a 12 anni la tariffa è 2,50 euro) fino al 20 settembre. Dal 21 del mese invece si torna alla tariffa di bassa stagione, vale a dire 1 euro e 50 centesimi. Dall'introito stimato dalla Gestione associata di circa 2 milioni e 700 mila euro mancheranno quindi alcune migliaia di euro dalla mancata riscossione dalle navi da crociera che in questa stagione fino all'autunno faranno 113 scali a Portoferraio. Lo scorso anno gli scali erano stati più numerosi e i turisti sbarcati erano arrivati a quota 42 mila. In questo 2017 si registra l'assenza della Costa Crociere, che ha tolto l'Elba dai suoi itinerari. Nonostante questa defezione, non mancano le navi di grandi dimensioni come la Aida Aurora che trasporta tra i 1200 e i 1500 passeggeri e che torna all'Elba oggi e il primo ottobre. Fino alla fine della stagione, che terminerà il 3 novembre, arriveranno navi più piccole che con i loro passeggeri terranno vivo il turismo di bassa stagione. Non è ancora possibile dire se con il 2018 aumenterà il numero degli scali: a oggi ne sono previsti circa 80.

Antonella Danesi

Calabria: presentati gli interventi per i porti turistici. Oliverio, portualità obiettivo fondamentale

(FERPRESS) – Catanzaro, 1 SET – Il presidente della Regione Mario Oliverio e l'assessore al sistema portuale e alla logistica Francesco Russo hanno illustrato nel corso di un incontro con i giornalisti che si è svolto nella sala oro della Cittadella regionale, gli interventi previsti per i porti di Isola Capo Rizzuto, Roccella Ionica, Cirò Marina, Cetraro e Scilla.

Alla conferenza stampa – informa l'ufficio stampa della Giunta – sono intervenuti i sindaci dei Comuni interessati, numerosi operatori turistici e il dirigente regionale del settore sistema portualità Marco Merante il quale ha spiegato la procedura di selezione, che si è conclusa con la stesura di una graduatoria, e la fase di accertamento per ciascuna domanda di partecipazione tesa a stabilire l'entità del contributo concedibile. Le infrastrutture rientrano nella graduatoria delle proposte progettuali per la riqualificazione e l'adeguamento dei porti di rilievo regionale e interregionale. La dotazione finanziaria, stanziata a valere sull'Asse 7 "Sviluppo delle reti di mobilità sostenibile" del Por Calabria 14/20, è pari a 21 milioni di euro e il contributo massimo concedibile per progetto è di 5 milioni di euro. Beneficiari sono i Comuni dove hanno sede i porti. Delle 11 proposte presentate ne sono state valutate positivamente 8 che si caratterizzano anche per l'attenzione allo sviluppo delle relazioni porto-territorio, sia in termini di connessione alle principali reti di trasporto dell'entroterra che alle aree urbane retro portuali. Gli interventi ammissibili riguardano opere di infrastrutturazione a terra e/o a mare.

"La portualità – ha affermato il presidente Oliverio – è un obiettivo fondamentale previsto nel Piano regionale dei trasporti. Siamo una regione con 800 chilometri di costa bagnati dal mare e vogliamo investire sulla portualità per fare del mare una risorsa da utilizzare concretamente. Perciò abbiamo posto a bando circa 21 milioni di risorse e saranno i porti di 5 comuni ad essere interessati da questi finanziamenti, che sono stati selezionati con un attento esame sulla qualità e sul merito dei progetti presentati, ma con successivi provvedimenti saranno individuate anche altre proposte. Dobbiamo recuperare i ritardi accumulati negli anni. Noi staremo accanto ai sindaci e daremo loro tutto il supporto necessario allo scopo di accelerare le procedure per realizzare le infrastrutture che sono importantissimi per il turismo della nostra regione. Come numero di posti barche – ha proseguito Oliverio – siamo notevolmente al di sotto di altre regioni che hanno meno chilometri di costa. Nei prossimi giorni faremo incontri nei Comuni che devono fare rete per rendere più efficaci gli interventi. Quest'anno è stato un anno positivo anche per quanto riguarda la portualità turistica. La Calabria è stata punto di approdo e di riferimento turistico e finalmente comincia ad avere il segno più. Su questo settore concentreremo ulteriori risorse finanziarie. Abbiamo, un disegno, una linea per affermare una Calabria che compete, che sta nei mercati: una Calabria che costruisce una prospettiva nello scenario internazionale".

Il presidente Oliverio entrando nel merito del Piano regionale dei trasporti ha detto che "non è stato concepito come un libro dei sogni" ed ha ricordato le importanti iniziative già avviate per l'ammodernamento della rete ferroviaria e delle infrastrutture viarie, la legge istitutiva della Zes di Gioia Tauro, l'approvazione in Giunta dello studio di fattibilità per l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria; per quanto riguarda gli aeroporti ha citato la gestione unica di Sacal e ha detto che saranno rafforzati i voli all'aeroporto di Reggio Calabria mentre partiranno a breve quelli dell'aeroporto di Crotona per il quale, nel prossimo mese, sarà formalizzato il passaggio da Enac a Sacal.

L'assessore Russo ha parlato di "un primo passo importantissimo per dare impulso al turismo portuale, per far ripartire la portualità iniziando dai porti già esistenti dotati di procedura legislativa corretta. Nel Piano regionale dei trasporti – ha rimarcato -, per la prima volta, c'è una specifica Azione, la 5, sui porti turistici. Puntiamo ad avere un quadro complessivo di interventi per questo non ci siamo fermati alla pianificazione ma abbiamo avviato anche la programmazione finanziaria. Abbiamo 13 porti regionali in linea con tutte le autorizzazioni necessarie. Su questi vogliamo investire: lo sforzo è di aumentare la capacità di questi infrastrutture portuali e farne la porta di accesso del territorio. Facciamo partire subito i primi 5. Ma non ci vogliamo fermare qui. Lavoriamo per far diventare la portualità uno dei fattori propulsivi della regione che possa incidere sul rilancio dell'economia. Dobbiamo però crederci tutti. Perciò adesso sarà compito degli enti locali lavorare e lavorare bene".

I sindaci intervenuti hanno espresso soddisfazione per "questo esempio di buona amministrazione" ed hanno illustrato la situazione dei singoli porti convenendo sulla necessità di fare rete.

Il Porto di Venezia investe sui giovani: finanziate 5 borse di studio del corso ITS Marco Polo

(FERPRESS) – Venezia, 1 SET – Al porto di Venezia il biennio formativo 2017-2019 parte sotto i migliori auspici: si rinnova l'offerta formativa dell'ITS in "Tecnico Superiore per la Mobilità Internazionale delle Merci e delle Persone in ambito marittimo-portuale e aeroportuale", che ha dato molta soddisfazione sotto il profilo dell'inserimento nel mondo del lavoro con più della metà degli allievi assunti già a fine stage.

Per il prossimo anno, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha ritenuto di premiare i ragazzi più meritevoli mettendo in palio 5 borse di studio a copertura dell'intera quota di partecipazione al percorso ITS, per un investimento complessivo di 6000 euro.

La Fondazione ITS Marco Polo propone due percorsi formativi post diploma: "Tecnico Superiore per la Mobilità Internazionale delle Merci e delle Persone in ambito marittimo-portuale e aeroportuale" e "Tecnico superiore per la gestione e conduzione dei mezzi ferroviari". Entrambi i corsi della durata di 2 anni, prenderanno il via ad ottobre 2017 e prevedono il 50% di ore in aula e le restanti in tirocini in azienda. Le selezioni sono già aperte (www.itsmarcopolo.it)

"Un investimento sui giovani, un investimento sul futuro del porto. I corsi attivati dall'ITS Marco Polo hanno ottenuto il doppio risultato di contribuire alla formazione ragazzi del territorio ma anche di inserire nel mondo del lavoro nuove figure professionali capaci di accompagnare la crescita e lo sviluppo del porto di Venezia negli anni a venire. Con questo piccolo, ma importante, investimento vogliamo contribuire a fare dello scalo e delle imprese che lo animano il nuovo cuore pulsante dell'economia veneziana trattenendo (o attirando) a Venezia i migliori talenti", ha dichiarato Pino Musolino presidente del Porto di Venezia.

Per scoprire tutte le opportunità formative, è stato organizzato un incontro che si terrà il prossimo giovedì 7 settembre alle ore 18.30 presso la sede di CFLI situata nel Waterfront antico, all'interno del cd. "Magazzino 16", il primo ad essere stato riqualificato dopo l'abbattimento del muro di Santa Marta nel 2000.

Informazioni Marittime

Formazione, il porto di Venezia finanzia 5 borse di studio per corsi Its



Al porto di Venezia si rinnova, per il biennio 2017-2019, l'offerta formativa dell'ITS in "Tecnico Superiore per la Mobilità Internazionale delle Merci e delle Persone in ambito marittimo-portuale e aeroportuale", che ha dato ottimi risultati sotto il profilo dell'inserimento nel mondo del lavoro con più della metà degli allievi assunti già a fine stage. Per il prossimo anno, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha ritenuto di premiare i ragazzi più meritevoli mettendo in palio 5 borse di studio a copertura dell'intera quota di partecipazione al percorso ITS, per un investimento complessivo di 6000 euro.

Per scoprire tutte le opportunità formative, è stato organizzato un incontro che si terrà il prossimo **giovedì 7 settembre** alle ore 18.30 presso la sede di CFLI situata nel Waterfront antico, all'interno del cd. "Magazzino 16", il primo ad essere stato riqualificato dopo l'abbattimento del muro di Santa Marta nel 2000.

La Fondazione ITS Marco Polo propone due percorsi formativi post diploma: "***Tecnico Superiore per la Mobilità Internazionale delle Merci e delle Persone in ambito marittimo-portuale e aeroportuale***" e "***Tecnico superiore per la gestione e conduzione dei mezzi ferroviari***". Entrambi i corsi della durata di 2 anni, prenderanno il via ad ottobre 2017 e prevedono il 50% di ore in aula e le restanti in tirocini in azienda. Le selezioni sono già aperte (www.itsmarcopolo.it)

"Un investimento sui giovani, un investimento sul futuro del porto. I corsi attivati dall'ITS Marco Polo hanno ottenuto il doppio risultato di contribuire alla formazione ragazzi del territorio ma anche di inserire nel mondo del lavoro nuove figure professionali capaci di accompagnare la crescita e lo sviluppo del porto di Venezia negli anni a venire. Con questo piccolo, ma importante, investimento vogliamo contribuire a fare dello scalo e delle imprese che lo animano il nuovo cuore pulsante dell'economia veneziana trattenendo (o attirando) a Venezia i migliori talenti", ha dichiarato Pino Musolino presidente del porto di Venezia.

Rilancio noli: un 2017 ok ma nel futuro?

OSLO - Il nuovo sistema delle Alliances, cambio strutturale e trend positivo dell'economia mondiale hanno

A.F.

(segue a pagina 11)

Rilancio noli: un 2017 ok

trasformato il mercato dello shipping dei contenitori da una situazione di profondo rosso a un forte rilancio del business. Tuttavia, malgrado l'incremento delle rate di trasporto che in alcuni casi hanno raggiunto il 120%, il futuro rimane incerto con molte ombre all'orizzonte.

Comincia così l'analisi del mercato mondiale del trasporto marittimo dei Teu di Xeneta, la piattaforma di monitoraggio del settore con base in Norvegia che controlla 160 mila servizi marittimi specializzati. In data 29 agosto, il suo report sottolinea che c'è stato un forte cambiamento dal 2016, che ha visto il collasso di Hanjin e le perdite di 5 miliardi di dollari (Wall Street Journal) dei primi 20 players mondiali del comparto. "Maersk sta migliorando molto la sua situazione finanziaria - ha detto Patrik Berglund, CEO di Xeneta - ed Hapag Lloyd triplicherà quest'anno i propri guadagni".

Per sottolineare il miglioramento generale del trasporto, Xeneta cita il forte aumento dei noli tra la Cina e il Nord Europa, che lo scorso maggio ha toccato i 1438 dollari Usa per un container da 40 piedi, con incremento del 120%. I porti containers Usa - continua il rapporto - sono pieni di lavoro, "malgrado le incertezze legate alla politica di protezionismo annunciata dal presidente Trump". L'ottimismo del comparto rimane immutato per tutto il 2017, dice Berglund, ma il futuro rimane molto più incerto, anche nel campo dell'incremento dell'offerta che arriverà con l'entrata in servizio delle prossime mega-ships. Nei prossimi due anni infatti saranno immesse sulle rotte tra l'Asia e l'Europa almeno 78 nuovi giganti, che porteranno a un incremento di offerta di circa il 23%. A tal problema diventa ancora più complicato per le compagnie, commenta Xeneta, se si valuta che le mega ship da 18 mila Teu e più devono essere utilizzate almeno al 91% della propria portata per essere economiche. Sarà possibile arrivare a questi plafond per tutte

le navi e per tutte le alleanze che le metteranno in mare? Da qui la necessità, conclude Berglund, di monitorare attentamente l'andamento economico mondiale, quello dei traffici intercontinentali e le politiche dei paesi più grandi, compresi preoccupanti progetti del presidente Usa.

Singapore: IBIA, operatori del bunkeraggio e armatori, insieme per "eliminare" le discordanze sulla quantità dei rifornimenti

IBIA sostiene continui sforzi per proteggere l'integrità del MFM (Misuratori di flusso di massa) e l'espansione dell'applicazione ai carichi terminali

Singapore, 15 agosto 2017 – L'International Bunker Industry Association (IBIA) ritiene che i vantaggi derivanti dall'adozione dell'impiego obbligatorio di metodi di flusso massa (MFM) per le forniture di petrolio marino a Singapore devono essere protetti da un'efficace applicazione e che utilizzando MFM (Misuratori di flusso di massa) approvati per misurare la quantità caricata su serbatoi bunker, così come quello consegnato alla nave si occurrerebbe di un collegamento mancante nell'integrità della catena di approvvigionamento.

La regolamentazione di Singapore, entrata in vigore il 1° gennaio 2017, è stata percepita come un importante passo avanti per promuovere una maggiore trasparenza e garantire la precisione del tonnellaggio consegnato nel porto. I membri dell'IBIA e altri soggetti del settore hanno dimostrato grande interesse nei casi in cui sono stati sospettati violazioni delle norme MFM (Misuratori di flusso di massa, come la sospensione temporanea a marzo delle licenze di porto a cinque petroliere bunker gestiti da Panoil mentre le autorità hanno indagato le irregolarità rilevate nei loro impianti di tubazioni.

L'IBIA continua a sostenere la vigilanza e l'azione ferma da parte dell'Autorità marittima e portuale di Singapore (MPA) e di altre autorità competenti per affrontare le sospette irregolarità e ritiene importante che tutti i casi compiuti di abuso del protocollo MFM (Mis-

uratori di flusso di massa) siano affrontati il più rapidamente possibile al fine di mantenere la fiducia della comunità di trasporto globale nell'applicazione delle norme MFM (Misuratori di flusso di massa).

MPA (Autorità marittima e portuale di Singapore) ha appena annunciato di aver revocato la licenza al gestore artigianale di bunker di Panoil Petroleum Pte Ltd con effetto da lunedì 14 agosto 2017 dopo che i controlli hanno rivelato che vi erano state delle modifiche non autorizzate effettuate alle tubazioni a bordo delle cinque bunker petroliere che avevano le loro autorizzazioni sospese in marzo. MPA (Autorità marittima e portuale di Singapore) ha dichiarato che queste modifiche avevano permesso al combustibile bunker misurato dal MFM (Misuratori di flusso di massa) di essere sospinto, minando l'accuratezza delle letture del sistema MFM (Misuratori di flusso di massa).

IBIA è fiducioso che l'MPA (Autorità marittima e portuale di Singapore) continuerà a adottare misure adeguate per punire e scoraggiare le pratiche in questo settore, in modo da non pregiudicare la repentina reputazione di Singapore come una dei porti più importanti e affidabili per il bunker.

Un'altra area di preoccupazione che colpisce i fornitori e gli operatori di bunker, ma che non rientra nella competenza MPA (Autorità marittima e portuale di Singapore), è il potenziale di variazioni nei vo-



lumi di fornitura tra i terminali petroliferi di Singapore e le petroliere bunker. Le petroliere bunker devono accettare il volume di consegna registrato dai terminali e l'IBIA è stato informato che le petroliere bunker equipaggiate con MFM (Misuratori di flusso di massa) hanno riscontrato discordanze che hanno messo in svantaggio gli operatori del bunker. IBIA sostiene pertanto una soluzione che va applicata alle rispettive masse di approvvigionamento MFM (Misuratori di flusso di massa) del serbatoio del bunker per carichi di terminali petroliferi e sta ora svolgendo un ruolo nella chiusura di quanto molti considerano come una scappatoia significativa nella catena di approvvigionamento del bunker. Un gruppo di imprese tra cui IBIA, SPRING Singapore, Singapore Shipping Association e il Singapore Chemical Industry Council sono in dialogo con gli organismi competenti che gestiscono i terminali di Singapore per cercare di risolvere questo problema. L'MPA è anche coinvolto in queste discussioni.

Il 2017 sta dimostrando un anno cruciale per l'industria bunker di Singapore e IBIA è orgogliosa di rappresentare gli interessi dell'intera membership globale in questi processi.