



INDICE



Primo piano:

- **Riforma Portuale**

(La Nazione Livorno, La Gazzetta Marittima)

Dai porti:

Trieste:

"...Banchine a rischio crollo A Grado parte il lifting..." (Il Piccolo)

Genova:

"...Porti: Duci, marketing scali Nord Europa in pianura padana..."

(Ansa, The MediTelegraph, Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...La rivincita della Paita gli applausi per Orlando..."

(Il Secolo XIX)

"...Commissario: Toti su Roncallo..." (Il Secolo XIX, The MediTelegraph)

"...Porti: Forcieri, mie dimissioni irrevocabili..." (Ansa, La Repubblica GE, The MediTelegraph)

Livorno:

"...Nel 2016 la legge di riforma della governance delle Authority cambia le regole di governo degli scali italiani..." (L'Informatore Navale)

"...Porte vinciane, è guerra dichiarata..." (La Gazzetta Marittima)

"...Porto, in frigo il posto in più per la Sdt di Negri e Sintermar

(Il Tirreno)

Piombino:

"...Con Piombino Terminal Toscano Barbera/Palumbo raddoppia..."

(La Gazzetta Marittima)

"...Piombino a Bruxelles per l'acciaio Manifestazione per tutelare il settore..." (La Nazione Livorno)

Civitavecchia:

"...Molo Vespucci, Francesco Di Majo incassa l'ok al Senato..."

(Civonline)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 9/11/2016



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Bari:

"...«Il futuro del mare riguarda il nuovo piano per la città»..."

(La Gazzetta del Mezzogiorno)

Taranto:

"...Porto di Taranto, il vuoto dopo Ulisse..." (L'Avvisatore Marittimo)

Messina:

"...Porti: insabbiamento a Tremestieri, protesta comitato..." (Ansa)

PORTO FORFAIT ALL'INAUGURAZIONE DELLA NUOVA SEDE DELLA CONFCOMMERCIO

Nomina all'Authority, il ministro Delrio prende tempo

- LIVORNO -

NON CI SARÀ il ministro Delrio all'inaugurazione della sede di Confcommercio che si terrà l'11 novembre. Ci sarà invece il govenatore Enrico Rossi ma salta l'atteso annuncio del presidente dell'Autorità di Sistema. Anche ieri, malgrado i vari pissi-pissi-bao-bao che erano circolati su questo o quel candidato alla presidenza dell'Autorità di sistema, non c'è stato alcun annuncio. Sembra che il ministro, pressato dalle commissioni Trasporti i Camera e Senato per avere qualche anticipazione, abbia messo tutti a tacere dicendo di non aver ancora deciso. Nè tra i tre candidati dati come in "pole position" da tempo (in rigoroso ordine alfabetico, Becce, Guerrieri e Rossi) né per un eventuale outsider. Delrio sottolinea ogni volta che glielo chiedono che vorrebbe gente nuova, salvo eccezioni (come quelle che ha prontamente attuato in Adriatico e Ionio dove ha confermato i presidenti uscenti di Trieste, Ancona e Taranto). L'eccezione livornese - a metà, visto il precedente piombinese - sarebbe la nomina di Luciano Guerrieri, oggi commissario e presidente uscente da Piombino. Ma sta comunque avanzando l'ipotesi che Delrio e Rossi si siano messi d'accordo per sciogliere il nodo solo venerdì prossimo, con un "coup de theatre" livornese. Si vedrà. Valgono tutte le ipotesi. In chiave prettamente locale, sono previsti due incontri: oggi in Fortezza Vecchia i festeggiamenti della Porto 2000 per l'arrivo della nave

da crociera "Silver Wing", un cruiser di lusso che è da anni cliente affezionato del nostro porto (ci sarà anche un concerto, dopo una degustazione di prodotti tipici della zona); e domani a palazzo Rosciano il terzo tentativo di riunione il comitato portuale, questa volta con all'ordine del giorno gli adempimenti relativi agli art. 16 e al bilancio preventivo 2017, quindi ordinaria amministrazione. E' probabile che il comitato possa avere questa volta il numero legale e quindi svolgersi: e sarà interessante verificare a quel punto se il commissario Gallanti e il segretario generale Provinciali potranno o vorranno riferire anche sul "caso Lucarelli", che sta provocando anche qualche problema nello sbarco dei ro/ro per le manifestazioni di protesta dei dipendenti dell'impresa. Sembra che non ce ne sia cenno all'ordine del giorno, malgrado la richiesta avanzata con forza dalla stessa RSU dell'impresa anche al sindaco e al prefetto.

IERI, in preparazione del comitato portuale di domani, si è svolta la commissione consultiva sulla conferma o meno delle imprese portuali abilitate a svolgere il proprio lavoro sul porto. C'era stata anche la richiesta di una nuova impresa, quella costituita insieme da Sintermar e TDT: ma si è convenuto, con l'assenso degli stessi interessati, di non modificare il numero delle imprese attuali - che sono complessivamente 20 - lasciando alla nuova "governance" dell'Authority, quando arriverà, il compito di eventualmente modificarlo.

A.F.



IL MINISTRO
Graziano Delrio ha in mano il cerino della nomina del Presidente dell'Autorità Portuale di sistema Livorno-Piombino; potrebbe sciogliere le riserve venerdì all'inaugurazione della nuova sede della Confcommercio, ci sarà anche il governatore Rossi

La Gazzetta Marittima

Presidenti AdsP solo nove su quindici?

LIVORNO – La tempestività, parafrasando una vecchia battuta di Andreotti, logora chi non ce l'ha. Noi che usciamo due volte alla settimana, spesso siamo vittime della tempestività mancata. Ma ci rifacciamo, quando si può, con le piccole cattiverie dei commenti. [hidepost]E' il caso della "governance" per le Autorità di Sistema, che sta arrivando, come avevamo indovinato, a pezzi & bocconi. Dopo quasi tre mesi dalla legge che istituisce le 15 AdsP, abbiamo 9 presidenti "concordati", e forse entro oggi, mercoledì, potrebbero arrivarne altri 2. Non pochi, ma nemmeno tutti: e finché non ci saranno tutti, il "sistema" dei sistemi portuali ovviamente sarà claudicante. In tempi dove l'economia ha bisogno del "real time" non è molto, bisogna ammetterlo. Ma la politica non cambia: comandano i compromessi. Chi abbiamo, ad oggi? Abbiamo Genova (Paolo Emilio Signorini), La Spezia (Carla Roncallo), Ravenna (Daniele Rossi), Taranto (Sergio Prete), Trieste (Zeno D'Agostino), Ancona (Rodolfo Giampieri), Napoli (Pietro Spirito), Bari (Ugo Patroni Griffi) e ultimo ad arrivare, Civitavecchia (Francesco De Majo). Sia chiaro: questi nomi escono tutti da dichiarazioni più o meno ufficiali secondo le quali sarebbero stati concordati tra il ministro Delrio e i presidenti delle Regioni di competenza. Per quello che ci risulta, le commissioni parlamentari che devono dare il loro parere (obbligatorio ma non determinante) stanno ricevendo la comunicazione ufficiale dal ministero "a spiccioli" e hanno dato ad oggi sempre pareri favorevoli. Il loro ok ha già completato l'iter solo per Prete e D'Agostino, ma probabilmente entro oggi, mercoledì, ci sarà anche il sì sull'avvocato De Majo per Civitavecchia. Piccola chiosa: gli avvocati sembrano essere in "pole position" per le nuove presidenze. Vorrà dire qualcosa? Altra chiosa: solo l'Adriatico/Ionico considerandolo come estensione anche a Taranto ha visto tre conferme dei vecchi (D'Agostino, Giampieri, Prete). Sul Tirreno, tutti i vecchi a casa anche se sono giovani. Repulisti totale. Mancano – al momento in cui scriviamo – almeno due porti fondamentali nell'economia della logistica nazionale: Venezia (dove le pressioni per il rinnovo di Costa non sembrano però smuovere il ministro) e Livorno, dove la rissa all'interno della sinistra ha a lungo alimentato un toto-presidente che è quasi sfociato nel ridicolo. Per Livorno ricordiamo che venerdì prossimo il ministro Delrio e il presidente della Regione Rossi ci verranno ad inaugurare la sede della Confcommercio: per cui difficilmente verrebbero se prima non avessero concordato a chi dare il tanto atteso bastone di comando. Aspettiamo tutti con crescente (e non troppo fiduciosa) curiosità...

Antonio Fulvi

Banchine a rischio crollo A Grado parte il lifting

di Antonio Boema

▷ GRADO

Circa mezzo milione di euro dalla Regione al Comune di Grado con delega amministrativa per procedere alla sistemazione delle banchine del porto che in alcuni punti stanno letteralmente crollando. Sono due i punti di maggior pericolo, quello nella parte iniziale di ingresso del porto-canale, in "pizzo al porto", vicino alla degradata ex fabbrica del ghiaccio (edificio privato ma che indubbiamente fa parte della storia di vita gradese), e all'angolo fra riva San Marco e riva Dandolo. Ve ne sono anche altri, pur di minore impatto visivo ma non per questo da non mettere in sicurezza. È stata Magda Uliana, direttore centrale dell'assessorato Infrastrutture e Territorio, a darne informazione evidenziando quanto l'assessore Maria Grazia Santoro abbia così confermato e continuato a interessarsi delle problematiche gradesi, legate in specifico al problema dei fanghi ma anche dei moli. Del resto si tratta di problematiche portate avanti anche dalla precedente amministrazione di Edoardo Maricchio e che ora proseguono con quella a guida di Dario Raugna. Dopo il primo intervento sul dragaggio dei fanghi del porto che era atteso da molti anni, ora anche questa ulteriore necessità sta per essere portata a risoluzione. Certo ci vorrà ancora del tempo, in quanto è necessario espletare la sempre troppo lunga parte burocratica, ma poi il Comune potrà intervenire e mettere in sicurezza le banchine.

La zona di riva San Marco all'angolo con riva Dandolo è stata delimitata vietandone l'attracco di qualsiasi mezzo nautico. È un'area particolarmente importante, di transito di persone che spesso sostavano proprio in quel punto per scattare le foto ricordo. Negli anni qui e negli altri punti ci sono stati cedimenti consistenti. L'altro macroscopico problema è quello nella parte iniziale d'ingresso del porto-canale. Oltre ai cedimenti mancano addirittura delle parti con gli anni finite in mare. Anche in questo caso l'area è delimitata, pericolante e pericolosa. Cedimenti ci sono, inoltre, nella zona della scaletta, di fronte al mercato ittico di riva Dandolo.

FOTO: P. DI RASO

Porti: Duci, 'marketing scali Nord Europa in pianura padana'

Presidente Federagenti, procedere rapidamente a tutte le nomine

(ANSA) - GENOVA, 8 NOV - "Rotterdam sta facendo campagna di marketing in pianura padana e quindi diventa opportuno che si risponda velocemente". Il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, a margine del convegno organizzato da Propeller Club a Palazzo San Giorgio, lancia l'allarme sul rischio che i porti nordeuropei possano recuperare nuovi mercati tra quelli legati tradizionalmente agli scali liguri. La nomina del nuovo presidente e', quindi, un fatto molto positivo ma, a questa bisogna unire altre misure. "E' evidente che è molto importante procedere velocemente a tutte le nomine perché non basta solo il presidente. Servono il segretario e un comitato di gestione ma, soprattutto - spiega Duci - bisogna mettere in atto una serie di azioni in contrasto a quella aggressione ai nostri mercati naturali che, in questo momento, i porti del Nord Europa stanno facendo". A questo bisogna unire le politiche di investimento sulla portualità che, in assenza di un presidente, erano rimaste bloccate. "È importante che si rimettano in moto subito tutta una serie di iniziative e di possibili spese - conclude Duci - che è l'Autorità portuale ad avere in pancia in questo momento come capitali e che al momento invece non sono ancora stati stati utilizzati". (ANSA).

The MediTelegraph

Messina: «Campania prima nella flotta italiana, Liguria seconda»

Genova - Il Presidente Commissione Relazioni Industriali di Confitarma: «Genova è ancora capitale dello shipping».

Genova - Il convegno del Propeller dal titolo "Genova può tornare la capitale dello shipping?" non trova soddisfatto Stefano Messina: «Genova è tuttora capitale dello shipping, grazie all'insieme che esprime come cluster marittimo: porto, armamento, cantieri e aziende dell'indotto». Sulla classifica degli armatori italiani, il membro di Confitarma spiega che al primo posto c'è la Campania con 480 navi (33% dell'intera flotta mercantile italiana), seconda la Liguria con 221 navi (15%) e terzo Veneto con 135 navi (9%).

Cosulich: «Già operativo il nuovo ufficio a Teheran» Genova - L'operatore genovese: «Abbiamo assorbito tutti i dipendenti genovesi dell'agenzia di China Shipping».

Genova - Augusto Cosulich è reduce dall'ennesimo viaggio in Iran e sbarcato a Genova al convegno del Propeller ancora in corso a Palazzo San Giorgio, annuncia che «Il nostro ufficio a Teheran è operativo dal primo novembre e vogliamo offrire anche assistenza alle aziende italiane che vogliono operare in Iran». Poi Cosulich ha anche spiegato di essere riuscito ad assorbire tutti i dipendenti genovesi di China Shipping dopo la fusione della compagnia con Cosco che ha portato all'unione delle due agenzie che operavano in Italia. «È scandaloso che i terminalisti genovesi non possano investire e programmare investimenti in porto: ora con Signorini si spera che qualcosa possa cambiare».

Poi Cosulich, in vista delle elezioni americane, ha auspicato la vittoria di Hillary Clinton su Trump: «porterebbe distensione maggiore nel mondo mediorientale. Non capisco come molti iraniani possano tifare per Trump».

Il Secolo XIX

IN ITALIA

Messina: «Flotta ligure seconda dietro a Campania»

GENOVA. «Genova è tuttora capitale dello shipping, grazie al cluster marittimo che ancora esprime: porto, armamento, cantieri e aziende dell'indotto». Lo ha spiegato al convegno del Propeller genovese, Stefano Messina, membro di Confitarma che sulla classifica degli armatori italiani, spiega «Al primo posto c'è la Campania con 480 navi (33% dell'intera flotta mercantile italiana), seconda la Liguria con 221 navi (15%) e terzo Veneto con 135 navi (9%). Augusto Cosulich invece ha annunciato di aver aperto il primo novembre «gli uffici di Teheran: vogliamo offrire anche assistenza alle aziende italiane che vogliono operare in Iran». L'operatore genovese ha poi spiegato di essere riuscito ad assorbire tutti i posti di lavoro degli uffici genovesi di China Shipping.
A.M.

AL PALA EXPO IL PD SPEZZINO SI PRESENTA COMPATTO

La rivincita della Paita gli applausi per Orlando

Grande assente Forcieri travolto dall'inchiesta sul porto

dal nostro inviato

LA SPEZIA. «Non sono io che organizzo, eh», dice Lella Paita ben prima dell'arrivo del premier. Ma nel Pala Expo di La Spezia la "Lella" è la protagonista della giornata. Strette di mano, telefonate, congratulazioni, abbracci. Almeno sino all'arrivo del ministro Andrea Orlando, accolto con un applauso dalla platea ed elogiato pubblicamente dal premier: «Ha fatto tantissimo, dalla situazione delle carceri alla legge sugli ecocreati». I due si siedono fianco a fianco in prima fila, di fronte a Renzi che parla. Le divisioni, anche aspre, tra i due sono accantonate per una sera.

L'altro uomo forte del Pd a Spezia, invece, non c'è e nessuno lo nomina: il presidente dell' **Autontà portuale** Lorenzo Forcieri è stato travolto dall'inchiesta che ha terremotato il porto spezzino, si è dimesso proprio ieri. Punta a fare il sindaco, in città si vota l'anno prossimo. È una caduta fragorosa e opportunamente in pochi ne parlano.

Il partito democratico spezzino si rivela formidabile macchina da guerra nell'organizzazione di eventi e nella mobilitazione dei mili-



Raffaella Paita

tanti: con un solo giorno di preavviso (telefonata di Luca Lotti nella mattinata di lunedì) sono riusciti a riempire un palazzetto fieristico sino all'orlo, anzi, qualcuno rimane pure fuori (con uno sparuto gruppo di contestatori).

La segretaria provinciale Federica Pecunia, più volte, chiede invano di liberare un corridoio di sicurezza in modo da fare entrare chi è rimasto sotto la pioggia. Dentro il palazzetto, si rivede l'ex assessore regionale Renzo Guccinelli, ancor più abbronzato dei tempi in cui frequentava piazza De Ferrari a Genova. «La politica? Mi manca poco. Io mi sono messo a disposizione, ma mi va

bene anche fare dell'altro...». Nelle prime file si stringono il sindaco Massimo Federici, il sindaco di Sarzana Alessio Cavarra e il consigliere regionale Juri Michelucci. Tutti grandi sostenitori di Raffaella Paita, che giocava decisamente in casa. Paita che, dopo l'assoluzione dal processo in cui era accusata di omicidio colposo e disastro per l'alluvione ha ritrovato parecchi supporter dentro il partito, anche a Roma.

Nelle prime file ad attendere il premier c'è anche l'eurodeputato Brando Benifei, arrivato proprio in giornata da Bruxelles: «Andrò a Roma a seguire lo spoglio delle elezioni americane», annuncia «è una giornata infinita». Da Genova, si muove solo un gruppo sparuto: il primissimo ad arrivare è il candidato sindaco Simone Regazzoni, che era reduce dalla Leopolda del fine settimana. Poi arrivano anche Pippo Rossetti, il presidente del municipio Valbisagno Massimo Ferrante e la consigliera comunale Cristina Lodi. Tutti a battere le mani per Matteo. Sino alla prossima divisione.

EROS.

Il Secolo XIX

Commissario: Toti su Roncallo **Forcieri si dimette, La Spezia senza guida**

... GENOVA. Per ora solo contatti informali avviati ieri, ma la Regione sta già pressando il ministro Delrio per coprire nel più breve tempo possibile la vacatio determinata dalle dimissioni di Lorenzo Forcieri, ormai ex numero uno del porto della Spezia. Forcieri è indagato nell'inchiesta che ha travolto imprenditori e pezzi dell'Authority. Il governatore Toti e l'assessore Rixi stanno così cercando di accelerare la pratica per la nomina a commissario di Carla Roncallo, la dirigente della Regione scelta come presidente d'Intesa con Delrio. Il percorso per il via libero alla presidenza potrebbe infatti durare ancora un mese e la Regione vuole evitare una lunga vacatio, considerando che anche il segretario spezzino Davide Santini è indagato. La regione vuole evitare che il commissariamento, seppur breve, sia guidato da un militare e accelerare così il governo della Roncallo.

La Spezia, Federici: «Delrio nomini la Roncallo commissario»

La Spezia - Il sindaco della città: «Appare opportuno che sia la stessa Roncallo a ricoprire questo ruolo in una logica emergenziale verso la definitiva nomina. Auspicio pertanto che gli uffici del ministero provvedano in tal senso al più presto».

La Spezia - Il porto non può permettersi pause e la comunità portuale mi ha espresso la necessità di avere immediatamente un riferimento operativo. Pertanto occorre che in tempi rapidissimi sia nominato dal ministro Delrio un commissario nelle more della nomina di Carla Roncallo alla presidenza dell'Autorità di La Spezia». Lo afferma il sindaco della città ligure Massimo Federici, alla luce delle dimissioni del presidente dell'Autorità portuale Lorenzo Forcieri. «Appare opportuno che sia la stessa Roncallo a ricoprire questo ruolo in una logica emergenziale verso la definitiva nomina. Auspicio pertanto che gli uffici del ministero provvedano in tal senso al più presto», ha concluso.

Porti: Forcieri, mie dimissioni irrevocabili

Presidente Autorità La Spezia, piena fiducia magistratura

(ANSA) - LA SPEZIA, 08 NOV - "Alla luce dei noti accadimenti di questi giorni, con senso di responsabilità che devo alla città, alla comunità spezzina, ai lavoratori del porto, a tutti i miei collaboratori e all'ente stesso, rassegno le mie dimissioni, irrevocabili, e con effetto immediato, da presidente del porto della Spezia". Lo scrive Lorenzo Forcieri nella lettera di dimissioni da presidente dell'Autorità portuale di la Spezia inviata al ministro delle Infrastrutture e dei porti Graziano Delrio. "Alla magistratura nella quale ripongo piena fiducia porterò tutti gli elementi che testimonieranno l'assoluta correttezza del mio operato mosso dall'esclusivo obiettivo della crescita del porto e dell'economia legata al mare", scrive ancora Forcieri, sottolineando di avere "sempre agito per il bene comune con l'unico obiettivo di fare del porto il motore dell'economia del territori e della città". Forcieri spiega che con questa decisione intende "favorire l'ordinato svolgimento delle attività di Autorità portuale e dedicare tutte le energie per difendersi" nel procedimento in corso. Nella missiva inviata al ministro Graziano Delrio, Lorenzo Forcieri sottolinea "lo sviluppo delle crociere e i progetti collegati in chiave turistica che, secondo uno studio realizzato dalla società Risposte Turismo, hanno reso alla città, nel 2015, un valore aggiunto superiore ai 30 milioni di euro". L'ormai ex presidente dell'ente di via del Molo nella missiva sottolinea anche l'impegno per l'attuazione del piano regolatore portuale, che prima del suo arrivo "era rimasto prevalentemente inattuato, nonché per rendere sempre più efficienti le strutture operative e infrastrutturali perché il porto della Spezia consolidasse la propria leadership nel trasporto delle merci, riuscendo ad attrarre capitali privati e gestendo con efficienza ed efficacia i fondi pubblici assegnati, trasformando l'ente in un protagonista dello sviluppo del territorio a vantaggio della città e di tutti". "E' stato un lavoro duro ma entusiasmante, che ho sempre portato avanti agendo in coscienza, libero da condizionamenti e nel pieno rispetto delle leggi. Non mi sono mai tirato indietro di fronte alle responsabilità che la legge riserva alla figura del Presidente, ma nulla sarebbe stato possibile senza l'appoggio del comitato portuale, che ha sempre partecipato alle decisioni votando i provvedimenti nel 99% delle volte all'unanimità, e che per questo ringrazio", conclude Forcieri.

Porti: si dimette presidente Autorità La Spezia

Coinvolto in inchiesta corruzione e appalti truccati

(ANSA) - LA SPEZIA, 8 NOV - Lorenzo Forcieri ha rassegnato le dimissioni da presidente dell'Autorità portuale di La Spezia con una lettera inviata al ministro delle infrastrutture e dei porti, Graziano Delrio. Forcieri é indagato a piede libero per corruzione e abuso d'ufficio nell'ambito della maxi inchiesta che ha coinvolto il porto spezzino a causa di sospetti appalti truccati e ipotesi di corruzione. Su Forcieri, assistito dagli avvocati Corradino e Mione, pende la richiesta di interdizione dai pubblici uffici e domani sarà ascoltato dal gip. Forcieri è in scadenza di mandato come presidente del porto.

Nei giorni scorsi il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio ha inviato in Regione il nome del successore che è stato individuato in Carla Roncallo, che ha avuto il placet del governatore Giovanni Toti.

LA SPEZIA L'INCHIESTA **IL T. AL PORTO FORCIERI**

Forcieri si dimette dal porto, oggi sarà interrogato

ALLA vigilia del suo interrogatorio Lorenzo Forcieri si dimette da presidente **del Consorzio Portuale** di La Spezia. "Alla luce dei noti accadimenti di questi giorni, con senso di responsabilità che devo alla città, alla comunità spezzina, ai lavoratori del porto, a tutti i miei collaboratori e all'ente stesso, rassegno le mie dimissioni, irrevocabili, e con effetto immediato, da presidente del porto della Spezia" scrive l'ex parlamentare del Pd nella lettera inviata al ministro delle Infrastrutture e dei porti Graziano Delrio.

E proprio oggi il presidente in pectore Carla Roncallo dovreb-

be essere nominata commissario.

La vicenda vede indagato Forcieri è l'inchiesta di procura e finanza che con arresti e accuse di turbativa d'asta e corruzione ha provocato un vero e proprio terremoto in ambito portuale.

"Alla magistratura nella quale ripongo piena fiducia porterò tutti gli elementi che testimonieranno l'assoluta correttezza del mio operato mosso dall'esclusivo obiettivo della crescita del porto e dell'economia legata al mare", scrive ancora Forcieri, sottolineando di avere "sempre agito per il bene comune con l'unico obiettivo di fare del porto il

motore dell'economia del territorio e della città". Forcieri spiega che con questa decisione intende "favorire l'ordinato svolgimento delle attività di **Associati Portuali** e dedicare tutte le energie per difendersi" nel procedimento in corso.

Nella missiva inviata al ministro Graziano Delrio, Lorenzo Forcieri sottolinea "lo sviluppo delle crociere e i progetti collegati in chiave turistica che, secondo uno studio realizzato dalla società Risposte Turismo, hanno reso alla città, nel 2015, un valore aggiunto superiore ai 30 milioni di euro.

Oggi Forcieri, per il quale pendeva una richiesta di interdizione dai pubblici uffici, sarà sentito dal gip.

Ieri in tribunale a Spezia sono iniziati gli interrogatori di garanzia a carico di alcuni degli indagati. Il primo a essere interrogato dal gip Diana Brusacà è stato Marco Condotti, imprenditore indagato in concorso per corruzione e sottoposto all'interdizione dall'attività imprenditoriale.

A seguire Massimo Terenziani, imprenditore alla guida della società Infoporto, agli arresti domiciliari per le presunte gare pilotate.

CONFERENZA STAMPA



LORENZO FORCIERI
Nella lettera spiega di "aver agito per il bene comune"

Nella lettera al ministro Del Rio l'ex presidente sottolinea gli ottimi risultati raggiunti

The MediTelegraph

Porto della Spezia, Forcieri di dimette / LEGGI LA LETTERA

La Spezia - «Ho fiducia nella magistratura, dimostrerò la correttezza del mio operato».

La Spezia - «Gentilissimo Ministro». Inizia così l'ultimo atto di Lorenzo Forcieri alla guida del porto della Spezia. Oggi l'ormai ex presidente, ha presentato le dimissioni dalla carica «per dedicare tutte le energie a difendermi dal procedimento in corso». Alla scadenza naturale del mandato mancano pochi giorni., dopo il via libera a Carla Roncallo da parte del ministro e del governatore ligure Giovanni Toti.

[LEGGI LA LETTERA](#)

Forcieri scrive di aver sempre agito nell'interesse del porto: «Ho piena fiducia nella magistratura e dimostrerò la correttezza del mio operato». «Non mi sono mai tirato indietro dalle responsabilità della mia carica di presidente, ma nulla sarebbe stato possibile senza l'appoggio del comitato portuale» che - ricorda Forcieri - ha sempre votato i provvedimenti e «nel 99% dei casi, all'unanimità».

-segue



Autorità Portuale della Spezia
Registro di Protocollo
N. 0017889 del 08/11/2016



Il Presidente

La Spezia, 8 novembre 2016

alla luce dei noti accadimenti di questi giorni, con senso di responsabilità e per il rispetto che devo alla città, alla comunità spezzina, ai lavoratori del porto, a tutti i miei collaboratori e all'Ente stesso, rassegno le mie dimissioni, irrevocabili e con effetto immediato, da presidente del porto della Spezia. Con questa decisione, che anticipa di qualche giorno la fine del mio mandato, intendo favorire l'ordinato svolgimento delle attività dell'Autorità Portuale e dedicare tutte le energie per difendermi nel procedimento in corso.

Alla magistratura, nella quale ripongo piena fiducia, porterò tutti gli elementi che testimonieranno l'assoluta correttezza del mio operato, mosso dall'esclusivo obiettivo della crescita del porto e dell'economia legata al mare.

In questi anni, nell'adempimento del mandato di Presidente dell'Autorità Portuale della Spezia, ho sempre agito per il bene comune, con l'unico obiettivo di fare del porto il motore dell'economia del territorio e della città. Vanno in questa direzione lo sviluppo delle crociere e i progetti collegati in chiave turistica che, secondo uno studio realizzato dalla società Risposte Turismo S.r.l. , hanno reso alla città, nell'anno 2015, un valore aggiunto superiore ai 30 milioni di euro. Dall'altra parte mi sono impegnato per l'attuazione del piano regolatore portuale, che prima del mio arrivo era rimasto prevalentemente inattuato, nonché per migliorare e rendere sempre più efficienti le strutture operative e infrastrutturali perché il porto della Spezia consolidasse la propria

-segue



leadership nel trasporto merci, riuscendo ad attrarre capitali privati e gestendo con efficienza ed efficacia i fondi pubblici assegnati, trasformando l'Ente in un protagonista dello sviluppo economico del territorio, a vantaggio della città e di tutti.

Oggi lascio un Ente in ottima salute, con risultati record e conti in regola, con utili quasi raddoppiati rispetto a sette anni fa (per l'anno corrente previsti circa 14 milioni di euro contro i 7,7 milioni di euro del 2009).

È stato un lavoro duro ma entusiasmante che ho sempre portato avanti agendo in coscienza, libero da condizionamenti e nel pieno rispetto di leggi e procedure. Non mi sono mai tirato indietro di fronte alle responsabilità che la legge riserva alla figura del Presidente, ma nulla sarebbe stato possibile senza l'appoggio del Comitato Portuale, che ha sempre partecipato alle decisioni votando i provvedimenti nel 99% delle volte all'unanimità e che per questo ringrazio.

Nel porgere i migliori auguri di buon lavoro a chi mi succederà, desidero estendere i miei ringraziamenti ai collaboratori ed ai dipendenti tutti dell'Autorità Portuale con i quali ho lavorato in questi anni.

Con sincerità

Lorenzo Forcieri

Preg.mo Ministro
Dott. Graziano Delrio
Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti
Piazzale Porta Pia, 1
00198 Roma

L'Informatore Navale

Nel 2016 la legge di riforma della governance delle Authority cambia le regole di governo degli scali italiani



Venticinque anni. Tanto è durata la transizione tra vecchia e nuova portualità.

Livorno, 8 novembre 2016 – Nel 1991 sentenze e norme rivoluzionarono la portualità italiana, cancellando il governo pubblico dei porti e affidando ai privati il controllo di “tutti i fattori della produzione”.

Per celebrare il venticinquesimo anniversario della Riforma dei Porti italiani, Confindustria Livorno Massa Carrara organizza la sua prima convention annuale, che si terrà venerdì 25 novembre dalle 9.00 alle 13.30 presso il Teatro Goldoni, via Goldoni 83, Livorno.

PORTI - 25 ANNI FA LA RIVOLUZIONE

Nel 1991 le sentenze e le norme che trasformarono la portualità italiana e la resero competitiva

CONFINDUSTRIA
LIVORNO MASSA CARRARA

SAVE THE DATE

25 novembre 2016 h. 9.00
TEATRO GOLDONI
via Goldoni 83, LIVORNO

CONVENZIONE ANNUALE
DI CONFINDUSTRIA
LIVORNO E MASSA CARRARA

1991
1994
2016

La sentenza della Corte sup. di Cassazione
e la legge n. 286 del 28/02/1994
La legge n. 84 del 28/02/1994
La riforma (Riforma) del porto

Segreteria organizzativa: segreteria.org@confind.it | Per informazioni in vivo: [tel. 058646780](tel:058646780) | www.confindustria.com

Seguirà il programma dell'evento al quale ha dato conferma della sua partecipazione il Vice Ministro, Sen. Riccardo Nencini.

La Gazzetta Marittima

Porte vinciane, è guerra dichiarata

La Navicelli SpA respinge la legge della Regione Toscana che intende passare le chiavi della chiusa all'Authority labronica - Il problema dei fanghi

LIVORNO - Le guerre tra campanili vicini non sono una novità. E quella tra Pisa e Livorno fa parte anche dell'infinita serie che ha alimentato e alimenta battute, anche feroci, tra le due città geograficamente adiacenti ma tanto diverse. Una premessa forse necessaria per stemperare la feroce guerra che è in corso per la gestione delle "porte vinciane", ovvero del meccanismo che apre lo scolmatore dell'Arno in Darsena Toscana. Per i pisani, La Navicelli SpA del Comune, presieduta dall'ingegner Giandomenico Caridi, le "porte" sono Cosa Nostra, nel senso che devono essere gestite dalla sua società perché rappresentano ad oggi l'unico accesso al mare e dal mare per i tanti scafi che navigano sul Canale dei Navicelli fino alla Darsena Pisana dove sono insediati sempre più cantieri navali anche di ragguardevoli dimensioni. Per l'Autorità portuale, e per i terminalisti della darsena Toscana, le "porte" sono una jattura contro cui si combatte da decenni, perché quando stanno aperte - specie d'inverno con le frequenti piene dell'Arno - "scolmano" in darsena tonnellate di fanghi che riducono i fondali. Lo scontro, che la Regione Toscana ha cercato di mediare con una legge che si riprende la gestione delle "Porte" (per passarla poi all'Autorità portuale di Livorno) ha avuto una brusca accelerazione in questi giorni. All'ennesimo sollecito della Regione per riavere le chiavi delle "Porte" la Navicelli SpA ha risposto con una formale diffida, con la quale si contesta la validità della legge regionale e si minacciano ricorsi. Copia della diffida è stata mandata per conoscenza anche all'Autorità portuale livornese. Che al momento, non avendo ancora ricevuto le famose "chiavi" dalla Regione come deciso con la legge, non può che assistere allo scontro tra Pisa e Firenze, a sua volta minacciando un'azione legale contro Pisa perché le "porte", costantemente spalancate secondo palazzo Rosciano, tornano a interrare la Darsena Toscana appena dragata. Nella diffida inviata a Firenze, la Navicelli SpA contesta anche che le "porte" scarichino i fanghi in Darsena Toscana. E a supporto di questa tesi cita uno studio commissionato al professor Stefano Pagliara dell'università di Pisa secondo il quale l'apporto di fango attraverso le "porte vinciane" sarebbe minimale, "solo dell'1%". Una tesi questa contestata con tanto di dati e rilevazioni dall'Authority portuale livornese, anche con l'ovvia considerazione che i fondali della darsena sono a 10 metri sotto quelli dello Scolmatore, per cui i fanghi non possono certo andare in salita dalla Darsena al canale... Infine, secondo l'ultimo dragaggio della Darsena, l'Authority ha misurato la profondità del fondale un anno prima che si mettesse effettivamente mano, e poi subito prima, verificando che in un anno di tempo i fanghi erano aumentati di circa 100 mila metri cubi, con prevalenza proprio sulla parte più interna della Darsena, dove sbocca lo Scolmatore. Pisa sostiene anche che se le chiavi venissero date all'Autorità portuale le "porte" verrebbero chiuse quasi costantemente, mettendo in crisi il traffico del canale, mentre Palazzo Rosciano ha sottoscritto da tempo un impegno per lasciare esattamente lo stesso orario e gli stessi tempi di apertura e chiusura che oggi dovrebbero valere (e non vengono rispettati) per gli accordi. Nella sostanza, le "Porte" rimangono in mano a Pisa, che sembra decisa a sfidare la Regione e l'Authority livornese anche a costo di finire in tribunale. E la guerra continua.

Porto, in frigo il posto in più per la Sdt di Negri e Sintermar

Resta a bagnomaria la situazione dell'Authority in attesa della nomina e la commissione consultiva invita a non alzare a 21 le imprese con l'articolo 16

► LIVORNO

Doveva essere la commissione consultiva che affrontava l'ipotesi di innalzare a quota 21 – una in più delle venti attuali – le imprese autorizzate a operare in porto sulla base dell'articolo 16. Invece a Palazzo Rosciano, sede dell'Authority, si è preferito mandare per adesso la palla in calcio d'angolo. Nessuna bocciatura definitiva ma anche, almeno per adesso nessuna modifica: siamo in una fase di passaggio perché l'istituzione portuale presto cambierà vertici, geografia territoriale, governance, equilibri di potere.

In ballo era – anzi, è – l'ingresso della Sdt sulla scena operativa delle banchine: si tratta, come anticipato dal Tirreno a fine aprile, della nuova società nata dall'alleanza fra Sintermar e Tdc: nell'una figurano Manuel Grimaldi più la famiglia Fremura insieme al gruppo di Piero Neri; nell'altra, la Compagnia portuale è socio di minoranza mentre il controllo è in mano al pool genovese di Luigi Negri (che ha



Il terminal Sintermar2 alla radice della Darsena Toscana

stretto un patto di ferro con i Neri acquisendo la metà della Cilp dei portuali). È questa una società-chiave negli assetti del porto. A quanto è dato sapere, la Sdt non ha ancora presentato un piano industriale ma c'è da capire cosa accade là dove opera attualmente la Seatrags (e come si intrecceranno i rapporti fra le imprese).

A 14 settimane dall'ok alla ri-

forma della portualità resta da risolvere il rebus della nomina del presidente della nuova Authority di sistema (che agglicherà Livorno e Piombino), ma un po' tutto rimane a bagnomaria: compresa per adesso la posizione di Giuliano Gallanti, la cui terza proroga dell'incarico da commissario scade fra meno di una settimana. Ma, secondo un orienta-

mento del ministero, come già accaduto ad esempio a Cagliari e a Napoli, i commissari continuano – senza bisogno di ulteriori provvedimenti – a guidare i loro porti finché arriverà il nuovo presidente.

Stia di fatto che però le scadenze si susseguono e questa lunga transizione un po' a vista deve di fatto affrontare le situazioni arrangiandosi: siccome forse è più complicato ritoccare i tempi, ecco che si adattano le procedure. Ad esempio, in attesa che entri in funzione il nuovo comitato di gestione – che cambierà completamente l'identikit del vecchio "parlamentino" dell'Authority – mettendo alla porta la rappresentanza di imprese e sindacati – ecco che tornerà a essere il comitato portuale a dover dare disco verde al bilancio di previsione nella seduta prevista per domani.

Intanto, come dicevamo, la commissione consultiva ha preferito lasciare in frigo gli assetti; anche per questo tassello del puzzle c'è da aspettare l'entrata in vigore della riforma.

Mauro Zucchelli

La Gazzetta Marittima

Con Piombino Terminal Toscano Barbera/Palumbo raddoppiano

Una dichiarazione d'interesse formale per 20 mila metri quadrati sul porto da destinare a traffici multipurpose – L'abbinamento con il LTT livornese della sponda Est in Darsena Toscana

PIOMBINO – La notizia, confermata dall'Autorità portuale di Piombino, è che è stato formalmente costituita una nuova società, la PTT (Piombino Terminal Toscano) che ha immediatamente presentato una formale dichiarazione d'interesse per un'area del porto vecchio piombinese di circa 20 mila metri quadri, da destinare a traffici "multipurpose" con possibile prevalenza dei rinfusi. La nuova società ha a capo Federico Barbera ed ha tra i soci la Compagnia lavoratori portuali di Piombino e l'imprenditore della logistica Palumbo, quest'ultimo socio di Barbera anche nella Livorno Terminal Toscano (LTT) che ha chiesto la concessione della radice della sponda est della Darsena Toscana per un terminal "multipurpose" con prevalenza dei traffici dei rinfusi. In merito a quest'ultima richiesta, risulta che l'Autorità portuale avrebbe già risposto al Terminal Calata Orlando (TCO) che aveva chiesto anch'esso la concessione sulla radice della sponda Est, negando un diritto di priorità alla società presieduta da Roberto Alberti. In questi stessi giorni con una nuova procedura gli uffici demanio di Palazzo Rosciano dovrebbero rispondere anche all'LTT di Barbera cui erano stati chiesti alcuni elementi integrativi alla propria offerta. Secondo quanto risulta da fonti di Piombino del PTT, potrebbe anche non essere più attuale la "comparazione" tra le richieste di TCO e LTT se quanto chiesto dal terminal della Calata Orlando non dovesse essere considerato valido dall'Authority.

Allo stato attuale, in attesa di chiarimenti ufficiali su queste indiscrezioni, rimane aperto in particolare il problema della destinazione del TCO, che per il piano regolatore portuale deve lasciar libera banchina e area omonima sull'Orlando per la realizzazione del nuovo terminal crociere legato alla gara della Porto 2000. La mossa di Barbera & C. su Piombino sembra voler bloccare ab ovo anche la possibilità dei rinfusisti livornesi di trasferirsi a Piombino se l'operazione sponda Est dovesse saltare. Insomma, siamo all'ennesimo scontro interno al porto con proiezione anche sull'ormai prossima Autorità di sistema portuale Livorno-Piombino. Non si escludono altre sorprese.

Piombino a Bruxelles per l'acciaio Manifestazione per tutelare il settore

Oggi attese diecimila persone. Una folta delegazione cittadina

- PIOMBINO - «NO AD UN'EUROPA senza acciaio». È lo slogan della manifestazione - la Giornata d'azione europea sulla siderurgia - che si terrà oggi a Bruxelles e alla quale parteciperà una nutrita delegazione di Piombino. Fim, Fiom e Uilm ci saranno con i propri rappresentanti. Per la Fim parteciperanno il segretario Fausto Fagioli, Paolo Cappelli, Gianluca Rombai e Michele Nardini; per Fiom Davide Romagnani, Mauro Macelloni e Giacomo Ghizzani; per la Uilm Lorenzo Fusco e Ilaria Landi. La Fim a livello nazionale sarà presente con 45 rappresentanti, la Fiom 20 e 19 per la Uilm provenienti da tutte le realtà siderurgiche italiane.

L'OBIETTIVO della giornata di oggi è quello di garantire un futu-

ro sostenibile della siderurgia in Europa. Un settore che dal 2008 ad oggi, dal momento cioè della crisi che a Piombino ha coinciso con l'abbandono del sito da parte di Severstal, ha perso 80mila unità lavorative. «E' necessario farsi sentire in modo forte per difendere un settore così strategico per l'intera economia europea» spiega prima di partire per Bruxelles Lorenzo Fusco coordinatore Rsu Aferpi Uilm.

«IL SETTORE siderurgico in Europa sta attraversando la crisi più nera mai conosciuta - ricorda Mirko Lami segretario regionale Cgil - complice anche l'abbandono, nel 2002, del trattato della Ceca che aveva ben funzionato nei 50 anni precedenti. A livello europeo oltre 80mila persone hanno

perso il lavoro dallo scoppio della crisi economica del 2008. Come conseguenza delle ristrutturazioni l'occupazione totale è scesa sotto i 340mila dipendenti. Oggi, 9 novembre, bisogna essere in tanti a Bruxelles per far ripartire un settore siderurgico forte sia in Europa che in Italia, salvaguardando competenze e posti di lavoro. Segnali forti devono arrivare dagli imprenditori.

L'ITALIA è ad oggi il quarto mercato mondiale in assoluto per i prodotti piani cinesi (dopo Corea del Sud, Vietnam e India), c'è dunque spazio per i nostri produttori e per i nostri prodotti».

E la particolarità della manifestazione è che partecipano insieme gli operai alle imprese perché il problema riguarda sia i dipendenti che le aziende del settore dell'acciaio.

m.p.

Molo Vespucci, Francesco Di Majo incassa l'ok al Senato

CIVITAVECCHIA - L'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato ha espresso parere favorevole alla proposta di nomina dell'avvocato Francesco Maria Di Majo a Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, con sede a Civitavecchia.

L'esame della proposta del ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio era infatti fissato per la seduta di questo pomeriggio, con la relazione affidata al senatore del Pd Marco Filippi. La commissione, presieduta dal senatore Altero Matteoli, non ha quindi posto ostacoli alla nomina di Di Majo a Molo Vespucci.

Ora l'altro passaggio obbligato è quello in commissione trasporti alla Camera. In quel caso il relatore sarà il parlamentare del territorio Emiliano Minnucci.

«Il futuro del mare riguarda il nuovo piano per la città»

«Fronte del porto»: scelte diverse per Marisabella e Castello

● Il comitato di cittadinanza attiva «Fronte del Porto» interviene nel dibattito sulla formazione del nuovo piano urbanistico, con un documento inviato ieri all'assessore all'Urbanistica del Comune di Bari, al presidente **del Patto del Tavolo**, all'assessore regionale all'Assetto del territorio, al sindaco Decaro e al presidente Emiliano.

«La nuova palazzina per uffici che è sorta nei giardini all'interno del porto di Bari - si legge nel documento firmato dai portavoce del comitato, Matteo Magnisi e Silvana Grilli - allarga la riflessione ad altre situazioni portuali come la colmata di Marisabella, l'ingresso e l'uscita dei mezzi pesanti, la cancellazione del tracciato ferroviario, che hanno l'evidente limite di non tenere in alcuna considerazione il fatto che dal 1974 ad oggi, data in cui veniva approvato il piano regolatore del porto di Bari, c'è stata una significativa rivoluzione legislativa che ha riguardato anche l'urbanistica e l'ambiente e che non considera più i porti una variabile indipendente slegata dallo sviluppo della città».

Aggiunge il comitato Fronte del porto: «Se **il comitato Fronte del Porto** di Bari non vuole dotarsi di un nuovo piano regolatore pur avendo que-

sto ormai 40 anni di età, ciò non giustifica che si debba ancora edificare nel porto per uso ufficio o cementificare il mare per il parcheggio dei tir, o dismettere il raccordo ferroviario, laddove non è più opportuno farlo per ragioni sociali, culturali e ambientali, lasciando anacronisticamente immutate la tipologia e la destinazione delle aree portuali».

Se è pur vero che oggi occorrerebbero dieci anni per un nuovo piano regolatore «da sottoporre a valutazione ambientale strategica, coerente con le innovazioni legislative introdotte dalla legge 81 del 1991, occorre però anche aggiungere che il piano regolatore del porto di Bari presenta, nonostante qualche aggiustatina con varianti di interesse e qualche aggiornamento con il Piano Operativo Portuale (Pot) anch'esso ormai datato, tutti gli acciacchi di un vecchio porto che non vuole curarsi pur avendo incrementato notevolmente i flussi turistici».

Perché - si chiedono Magnisi e Grilli - «chiamare veti in senso negativo o malcelati interessi quelli dei cittadini organizzati in comitati fuori da ogni interesse privato e per il bene comune che si interpongono nella realizzazione di certe opere portuali fuori da ogni

visione prospettica della città?».

Nella redazione dei piani regolatori portuali o dei Piani Operativi Triennali (Pot), si legge ancora nel documento «si parla ormai di "interazione città-porto" e di "innesti urbani" che dovrebbero garantire il legame fisico e sociale fra la città e le aree portuali più permeabili e più compatibili con i flussi e le attività sociali, culturali e sportive della città. L'area a verde prospiciente il Castello normanno-svevo nell'area portuale di cui si è corretta recentemente la destinazione, e il prezioso specchio d'acqua dell'ansa di Marisabella, sono solo alcuni evidenti esempi in tale direzione, sottratti alla fruizione pubblica collettiva. Quale migliore fruizione sarebbe quel prezioso specchio d'acqua della ansa di Marisabella per esempio se non un grande affaccio della città su quel mare con una grande auditorium all'aperto, contenitore di cultura, musica e teatro e attrazione per il turismo? Invece di una grande distesa di cemento (colmata) notoriamente eco-incompatibile con l'equilibrio idro-geologico? Sono questi argomenti strettamente legati al nuovo Pug? Gli spazi e il mare del porto sono in simbiosi con la città?»

Il comitato «Fronte del porto»

richiama l'esempio del Piano Regolatore del porto di Palermo affinché nel sia limitata a Bari la visione innovativa. Al contrario, paradossale appare l'improprio uso per uffici di edifici di pregio storico ed architettonico, come il Castello. «In queste situazioni - si legge nel documento - forse è opportuno spogliarsi delle sole figure di cattedratici e di esperti di ingegneria marittima per indos-

sare gli occhiali di una ingegneria del territorio metropolitano che dovrà gettare le basi per uno straordinario ponte verso le future generazioni al di là dei conflitti sociali e delle decisioni non proprio ben approfondite del management portuale e della giustizia amministrativa. Quale cambio di direzione nella riduzione del trasporto merci su gomma verso la modalità ferroviaria è oggi in atto nei collegamenti da e verso il porto dal momento che si è preferito tombare il tracciato ferroviario in ingresso nel porto? Cosa dire della strada camionale pensata lustri fa, che sebbene abbia ora le risorse finanziarie è ancora molto lontana dal realizzarsi? Perché non rimediare nei prossimi anni fino alla realizzazione della camionale con l'utilizzo ad esclusivo uso dei tir di Via Caracciolo?».

Porto di Taranto, il vuoto dopo Ulisse

Il Consorzio verso il ricorso contro la bocciatura dell'Authority

Il progetto del Consorzio Ulisse per gestire le banchine dell'ex-terminal container di Taranto è stato respinto

in quanto non produrrebbe traffici adeguati agli investimenti pubblici effettuati e a quelli previsti. La commissione tecnica incaricata di gestire la procedura di gara, presieduta dal commissario Sergio Prete, ha sottolineato che si tratta di quasi 190 milioni di euro di investimenti a fronte di un traffico promesso di circa 200 mila teu all'anno, oltre ad attività collaterali legate all'industria petrolifera. Si tratta fra l'altro di traffici che secondo la commissione tecnica non sarebbero garantiti, ma soltanto ipotizzati.

Il fallimento della gara ha posto un dilemma alla comunità portuale tarantina: meglio poco traffico che faccia almeno ripartire l'attività del terminal o meglio cercare ancora, accettando il rischio di continuare ad avere le banchine vuote? «Per Taranto - afferma Emilio Albani, referente per il porto della Fit-Cisl regionale pugliese - è una grande e immediata opportunità persa. Non essendoci altre manifestazioni di interesse, non sappiamo come potrà farsi avanti qualche altro soggetto. Non si può dire di no senza avere un asso nella manica».

Insomma, non si tratta neanche di uovo o gallina, perché l'uovo, secondo Albani, con Ulisse sarebbe stato certo, mentre la gallina dei grandi traffici a Taranto è stata attesa per troppo tempo quando a gestire il terminal erano Evergreen e Hutchison Ports. Ma non è mai davvero arrivata. «Una parte dei lavoratori - continua Albani - avrebbe potuto trovare una collocazione». Il sindacalista è anche uno degli oltre 500 lavoratori dell'ex-Tct in cassa integrazione fino alla fine dell'anno. I 518 lavoratori del terminal avevano ottenuto la cassa integrazione per un anno nel settembre del 2015. Alla scadenza, nel settembre di quest'anno, rischiavano l'ingresso in mobilità, ma sono riusciti a strappare una

proroga di tre mesi, fino alla fine dell'anno, grazie anche alla disponibilità dell'ex-Tct. La conclusione di questo percorso è l'agenzia del lavoro che il governo si è impegnato a organizzare per i lavoratori degli hub di transshipment italiani, Taranto, Gioia Tauro e Cagliari. Ma senza lavoro, anche l'agenzia non potrà reggere molto. Quali sono le prospettive? «Un soggetto come Ulisse, che a più riprese ha mostrato al territorio la propria proposta, adesso farà ricorso. Ma nel frattempo il territorio non può permettersi questo azzeramento del lavoro», dice Albani.

Chi ha manifestato dubbi sulla gara in tempi non sospetti è Giancarlo Russo, direttore generale del terminal Tct in liquidazione. Aveva espresso la propria opinione in un'intervista a "L'Avvisatore Marittimo" dello scorso 3 marzo, che aveva suscitato critiche nel porto tarantino. La ripete adesso, senza voler alimentare ulteriori polemiche. Permette che «per giudicare la scelta bisogna prima conoscere le carte, che adesso non sono pubbliche» e che «dispiace che non ci sia un concessionario per il terminal, perché avrebbe significato veder tornare lavoro sulle banchine». Per quanto riguarda il futuro, «resto dell'opinione che almeno per i 200 metri di banchina attrezzati con alti fondali bisogna intercettare un terminalista in grado di fornire servizi produttivi e di eccellenza. Al massimo si può dividere l'area in due e sugli altri 850 metri può trovare spazio un'attività multipurpose (come breakbulk, auto e altro). Per questa parte il Consorzio Ulisse poteva dire la sua, visto che è collegato a gruppi importanti come Saga. Ma uno spezzatino dell'area non creerebbe occupazione né traffici». Sui 1.200 metri, «c'è spazio per un terminal da un milione di teu, intercettando una o più linee di navigazione». Per quanto riguarda la gara, «dispiace per Ulisse, spero che si trovi una squadra perché il porto è vuoto».

Alberto Ghilari

Porti: insabbiamento a Tremestieri, protesta comitato

Il molo funziona solo a scivoli alternati

(ANSA) - MESSINA, 8 NOV - A causa del vento, il molo di Tremestieri si è in parte insabbiato e funziona solo a scivoli alternati. La sabbia ha difatti invaso il primo scivolo e la città è di nuovo a rischio invasione tir. Protesta il comitato di cittadini "9 Aprile" di Messina che da mesi denuncia le condizioni del molo. "Lo avevamo ampiamente previsto - dice il comitato - Le operazioni per l'approdo delle navi sono sempre più pericolose e oggi quasi proibitive nel primo invaso e tutti gli enti preposti non prendono al momento alcun provvedimento per garantire opportuna sicurezza nella navigazione mettendo a grave rischio chi vi opera in queste condizioni".

Il gruppo "9 Aprile", dopo aver interpellato nei giorni scorsi il prefetto di Messina, presenterà "esposto alla procura sugli inspiegabili ritardi che si riscontrano con anomala sistematicità nelle pratiche burocratiche con cui la Regione deve autorizzare le operazioni di dragaggio".

(ANSA).

L'Informatore Navale

L'innovativo BLOK-BEAM movimentata i container vuoti con risparmi di miliardi di dollari nel settore

Shanghai (Cina), 8 novembre 2016 – Un nuovo sistema rivoluzionario di movimentazione dei container, volto a facilitare il crescente problema della congestione dei terminal portuali, sarà lanciato in una dimostrazione tecnica a Shanghai alla fine di novembre.

Disegnato da "BLOK-Beam", il sistema consente di sollevare sei contenitori e trasportarli come in un unico blocco, in gran parte con le infrastrutture portuali esistenti.

Un nuovo sistema per migliorare la produttività nella movimentazione di container vuoti su banchine è impostato per essere svelato a Shanghai questo mese -ed i suoi ingegneri sostengono che potrebbe risparmiare miliardi di dollari l'anno per il settore dei trasporti.

Il sistema BLOK-BEAM è in grado di gestire sei contenitori vuoti insieme durante le operazioni di carico e scarico sulle banchine dei terminal container.

Una coppia di travi di acciaio collegano i sei contenitori vuoti per formare un blocco unico, che può essere sollevato come un'unica unità. BLOK-BEAM è stato sviluppato dopo aver seguito un aumento significativo dei livelli di carico di lavoro sicuro della gru per contenitore.

L'amministratore delegato John Evans BLOK-BEAM Ltd ha detto: "Ora che le navi sono in grado di imbarcare circa 20.000 container da 20 ft su una nave – e le gru di servizio può sollevare fino a 100 tonnellate alla volta – sono i porti che, nonostante della loro maggiore efficienza, sono diventati il centro dell'attenzione nel movimento nave-terra".

Sulla base di ricerche sono circa il 25% di tutti i movimenti di container sono scatole vuote e ogni anno nei porti di tutto il mondo il numero è di circa 500m teu all'anno – anche se la Banca mondiale ha registrato un rendimento porto globale di 684m di teu nel 2014 – e che costa per le linee di navigazione \$ 300 per imbarco o sbarco (una cifra che molti porti e terminal contestano), Evans ha suggerito che le compagnie di navigazione potrebbero risparmiare miliardi all'anno in spese di trattamento del solo terminal.

"Stimiamo che se solo un terzo dei movimenti di container vuoti sono gestite da BLOK-BEAM, l'industria potrebbe risparmiare oltre 2 miliardi di \$ all'anno – prima ancora di considerare la grande spesa di tempo di inattività, risparmio di carburante, l'efficienza generale, le perdite in mare e la sicurezza", ha spiegato.

[cliccare per ingrandire](#)

La sicurezza è davvero un grosso problema in mare, sul ponte, e sulla banchina. I contenitori individuali possono essere collegati per sollevare un sollevamento verticale in tandem. Ma essendo così in alto, rischiano di essere instabili e può rovesciarsi sulla banchina o del ponte. Al recente ICHCA Nave-Port Interface seminario a Londra, una presentazione ha indicato che può cadere in mare – in cui le pile possono andare fino a 10 alti e molte centinaia di contenitori vengono persi in mare ogni anno.

-segue

Il caricamento di sei contenitori in un solo movimento potrebbe salvare il settore del trasporto marittimo container tanto quanto US \$ 2 miliardi all'anno. Per i porti si migliora ulteriormente la produttività, BLOK-BEAM Ltd ha progettato un rimorchio speciale, – l' "OX" – che funge da maschera per BLOK di assemblaggio e poi come un rimorchio per il trasporto del BLOK, in modo ordinato e rapidamente, con le gru per caricamento normali. Preparazione dell' OX avviene dalla banchina, in modo che gli scaricatori possono lavorare in ore regolari e in sicurezza preparando il contenitore "bloks" pronto per l'arrivo della nave. Le caratteristiche jiggig permettono ai contenitori ben posizionati, mentre essi sono garantiti come BLOK.

Martin Clive-Smith, Direttore tecnico di BLOK-BEAM Ltd, ha quantificato i miglioramenti nella sicurezza offerta dal sistema, come segue: "Spostando l'80% dei preparativi per i container al largo della banchina occupata, il rischio di incidenti è ridotto, mentre il tempo è salvato. Analogamente, il sistema BLOK FASCIO ha il potenziale per tagliare ancoraggio sul ponte di oltre il 50% e aumentare la stabilità in mare ".

Durante lo scarico, le gru possono far cadere il bloks direttamente sull' OX e con un solo driver possono rapidamente spostare i contenitori lontano dalla banchina occupata dai sei contenitori più veloce del normale. Poiché il BLOK è largo 3 contenitori, è del tutto stabile e non può essere rovesciato.

Il BLOK-BEAM sarà lanciato ufficialmente in fabbrica QSOE (produttori del sistema), vicino a Shanghai il 28 novembre 201

Il Secolo XIX

A OTTOBRE

Shanghai i container salgono del 5,9%

GENOVA. Il porto di Shanghai ha movimentato 3,22 milioni di teu a ottobre, dato che risulta in crescita rispetto ai periodi precedenti.

L'aumento è stato pari al 5,9% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, quando il traffico si era attestato a 3,04 milioni di teu. Lo rivela l'analisi fornita dal Shanghai International Port (Group) Co (Sipg). Rispetto al mese precedente l'incremento è stato pari al 2,9%, perché a settembre erano stati movimentati 3,13 milioni di teu.

IN CRESCITA ANCHE I DATI DEI TERMINAL ICTSI



Shanghai, aumentano i volumi a ottobre

Il porto di Shanghai ha movimentato 3,22 milioni di teu a ottobre, dato che risulta in crescita rispetto ai periodi precedenti. L'aumento è stato pari al 5,9% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, quando il traffico si era attestato a 3,04 milioni di teu. Lo rivela l'analisi fornita dal Shanghai International Port (Group) Co (SIPG). Rispetto al mese precedente l'incremento è stato pari al 2,9%, perché a settembre erano stati movimentati 3,13 milioni di teu. In totale nei dieci mesi del 2016, il volume di contenitori si è attestato a 30,82 milioni di teu e rappresenta un aumento dell'1,4% rispetto allo stesso periodo del 2015.

International Container Terminal Services ha se-

gnato un incremento del 5% nelle entrate durante i primi nove mesi dell'anno. Il totale ammonta a 835 milioni di dollari, grazie all'incremento dei volumi di merce realizzati dai diversi terminal. In particolare il traffico ha raggiunto i 6,4 milioni di teu, segnando un aumento del 6,4%. Il segno positivo delle entrate oltre che dai volumi, è stato favorito dall'aumento delle tariffe previsto dal gruppo e dai nuovi accordi conclusi con le compagnie. Sta andando bene anche il nuovo terminal traliccio del gruppo. Nel terzo trimestre dell'anno i terminal di Ictsi delle regioni Asia, Emea e America, hanno visto una crescita a due cifre, mentre le entrate totali sono aumentate del 18% a 284 milioni di dollari.

Il Secolo XIX

LO STUDIO

America Latina ai porti servono 50 miliardi

GENOVA. La Corporacion Andina de Fomento (CAF), la banca dedicata allo sviluppo dell'America Latina, ha scritto in un rapporto che le infrastrutture della regione sono inadeguate ad attrarre nuovi traffici e che la mancanza di investimenti in opere che colmino questo gap, porterà a seri problemi entro quattro anni, se non si interviene con rapidità. Da oggi sino al 2020 i porti del Sud America hanno bisogno di interventi per un valore complessivo di 50 miliardi di dollari.