



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Riforma dei Porti:

- **La Riforma dei Porti italiani** (Ansa, La Gazzetta Marittima, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Giornale di Sicilia, L'Informatore Navale, Ferpress, Quotidiano di Sicilia, Il Sole 24 Ore)

Dai Porti:

Trieste:

"...La nuova via della seta..." (Ferpress)

"...Porto Trieste :Serracchiani, è terzo scaleo della Germania..."

(Ansa, Gazzetta Marittima)

"...Open Day porto anche a trieste ..." (La Gazzetta Marittima)

Venezia:

"...Venezia entra in board International Transport Forum..." (Ansa)

Savona:

"...Savona, luci ed Ombre..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Controlli radiometrici, cinque a giudizio..." (The Medi Telegraph)

"...La sfida con il Comune per la Gronda di Genova..." (A&F)

"...Marsiglia sogna il passato: Torneremo i numeri uno..."

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...In Mare , futuro hi tech..." (La Repubblica GE)

Livorno:

"...Livorno: Gallanti riceve a Palazzo Rosciano il console USA..."
(L'Informatore Navale)

"...A livorno appuntamento del "Dibattito"..." (La Gazzetta Marittima)

"...La "Gregoretti" consegnata a Livorno..." (La Gazzetta Marittima)

"...Ro-ro Livorno, L'autorità Portuale vuole lanciare bando..."

(bollettino Avvisatore Marittimo)

Napoli:

"...Il porto, da occasione di rilancio alla paralisi..." (Il Sole 24 Ore)



Taranto:

"...Porto di Taranto, partire le 500..." (The Medi Telegraph)

Gioia Tauro:

"...Logistica e terminal Lavori pronti a partire..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...I principali interventi del POT..." (Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Il Workshop di Augusta sull'Italia hub del GNL..."

(La Gazzetta Marittima)

"...Autorità Portuale, c'è il no alla correzione dei confini..." (La Sicilia)

Palermo:

"...La Costa, il centro e una maxi tunnel gini racconta la Palermo del futuro..." (Live Sicila)

Altre notizie dai porti italiani e stranieri

Porti: Monti (Assoporti), dopo lamentele è momento mea culpa

Presidente Assoporti interviene a Assemblea Federagenti



(ANSA) - TRAPANI, 20 MAG - "Il nostro è uno strano Paese. Per anni tutti ci siamo lamentati perché la politica, dal governo al Parlamento passando per regioni e partiti politici, non si occupava dei porti e dell'economia marittima. Oggi che comunque il processo di riforma è partito, qualcuno si lamenta perché non è adeguato alle reali necessità di cambiamento espresse dal mercato. A mio parere è venuto il momento di un mea culpa". L'ha detto Pasqualino Monti, presidente di Assoporti, intervenendo all'assemblea generale numero 67 di Federagenti, voluta a Trapani da Gaspare Panfalone, presidente dell'associazione agenti raccomandatori e mediatori marittimi della Sicilia.

La Gazzetta Marittima

Tra porti e Monti...

ROMA – Pasqualino Monti, commissario e già presidente del porto di Civitavecchia, sta lanciando messaggi significativi al governo. Due giorni fa sul giornale della Confindustria ha messo del pepe alle commissioni parlamentari augurandosi che si decidano il più presto possibile "perché andare dopo l'estate con le nomine dei presidenti delle Autorità di sistema significherebbe non far ripartire il Paese". Sul quotidiano di Civitavecchia "La Provincia" (ripreso anche da "La Stampa") è andato oltre. Ricordando di essere anche presidente di Assoporti, Pasqualino Monti ha detto di essere disponibile a ricoprire le eventuali cariche il ministro Delrio volesse assegnargli, purché si faccia presto. Ed ha citato sia una eventuale conferma alla presidenza del "sistema" dei porti di Roma, sia la presidenza del sistema Livorno-Piombino.

Non è la prima volta che per Monti si indica come possibile una presidenza a Livorno. Coincidenze? Dice un vecchio e saggio proverbio che una coincidenza è un caso, due coincidenze cominciano ad essere qualcosa di più, e tre coincidenze ed oltre sfiorano la verità. Qualche commentatore si è spinto a chiedersi come mai, tra i 15 "sistemi" che la Riforma Delrio ipotizza, per Monti ci siano tutti questi rumors relativi a Livorno. E io una risposta proverei a darla, anche se è solo un'ipotesi personale, che dunque vale per quel che possono valere le mie personali elucubrazioni. Ecco qui: sono certo che Pasqualino Monti, uomo intelligente e scafato malgrado la giovane età, preferirebbe rimanere alla guida dei porti di Roma, anche in vista del progetto Gavio e della tanta carne che ha messo al fuoco. Ma Monti ha anche uno sponsor importante, il gruppo Grimaldi, che a Civitavecchia ha "ancorato" un impero: E Livorno, per Grimaldi, oggi conta molto, anzi moltissimo. Non si può dire che Giuliano Gallanti non sia stato sensibile ed aperto alle esigenze del gruppo, pur cercando di bilanciare le scelte con quelle del gruppo antagonista di Onorato. Ma un Pasqualino Monti a Livorno certo a Grimaldi dovrebbe non dispiacere. Punto. L'ho buttata di fuori? Può darsi. Ma almeno ho proposto un perché plausibile. Cetera tolle, dicevano i latini. Staremo a vedere.

A.F.

Porti: Merlo, entro 17 luglio ok Parlamento a decreto riforma

"Provvedimento potenzierà competitività settore"



(ANSA) - TRAPANI, 20 MAG - "Dopo 9 anni di attesa, siamo ormai alla vigilia del varo della riforma del sistema portuale: grazie ad un'accelerazione significativa impressa dal governo negli ultimi mesi, entro il 17 luglio il decreto sarà licenziato dalle Commissioni parlamentari competenti in materia": lo ha detto il consigliere del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Luigi Merlo, alla 67ma assemblea generale di Federagenti, in corso a Trapani.

"La riforma - ha detto Merlo - consentirà investimenti mirati e potenzierà la competitività del settore: la nuova autorità portuale di sistema, lo sportello unico doganale, l'abolizione dei vecchi comitati portuali e la creazione di un tavolo di coordinamento nazionale, sono tutti elementi che consentiranno l'attuazione di una politica portuale integrata". Per Merlo, la "visione sistema" che fornirà la riforma, permetterà di rilanciare il settore. "Sarà solo un primo passo di un processo di intervento nel settore della logistica e dei porti, con provvedimenti che riguarderanno il tavolo di partenariato (che si occuperà delle scelte e non delle procedure amministrative), la riforma del lavoro nei porti, la limitazione della responsabilità dei piloti e il caso crociere-Venezia. (ANSA).

La Gazzetta Marittima

Ma per Merlo invece i tempi sono stretti

ROMA – I timori del Consiglio di Stato sulla Riforma a due velocità? Per Luigi Merlo, già presidente di Assoporti, poi dell'Authority di Genova e oggi consigliere (ascoltato) del ministro Delrio sui temi portuali, il problema esiste ma non condiziona il cuore della riforma. In un veloce scambio di opinioni con la nostra Cinzia Garofoli, Merlo ha dato la sua versione – che è quella del governo – sulla Riforma e sui suoi tempi. Una versione che ovviamente differisce con quella che abbiamo riportato più sopra. Intanto le commissioni parlamentari: hanno avuto un termine, il 16 luglio, per esprimersi (pareri obbligatori ma, ricordiamolo, non vincolanti). Il che significa, secondo Merlo, che entro la fine di luglio la Riforma potrebbe anche essere approvata. O meglio: sarà approvata.

Quali sono i punti forti, accorpamenti di Autorità di sistema a parte? Il fatto che spariscono i comitati portuali, sottolinea Merlo, che da tempo si sono dimostrati pleorici e infarciti di rappresentanti di interessi specifici, spesso in grado di condizionare o rallentare scelte nell'interesse generale. Merlo crede molto nei tavoli tecnici che saranno creati nei ministeri, dove la visione dal centro sarà libera dai condizionamenti localistici. E dove ci sarà finalmente un coordinamento nazionale in nome del sistema e non con interventi "a pioggia" sulla base delle pressioni locali. Luigi Merlo ha anche espresso un altro importante concetto: gli interventi dello Stato sui porti non potranno più finanziare opere dei terminal in concessione, ma saranno focalizzati sui dragaggi e sulle opere di protezione foranee (dighe), sulla base di progetti che dovranno essere attentamente vagliati nell'interesse del "sistema" nazionale. Che dire? Idee sane e condivisibili sui principi e sulla sostanza. Tutto starà, ovviamente, sul come – e sul quando – si riuscirà ad applicarle.

A.F.

Vicari: «Riforma dei porti entro l'estate»

Trapani - «Dopo nove anni di attesa, siamo ormai alla vigilia del varo della riforma del sistema portuale: entro il 17 luglio il decreto sarà licenziato dalle Commissioni parlamentari competenti in materia» ha aggiunto Luigi Merlo. Gli annunci sono stati fatti all'assemblea di Federagenti, questa mattina a Trapani



Trapani - La riforma dei porti sarà operativa «entro l'estate»: lo ha ribadito alla 67esima assemblea generale di Federagenti, riunita a Trapani, il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Simona Vicari, secondo la quale «subito dopo la riforma l'Italia, deve dotarsi di una politica marittima integrata» che veda coinvolte tutte le diverse categorie che operano sul mare. «Gli agenti marittimi - ha detto il sottosegretario - rappresentano le gambe di questo nuovo percorso». Per Vicari, «il mare è strategico per il rilancio dell'economia nazionale». **Il sottosegretario ha ricordato che il Paese conta 300 gruppi armatoriali** e che gli addetti ai lavori (indotto compreso) superano le 80 mila unità. «Una forza che deve inorgoglierci e che ci colloca al primo posto nel mondo» ha sottolineato.

«Dopo nove anni di attesa, siamo ormai alla vigilia del varo della riforma del sistema portuale: grazie ad un'accelerazione significativa impressa dal governo negli ultimi mesi, entro il 17 luglio il decreto sarà licenziato dalle Commissioni parlamentari competenti in materia - ha aggiunto il consigliere del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Luigi Merlo -. La riforma - consentirà investimenti mirati e potenzierà la competitività del settore: la nuova autorità portuale di sistema, lo sportello unico doganale, l'abolizione dei vecchi comitati portuali e la creazione di un tavolo di coordinamento nazionale, sono tutti elementi che consentiranno l'attuazione di una politica portuale integrata». Per Merlo, la «visione sistema» che fornirà la riforma, permetterà di rilanciare il settore. «Sarà solo un primo passo di un processo di intervento nel settore della logistica e dei porti, con provvedimenti che riguarderanno il tavolo di partenariato (che si occuperà delle scelte e non delle procedure amministrative), la riforma del lavoro nei porti, la limitazione della responsabilità dei piloti e il caso crociere-Venezia».

- segue

«Il nostro è uno strano Paese - ha commentato Pasqualino Monti, presidente di Assoporti -. Per anni tutti ci siamo lamentati perché la politica, dal governo al Parlamento passando per regioni e partiti politici, non si occupava dei porti e dell'economia marittima. Oggi che comunque il processo di riforma è partito, qualcuno si lamenta perché non è adeguato alle reali necessità di cambiamento espresse dal mercato. A mio parere è venuto il momento di un mea culpa». L'assemblea di Federagenti è stata voluta a Trapani da Gaspare Panfalone, presidente dell'associazione agenti raccomandatari e mediatori marittimi della Sicilia.

Porti:sottosegretario Vicari, riforma operativa entro estate

Mare strategico per rilancio economia italiana



(ANSA) - TRAPANI, 20 MAG - La riforma dei porti sarà operativa "entro l'estate": lo ha ribadito alla 67/ma assemblea generale di Federagenti, riunita a Trapani, il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti, Simona Vicari, secondo la quale "subito dopo la riforma l'Italia, deve dotarsi di una politica marittima integrata" che veda coinvolte tutte le diverse categorie che operano sul mare. "Gli agenti marittimi - ha detto il sottosegretario - rappresentano le gambe di questo nuovo percorso". Per Vicari, "il mare è strategico per il rilancio dell'economia nazionale". Il sottosegretario ha ricordato che il Paese conta 300 gruppi armatoriali e che gli addetti ai lavori (indotto compreso) superano le 80.000 unità. "Una forza che deve inorgoglierci e che ci colloca al primo posto nel mondo" ha sottolineato.(ANSA).

Il Secolo XIX

L'ASSEMBLEA DEGLI AGENTI MARITTIMI

In Federagenti inizia l'era Duci: «Registro? Serve una mediazione»

Pappalardo sulla riforma: «No al manuale Cencelli per le nuove Autorità di Sistema»

TRAPANI. L'era Duci in Federagenti comincia a Trapani, con le lacrime di Michele Pappalardo, il presidente uscente emozionato al termine del mandato, e il primo dossier pesante che è già sul tavolo del nuovo vertice dell'associazione, ora tornato in mano ai genovesi.

L'ultimo capitolo della guerra degli armatori si inserisce in un quadro non proprio positivo per gli agenti, alle prese con fusioni, fallimenti e speculatori che mirano alle compagnie. Grimaldi, in lotta con il patron di Tirrenia e Moby Vincenzo Onorato, minaccia di lasciare la bandiera italiana se dovesse passare il provvedimento che lo penalizzerebbe, cancellando i benefici del Registro Internazionale: «Ci preoccupa la tensione tra i due e tra Confitarma e Fedarlinea», spiega Gian Enzo Duci subito dopo l'incoronazione, all'assemblea annuale di Federagenti. «Auspico soluzioni di mediazione e salvaguardia dei marittimi italiani, però mi rendo anche conto che provvedimenti come questo rischiano di arrivare a un risultato opposto rispetto all'obiettivo prefissato».

«Attilio di puro esempio spiega il neo presidente di Federagenti - sulla Genova-Napoli già oggi potrebbe operare un armatore del Lussemburgo, con bandiera di Gibilterra ed equipaggio malgascio. Il Registro Internazionale consente agli italiani di essere competitivi anche di fronte a concorrenti del genere». Ed ecco perché Simona Vicari, sottosegretario ai Trasporti, spera che «alla Camera il provvedimento di delega al governo venga migliorato».

Abbiamo chiesto di rivedere il settore nel suo complesso.

Uno dei principali armatori al mondo è italiano (Grimaldi, ndr) e sarebbe folle attuare provvedimenti contro». Anche Luigi Merlo è netto: «Il Registro va difeso, salvaguarda toe se necessario va rivisto». Il testo ora è alla Camera e in caso di modifica dovrebbe tornare al Senato: una navetta che potrebbe far slittare i tempi e far scadere il limite della delega fissato a fine luglio.

L'idea di Grimaldi di creare una Confederazione del Mare, trova l'approvazione di Duci: «L'idea è forte, ma per valorizzarla al meglio, credo sarebbe preferibile rimanere autonoma rispetto ad altre categorie o associazioni».

L'altro grande tema di fronte agli operatori è la riforma dei porti. Il presidente uscente Pappalardo ha un forte timore: «Ci preoccupano, e non poco, le derive che, specie nell'imminenza della nomina dei nuovi presidenti, può assumere il dibattito sulla riforma con una nuova versione del manuale Cencelli per la scelta dei presidenti. Ci preoccupa e non poco l'assetto della governance dei porti che apparentemente emargina gli operatori portuali dalle stanze dell'Autorità di Sistema nelle quali verranno compiute le scelte. Abbiamo auspicato e auspichiamo che il ruolo degli operatori non sia solo consultivo». Sui tempi invece rassicura tutti Luigi Merlo, l'ex presidente del porto di Genova, oggi consulente del ministro Delrio: «Entro il 17 luglio il percorso della riforma in parlamento sarà terminato, poi il ministro procederà con le nomine. Non ci sa».

Federagenti, Pappalardo: «Crisi armatori, incombono nubi»

E sulla riforma dei porti il presidente uscente si dice preoccupato «che si risolva tutto con manuale cancelli»



Trapani - «Il fenomeno delle concentrazioni ha significato la scomparsa di marchi e nomi illustri fagocitati da una concorrenza senza limiti. Altri gruppi armatoriali sono prossimi al fallimento o a cessioni a prezzo di liquidazione a favore di fondi o soggetti finanziari speculativi». Michele Pappalardo lascia la presidenza di Federagenti e apre la sua ultima assemblea che eleggerà oggi Gian Enzo Duci successore al vertice. Ma la categoria degli agenti marittimi oggi soffre e le prospettive non sono rosee: «Il 2015 si é chiuso con qualche timido segnale positivo ma la situazione geopolitica preoccupa e sono ancora molte le nubi che incombono». Pappalardo sottolinea che gli agenti marittimi e tutto il cluster marittimo, sono riusciti a superare una "crisi di identità".

- segue

Sulla riforma dei porti Federagenti è preoccupato che la politica limiti il decreto alla spartizione politica del poltrone. Spiega Pappalardo: «Ci preoccupano, e non poco, i ritardi che si sono accumulati e che si possono ancora accumulare nel percorso legislativo. Ci preoccupano e non poco la derive che, specie nell'imminenza della nomina dei nuovi Presidenti, può assumere il dibattito sulla riforma con un a nuova versione del manuale Cencelli per la scelta dei Presidenti. Ci preoccupa e non poco l'assetto della governance dei porti che apparentemente (e mi piace ripetere apparentemente) emargina gli operatori portuali dalle stanze dell'Autorità di Sistema nelle quali verranno compiute le scelte. Abbiamo auspicato ed auspichiamo che il ruolo degli operatori non sia solo consultivo, ma possa incidere in modo determinante sull'assetto dei porti, sia attraverso l'inserimento di tecnici espressi dalle competenti categorie professionali nel Comitato di Gestione, ufficialmente in rappresentanza delle istituzioni locali, sia attraverso un reale potere da attribuire ai tavoli di partenariato. Su questi temi, Federagenti continuerà a battersi».

Federagenti lancia l'Authority mediterranea

Trapani - Un'Autorità portuale per il Canale di Sicilia che comprenda i porti dell'Isola ma anche quelli libici, tunisini ed egiziani. È la proposta degli agenti marittimi, riuniti oggi a Trapani per l'assemblea nazionale Federagenti



Trapani - Un'Autorità portuale per il Canale di Sicilia che comprenda i porti dell'Isola ma anche quelli libici, tunisini ed egiziani. È la proposta degli agenti marittimi, riuniti oggi a Trapani per l'assemblea nazionale Federagenti.

Un'autorità di sistema portuale che va da Trapani ad Augusta con sede nel porto della cittadina siracusana, che, «ferme restando le competenze e le professionalità della Guardia costiera», sviluppi «una razionalizzazione nella politica dell'accoglienza e ponga per la prima volta basi serie e concrete per flussi economici di ritorno». «Immaginare una rete portuale coordinata soprattutto tra i porti del sud della Sicilia e alcuni del nord Africa, con particolare riferimento ai porti tunisini e libici, in un'ottica di reale soluzione dei problemi drammatici riguardanti gli immigrati ed i migranti - ha affermato il presidente degli agenti siciliani Gaspare Panfalone - potrebbe fornire una prima risposta concreta, che traguardi anche a un coordinamento dei flussi futuri di merce da e per i nuovi centri di produzione che dovranno essere radicati dall'altra parte del Mediterraneo».

La Sicilia - ha sottolineato il presidente uscente di Federagenti, Michele Pappalardo - è diventata epicentro e terra di mezzo per affrontare problematiche complesse. La Sicilia è una piattaforma naturale e ha quindi tutte le carte in regola per porre le basi a una soluzione di lungo periodo di un problema altrimenti non gestibile».

- segue

In questo quadro si potrebbe anche pervenire a una razionalizzazione degli strumenti di governance portuale, con differenti specializzazioni merceologiche per l'Autorità di sistema portuale settentrionale (Palermo) e orientale (Catania). *«Non parole - ha concluso, lanciando una proposta che è stata accolta in toto e fatta sua dalla Federazione nazionale agenti marittimi - ma fatti: dal 2000 al 2013, nel tentativo di raggiungere l'Europa, sono morti più di 23 mila migranti o inghiottiti dal Mediterraneo o vittime di freddo e stenti sugli itinerari via terra. 1.600 all'anno. È ora di cambiare».*

FEDERAGENTI. A Bonagia l'assemblea generale nazionale dei mediatori marittimi per discutere della riforma

Panfalone: «Serve una nuova autorità portuale»

OOO Federagenti - che unisce gli agenti raccomandatori marittimi ed i mediatori marittimi d'Italia - ha convocato ieri l'assemblea generale nazionale alla Tonnara di Bonagia.

La scelta di Trapani, per l'appuntamento più importante dell'anno, è stata fortemente voluta dall'imprenditore Gaspare Panfalone, presidente regionale dell'associazione.

Nel suo intervento, Panfalone ha auspicato la creazione di un'Autorità di sistema portuale del Canale di Sicilia che va da Trapani ad Augusta, con l'obiettivo di sviluppare «una razionalizzazione nella politica dell'accoglienza e porre le basi per flussi economici di ritorno». L'idea è stata lanciata proprio alla vigilia del varo del progetto di riforma portuale.

All'assemblea nazionale, Michele Pappalardo, che è giunto a fine del suo mandato e ha incassato il riconoscimento corale del ruolo che ha svolto in questi anni, nel passare le consegne al nuovo presidente Gian Enzo Duci, è intervenuto con decisione sul tema della riforma e anche su quello della nomina dei nuovi presidenti che - ha detto - «non può e non deve rispondere a un nuovo manuale Cencelli». «Oggi qui a Trapani - ha proseguito - siamo consci di non poter abbassare la guardia; e non sugli accorpamenti e sulla loro necessità, sulla fine dei comitati portuali e quindi della nostra estromissione dalle politiche decisorie, ma perché c'è in ballo, non dimentichiamolo, il futuro dei porti italiani e quindi la capacità di fare dei porti e della logistica un valore aggiunto e non un disvalore per il Paese». (*GC*)

Federagenti chiede tempi certi sulla riforma portuale. Merlo: entro il 17 luglio via libera dal Parlamento

Michele Pappalardo con l'assemblea di Trapani passa il testimone di presidenza a Gian Enzo Duci e lancia un ultimo appello a fare presto per il varo della riforma portuale. Risponde Luigi Merlo: entro il 17 luglio pronti i pareri delle cinque Commissioni Parlamentari. Poi subito le nomine dei Presidenti della nuove Autorità di sistema. Federagenti dice no a un nuovo "manuale Cencelli" per la scelta dei presidenti delle Autorità di sistema. Duci: "Puntare su una legge speciale per l'internazionalizzazione della logistica italiana"

Trapani, 20 maggio 2016 - Federagenti è stata ed è fra i primi e più tenaci sostenitori del progetto di riforma portuale, ma ora è necessario che su questa riforma soffino venti forti e impetuosi, da cavalcare, che siano assunte decisioni importanti e rapide, e che siano scelti uomini che sappiano compierle e non debbano farle dipendere da altri poteri.

All'assemblea nazionale, svoltasi oggi a Trapani, Pappalardo, che è giunto a fine del suo mandato e ha incassato il riconoscimento corale del ruolo che ha svolto in questi anni, nel passare le consegne al nuovo presidente Gian Enzo Duci, è intervenuto con decisione sul tema della riforma portuale e anche su quello della nomina dei nuovi presidenti che - ha detto - "non può e non deve rispondere a un nuovo manuale Cencelli".

"Oggi qui a Trapani - ha proseguito - siamo consci di non poter abbassare la guardia. E non sugli accorpamenti e sulla loro necessità, sulla fine dei comitati portuali e quindi della nostra estromissione dalle politiche decisorie ed altro ancora, ma specialmente perché la partita che si gioca non può essere unicamente una partita politica. In ballo non c'è uno scontro fra poteri che ha per protagonisti governo e Regioni. In ballo, non dimentichiamolo, c'è il futuro dei porti italiani e quindi la capacità di fare dei porti e della logistica un valore aggiunto e non un disvalore per il Paese".

"Un errore fatale - ha concluso Pappalardo dopo aver sottolineato il ruolo centrale riconquistato dagli agenti come professionisti, cardine nell'operatività dei porti e anche in settori nuovi come quello dei mega yacht - sarebbe quello di immolare nuovamente i porti agli interessi della politica scegliendo presidenti sbagliati, frutto di logiche di spartizione vecchie e nuove oppure di una improvvisazione figlia di slogan a volte anche solo anagrafici. E diciamo con forza che danni forse maggiori delle scelte sbagliate potrebbero produrre la politica dei rinvii".

Su una linea di assoluta continuità si è collocato il neo-eletto Presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, che ha espresso "grande fiducia sul ministro Delrio e la sua squadra", fiducia che ha trovato conferma - ha sottolineato - nella convocazione di Federagenti già per martedì prossimo al ministero per discutere ruolo e funzioni del Tavolo di partenariato nelle nascenti Autorità di sistema portuale, ma anche nel

- segue

riconoscimento del ruolo degli agenti marittimi (come comunicato dal direttore generale del ministero Enrico Pujia) nella formulazione italiana della Maritime Labour Convention.

Sul tema della riforma, la risposta attesa è arrivata subito da Luigi Merlo, Consigliere del ministro Delrio, che ha fornito per la prima volta una data limite: entro il 17 luglio e non oltre il decreto sarà licenziato dallo cinque Commissioni parlamentari competenti in materia. Quindi si procederà immediatamente alla nomina dei 15 presidenti, dei 15 segretari generali e degli oltre 70 componenti degli organi di governo delle nuove Autorità portuali. Ma la riforma - ha precisato Merlo - sarà solo un primo passo di un processo di intervento nel settore della logistica e dei porti, con provvedimenti che riguarderanno il tavolo di partenariato (che si occuperà delle scelte e non delle procedure amministrative), la riforma del lavoro nei porti, la limitazione della responsabilità dei piloti e il caso crociera-Venezia. In uno spirito di collaborazione, probabilmente senza precedenti fra Federagenti e istituzioni, si sono collocati sia l'intervento del presidente di Assoporti Pasqualino Monti sia di Luigi Merlo in forte sintonia anche con Enrico Pujia.

Il sottosegretario ai Trasporti, Simona Vicari, nel tracciare le conclusioni, ha rimarcato l'importanza della svolta impressa dal governo nel settore della Blue Economy e la volontà precisa dell'esecutivo di sfruttare una risorsa mare "che è - ha detto - strategica per l'intera economia nazionale".

E nel futuro - secondo le strategie del neo presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci - si profila non solo uno sforzo concentrato sulla revisione della legge professionale (la 135 del 1977), ma anche l'avvio di un confronto a tutto campo con il governo sulla definizione di una legge speciale per l'internazionalizzazione della logistica italiana e quindi "per la trasformazione del sistema logistico, da onere a valore aggiunto per l'economia e il mondo italiano della produzione".

Riforma porti: Federagenti chiede tempi certi. Merlo assicura via libera Parlamento entro 17 luglio



(FERPRESS) - Trapani, 20 MAG - Federagenti è stata ed è fra i primi e più tenaci sostenitori del progetto di riforma portuale, ma ora è necessario che su questa riforma soffino venti forti e impetuosi, da cavalcare, che siano assunte decisioni importanti e rapide, e che siano scelti uomini che sappiano compierle e non debbano farle dipendere da altri poteri.

All'assemblea nazionale, svoltasi oggi a Trapani, Michele Pappalardo, che è giunto a fine del suo mandato e ha incassato il riconoscimento corale del ruolo che ha svolto in questi anni, nel passare le consegne al nuovo presidente Gian Enzo Duci, è intervenuto con decisione sul tema della riforma portuale e anche su quello della nomina dei nuovi presidenti che - ha detto - "non può e non deve rispondere a un nuovo manuale Cencelli".

"Oggi qui a Trapani - ha proseguito Pappalardo - siamo consci di non poter abbassare la guardia. E non sugli accorpamenti e sulla loro necessità, sulla fine dei comitati portuali e quindi della nostra estromissione dalle politiche decisorie ed altro ancora, ma specialmente perché la partita che si gioca non può essere unicamente una partita politica. In ballo non c'è uno scontro fra poteri che ha per protagonisti governo e Regioni. In ballo, non dimentichiamolo, c'è il futuro dei porti italiani e quindi la capacità di fare dei porti e della logistica un valore aggiunto e non un disvalore per il Paese".

"Un errore fatale - ha concluso Pappalardo dopo aver sottolineato il ruolo centrale riconquistato dagli agenti come professionisti, cardine nell'operatività dei porti e anche in settori nuovi come quello del mega yacht - sarebbe quello di immolare nuovamente i porti agli interessi della politica scegliendo presidenti sbagliati, frutto di logiche di spartizione vecchie e nuove oppure di una improvvisazione figlia di slogan a volte anche solo anagrafici. E diciamo con forza che danni forse maggiori delle scelte sbagliate potrebbero produrre la politica dei rinvii".

Su una linea di assoluta continuità si è collocato il neo-eletto Presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, che ha espresso "grande fiducia sul ministro Delrio e la sua squadra", fiducia che ha trovato conferma - ha sottolineato - nella convocazione di Federagenti già per martedì prossimo al ministero per discutere ruolo e funzioni del Tavolo di partenariato nelle nascenti Autorità di sistema portuale, ma anche nel riconoscimento del ruolo degli agenti marittimi (come comunicato dal direttore generale del ministero Enrico Pujia) nella formulazione italiana della Maritime Labour Convention.

Sul tema della riforma, la risposta attesa è arrivata subito da Luigi Merlo, Consigliere del ministro Delrio, che ha fornito per la prima volta una data limite: entro il 17 luglio e non oltre il decreto sarà licenziato dalle cinque Commissioni parlamentari competenti in materia. Quindi si procederà immediatamente alla nomina dei 15 presidenti, dei 15 segretari generali e degli oltre 70 componenti degli organi di governo delle nuove

- segue

Autorità portuali. Ma la riforma - ha precisato Merlo - sarà solo un primo passo di un processo di intervento nel settore della logistica e dei porti, con provvedimenti che riguarderanno il tavolo di partenariato (che si occuperà delle scelte e non delle procedure amministrative), la riforma del lavoro nei porti, la limitazione della responsabilità dei piloti e il caso crociere-Venezia. In uno spirito di collaborazione, probabilmente senza precedenti fra Federagenti e istituzioni, si sono collocati sia l'intervento del presidente di Assoport Pasqualino Monti sia di Luigi Merlo in forte sintonia anche con Enrico Pujia.

Il sottosegretario ai Trasporti, Simona Vicari, nel tracciare le conclusioni, ha rimarcato l'importanza della svolta impressa dal governo nel settore della Blue Economy e la volontà precisa dell'esecutivo di sfruttare una risorsa mare "che è - ha detto - strategica per l'intera economia nazionale".

E nel futuro - secondo le strategie del neo presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci - si profila non solo uno sforzo concentrato sulla revisione della legge professionale (la 135 del 1977), ma anche l'avvio di un confronto a tutto campo con il governo sulla definizione di una legge speciale per l'internazionalizzazione della logistica italiana e quindi "per la trasformazione del sistema logistico, da onere a valore aggiunto per l'economia e il mondo italiano della produzione".

Porti: Pappalardo (Federagenti), preoccupa scontro su riforma

Neopresidente interviene a Trapani a 67/ma assemblea generale



(ANSA) - TRAPANI, 20 MAG - Sulla riforma dei porti, la Federazione degli agenti marittimi "non intende abbassare la guardia" perché "la partita che si gioca non può essere unicamente politica. In ballo non c'è uno scontro di poteri che ha per protagonisti governo e regioni, in ballo c'è il futuro dei porti italiani". Questo il messaggio che a Bonagia (Trapani) ha portato oggi il nuovo presidente di Federagenti, Michele Pappalardo, alla 67/ma assemblea generale dell'associazione, che unisce gli agenti raccomandatori marittimi e aerei e agenti e mediatori marittimi d'Italia.

"Con la riforma dei porti - ha detto Pappalardo - in ballo c'è la capacità di fare degli scali italiani e della logistica un valore aggiunto, e non un disvalore per il Paese. Ci preoccupa e non poco la deriva che, specie nell'imminenza della nomina dei nuovi presidenti, può assumere il dibattito sulla riforma con una nuova versione del manuale Cencelli per la scelta dei presidenti. Ci preoccupa - ha aggiunto - l'assetto della governance dei porti, che apparentemente emargina gli operatori portuali dalle stanze dell'Autorità di sistema nelle quali verranno compiute le scelte. Abbiamo auspicato ed auspichiamo che il ruolo degli operatori non sia solo consultivo, ma possa incidere in modo determinante sull'assetto dei porti, sia attraverso l'inserimento di tecnici espressi dalle competenti categorie professionali nel comitato di gestione, sia attraverso un reale potere da attribuire ai tavoli di partenariato". (ANSA).

La Gazzetta Marittima

La Riforma? E' a rischio con due velocità

LIVORNO – Dalla periferia, dove siamo, possiamo anche vederla così: sulla riforma dei porti, accettansi scommesse. E la posta può essere alta. Si scontrano – o se preferite i toni soft, diciamo che si confrontano – le ripetute assicurazioni del ministro Graziano Delrio sul fatto che la riforma ci sarà entro un mese e i presidenti delle Autorità di sistema entro l'estate – con il fuoco di sbarramento che continua ad esserci non solo da parte delle Regioni "ribelli", ma anche di importanti organi dello Stato. Prendiamo il Consiglio di Stato. Da Roma si affannano a sottolineare che ha approvato il testo della riforma. Ma in realtà, malgrado abbia dovuto esser cauto per non incorrere nelle sculacciate del governo, ha messo qualche mina non certo piccola nel suo percorso. Prima di tutti, il richiamo a quell'assurda concessione alla Regioni "ribelli" (tre anni di proroga per chi non vuole gli accorpamenti) che di fatto ipotizza un'Italia dei porti spaccata in due: con una maggioranza di porti che lavorerebbe sulla base della Riforma e una minoranza che continuerebbe ad agire con le norme di oggi. Un pasticcio giuridico? Non solo giuridico: e non c'è chi non si renda conto che di fatto la stessa Riforma ne risulterebbe azzoppata.

Sui problemi dei tempi, anche l'autorevole Il Sole-24 Ore ha dedicato martedì scorso una mezza pagina con un titolo che da solo chiarisce come la vede il giornale della Confindustria (e di Confitarma): "In stallo i porti commissariati". Sottotitolo: "Le nomine dei presidenti rischiano di slittare a dopo l'estate". Vi si riportano le dichiarazioni di alcuni commissari, tra cui quella dell'ammiraglio Pettorino (Genova) che ha sottolineato come "un presidente ha un'agibilità politica che un commissario non ha". Con buona pace dei vari decreti Delrio con cui si stabilisce che i commissari hanno le stesse prerogative dei presidenti, Pettorino ha ragione: almeno sul piano politico (ma non solo) un commissario non può certo trattare con la pletora degli attori del territorio come un presidente. E le commissioni parlamentari di Camere Senato ancora non si sono espresse. Per concludere: il Consiglio di Stato ha approvato la Riforma, ma di fatto ha detto che è azzoppata e di difficile applicazione pratica per rilanciare davvero sui porti italiani. Ci raccontano che a Bruxelles ci sia chi sghignazza, usando la riforma azzoppata come ennesima dimostrazione dell'incapacità dell'Italia di fare riforme vere. A parte che di questi tempi a Bruxelles farebbero meglio a star zitti – le incapacità del parlamento europeo sono pari se non superiori alle nostre – bisogna ammettere che ad oggi la tanto sospirata Riforma parte male. D'accordo, meglio poco che niente. Ma ne siamo davvero convinti?

Antonio Fulvi

La Gazzetta Marittima

L'era delle grandi Alleanze e gli interrogativi sui porti

La concentrazione delle compagnie dei containers e i riflessi sugli scali marittimi – La posizione dell'Italia con il richiamo del ministro Delrio contro i "sogni"

LONDRA – C'è un anno di tempo, ma i giochi sono davvero duri per lo shipping mondiale. E così si definiscono nuove alleanze, che per qualcuno sono di sopravvivenza ma che per gli analisti ridisegnano in modo più complesso un mondo del trasporto marittimo che guarda a un futuro nemmeno troppo immediato.

E' il caso, di cui stanno parlando un po' tutti, dell'annuncio della nascita di "Alliance", capitanata dalla tedesca Hapag-Lloyd e che già ha raccolto l'adesione di Hanjin, Mol, Nyk, K-Line e del colosso di Taiwan Yang Ming. Anche senza considerare che probabilmente altri confluiranno (ci sono preavvisi di Hyundai, ma non solo) l'attuale consistenza di "Alliance" è di 620 navi portacontainers, una capacità complessiva di 3,5 milioni di Teu e quasi il 20% della disponibilità di stiva. Con "Alliance", che adesso opererà con la consueta trafila per i permessi internazionali anti-trust e dovrebbe diventare operativa nella prossima primavera, sono ormai tre le grandi alleanze: c'è la "2M" di Maersk e Msc e la "Ocean 3" che ha messo insieme Evergreen, Cosco, Cma-Cgm ed Oocl. Ma sta diventando evidente che anche nella prospettiva più lontana, le compagnie che rischiano di rimanere da sole non avranno molte chances. Se un tempo "piccolo era bello", lo shipping mondiale non lo consente più.

Bisogna adesso capire quali riflessi avrà questa nuova articolazione del mondo degli armatori nella portualità: sia in quella mondiale, sia in particolare in quella italiana. Alcune delle alleanze – in atto o in fieri – hanno anche importanti ramificazioni terminalistiche, direttamente o indirettamente. Non è difficile prevedere che così come si concentrano i servizi navali, si guarderà anche a concentrare i servizi portuali. Vorrebbe dire che si sceglieranno solo pochi porti, da potenziare e da rendere estremamente funzionali anche per le grandi e le grandissime full-containers? E quale incidenza avrà l'entrata in funzione del nuovo canale di Panama, non solo per le rotte americane ma anche per quelle Round-the-World? E infine: l'Italia, ancora una volta "ventre molle" dell'Europa della logistica, sarà in grado di ricavarsi uno spazio importante, quando il ministro delle infrastrutture e trasporti Delrio proprio in questi giorni ha ammonito che "sognare è bello, ma il governo intende consentire solo la realizzazione di pochi progetti portuali funzionali". Quali, quando e con quali risorse?

A.F.

Con l'ok al decreto attuativo, in Italia arriva il Freedom of information act: l'accesso ai dati della Pubblica amministrazione

La riforma della Pa prende finalmente il via

Da approvare gli altri dieci D.lgs che il governo ha deliberato in prima lettura a gennaio

PALERMO - L'obiettivo finale è chiaro: semplificare tutti gli aspetti della macchina amministrativa. Lo rivela anche il titolo "Da uno Stato pesante a uno Stato semplice" che campeggia nella pagina dedicata alla riforma della Pubblica amministrazione all'interno del sito ministeriale (funzionepubblica.gov.it). Un'azione coordinata che poggia sulle deleghe concesse nella legge 7 agosto 2015 n.124 e sul decreto 24 giugno 2014 n.90 (poi convertito nella legge 11 agosto 2014 n.114) che riguarda le "Misure urgenti per la semplificazione e la trasparenza amministrativa e per l'efficienza degli uffici giudiziari".

Gli interventi, fissati nei vari passaggi della legge 124/2015, comprendono tutti gli aspetti che riguardano le interlocuzioni con imprese e cittadini e l'organizzazione interna della macchina statale, procedendo per rendere più efficaci le norme che ci sono e sbloccare i procedimenti più complessi. Non si tratta di una semplice riforma di settore, perché aggredisce tre aspetti: rapporto tra cittadini e Pa, tempi certi e regole precise per le autorizzazioni che le Pa devono rilasciare a chi investe, riorganizzazione dello Stato e dei lavoratori pubblici. Di conseguenza è ampia la fascia delle materie trattate: cittadinanza

digitale, organizzazione dello Stato sul territorio, dirigenza, anticorruzione, lavoro pubblico, Camere di commercio, enti di ricerca, società partecipate pubbliche e servizi pubblici locali, forze di polizia, conferenza dei servizi, silenzio-assenso fra amministrazioni, testi unici.

Il primo è andato. Nei giorni scorsi il primo degli undici decreti attuativi, già deliberati dal governo lo scorso 20 gennaio, è diventato legge. Il Cdm ha accolto gran parte delle correzioni sollecitate dalle commissioni di Camera e Senato e ha pertanto definitivamente approvato il decreto per liberalizzare l'accesso agli atti della Pubblica amministrazione da parte cittadini. Introdotto in questo modo anche in Italia il Freedom information act (Foia), che permetterà agli italiani di accedere, Codice dell'amministrazione digitale Conferenza dei servizi Deliberato in prima lettura dal governo il 20 gennaio 2016 Deliberato in prima lettura dal governo il 20 gennaio 2016 Deliberato in prima lettura dal governo il 20 gennaio 2016 Decreto attuativo approvato

- segue

Deliberato in prima lettura dal governo il 20 gennaio 2016 anche senza alcuna motivazione specifica, ai dati in possesso della Pubblica amministrazione. L' Italia non rivoluziona nulla, ma si allinea al resto del mondo occidentale, e non solo, visto che l' operazione è già permessa in circa un centinaio di Paesi.

Si tratta del primo passo, quindi ci sarà ancora da lavorare anche se i tempi sono già decisi e non si potrà procrastinare. La riforma della pubblica amministrazione, in riferimento alla legge 124/2015, ha previsto deleghe da esercitarsi nell' arco dei 12 mesi dell' approvazione, ad eccezione del decreto sul pubblico impiego per il quale sono stati previsti 18 mesi di tempo.

Il primo pacchetto dei decreti attuativi relativi a cittadini e imprese è stato presentato in Consiglio dei ministri già lo scorso 20 gennaio. In quell' occasione il governo ha approvato, in esame preliminare, gli undici decreti attuativi che riguardano: la semplificazione e l' accelerazione dei procedimenti amministrativi, il riordino della disciplina in materia di conferenza dei servizi, le norme in materia di segnazionale certificata di inizio attività (Scia), la modifica e l' integrazione del codice dell' amministrazione digitale, il testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico, le norme di riordino della disciplina delle partecipazioni societarie delle amministrazioni pubbliche, la revisione e semplificazione in materia di prevenzione della corruzione pubblica e trasparenza, la dirigenza sanitaria, la razionalizzazione delle funzioni di polizia e assorbimento del Corpo forestale dello Stato, le norme in materia di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali e quindi le modifiche in materia di licenziamento.

Pianificazione. Confermate in molti casi le competenze attribuite dalla normativa statale

Province, i nuovi poteri nel governo del territorio

Come le Regioni hanno attuato il riassetto previsto dalla legge 56/2014

PAGINA A CURA DI

**Mattia Lungarella
Raffaello Lungarella**

— Diverse funzioni amministrative che la legge Delrio (56/2014) assegna alle "nuove" Province riguardano il governo del territorio, le questioni ambientali e segmenti dell'edilizia e delle infrastrutture. Il riordino, che coinvolge anche il ruolo delle Città metropolitane e delle unioni e fusioni di Comuni, impone però alle Regioni un lavoro legislativo che non è ancora terminato. È vero che le relative norme di recepimento sono state ovunque approvate (e in Puglia e Toscana già sottoposte a un primo tagliando nel 2016), ma per renderle operative sono previsti in molti casi degli atti amministrativi.

In attesa di una più sistematica riforma del Titolo V della Costituzione, la legge 56/2014 ha comunque rifatto un po' il "trucco" alle Province (configurate come enti territoriali di secondo livello), individuando gli ambiti in cui vengono loro riconosciute funzioni fondamentali di area vasta. Si tratta spesso di una conferma delle materie per le quali le stesse Province avevano avuto una delega più o meno ampia dalle Regioni.

L'elenco va dalla pianificazione territoriale provinciale di coordinamento alla tutela e valorizzazione dell'ambiente;

dalla pianificazione dei servizi di trasporto in ambito provinciale (compresi l'autorizzazione e il controllo di quello privato) fino alla costruzione e gestione delle strade provinciali. Il raggio d'azione include anche la programmazione provinciale della rete scolastica e la gestione della relativa edilizia, le attività di sviluppo strategico del territorio, la gestione associata dei servizi e l'assistenza tecnico-amministrativa agli enti locali.

Limiti e modalità di esercizio delle funzioni sono stabiliti dalle leggi regionali, che regolamentano le attività dei diversi settori e che possono anche allargare o restringere il ventaglio delle competenze previste dalla normativa statale. Tali competenze sono state in genere ribadite, mentre solo poche Regioni hanno deciso di riappropriarsi di alcune funzioni amministrative in precedenza attribuite alle Province.

In Umbria, ad esempio, passano a livello "superiore" un buon numero di competenze in materia di ambiente, energia e governo del territorio. Ora occorre rivolgersi agli uffici regionali per ottenere l'autorizzazione a realizzare impianti per la produzione di energia o per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti. La Regione assume anche funzioni quali il rilascio e il rinnovo dell'autorizzazione integrata ambientale (Aia) e dell'autorizzazione unica ambientale (Aua), e la valutazione ambientale strategica (Vas).

In Toscana invece, oltre che per la Vas, la Regione diventa competente anche in materia di valutazione di impatto ambientale (Via) su specifici progetti

Il riordino dei ruoli

01 | LA RIFORMA

La legge 56/2014 ha rivisto ruolo e organizzazione delle Province, istituito le Città metropolitane e introdotto una nuova disciplina su unioni e fusioni di Comuni

02 | LE FUNZIONI

Le Province sono enti territoriali di secondo livello (con organi eletti dai Comuni) che hanno compiti di pianificazione e governo del territorio. Le funzioni fondamentali in ambito provinciale riguardano:

- la pianificazione territoriale di coordinamento e la tutela e valorizzazione ambientale
- la pianificazione dei servizi dei trasporti
- la programmazione della rete scolastica e la gestione dell'edilizia scolastica
- la raccolta, l'elaborazione dei dati e l'assistenza agli enti locali
- la promozione delle pari opportunità.

Le Province di confine o con territorio tutto montano curano anche lo sviluppo strategico del territorio e le relazioni con gli enti confinanti

03 | LE MODALITÀ

Le Province esercitano le funzioni fondamentali previste dalla legge 56/2014 entro i limiti e con le modalità stabilite dalle norme statali e regionali dei diversi settori. Lo Stato e le Regioni, secondo le proprie competenze, possono attribuire anche ulteriori funzioni. Quelle trasferite a un altro ente territoriale continuano a essere esercitate dalla Provincia, fino alla piena operatività dello stesso ente

Per il resto, il suo elenco è comunque lungo: rifiuti e bonifica dei siti inquinati; difesa del suolo, della costa e degli abitati costieri; gestione del demanio idrico; tutela della qualità dell'aria; inquinamento acustico; funzioni in materia di energia, e di parchi e aree protette.

In tema di governo del territorio, a "riprendersi" dalle Province il pacchetto di funzioni più corposo è ancora l'Umbria. Gli uffici regionali di urbanistica torneranno infatti a occuparsi dei piani regolatori dei Comuni e a verificarne la compatibilità con i piani territoriali di più vasta scala. Svolgeranno anche le attività di vigilanza e controllo su infrastrutture e costruzioni realizzate nelle zone sismiche e quelle relative all'abusivismo edilizio.

A riappropriarsi delle funzioni di vigilanza sull'attività urbanistico-edilizia è anche la Regione Abruzzo; mentre la Calabria ha "ripreso" il controllo degli strumenti di pianificazione territoriale comunale. In Friuli Venezia Giulia, alcune funzioni sottratte alle Province saranno invece esercitate dai Comuni, che si occuperanno di diverse fasi relative ai piani ambientali per la qualità dell'aria. In questo quadro, ci sono però anche Province che con le norme regionali acquistano funzioni: in Piemonte, ad esempio, vedono attribuirsi anche le competenze sulle attività estrattive e sulle infrastrutture per l'energia.

Dall'applicazione della legge 56/2014 sono infine escluse la Valle d'Aosta (dove le Province non esistono), nonché le Province di Trento e Bolzano, dotate di autonomia legislativa.

di GIORGIO NERI / AGF/ITALIA

- segue

Il quadro delle leggi regionali

ABRUZZO



In seguito alla redistribuzione tra i diversi livelli istituzionali, alla Regione vengono trasferite, tra le altre, le funzioni relative alla tutela ambientale e i compiti di vigilanza sulle attività edilizie e urbanistiche. Nelle

materie per le quali riacquista competenza, la Regione esercita anche la funzione di applicare le sanzioni amministrative e incassare i relativi proventi
Lr 20 ottobre 2015, n. 32

BASILICATA



Il riordino delle funzioni tra Regione, Province e Comuni sarà oggetto di specifici accordi per definire modalità e tempi, e per individuare le risorse umane, finanziarie e strumentali coinvolte. Il personale provinciale addetto a

svolgere le funzioni trasferite alle Regioni viene inserito nell'organico regionale conservando l'inquadramento economico e giuridico
Lr 6 novembre 2015, n. 49

CALABRIA



Con la legge 14/2015, la Regione riassume le competenze trasferite alle Province nel 2002 e relative, tra l'altro, al piano territoriale di coordinamento provinciale e alla verifica della compatibilità degli strumenti di pianificazione

territoriale comunale. Le competenze della Città metropolitana di Reggio Calabria saranno definite con una disciplina straordinaria
Lr 22 giugno 2015, n. 14

CAMPANIA



Il riordino istituzionale prevede il trasferimento alla Regione delle funzioni che richiedono un esercizio a livello unitario per l'intero territorio. Il *restyling* si accompagna al trasferimento delle relative risorse umane, finanziarie e

strumentali, attraverso intese tra gli enti interessati: in caso di mancato accordo, è previsto che le modalità e gli altri criteri del trasferimento siano decisi dalla giunta regionale
Lr 9 novembre 2015, n. 14

EMILIA ROMAGNA



È prevista una ridefinizione complessiva del ruolo istituzionale della Regione e degli enti locali. Alla Città metropolitana di Bologna sono trasferite le funzioni prima esercitate dalla Provincia. Le restanti Province, con una convezione,

possono chiedere alla Regione di svolgere le funzioni di verifica degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica e di valutazione ambientale strategica (Vas)
Lr 30 luglio 2015, n. 13

FRIULI VENEZIA GIULIA



In materia di pianificazione territoriale, le Province mantengono le funzioni relative all'uso del territorio, agli interventi per la realizzazione delle infrastrutture, all'elaborazione dei programmi strategici e alla pianificazione sovracomunale.

Passano ai Comuni diverse funzioni in materia ambientale, quali programmazione e realizzazione dei piani per il miglioramento della qualità dell'aria
Lr 12 dicembre 2014, n. 26

LAZIO



In previsione dell'obiettivo, da centrare entro il prossimo 31 dicembre, di semplificare l'azione amministrativa e ridurre i livelli di governo, con l'articolo 7 della legge di stabilità per il 2016 la

Regione ha provveduto per il momento a riallocare le funzioni non fondamentali della Città metropolitana di Roma Capitale e delle Province
Lr 31 dicembre 2015, n. 27, articolo 7

LIGURIA



La legge regionale di riordino conferma la competenza delle Province su tutte le funzioni attribuite dalla legge 56/2014. Vengono inoltre redistribute tra i diversi livelli istituzionali le funzioni previste dalle normative regionali di settore.

Alla Regione (e ai suoi uffici territoriali) sono rinviate, tra le altre, tutte le funzioni in materia di difesa del suolo già esercitate dalle Province e dalla Città metropolitana
Lr 10 aprile 2015, n. 15

LOMBARDIA



Salvo alcune funzioni trasferite ad altri enti, la legge conferma alle Province quelle già conferite in precedenza. In materia ambientale tornano alla Regione le competenze per lo svolgimento delle istruttorie per le concessioni

relative a grandi derivazioni, quelle relative alla costruzione, all'esercizio e alla vigilanza delle dighe e alla concessione per lo sfruttamento di risorse geotermiche
Lr 8 luglio 2015, n. 19

- segue

MARCHE 	In un allegato alla legge sono elencate le normative regionali di settore le cui funzioni non saranno più esercitate dalle Province. Le modalità dell'effettivo trasferimento saranno definite con una o più delibere della giunta regionale, che	disciplineranno anche i procedimenti pendenti. Le delibere individueranno le risorse umane da trasferire e saranno adottate sentendo il parere delle Province <i>Lr 3 aprile 2015, n. 13</i>
MOLISE 	Entro 150 giorni dall'entrata in vigore della legge regionale, la Giunta adotta una o più delibere con le disposizioni necessarie all'effettivo trasferimento delle funzioni. Dal momento dell'approvazione, le	Province cesseranno di esercitare le funzioni assegnate secondo l'elenco riportato nell'allegato alla stessa legge di riordino <i>Lr 10 dicembre 2015, n. 18</i>
PIEMONTE 	Le Province continueranno a esercitare le funzioni amministrative conferite dalle leggi regionali settoriali vigenti, tranne alcune che vengono riallocate. Tornano per esempio alla Regione le funzioni riportate nell'allegato alla legge di riordino. Alle	Province sono però assegnate anche nuove competenze in materia di energia, di attività estrattive e per il rilascio delle autorizzazioni alla costruzione e all'esercizio di gasdotti e oleodotti <i>Lr 29 ottobre 2015, n. 23</i>
PUGLIA 	Alle Province e alla Città metropolitana di Bari sono attribuite le funzioni previste dalla legge 56/2014, nonché quelle ulteriori per le quali i Comuni intendano avvalersi di intese con le stesse Province. Alla Città metropolitana di Bari sono inoltre	attribuite le competenze in materia di governo, tutela e valorizzazione del territorio metropolitano, e per la pianificazione urbanistica metropolitana generale <i>Lr 30 ottobre 2015, n. 31</i>
SARDEGNA 	Fino alla loro definitiva soppressione, le Province esercitano le funzioni previste dalla legge 56/2014 e tutte quelle attribuite dalle leggi regionali vigenti. La norma regionale istituisce la Città	metropolitana di Cagliari e le attribuisce anche le funzioni della Provincia, dei Comuni (e delle unioni di Comuni) che ne fanno parte <i>Lr 4 febbraio 2016, n. 2</i>
SICILIA 	La legge regionale disciplina l'istituzione dei Consorzi comunali e delle Città metropolitane, e ne definisce le funzioni. In materia di pianificazione territoriale generale e urbanistica, la Città metropolitana stabilisce tra l'altro vincoli	e obiettivi all'attività dei Comuni compresi nel suo territorio. E si occupa di individuare le aree da destinare all'edilizia residenziale pubblica, convenzionata e agevolata <i>Lr 4 agosto 2015, n. 15</i>
TOSCANA 	Un allegato alla legge regionale elenca le funzioni delle Province e della Città metropolitana di Firenze che vengono trasferite alla Regione. In ambito energetico, ambientale e territoriale, la lista è ampia e	comprende le funzioni in materia di difesa del suolo, di parchi e aree protette, nonché la competenza in materia di valutazione di impatto ambientale e strategica (Via e Vas) <i>Lr 3 marzo 2015, n. 22</i>
UMBRIA 	Tornano alla Regione molte competenze in materia urbanistica e di governo del territorio in precedenza delegate alle Province. Agli uffici regionali passano i controlli sui piani regolatori, le funzioni relative alle attività di vigilanza e	controllo su opere e costruzioni nelle zone sismiche, le competenze amministrative in materia paesaggistica, le funzioni relative al controllo sull'abusivismo edilizio <i>Lr 2 aprile 2015, n. 10</i>
VENETO 	Oltre alle funzioni assegnate dalla legge 56/2014, vengono mantenute in capo alle Province le funzioni già conferite dalle norme regionali di settore e anche quelle relative ad alcune attività di polizia. Le	stesse funzioni attribuite alle Province sono assegnate anche alla Città metropolitana di Venezia, in aggiunta a quelle già previste dalla legge statale <i>Lr 29 ottobre 2015, n. 19</i>

La Nuova via della Seta: il commento di Brunello Zanitti Giuliano



(FERPRESS) - Roma, 20 MAG - Riceviamo e pubblichiamo il commento di Brunello Zanitti Giuliano all'articolo di Ferpress ["Delrio: raggiungere standard europei con investimenti tecnologici anziché con grandi infrastrutture"](#).

Di seguito il testo completo del commento dal titolo "Nuova via della Seta".

"Trieste è sempre più globale ed oggi ospita l'evento Ince Bers su Nuova Via Della Seta ovvero creare nuove infrastrutture ed offrire servizi adeguati per incrementare gli scambi commerciali e le relazioni tra Cina e Europa, ed in questo scenario il nostro Porto potrebbe avere nuove grandi opportunità per gestire la Logistica di Porto e Retroporto.

Il Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio afferma chiaro e tondo che «i porti Hub in Italia sono solo due, Genova in testa al Tirreno e Trieste guida per il mare Adriatico, ma purtroppo le sole affermazioni non bastano per fare di uno Scalo un vero Hub Logistico Portuale, in quanto se volgiamo lo sguardo verso i Porti del Nord Europa ai quali noi vorremmo sottrarre delle significative quote di traffico, ci rendiamo facilmente conto che il confronto sia impari e chiaramente per noi molto deludente, in quanto l'Alto Adriatico purtroppo in fatto d'infrastrutture non è certamente ancora in grado di svolgere questo pur ambito ruolo, se si considera che i suoi collegamenti ferroviari e l'architettura delle sue infrastrutture Portuali (escluso il Molo VII) risalgono in buona parte a più di un secolo fa e stanno scontando il pluridecennale immobilismo a cui dobbiamo quella patina museale che avvolge ancora una significativa parte dei nostri sbocchi al mare.

Ma poiché un Porto moderno non vive soltanto di banchine e fondali, penso che lo sviluppo e l'operatività dello Scalo Triestino per poter diventare un vero Hub sia pesantemente condizionata dall'attuale inadeguatezza dei suoi "ormai centenari" tracciati ferroviari, che non credo sarebbero in grado di smaltire i notevoli volumi di

movimentazione annua quantificabili in alcuni milioni di Teu in entrata/uscita Scalo, che la realizzazione di un moderno Terminal Contenitori che possa contare su fondali da 18 ml dovrebbe essere in grado di generare.

Credo sia utopico che qualcuno pensi "che basti rammendare l'esistente" per eliminare le attuali carenze in fatto di Infrastrutture Portuali e Collegamenti Ferroviari, non vedo miracoli all'orizzonte in fatto di significativo aumento del numero dei convogli in transito o della loro velocità, in quanto anche implementando con nuove tecnologie il tracciato costiera tra Aurisina e Trieste Centrale i binari per i Passeggeri e le merci in entrata uscita Scalo rimangono comunque sempre soltanto due.

Per concludere penso che in merito a quella che potrebbe essere le opulente opportunità che la menzionata "nuova via della seta" sarebbe certamente in grado di offrire, non credo sia il caso di farsi molte illusioni se non sapremo pianificare e realizzare "nuove opere portuali e collegamenti ferroviari". Opere che per caratteristiche e dimensioni ci consentano di potenziare significativamente le nostre capacità operative, per affrontare ad armi pari e senza patemi sia i nostri antagonisti vicini e lontani che le difficili

sfide della Portualità del terzo millennio, poiché nelle vicende economiche purtroppo per noi gli esempi mitologici non funzionano in quanto nella realtà tra Golia e Davide il vincitore risulta quasi sempre Golia".

Porto Trieste: Serracchiani, è terzo scalo della Germania

Importante apertura verso Est e accordo con Baviera



(ANSA) - TRIESTE, 20 MAG - "Trieste è il terzo porto della Germania". Lo ha affermato stamani a Trieste la presidente del Friuli Venezia Giulia, Debora Serracchiani, a margine di un incontro con gli industriali del capoluogo giuliano.

"Può sembrare una battuta - ha aggiunto - ma non è così.

Intanto Trieste si sta scoprendo porto di riferimento per il Friuli, con importanti realtà industriali di quell'area. E' stato importante aprirci verso Est, sia per quanto riguarda l'intervento con l'Iran, sia per quanto riguarda l'accordo con la Baviera. Quando di parla di Trieste come terzo porto della Germania non è una battuta ma semplicemente il numero dei traffici - ha concluso Serracchiani - che passano da e per quell'area". (ANSA).

La Gazzetta Marittima

Trieste primo scalo per merci via treno

Significativo workshop con i rappresentanti delle Ferrovie – L'automazione degli scali

TRIESTE – Il porto investe in maniera pesante sullo sviluppo dei collegamenti ferroviari, per crescere nei mercati di riferimento del Sud e dell'Est Europa. Di ferrovia e di treni si è parlato al Propeller Club di Trieste dove, per la prima volta, sedevano allo stesso tavolo i rappresentanti di Autorità Portuale e di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) grazie ad un dialogo riavviato con forza nell'ultimo anno. Non a caso il ministro Graziano Delrio, in una recente intervista alla stampa, ha sottolineato come il Governo intenda puntare su Trieste e Genova come hub logisticoportuali in riferimento dei rispettivi mercati. "Trieste è l'unico porto italiano con servizi intermodali che vanno oltreconfine – ha spiegato il Commissario dell'Authority, Zeno D'Agostino, – e nel 2016 puntiamo a diventare il primo porto ferroviario d'Italia (oggi è La Spezia, ndr). Perché proprio la Ferrovia è elemento strategico di Trieste, oltre ai fondali naturali di 18 metri ed al Porto Franco". A confermare l'impegno di Rete Ferroviaria Italiana sullo scalo regionale del Friuli Venezia Giulia è stata Rosa Frignola, direttore commerciale dell'Asse orizzontale per la società proprietaria dell'infrastruttura. Frignola ha spiegato, in sintesi, le strategie nazionali per quanto relativo alle merci, dove si intendono potenziare le linee di valico ma anche quelle delle infrastrutture portuali. "Stiamo potenziando la linea Trieste-Tarvisio e stiamo lavorando in questo senso anche per potenziare la direttrice Torino-Trieste. Per il porto di Trieste – ha detto ieri l'ingegner Frignola – si sta rileggendo l'intero Piano del ferro, in modo tale da modificare il fascio dei binari di arrivi e partenze e di quelli che vanno ai moli principali, per garantire una movimentazione separata ai vari terminal". Ha anche confermato che RFI ha avuto un finanziamento pubblico di 50 milioni di Euro per un intervento che ridisegnerà il layout della parte di sedime ferroviario nel Porto di Trieste appartenente ad RFI. L'ingegner Roberto Carollo, consulente per conto dell'Autorità Portuale, ha illustrato le linee di intervento, in parte già iniziato, da parte di APT per la manutenzione straordinaria e l'automazione degli scambi ferroviari nella parte di sedime di pertinenza della stessa APT. Ha anche illustrato le linee guida ma non i dettagli, ancora in attesa di approvazione ufficiale, del piano d'incremento della capacità ferroviaria sempre a cura e nel sedime di APT. Nel frattempo è entrata a regime l'unificazione della manovra ferroviaria all'interno dello scalo, che nel giro di un anno ha notevolmente abbassato i costi ed aumentato l'efficienza della stessa ed incrementando in maniera evidente la competitività dell'intero porto. "Il nostro futuro – ha anticipato ieri l'amministratore di Adriafer (la società sotto il controllo dell'Autorità Portuale che si occupa delle manovre ferroviarie portuali), Giuseppe Casini – prevede investimenti sui locomotori, un aumento del capitale sociale, l'apertura di un nuovo varco ferroviario e l'estensione della manovra all'autoporto di Ferneti. E ci impegneremo per ridurre ulteriormente i costi e le tariffe". Presente all'incontro anche il sindaco di Trieste Roberto Cosolini. Al termine dell'incontro sono seguiti gli interventi degli operatori, ad iniziare da quello di Fabrizio Zerbini, presidente del Propeller Club di Trieste, ma soprattutto presidente di Trieste Marine Terminal, la società che gestisce il Molo VII, terminal container dello scalo. Zerbini, dopo aver ricordato i miglioramenti anche del layout ferroviario messo in atto negli anni scorsi al Molo VII (oggi ha una capacità di 11.000 treni l'anno), ha ribadito le grandi possibilità di crescita per il terminal contenitori. "Il punto di forza di Trieste sono i collegamenti ferroviari: nel raggio di 5-600 chilometri – ha ricordato il presidente Zerbini – sono comprese tante destinazioni del Sud ed Est Europa. TMT, inoltre, è pronta ad investire 188 milioni di euro, 90 nella prima fase, per allungare ed allargare il Molo VII ed attrezzarlo debitamente con nuovo equipment". Prima di Zerbini erano intervenuti Paolo Spada, ad di Samer Seaports & Terminals e Francesco Parisi, presidente di E.M.T. In entrambi i casi si tratta di società operative nel traffico ro-ro dell'autostrada del mare con la Turchia.

La Gazzetta Marittima

Open Day porto anche a Trieste

Otto turni per gli "atti" della visita

TRIESTE - Il porto va in scena e apre il suo sipario ai cittadini: domenica 29 maggio torna infatti l'Open Day, l'evento per permettere alla città di scoprire il regista e l'attore principale dell'economia e del lavoro del territorio.

L'iniziativa, organizzata dall'Autorità Portuale di Trieste insieme a tutte le associazioni di categoria, gli operatori e la comunità portuale, è stata presentata alla stampa da Mario Sommariva, segretario generale dell'Autorità Portuale di Trieste; Sergio Razeto, presidente di Confindustria Venezia Giulia; Alessandro de Pol, presidente dell'Associazione degli Agenti Marittimi FVG; Marino Marini, vicepresidente dell'Associazione degli Spedizionieri del Porto e da Fabrizio Zerbini, presidente dell'Associazione Nazionale Terminalisti Portuali FVG.

Organizzato in 8 turni, in partenza alle 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16 e 17 dal Museo Ferroviario di Campo Marzio, l'Open Day si articolerà in vari "atti", e permetterà di vedere cosa accade sul palco e dietro le quinte. Si inizierà con una presentazione generale, prevista all'interno del Museo, cui seguirà un tour guidato in pullman attraverso lo Scalo in 6 tappe: Terminal Ro-Ro (Samer Seaports & Terminal Srl); Terminal multimodale (EMT Europa Multipurpose Terminals SpA); Terminal container (Trieste Marine Terminal SpA); Silocaf (Pacorini Silocaf Srl); Scalo Legnami (General Cargo Terminal SpA) e infine Canale Navigabile (Frigomar Srl e altre aziende).

Grazie all'Open Day, quindi, i visitatori potranno osservare i terminal principali, conoscere i luoghi del carico e scarico delle navi e dei traghetti, scoprire tante notizie sulle merci in transito, su cosa contengono i container e dove sono diretti. Vedranno poi come il porto di Trieste abbia una vocazione ferroviaria con ogni banchina servita dai binari, scopriranno come lo scalo sia strettamente collegato alla produzione industriale e manifatturiera e potranno notare grandi motori e bobine giganti pronti per l'imbarco. Si potrà inoltre entrare in alcuni magazzini dove farsi avvolgere dall'intenso aroma dei chicchi di caffè, camminare tra i bancali di legname, accedere alle celle frigorifere e scoprire come si conservano le merci.

L'evento ha inoltre lo scopo di valorizzare chi ogni giorno lavora nei terminal, dando l'opportunità agli operatori di raccontarsi e di mostrare quali sono le loro professioni e di cosa si occupano nel dettaglio. Il Porto di Trieste è "uno spettacolo da non perdere", che va in scena ogni giorno, ma che per l'Open Day andrà in scena in esclusiva per i visitatori che avranno prenotato per tempo il proprio posto. Quest'anno l'Open Day prevede anche una serie di iniziative per i più giovani, in programma venerdì 27 maggio:

1) "A Vele spiegate": laboratori didattici per bambini tra 8 e 10 anni, realizzati in collaborazione con l'Immaginario Scientifico, alle ore 9.30 e alle 11, al piano terra del Magazzino 26 del Porto Vecchio di Trieste;

2) "Conoscere il Porto più a Nord del Mediterraneo": incontri didattici per i ragazzi delle Scuole Secondarie, organizzati in collaborazione con Mare Technology Cluster FVG in occasione dell'European Maritime Day, alle ore 10 e alle 14.30, nell'Auditorium al terzo piano del Magazzino 26 del Porto Vecchio di Trieste. Agli incontri interverranno l'Autorità Portuale di Trieste, la Corporazione dei Piloti, Atena, l'Associazione degli Agenti Marittimi e Spedizionieri, la Capitaneria del Porto di Trieste e Illycaffè.

Porti: Venezia entra in board International Transport Forum

Costa, primo porto ad essere stato invitato



(ANSA) - VENEZIA, 20 MAG - Il Porto di Venezia è stato invitato dal Segretario Generale di Itf, José Viegas, ad entrare a far parte del corporate partnership board dell'International Transport Forum, un comitato di eccellenza composto da circa cinquanta aziende del calibro di Google, Imb, Esso, Cosco, CCC, SnCF, Volvo, Nissan, Michelin e altri partner attivi nel settore dei trasporti, dell'energia e della finanza con chiare prospettive di crescita e con l'obiettivo di dare corpo alla strategia del Cop21, la riduzione delle emissioni realizzando sistemi di trasporto efficienti.

"E' per noi un onore - commenta Paolo Costa, presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, nel corso della firma del 'Memorandum of Understanding, che sancisce l'accesso dello scalo veneziano nel Board - essere il primo porto ad essere stato invitato a far parte del Board dell'Itf". "L'obiettivo del board - prosegue Costa - è di creare una piattaforma capace di stimolare una discussione di alto livello con importanti soggetti appartenenti al settore dei trasporti per cercare assieme soluzioni innovative da replicare in giro per il mondo a beneficio della collettività. Il porto di Venezia è orgoglioso di poter contribuire al dibattito sul futuro dei trasporti e della portualità". (ANSA) YWQ

La Gazzetta Marittima

Savona, luci ed ombre

Aumentano le rinfuse ma calano merci varie, ro/ro e container

SAVONA – Il mese di aprile ha chiuso il primo quadrimestre 2016 con un dato complessivo positivo per la movimentazione merci nel porto di Savona-Vado: +17,84 rispetto allo stesso periodo del 2015. Trainata dalle rinfuse liquide che globalmente hanno fatto segnare il + 23,85%, ma soprattutto dalle rinfuse solide con +290%, la crescita dei traffici in questi due settori ha compensato il segno negativo evidenziato, invece, nel comparto delle merci varie (-20,77%). Unico risultato positivo in questo settore è stato registrato dall'ortofrutta con + 2,76% mentre in flessione sono risultati gli acciai (-11%), i prodotti forestali (-6,7%) e i rotabili (-12%) e ancora i container (-33%): su Ro-Ro e contenitori rispettivamente hanno pesato la sospensione provvisoria della linea per Barcellona di Grimaldi e il trasferimento del cabotaggio con la Sardegna da Vado Ligure a Marina Carrara da parte del Gruppo Grendi, il quale aveva già ridotto il traffico dall'inizio anno con un solo vettore.

I cambiamenti avvenuti sulle banchine di Savona-Vado hanno quindi segnato in maniera evidente i dati dei primi mesi 2016 portando a registrare nel primo quadrimestre movimentazioni pari a 3.941.566 tonnellate di merci con una flessione del -6% (-257.436 tonnellate). Considerando i risultati da gennaio ad aprile, emergono in maniera costante numeri positivi per le rinfuse liquide (+1.9% pari a +41.310 tonnellate) e per le rinfuse solide (+5% pari a +26.152 tonnellate), per i prodotti ortofrutticoli (+16.5%). Scendendo nel dettaglio, per quanto riguarda le rinfuse liquide, si segnala un aumento dei movimenti dei biocarburanti ed oli a base vegetale, dei petroliferi raffinati ed una tenuta dell'importazione di greggio (+0.1%).

Per quanto riguarda le rinfuse solide, ad un aumento delle rinfuse cerealicole (+52%) e delle altre rinfuse (coke petrolifero), risponde una diminuzione di movimenti di carbone e minerali; il consuntivo della macrocategoria chiude comunque in positivo. Per quanto concerne le merci convenzionali, i cali sono contenuti e generalizzati su tutte le voci; per quanto riguarda la flessione dei forestali (-21%) è utile sottolineare l'andamento ciclico del settore. Il comparto passeggeri ha raggiunto le 282.097 unità (-5% rispetto al quadrimestre 2015): crociere -2.9% risultato dovuto al minor numero di scali delle navi già previsto per l'anno in corso da Costa Crociere che ha spostato sul mercato asiatico una delle ammiraglie; traghetti -26.5%, per un traffico verso la Corsica legato all'andamento stagionale.

Controlli radiometrici, cinque a giudizio

Genova - Il sostituto procuratore Francesco Pinto ha chiesto il rinvio a giudizio per cinque persone accusate di aver falsificato o reso più semplici i controlli sui carichi di materiale ferroso potenzialmente radioattivi che sostavano nel porto di Genova nelle apposite aree dei terminal Sech e Vte.



Genova - Il sostituto procuratore Francesco Pinto ha chiesto il rinvio a giudizio per cinque persone accusate di aver falsificato o reso più semplici i controlli sui carichi di materiale ferroso potenzialmente radioattivi che sostavano nel porto di Genova nelle apposite aree dei terminal Sech e Vte. L'accusa è di associazione a delinquere finalizzata all'omissione dei controlli radiometrici.

In particolare, il pm ha chiesto il rinvio a giudizio per Giovanni Battista Carbone, ingegnere, Giancarlo D'Andria, responsabile commerciale della società Dp Servizi, Davide Feurra, collaboratore di Carbone (per i quali il magistrato aveva ottenuto gli arresti domiciliari a dicembre), Mauro Andrei, tecnico radiometrico e Giocchino D'Andria. L'inchiesta era partita dopo la segnalazione di alcuni addetti ai lavori che avevano notato una certa «velocità» nei controlli.

Nel registro degli indagati erano finiti anche Renzo Muratore, ex presidente e assessore della regione Liguria, Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, Loredana Orselli amministratrice della Dp Servizi e Massimiliano Griotti, ex amministratore della Dp servizi, le cui posizioni sono però state stralciate.

La sfida con il Comune per la Gronda di Genova

SONO PASSATI TRENT'ANNI DALLA PRESENTAZIONE DEL PRIMO PROGETTO DI "BRETTELLA", PER DIVIDERE IL TRAFFICO PESANTE DIRETTO AL PORTO DALLA VIABILITÀ ORDINARIA

Massimo Minella

Genova
Non c'è inversione di marcia per la Gronda Autostradale di Genova. Nel senso che questa volta indietro non si torna più. A trent'anni dalla presentazione del primo progetto di "bretella" in grado di dividere il traffico pesante diretto al porto dalla viabilità ordinaria, e a otto dal "dibattito pubblico" lanciato dall'allora sindaco Marta Vincenzi per trovare un percorso condiviso da tutta quanta la comunità, il progetto è arrivato finalmente

al ministero dei Trasporti per la sua approvazione. Se arriverà un sì (cosa quanto mai probabile visto l'esito favorevole con cui si è chiusa la conferenza dei servizi) allora Autostrade per l'Italia dovrà consegnare il progetto definitivo e, subito dopo, aprire i cantieri. Si può quindi ipotizzare il via ai lavori già per la fine del 2017, con cantieri aperti per sette-otto anni e taglio del nastro nel 2025-2026. Un tempo medio-lungo, giustificato da un'opera di grande complessità progettuale (23 gallerie per un totale di 54 chilometri, oltre nove milioni di metri cubi di rocce scavate), del costo di superiore ai 4 miliardi di euro, che Autostrade finanzia con un aumento dei pedaggi autostradali.

Guai però a dare per già vinta la più grande battaglia infrastrutturale "su gomma" della storia di Genova

(per il "ferro" si sta combattendo quella del terzo valico). Comitati e residenti, nel Ponente della città, osteggiano da sempre il progetto e si preparano a dare battaglia. D'altra parte, la Gronda ha sempre incassato la freddezza del sindaco Marco Doria, complice un rallentamento del traffico di mezzi pesanti legato negli anni scorsi alla crisi. Ora però il traffico è ripartito ed è anche in aumento il movimento di mezzi privati diretti in Liguria non solo per le vacanze estive, ma in tutti i periodi dell'anno, grazie a una rinnovata offerta turistica della città. Il progetto arriva così a compimento, sostenuto dal punto di vista istituzionale dalla Regione e dal porto. Ora, però, si tratta di tradurre questo disegno in cantieri e nuova viabilità autostradale. Una sfida ancora da vincere.

COMPLESSO DI SO' PORTUOLA



Un'immagine del progetto della Gronda autostradale di Genova per separare il traffico pesante verso il porto dalla viabilità ordinaria

Marsiglia sogna il passato: «Torneremo i numeri uno» / IL CASO

Genova - Ma nei container Genova e Barcellona restano ancora davanti. Battaglia fra porti per avere i fondi Ue, oggi in mano ai catalani.



Genova - In occasione del consiglio di Sviluppo (il comitato che nelle Autorità portuali francesi si riunisce per deliberare su progetti strategici, 40 persone tra esperti, enti territoriali e categorie professionali) il presidente delegato della Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra (Paca) **Renaud Muselier**, ha annunciato una **«strategia per riportare Marsiglia a essere primo porto del Mediterraneo entro il 2020»**. Un ritorno insomma ai fasti di un passato lontano 25 anni, visto che Marsiglia è oggi soprattutto un grande porto petrolifero, mentre il traffico a maggiore valore aggiunto - quello container - viaggia su 1,2 milioni di teu l'anno, leggermente al di sotto di un scalo di storia più recente come La Spezia. Un traffico che invece vede Genova a 2,2 milioni di teu - contro gli 1,9 di Barcellona - in una classifica che non tiene conto dei grandi scali di trasbordo (le servitù di Marsaxlokk, Algeciras, Tangeri, il 50% di Valencia, Gioia Tauro) essendo Genova, Barcellona e Marsiglia porti quasi esclusivamente di destinazione, quindi con alle spalle tessuto produttivo e bacino di consumo che giustificano le attività di banchina.

La strategia del Grand Port di Marseille - Gpm, l'Authority di Marsiglia - è in sostanza chiedere più fondi europei. L'ente infatti, suggerisce Muselier, «approfitta troppo poco di questa risorsa», specie se si considera che nel 2015 il porto di Calais ha ricevuto dall'Unione europea 82 milioni per le proprie infrastrutture, e 34 ne ha ricevute lo scalo di Rouen. Marsiglia è al palo, e la Paca propone un ufficio di rappresentanza del porto all'interno delle strutture della Regione già presenti a Bruxelles.

- segue

Grazie ai carichi liquidi, il porto di Marsiglia è stato fino al 2014 il quinto scalo europeo per merci movimentate, posizione persa a favore di Algeciras. Il gap che i francesi vorrebbero riempire per recuperare almeno la posizione con lo scalo spagnolo non dovrebbe però essere colmato con i prodotti petroliferi (traffico a scarso valore aggiunto per il territorio), ma puntando su container e con una progressiva crescita del polo passeggeri combinato anche alla risorsa delle riparazioni navali.

Da settembre a Marsiglia Fos entreranno in funzione le due gru container più grandi del mondo, e nello stesso mese entrerà in funzione il Bacino 10 di carenaggio, che lungo 465 potrà ospitare le mega-navi da crociera. Lo stesso Gpmm ha in programma per questi due settori 83 milioni di euro. Dei tre big del Mediterraneo Occidentale, Barcellona è sicuramente il porto che più ha saputo fare tesoro dei fondi Ue: **lo scorso decennio infatti lo scalo catalano riuscì a farsi finanziare 277,2 milioni dei 523 totali per realizzare le dighe foranee Est e Sud, mentre a inizio di quest'anno ha ricevuto 36,1 milioni dei 120,4 totali per la ristrutturazione degli accessi ferroviari**. Genova negli anni passati ha ottenuto 5 milioni per il Masterplan, 2,4 milioni per l'informatica applicata alle Autostrade del mare, 20 milioni da dividere però tra cinque porti e 13 tra sette per due programmi europei sul gas. La sua opera principe, il Terzo Valico (6,2 miliardi di euro) è invece finanziata dall'Ue per 13 milioni, il resto a carico della collettività.

BATTAGLIA FRA PORTI PER AVERE I FONDI UE, OGGI IN MANO AI CATALANI

Marsiglia sogna il passato «Torneremo i numeri uno»

Ma nei container Genova e Barcellona restano ancora davanti




IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. In occasione del consiglio di Sviluppo (il comitato che nelle Autorità portuali francesi si riunisce per deliberare su progetti strategici, 40 persone tra esperti, enti territoriali e categorie professionali) il presidente delegato della Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra (Paca) Renaud Muselier, ha annunciato una «strategia per riportare Marsiglia a essere primo porto del Mediterraneo entro il 2020». Un ritorno insomma ai fasti di un passato lontano 25 anni, visto che Marsiglia è oggi soprattutto un grande porto petrolifero, mentre il traffico a maggiore valore aggiunto - quello container - viaggia su 1,2 milioni di teu l'anno, leggermente al di sotto di uno scalo di storia più recente come La Spezia. Un traffico che invece vede Genova a 2,2 milioni di teu - contro gli 1,9 di Barcellona - in una classifica che non tiene conto dei grandi scali di trasbordo (le servitù di Marsaxlokk, Algeiras, Tangeri, il 50% di Valencia, Gioia Tauro) essendo Genova, Barcellona e Marsiglia porti quasi esclusivamente di destinazione, quindi con alle spalle tessuto produttivo e bacino di consumo che giustificano le attività di banchina.

La strategia del Grand Port di Marseille - Gpm, Marsiglia - è in sostanza chiedere più fondi europei. L'ente infatti, suggerisce Muselier, «approfita troppo poco di questa risorsa, specie se si considera che nel 2015 il porto di Calais ha ricevuto dall'Unione europea 82 milioni per le proprie infrastrutture, e 34 ne

I "Big Three" del Sud Europa nel 2015

CONTAINER (Teu)	Marsiglia-Fos	Barcellona	Genova
	1.223.071	1.965.240	2.242.902
TONNELLATE	81.730.592	45.921.253	50.225.831
	di cui Rinfuse liquide 49.933.256	12.055.321	15.753.523
PASSEGGERI	2.547.341	3.707.795	2.853.853
			

ha ricevuto lo scalo di Rouen. Marsiglia è al palo, e la Paca propone un ufficio di rappresentanza del porto all'interno delle strutture della Regione già presenti a Bruxelles.

Grazie ai carichi liquidi, il porto di Marsiglia è stato fino al 2014 il quinto scalo europeo per merci movimentate, posizione persa a favore di Algeiras.

Il gap che i francesi vorrebbero riempire per recuperare almeno la posizione con lo scalo spagnolo non dovrebbe però

essere colmato con i prodotti petroliferi (traffico a scarso valore aggiunto per il territorio), ma puntando su container e con una progressiva crescita del polo passeggeri combinato anche alla risorsa delle riparazioni navali. Da settembre a Marsiglia Fos entreranno in funzione le due gru container più grandi del mondo, e nello stesso mese entrerà in funzione il Bacino 10 di carenaggio, che lungo 465 potrà ospitare le mega navi da crociera. Lo stesso Gpm ha in programma per

questi due settori 83 milioni di euro.

Dei tre big del Mediterraneo Occidentale, Barcellona è sicuramente il porto che più ha saputo fare tesoro dei fondi Ue: lo scorso decennio infatti lo scalo catalano riuscì a farsi finanziare 277,2 milioni dei 523 totali per realizzare le dighe foranee Est e Sud, mentre a inizio di quest'anno ha ricevuto 36,1 milioni dei 120,4 totali per la ristrutturazione degli accessi ferroviari. Genova negli anni passati ha ottenuto 5 milioni per il Masterplan, 2,4 milioni per l'informatica applicata alle Autostrade del mare, 20 milioni da dividere però tra cinque porti e 13 tra sette per due programmi europei sul gas. La sua opera principe, il Terzo Valico (6,2 miliardi di euro) è invece finanziata dall'Ue per 13 milioni, in attesa di carico della collettività.

© 2016 NORDALINE EDITING S.p.A.

RIPOSIZIONAMENTO

Lo scalo è leader per traffico del petrolio. Il business però sono i contenitori

POCO PESO SPECIFICO

Anche sotto la Lanterna da Bruxelles arrivano solo briciole

Si apre domani
alle 18,30
all'Arsenale
della Spezia
"Sea Future
and Maritime
Technologies"

La Spezia Economia

In mare, futuro hi tech

MASSIMO MINELLA

CENTOTREDICI imprese, le marine militari di ventotto Paesi, delegati da ogni parte del mondo. Va in scena in uno spazio antico, l'Arsenale della Spezia, il futuro della tecnologia del mare applicato alle imprese. Domani alle 18,30 si alza ufficialmente il sipario su SeaFuture & Maritime Technologies. A inaugurare l'evento sarà per il governo il sottosegretario alla Difesa Domenico Rossi, davanti alle autorità militari e politiche e ai rappresentanti delle istituzioni e del mondo imprenditoriale. Poi, per quattro giorni, l'Arsenale Militare Marittimo della Spezia diventerà la capitale internazionale dell'economia del mare, attraverso un confronto serrato fra aziende marine militari, quella italiana e quelle estere con

una formula innovativa che ha rapidamente fatto di SeaFuture il punto di riferimento del settore.

La manifestazione spezzina, infatti, si caratterizza come una sorta di hub di business e di confronto tecnico scientifico, da una parte in azienda con i loro prodotti, dall'altra tavoli di studio e di analisi fra gli esperti del settore. Un format che prende in considerazione tutti gli aspetti della politica marittima integrata e che si basa sulla strategia della 'Blue Growth', così come indicato dalla Commissione Europea. È un documento così preciso ha i suoi codici di riferimento con parole chiave quali l'economia del mare, le nuove tecnologie, l'uso duale dei prodotti (civile e militare), gli interventi sulle imbarcazioni, la sostenibilità.

Foto: G. Neri - AGF / Contrasto

Il progetto La riforma spinge le aggregazioni
Container, crociere e merci i punti di forza

La Lunezia "mancata" può rinascere sul mare fra La Spezia e Carrara

L'accorpamento deciso dalla legge di riforma
favorisce un'aggregazione economicamente forte

«DALLA PRIMA DI ECONOMIA»
MARCO FERRARI

LA nascita della provincia della Spezia, promulgata il 2 settembre 1923, trasferì in un'unica entità amministrativa solo "i comuni appartenenti al circonda-

rio della Spezia, con i comuni di Malssana e Varese Ligure del circondario di Chiavari e con quelli di Calice al Cornoviglio e Rocchetta Vara del circondario di Massa e Carrara". Restarono esclusi tredici comuni dell'Alta Lunigiana, pur desiderosi di entrare nella nuova provincia.

In quel caso, come ben ci ricordano gli scritti di Angelo Landi, si parlò di "provincia dimezzata", così come nel 1947 si parlò di "regione sospesa" o di "regione mancata per un soffio". Il sogno di una grande Lu-

nigiana, riemerso in questi ultimi tempi, ha dunque dei presupposti

- segue

legislativi innegabilmente forti. Il dibattito che attualmente impegna gli amministratori locali non può prescindere da questa analisi storica, anche se sconosciuta ai più.

Per capire l'intreccio dei territori della Spezia e Massa-Carrara in termini di mobilità basta questa considerazione: per entrare nella Lunigiana toscana è necessario transitare dalla Liguria via strade, autostrade e ferrovie. Ci sono arterie, come ad esempio la statale della Cisa o quella che costeggia il Vara o il Magra da Padivertina a Sarzana dove si cambia regione più volte.

Le due realtà portuali, distanti appena venti chilometri, stanno già pensando a servizi comuni come ad esempio la dogana. Le attività portuali si integrano bene, a dif-

ferenza di quanto avviene nel sistema ligure, competitivo tra i diversi scali: La Spezia con il suo massiccio traffico di container e di navi da crociera, Carrara strategico per il traffico di merci, soprattutto marmo e macchinari. Peraltro a Carrara è in piedi un programma di opere ferroviarie e idrauliche, bonifiche e finanziamenti di ricerca industriale per l'accordo di programma della Regione Toscana che, grazie al presidente Enrico Rossi, ha dato il via libera all'operazione di accorpamento interregionale.

Il presidente

della città del marmo, Francesco Messineo, sostiene che "è accorpamento naturale, vista la vicinanza delle due città e le caratteristiche dei porti. Qualche problema potrebbe solo nascere dal fatto che siamo in due regioni diverse".

Cosa comporterà il termini reali l'accorpamento in una realtà già ricca di intercamambio economico? Lo spiega Angelo Matteini, segretario regionale Cna: "Il nostro giudizio è assolutamente positivo, in quanto i tre porti liguri, se destinati a proseguire la propria attività senza fare sistema e mantenendo una dimen-

sione territoriale limitata come prospettiva, avevano solo di andare fuori mercato. La prima realizzativa di questi accorpamenti comporterà nuove ripartizioni di lavori e specificità. Nel mondo delle piccole imprese che ruota intorno ai singoli porti ci saranno ricadute, mentre aziende che perderanno competitività verranno sostituite da altre, inevitabilmente. Ma è una razionalizzazione necessaria per diventare più competitivi sul piano dei servizi e della internazionalizzazione dell'offerta portuale".



IL PORTO
Una veduta del porto della Spezia, fra i più importanti in Italia sul fronte dei container

L'ALLEANZA
I due enti pensano già a servizi comuni come la dogana



IL GOVERNO

A rappresentare il governo all'inaugurazione di SeaFuture2016 sarà domani alla Spezia il sottosegretario alla Difesa Domenico Rossi

Livorno: Gallanti riceve a Palazzo Rosciano il console USA

Livorno, 20 maggio 2016 – Il commissario della Port Authority, Giuliano Gallanti, ha ricevuto stamani a Palazzo Rosciano il console degli Stati Uniti d'America, Scott Sternberg. L'occasione della visita è stata fornita dal Consular Leadership Day, una giornata speciale durante la quale vengono organizzati incontri istituzionali per rafforzare le relazioni con le autorità e approfondire la conoscenza del territorio toscano.

Quanto pesano le crociere sul traffico complessivo di Livorno, quali strumenti adottare per potenziare il porto passeggeri e quali rimedi mettere in campo per risolvere il problema dei bassi fondali. Su tali interrogativi si è articolato stamani il confronto tra l'avvocato dei moli e il console, che si è presentato a Livorno assieme al suo vice, Scott Macintosh, e ad un team di altri cinque funzionari

Dopo l'incontro, il console ha visitato i canali della Venezia a bordo di un battello.

La Gazzetta Marittima

A Livorno appuntamenti del “Dibattito”

LIVORNO – Sophie Guillain, responsabile del Dibattito in Porto, Dibattito Pubblico sul nuovo porto di Livorno promosso dalla Autorità regionale per la partecipazione e dall’Autorità Portuale, ha reso noto il programma degli ultimi eventi pubblici previsti in calendario, prima della conclusione del percorso il 14 giugno.

Lunedì 23 maggio: Visita a piedi della Stazione Marittima, con prenotazione obbligatoria. Si propongono due visite a piedi, una più lunga (15.30-18.30) e l’altra più breve (16.30-18.30). La più lunga inizierà con l’accesso ai Silos Granari e proseguirà nella visita degli spazi a terra, compresa l’esposizione delle imbarcazioni storiche e le calate Carrara e Punto Franco, dove sarà possibile vedere la banchina elettrificata. Il percorso più breve, con esclusione dell’accesso ai Silos Granari, prevede la sola visita degli spazi a terra sopra elencati. Le visite hanno lo scopo di introdurre il Laboratorio tematico sulla Stazione Marittima.

Laboratorio tematico #2 – Verso il piano per la stazione marittima (Terminal Crociere, ore 19.00-22.00, con piccolo buffet ai tavoli).

Martedì 24 maggio: Workshop territoriale degli stakeholder (Interporto Toscano, Collesalveti, ore 15.30-18.30), rivolto ai soggetti interessati a discutere delle ricadute territoriali e della logistica relativa ai progetti, con a seguire un breve giro dell’Interporto “Amerigo Vespucci”.

Mercoledì 25 maggio: Visita in bus nell’area del porto (ore 16.00-18.30, prenotazione obbligatoria). Saranno svolte due visite in bus, una che permetterà l’accesso ai Silos del Tirreno e l’altra ai Silos Granari. Entrambe raggiungeranno la Torre del Marzocco per una visuale del porto dalla Darsena Toscana.

Laboratorio tematico #3 – Gli impatti dei progetti sul porto, sulla città, sul territorio (Terminal Crociere, ore 19.00-22.00, con piccolo buffet ai tavoli).

Tutti gli interessati possono prenotare inviando un’e-mail a info@dibattitoinporto.it o chiamando lo 0586 – 24.95.99. In occasione della conferma della prenotazione, lo staff del Dibattito in Porto fornirà tutti i dettagli necessari. Per maggiori informazioni sugli eventi in programma e per consultare il materiale a disposizione, tra cui FAQ e verbali degli incontri già svolti, cliccare su www.dibattitoinporto.it o visitare la pagina Facebook dedicata, Dibattito in Porto – Livorno.

La Gazzetta Marittima

La “Gregoretti” consegnata a Livorno

Una breve cerimonia in banchina con Autorità portuale, Capitaneria e Comune

LIVORNO – Con una breve cerimonia in banchina, l’Autorità portuale ha messo a disposizione della città, nell’ambito delle iniziative legate al “Port Center” e alla giornata del mare, l’ex motovedetta ogni-tempo della Guardia Costiera Bruno Gregoretti, oggi ormeggiata permanentemente nel porto Mediceo come museo galleggiante. Alla cerimonia hanno preso parte il commissario dell’Autorità portuale Giuliano Gallanti, il comandante della Guardia Costiera e direttore marittimo della Toscana capitano di vascello (Cp) Vincenzo Di Marco e l’assessore comunale alla mobilità ed al turismo di Livorno Giuseppe Vece.

La consegna simbolica della Gregoretti alla città segue, come ha ricordato il comandante Di Marco, all’invio della campana di bordo al museo nazionale della Guardia Costiera di Civitavecchia.

La motovedetta Bruno Gregoretti è stata una delle prime unità di progettazione e costruzione nord-europea con elevate caratteristiche “sea worthy”. Completamente inaffondabile ed autoraddrizzante, aveva anche la caratteristica di armare una “seppietta”, ovvero di una piccola unità con equipaggio di due uomini che veniva varata da uno scivolo in coperta per operare in aree di bassissimo fondale e frangenti, dove la Gregoretti non poteva spingersi. L’unità porta il nome dell’ufficiale delle Capitanerie medaglia d’argento al valor militare Bruno Gregoretti, ucciso nel 1943 in Adriatico dai partigiani iugoslavi durante una missione di ricognizione. L’unità con la sua “seppietta” ha prestato servizio per più di trent’anni sull’arcipelago toscano, con l’identificativo CP 312. E’ stata per anni al comando del capo Ucciardiello, con cui ha effettuato numerosi salvataggi.

Entrata in servizio nel luglio del 1975, è stata radiata intorno al 2010 e passata poi all’Autorità portuale di Livorno che l’ha presa in consegna nel 2012 e l’ha sottoposta a un completo restauro presso il cantiere Lorenzoni. Da qualche mese è stata rimessa in galleggiamento e permanentemente ormeggiata al pontile Elba, aperta alle visite delle scolaresche e in genere degli appassionati.

Ro-ro Livorno, [redacted] vuole lanciare bando

Livorno. Anticipare l'attuazione della seconda fase del progetto della Piattaforma Europa. È l'ipotesi che in questi giorni sta seriamente valutando [redacted] di Livorno. La prima fase prevede la costruzione di un container terminal con un investimento di 866 milioni di euro (opera per la quale è in corso un dibattito pubblico). Ma l'ente sta prendendo in considerazione l'opportunità di lanciare nel contempo un bando di gara per la costruzione del secondo terminal destinato alla movimentazione dei rotabili. Il commissario straordinario [redacted] ha spiegato che il porto sta registrando un aumento dell'attività che ha portato nel primo trimestre 2016 ad un incremento del traffico dei container del 14%. Gallanti ha evidenziato che tale sviluppo è frutto del lavoro svolto in questi anni: "Abbiamo approvato il Piano Regolatore Portuale - ha sottolineato - e stiamo continuando a investire centinaia di milioni di euro nel porto attuale e presto tutto lo scalo commerciale avrà fondali di non meno di -13 metri, cosa questa che ci consente di accogliere senza problemi le navi da 7-8 mila teu". Ci sono però dei limiti infrastrutturali che frenano le potenzialità di alcuni settori merceologici, come appunto quello dei rotabili. Lo «scalo lubrificanti», per la sua stessa conformazione, non ha infatti molti accosti poppieri da mettere a disposizione delle navi ro-ro. Da qui l'ipotesi di ridurre i tempi di realizzazione della seconda fase della Piattaforma Europa. Il terminal destinato ai rotabili, ha precisato il commissario straordinario, avrebbe costi di realizzazione assai inferiori rispetto a quello dei container.

Focus. Parabola di un progetto

Il porto, da occasione di rilancio alla paralisi

NAPOLI Il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, a Napoli nei giorni scorsi per partecipare al Comitato portuale, si è impegnato a nominare il presidente dell'Autorità partenopea entro luglio.

Dopo tre anni di commissariamenti, ora si spera che possa partire una gestione ordinaria e perciò più stabile del grande scalo partenopeo.

La più grande impresa della Regione oggi è paralizzata da un intreccio di questioni non risolte legate alla gestione e opere non realizzate. Il porto, dopo aver perso negli ultimi tre anni centinaia di posti di lavoro, rischia di perderne altri allo scadere degli ammortizzatori sociali.

Il commissario straordinario, Antonio Basile, visto che nella precedente riunione del Comitato portuale non era stato possibile approvare il bilancio, aveva chiesto l'intervento di Delrio. Il bilancio è passato.

Tutto il resto rimane in alto mare. Restano irrisolte ad esempio le questioni legate al rinnovo delle concessioni, a pagamenti arretrati di oneri che in passato non erano stati riscossi.

E poi c'è la questione infrastrutture: c'era una volta il grande progetto europeo che, dopo diverse revisioni, ammontava a 148 milioni.

Ma, dati i forti ritardi maturati, non c'è stato altro da fare che trasferirlo sulla nuova programmazione europea 2014-2020. Non si parla più di revoca di fondi in questi casi, ma di fatto si sottraggono risorse ad altri progetti.

L'intervento più importante e urgente a dire di tutti gli operatori sarebbe il dragaggio, per consentire l'attracco anche alle navi grandi.

Ebbene si pensava che si dovesse attendere l'autorizzazione del ministero dell'Ambiente, ma questi ha puntualizzato di aver completato l'iter nel 2014. Dopo il dragaggio dovrebbe essere costruita la cassa di colmata e su questa la darsena di levante. Poi risistemati alcuni attracchi e forse il terminal petroli. Intanto il nuovo piano regolatore del porto è fermo al Consiglio superiore dei lavori pubblici che attende integrazioni dal 2013. In questa condizione il porto di Salerno, più piccolo ma più efficiente e in forte accelerazione, non vorrebbe proprio l'accorpamento in un'unica Autorità.

Ma il ministro non ne vuol sapere di rivedere la riforma.

Insomma adesso si aspetta l'uomo di Delrio: ma sarà ancora in tempo per salvare lo scalo di Napoli?

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto di Taranto, partite le 500 lettere di licenziamento

Taranto - Nel corso di un vertice in Prefettura con i sindacati dei trasporti e il commissario dell'Autorità portuale, Sergio Prete, si è parlato di come costruire «un percorso che consenta di superare le attuali criticità e salvaguardare il futuro dei lavoratori e delle loro famiglie».



Taranto - Alla fine sono arrivate le temute lettere di preavviso di licenziamento ai 539 dipendenti della ex Taranto Container Terminal (Tct), società messa in liquidazione a giugno 2015 dopo il disimpegno dallo scalo pugliese dei suoi azionisti, **la compagnia di navigazione taiwanese Evergreen e il colosso portuale Hutchison di Hong Kong.**

Nel corso di un vertice in Prefettura con i sindacati dei trasporti e il commissario dell'Autorità portuale, Sergio Prete, si è parlato di come costruire «un percorso che consenta di superare le attuali criticità e salvaguardare il futuro dei lavoratori e delle loro famiglie». Premesso (dalla Cisl Reti) che «gli ammortizzatori sociali devono concepirsi come strumento temporaneo e non sostitutivo dell'occupazione», **l'ipotesi sul tavolo più quotata è la richiesta di una proroga della cassa integrazione di un altro anno, o almeno di sei mesi secondo le ipotesi formulate dalla Uiltrasporti poche settimane fa:** Tct infatti licenzierà i lavoratori del Molo Polisettoriale l'11 settembre, data entro la quale difficilmente potrà essere presentato - da uno dei due soggetti che hanno manifestato interesse per il compendio - un piano industriale che possa garantire un rientro al lavoro dei portuali cassintegrati, o anche soluzioni alternative.

- segue

Intanto, proprio quei lavori rallentati da pastoie e ricorsi cui i vecchi azionisti del Tct in sostanza hanno attribuito la restituzione della concessione, dovrebbero subire una svolta il mese prossimo, quando saranno consegnati i primi 600 metri di banchina ampliata (l'opera consiste nell'avanzamento dell'infrastruttura di una decina di metri), mentre per il secondo lotto - altri 600 metri - dovre essere consegnato entro fine anno. Diversa è invece la situazione dei dragaggi: **l'obiettivo è portare i fondali a 16,50 metri per permettere l'accesso delle portacontainer di ultima generazione.**

Tuttavia, chiusi i contenziosi presso la giustizia amministrativa e appaltati i lavori a febbraio 2015, sono cominciati i problemi pratici, perché si è scoperto che il materiale da dragare è meno del previsto e il fondale ha caratteristiche diverse rispetto a quelle attese, **con un lievitamento dei costi per l'Authority di circa 15 milioni.**

Le manifestazioni di interesse per il Molo Polisettoriale sono tre, due delle quali già dichiarate ammissibili. La prima è quella di Italcave, che a Taranto opera già le rinfuse secche; la seconda è quella del Consorzio Ulisse guidato da Saggia, braccio logistico dell'imprenditore francese Vincent Bolloré, che attraverso Vivendi è il primo azionista di Telecom Italia. Curiosità: anche Hutchison diversifica nelle infrastrutture della comunicazione, controllando a Hong Kong e in Europa **l'azienda di telefonia mobile 3. Un terzo operatore verrà invece preso in considerazione in caso di aree residuali lasciate libere da uno dei due soggetti cui sarà assegnato il Polisettoriale.**

Nato nel 2001, Taranto ha subito il tracollo dei porti di trasbordo portato dalla crisi del settore marittimo degli ultimi anni. In una città già alle prese con la tragedia industriale dell'Ilva, la sparizione del porto dalle mappe commerciali ha messo in allarme il governo, che a sostegno dell'industria dei trasporti tarantina ha istituito l'unica zona franca doganale in Italia al netto di Trieste, stanziato larga parte degli 800 milioni per l'area di crisi complessa, che si aggiungono a 219 milioni **per la piattaforma logistica e altri 250 recentemente annunciati dal ministro dei Trasporti, Graziano Delrio.**

Gioia Tauro

Logistica e terminal Lavori pronti a partire

Lunedì la seduta del Comitato portuale per approvare il bilancio

Per lunedì è stata convocata in seduta ordinaria dal commissario dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, capitano Andrea Agostinelli, la riunione del Comitato portuale che dovrà esaminare ed approvare una decina di punti all' odg.

Il più importante e significativo sul quale dovranno pronunciarsi i trenta componenti è l' approvazione del bilancio consuntivo 2015 che si è chiuso con un forte utile.

Il Comitato si dovrà pronunciare anche sulla variante al piano triennale 2016-2018; sul rilascio di **autorizzazioni** demaniali marittime nei porti di Crotone e di Taureana di Palmi e di **autorizzazioni** per lo svolgimento di operazioni e servizi **portuali** nei porti di Gioia Tauro, Crotone e Corigliano Calabro.

Intanto, nell' area retroportuale sono ormai prossimi a partire i lavori per la creazione del centro per la logistica che prevedono la realizzazione di alcuni maxi capannoni e di grandi box che si affacciano su vasti piazzali illuminati a giorno per la lavorazione di prodotti diversi col successivo smistamento verso altri porti.

Il costo dell' importante opera è di circa 16 milioni di euro attinti dal bilancio dell' **Autorità portuale**, che ha seguito l' iter per la

progettazione e per l' appalto, e sarà per la stessa utilizzata una vasta area di circa 25 mila mq già di pertinenza della ex Isotta Fraschini nella zona nord-est dello scalo marittimo. I tempi tecnici per il termine dei lavori prevedono un massimo di diciotto mesi.

Buone notizie anche per il terminal intermodale del costo è di 40 milioni di euro: è già stato affidato il progetto esecutivo e il via ai lavori è previsto nel giro di pochi mesi, ovvero entro l' estate. 3(g.s.

)

I principali interventi del Pot

Il elenco delle opere contenute nel Pot 2017-2019 a detta del presidente De Simone contiene tutte le richieste della classe politica milazzese. Ecco il dettaglio, con in parentesi, le somme previste, la fonte di finanziamento e la ripartizione nel triennio: opere di completamento della banchina motovedette: 150 mila euro (100 mila euro 1° anno, 50 mila, 2°, stato; progetto preliminare, fondi propri Authority); allargamento del pontile Eolie e spostamento del Terminal passeggeri 1 milione e 500 mila euro, distribuito però al 3° anno, studio di fattibilità, fondi propri Authority). Previsti inoltre nuovi arredi portuali.

Il workshop di Augusta sull'Italia hub del GNL

Il programma della "Flotta verde" della Marina Militare

AUGUSTA – Energia nuova per il futuro: è quanto emerso dal workshop "Italia hub del gas naturale, opportunità GNL per il mediterraneo" di Augusta (SR), dove istituzioni, imprese, operatori ed esperti del settore si sono dimostrati concordi nel vedere il Gas Naturale Liquefatto, nuovo combustibile green, la soluzione ideale non solo per il traffico marittimo nel Mediterraneo ma anche per quello pesante terrestre dell'isola e, in prospettiva, del Paese. In dote, il GNL porterà anche un'importante ricaduta in termini di occupazione e rinnovo del parco industriale marittimo e stradale legato al turismo di qualità, ai trasporti commerciali e alla cantieristica, proponendosi come futuro volano della Blue Economy e degli altri settori dell'economia. Il GNL è l'energia di un futuro molto più vicino di quanto possa sembrare, in cui la Sicilia e l'Italia giocheranno un ruolo importante. È quanto emerso venerdì 13 maggio durante il workshop "Italia hub del gas naturale, opportunità GNL per il mediterraneo", organizzato da ConferenzaGNL in collaborazione al Circolo Ufficiali della Marina Militare di Augusta, Siracusa. Alla presenza di istituzioni, imprese, operatori, esperti del settore e media è stato fatto il punto sulle eccellenti prospettive che il GNL (gas naturale liquefatto), combustibile green del futuro, offre non solo per il porto di Augusta e per l'economia del mare siciliana ma per l'intera economia dell'isola e, in prospettiva, del Paese. Durante l'evento, organizzato sotto l'egida della Marina Militare, è stato anche illustrato il programma "Flotta verde" che prevede progetti di sorveglianza e manutenzione costiera effettuati con navi "pulite" alimentate a GNL. Intervenuto all'evento, il contrammiraglio Nicola de Felice, comandante Marittimo Sicilia, ha presentato il nuovo progetto a tutela del mare delle Unità della Marina Militare di Augusta: "La flotta verde è una sfida importante che la Marina si pone in qualità di Forza Armata promotrice di innovazione: il progetto di un combustibile alternativo a quello fossile. È un progetto che prevede tra l'altro la possibilità di utilizzare i motori delle nostre navi anche con il GNL, energia pulita a basse emissioni che ci consente di confrontarci nel breve periodo con il problema dell'inquinamento marino". Durante i lavori, Paolo d'Ermo, direttore WEC Italia, ha tenuto a sottolineare il contesto mondiale favorevole all'impiego del gas naturale e in particolare del GNL: "C'è ampia condivisione a livello internazionale sul fatto che il Gas Naturale sia la fonte fossile che accompagnerà la transizione dei sistemi energetici verso la decarbonizzazione, trend per altro già in atto. L'Unione Europea, confermando la sua leadership ambientale, sta promuovendo gli utilizzi del Gas anche in settori non tradizionali, come i trasporti terrestri e marittimi attraverso l'impiego diretto di GNL. Le performance ambientali del gas naturale liquido assicurano una riduzione degli inquinanti atmosferici globali (CO2) e locali (zolfo, azoto, polveri sottili), in linea con le politiche di tutela ambientale di lungo termine sottoscritte dai maggiori governi a seguito della COP 21 di Parigi". Diego Gavagnin, coordinatore scientifico di ConferenzaGNL, ha invece tracciato una stima delle ricadute della filiera GNL: "Le analisi sul potenziale di mercato del GNL nel Canale di Sicilia sono davvero confortanti. Il solo porto di Augusta ne potrebbe utilizzare per 500 mila tonnellate. Anche pensando ad un 10% di trasformazioni all'anno si giustifica un deposito da 5-10 mila metri cubi di capacità, che avrebbe un costo abbastanza contenuto, sui 30-40 milioni di euro. Un deposito che poi potrebbe alimentare anche il traffico terrestre pesante dell'isola, altre 500 mila tonnellate potenziali. Allora sì che si potrebbe parlare di Sicilia green nel cuore del Mediterraneo". Samuele Furfari, consigliere direttore generale Energia Commissione Europea, è intervenuto in videoconferenza da Bruxelles, sottolineando l'importanza dell'evento di oggi: "L'incontro di Augusta è molto importante e dimostra la volontà di tutto il settore di entrare in una nuova era sostenibile grazie al gas, che è un'energia molto più pulita del gasolio abbattendo drasticamente le emissioni nocive nell'ambiente, e impiegato già in molte zone mondiali. Ora occorre che questo accada anche nel Mediterraneo: non è facile ma la strada è tracciata. Ci sono investimenti da fare e bisogna convincere gli armatori ma la Marina Militare sta dando l'esempio". Presenti al workshop anche importanti player del settore privato, tra cui Lorenzo Maticena, consigliere d'amministrazione di Caronte&Tourist Spa, che ha illustrato i progetti aziendali legati alla nuova soluzione energetica: "La nostra azienda, che vanta 14 navi per il trasporto passeggeri nello Stretto, è molto interessata a questo tipo di combustibile. Intendiamo avere una nave alimentata anche a GNL già entro il 2018 ma puntiamo ad incrementarne il numero. La strategia riguarda per ora solo lo stretto di Messina: in Italia dobbiamo essere bravi a sviluppare una rete estesa, come quella nel Nord Europa, grazie a nuove infrastrutture essenziali e a una normativa adeguata a supporto: in questo caso, la Sicilia potrebbe diventare davvero l'hub del Mediterraneo, visto che vanta il maggior numero di navi nell'area in grado di utilizzare il GNL".

- segue

nuovi limiti territoriali che ricomprendono anche aree urbane di cui i nostri concittadini ne fanno già un elevato uso, porrebbe le basi per l'inizio di una sinergia tra autorità portuale di Augusta e il Comune, si auspica tale collaborazione per individuare e predisporre azioni congiunte».

Il sindaco ha fatto sapere che è stata avviata una procedura di collaborazione fra enti per quanto riguarda le concessioni di aree che il Comune paga all'Autorità portuale. «Abbiamo saldato gli anni precedenti - aggiunge Di Pietro - ed è in itinere una procedura di sospensione e di concessione a titolo non oneroso di determinati tratti di Augusta Isola per cui sborsavamo delle somme».

La costa, il centro e un maxi tunnel Gini racconta la Palermo del futuro

Giannini e il 23 maggio "I ragazzi vogliono capire"

PALERMO - "Speriamo di presentare il Prg al consiglio comunale entro dicembre: prevediamo un tunnel sotterraneo per i tir che dal porto arrivi in via Belgio, il recupero dell'esistente come l'ex Chimica Arenella o la Fiera e la valorizzazione dell'Ottocento palermitano estendendo il centro storico fino a piazza Croci. La costa Sud rinascerà sul modello di Barcellona anche grazie all'acquario e costruiremo tanti nuovi campi sportivi come a New York". Parola di Giuseppe Gini, assessore della giunta Orlando che da due anni si occupa di Coste, Urbanistica, Prg e (molto più recentemente) anche di Sport. Un esperto del settore, visto il suo curriculum: Sovrintendente di Caltanissetta, di Trapani e del Mare, è stato il redattore del Piano paesistico regionale e uno dei fautori del successo della tappa siciliana della Louis Vuitton Cup di qualche anno fa. "Ho trascorso gran parte della mia carriera lontano da Palermo e oggi mi sono messo al servizio della mia città". Duecento operai sono alle prese con un'operazione di manutenzione ordinaria delle coste che da Mondello arriverà, prima dell'estate, fino ad Acqua dei Corsari, con l'obiettivo di restituire il mare ai palermitani. "Il consiglio comunale ha dato il

via libera al Pudm, il Piano d'uso del demanio marittimo, a dicembre del 2014 e aspettiamo ancora che la Regione lo approvi - dice l'assessore a Livesicilia - un ritardo che fa slittare il risanamento della costa, per questo lanciamo un appello alla Regione affinché si sbrighi: non possiamo certo aspettare che il Piano diventi vecchio e l'amministrazione punta con decisione a una seria riqualificazione della costa, specie quella sud. La Regione in Finanziaria si è impegnata a cedere le aree demaniali ai Comuni ma solo approvando il Pudm che, ricordo, ha avuto in consiglio un consenso ampio e trasversale come difficilmente uno strumento urbanistico riesce ad avere". Le liti con la Mondello Italo Belga ormai appartengono al passato, come dimostra anche l'accordo sui cestini che saranno posizionati sul lungomare, e l'obiettivo dell'assessore è di avere una costa sempre più visibile. "La fruizione del mare di oggi non è più quella di tanti anni fa - dice Gini - all'Addaura, per esempio, abbiamo aperto quattro varchi, facendo così diminuire la pressione su Mondello e restituendo il mare ai palermitani. Lo Stato vorrebbe anche cedere la gestione di Punta Priolo al Comune, ossia la parte

- segue

terminale prima di via Cristoforo Colombo, dove potremmo realizzare una splendida villetta che guarda su Mondello e da lì far partire una pista ciclopeditale che percorra la vecchia trazzera. Il grande tema sarà la realizzazione di via Palinuro, per la quale siamo ormai in dirittura d'arrivo e con la quale potremo pensare di chiudere tutto il lungomare di Mondello al traffico, avendo una viabilità alternativa. Non stiamo parlando di progetti impossibili, ma da poter realizzare entro dieci anni". La grande scommessa rimane, però, la costa Sud. "E' il nuovo Decumano di Palermo - spiega l'assessore - intendiamo recuperare la foce dell'Oreto grazie a una sinergia con i comuni di Monreale e Altofonte, finalizzata a eliminare gli scarichi abusivi, e riqualificare tutta la costa. Il Pudm prevede le assegnazioni ai privati e quindi lidi e ristoranti, ma senza cabine, dall'Oreto fino al porticciolo della Bandita che diverrà un porto per i pescatori, recuperando la storia e le tradizioni della borgata. C'erano progetti che prevedevano un grande porto velico, ma non ci hanno convinti perché avremmo snaturato la storia dei luoghi: per le barche a vela ci sono la Cala o Marina Igiea, oppure per quelle medio-piccole anche l'Addaura. Accanto alla Bandita sorgerà l'acquario e poi da lì un grande parco verde fino al Teatro del Sole che vogliamo far tornare in funzione: un anfiteatro in riva al mare è qualcosa di splendido. Per quanto riguarda la viabilità, il tram sta aiutando ma stiamo studiando anche viabilità alternative". L'elemento centrale del progetto resta l'acquario, un progetto da 50 milioni di euro presentato due anni fa da Confindustria e Legacoop ma per il momento rimasto solo sulla carta. "Aspettiamo la presentazione di un progetto esecutivo mediante l'individuazione dei finanziatori, abbiamo ancora la speranza che il progetto si concretizzi". Per far tutto questo, però, bisogna partire dai carotaggi, cioè le analisi che consentono di capire cosa c'è nel terreno, se ci sono sostanze inquinanti e quindi come intervenire. "Sono cose che dovrebbe fare la Regione ma che stiamo facendo noi, a nostre spese - continua l'assessore - alla Bandita attendiamo i risultati e, se non emergerà nulla, potremo dragare il porto, ricostituire l'arenile e proteggerlo. Per il mammellone attendiamo le analisi dell'Arpa, visto che quelle della ditta non hanno convinto l'Agenzia. I carotaggi sono il primo passo per un serio progetto di riqualificazione che potremo utilizzare anche per chiedere i fondi europei. C'è però da dire che già dall'anno scorso il Comune ha iniziato a effettuare la manutenzione ordinaria sulla costa e ora si torna finalmente a rivedere il mare. Tanti anni fa questo tratto di costa era roccioso, poi dopo la Guerra è stato riempito di sfabbricidi che il mare ha col tempo eroso e oggi abbiamo del materiale piccolo e fine, simile alla sabbia, tanto che da quattro o cinque anni i palermitani sono tornati a prendere il sole in costa Sud e qualcuno, malgrado i divieti, fa anche il bagno. Con le opere di depurazione che stiamo realizzando anche l'acqua è più pulita, per questo insistiamo che la Regione approvi in tempi brevi il Pudm così da consentirci di agire, di ricostruire l'arenile e di proteggerlo". Il Piano del demanio però non è altro che la tessera di un mosaico ben più ampio, ossia il Piano regolatore generale. "La giunta ha approvato lo schema di massima, speriamo che il consiglio faccia altrettanto prima dell'estate. Entro la prossima settimana trasferiremo gli uffici alla Fiera e lì lavoreremo per preparare il Prg entro dicembre e consegnarlo così al consiglio, anche se già stiamo iniziando a lavorare su scala 1 a 2 mila, praticamente sui dettagli. Gli elementi fondamentali sono tre: qualità dell'acqua, qualità del verde e rigenerazione urbana, che significa consumo di suolo zero. Non bisogna più costruire, ma recuperare l'esistente e qui anche le ditte edili devono darsi da fare acquisendo le competenze. Tutto questo passa da un confronto con la città che si dovrà basare sui servizi e non su nuove costruzioni, tanto che stiamo pensando di realizzare alla Fiera un urban center che consenta a tutti di avere informazioni e discutere insieme a noi. Palermo ha vissuto la stagione del 'Sacco', poi quella della rigenerazione del centro storico con Orlando negli anni Novanta e il Prg e oggi puntiamo sulla rigenerazione dei quartieri. In questo senso le imprese edili si devono specializzare nella riqualificazione del verde, di un edificio antico o di uno moderno, anche dal punto di vista energetico. Noi non usiamo il solare, per esempio, e i condomini non hanno i soldi per rifare le facciate. Dobbiamo trovare gli strumenti idonei". Lo schema di massima prevede l'ampliamento del parco di Maredolce, di quello di villa Turrisi ma anche il parco dell'Uscibene e un grande parco borbonico in corso Calatafimi, su cui però insistono ad oggi costruzioni abusive.

- segue

"Abbiamo finalmente censito tutto il verde di Palermo e il fatto che il Prg dia una destinazione al parco di Mareddolce o a quello di villa Turrisi significa evitare che queste aree possano essere aggredite". Il punto forte però sarà la mobilità sostenibile. "Il tram rientra in questa visione - dice l' assessore - specie la linea che dalla Stazione arriverà a Mondello, servendo lo Zen e passando da via Libertà. Proprio la via Libertà diventerà come le ramblas di Barcellona, ingrandendo di fatto il centro storico fino a piazza Croci: la grande scommessa è recuperare l' Ottocento palermitano, il Liberty. Via XX settembre, tanto per fare un esempio, oggi è un enorme parcheggio: quante volte abbiamo alzato lo sguardo e abbiamo ammirato i meravigliosi palazzi ottocenteschi?". Archiviato il progetto del centro direzionale della Regione, che non sorgerà nemmeno a Notarbartolo, l' altra grande novità è la ripresa del progetto del tunnel che colleghi in sotterranea il porto a via Belgio e quindi all' autostrada, evitando che i tir intralcino il traffico. "L' **Autorità portuale** sta continuando a effettuare gli studi necessari, è un' opera comunque prevista nel Prg ed è uno dei punti qualificanti, così come la radiale di collegamento con i cimiteri e l' Università". C' è poi il capitolo delle grandi aree industriali dismesse. "Stiamo redigendo dei piani particolareggiati, grazie anche al supporto di uno studio di Milano. Non possiamo limitarci ad abbattere, ma dobbiamo valutare la qualità delle costruzioni come è stato fatto a San Lorenzo che è un buon esempio di rigenerazione. L' ex Chimica Arenella può essere destinata alla fruizione del mare, ci sono le vecchie fabbriche di cotto in costa Sud che sono bellissime e vanno recuperate e la Fiera deve diventare un centro congressi ma non solo: ripristineremo il piano delle Palme, abatteremo le mura aprendo questa enclave alla città, la immaginiamo come una grande area verde in cui poter passeggiare". Nessuna novità, invece, sul fronte Stadio. "Abbiamo aspettato che Zamparini presentasse un progetto, nel frattempo però abbiamo iniziato a recuperare il Velodromo che potrà tornare a ospitare i grandi concerti, anche se non ce la faremo per l' estate. Stiamo recuperando il giardino del Palasport e puntiamo a costruire campi sportivi in città, sul modello di quanto hanno fatto a New York. Lì dove c' è uno spazio residuale, potremo prevedere del verde oppure campi sportivi, come abbiamo fatto allo Zen: non nuove costruzioni, ma campetti recintati. E grazie alla convenzione con il Coni, vogliamo aprire le palestre scolastiche". share Domenica 22 Maggio 2016 - 15:37 !--

Ormeggi, valida l'Iva al 10% nei Marina

L'agenzia delle Entrate chiarisce i contenuti della legge di Stabilità

La Circolare n. 20/E dell'agenzia delle Entrate, fornisce alcuni chiarimenti sulle norme contenute nella legge 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di Stabilità 2016). Fra gli altri temi interviene sulla sentenza della Corte Costituzionale sui Marina resort. La norma che implica la possibilità di applicare l'Iva al 10 per cento sugli ormeggi a breve e comunque inferiori all'annualità è stata sottoposta, infatti, al giudizio della Corte su ricorso della Regione Campania. La pronuncia ha stabilito che il decreto attuativo del Ministero dei Trasporti, contenente le caratteristiche minime delle strutture, avrebbe dovuto essere approvato anche dalla Conferenza Stato-Regioni. L'Agenzia delle Entrate ritiene che la sentenza rientri tra le cosiddette sentenze additive, che incidono sulla legge senza annullarla, ma trasformandola, cioè «aggiungendo alla norma un'ulteriore previsione che, in osservanza della Costituzione, avrebbe dovuto necessariamente essere prevista sin dalla sua origine». La Consulta, pertanto, ha integrato la norma prevedendo l'intervento della Conferenza permanente Stato-Regioni. «La natura dell'intervento operato dalla Corte - scrive l'agenzia - comporta, in linea di principio, che la legge modificata conservi intatta la sua efficacia in ogni sua parte che non sia incompatibile con la modifica introdotta. Si ritiene, inoltre, che, benché la sentenza della Corte abbia efficacia retroattiva, restino salvi i diritti acquisiti ed i rapporti definiti in precedenza». Nel frattempo, su richiesta di Ucina Confindustria Nautica, il decreto attuativo che fissa le caratteristiche minime dei Marina resort è stato inviato alla Conferenza Stato-Regioni. «Confidiamo in una rapida soluzione perché la stagione è già iniziata e rischiamo di perdere il vantaggio e la spinta all'economia costiera che questa norma può dare» spiega la presidente Ucina, Carla Demaria. Nel 2015, al suo primo anno di applicazione, la norma ha prodotto un aumento del 4 per cento di ormeggi stagionali.

Federagenti: La Sicilia diventi la piattaforma per gestire i flussi migratori

Gli agenti marittimi, riuniti a Trapani per l'assemblea nazionale Federagenti, propongono un'Authority portuale per il Canale di Sicilia che comprenda i porti dell'isola ma anche quelli libici, tunisini ed egiziani.

Trapani, 20 maggio 2016 - Una Autorità di Sistema portuale del Canale di Sicilia, che va da Trapani ad Augusta con sede ovviamente nel porto "core" di Augusta, è quindi un'autorità che - ferme restando le competenze e le professionalità espresse in primis dal Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera - sviluppi una razionalizzazione nella politica dell'accoglienza e ponga per la prima volta basi serie e concrete per flussi economici di ritorno.

Il progetto, del tutto innovativo, che mira a fare della Sicilia una vera e propria terra di mezzo sulle rotte dei flussi migratori, è stato lanciato oggi, in occasione dell'assemblea nazionale della Federazione agenti marittimi svoltasi a Trapani, dal presidente degli agenti siciliani Gaspare Panfalone. "Immaginare una rete portuale coordinata soprattutto tra i porti del sud della Sicilia e alcuni del nord Africa, con particolare riferimento ai porti tunisini e libici, in un'ottica di reale soluzione dei problemi drammatici riguardanti gli immigrati ed i migranti - ha affermato Panfalone - potrebbe fornire una prima risposta concreta, che traguardi anche a un coordinamento dei flussi futuri di merce da o per i nuovi centri di produzione che dovranno essere radicati dall'altra parte del Mediterraneo.

La Sicilia - ha sottolineato il presidente uscente di Federagenti, Michele Pappalardo - è diventata epicentro e terra di mezzo per affrontare problematiche complesse.

La Sicilia è una piattaforma naturale - ha affermato Panfalone - e ha quindi tutte le carte in regola per porre le basi a una soluzione di lungo periodo di un problema altrimenti non gestibile; in questo quadro si potrebbe anche pervenire a una razionalizzazione degli strumenti di governance portuale, con differenti specializzazioni merceologiche per l'Autorità di Sistema portuale settentrionale (Palermo) e quella orientale (Catania).

"Non parole - ha concluso, lanciando una proposta che è stata accolta in toto e fatta sua dalla Federazione nazionale agenti marittimi - ma fatti: dal 2000 al 2013, nel tentativo di raggiungere l'Europa, sono morti più di 23.000 migranti o inghiottiti dal Mediterraneo o vittime di freddo e stenti sugli itinerari via terra. 1600 all'anno. E ora di cambiare".

Abruzzo: sottoscritto protocollo tra Regione e porto di Pescara per semplificazione procedure



(FERPRESS) - Pescara, 20 MAG - Il presidente della giunta regionale Luciano D'Alfonso e il direttore marittimo di Pescara Enrico Moretti (in rappresentanza del Comando generale delle Capitanerie di porto presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), hanno sottoscritto un protocollo d'intesa per la "semplificazione delle procedure amministrative correlate all'arrivo e alla partenza dai porti, oltre ad appropriati livelli di interoperabilità tra i diversi sistemi pubblici che operano nell'ambito logistico trasportistico, attraverso un'interfaccia unica costituita dal sistema Pmis". Lo annuncia in una nota la Regione Abruzzo.

L'accordo rientra nel progetto europeo Easy Connecting, all'interno del quale la Regione è il soggetto attuatore per la realizzazione e gestione dell'Osservatorio della mobilità regionale, per la raccolta e analisi dei dati relativi alla flusso delle merci sia in ambito marittimo, che terrestre.

Il sistema sarà attivato in via sperimentale nei porti di Pescara, Ortona e Vasto, che attualmente non dispongono di sistemi telematici per la gestione delle pratiche di arrivo e partenza delle navi. La sperimentazione comprenderà anche la gestione di tutti gli adempimenti burocratici in capo alle società di navigazione e alle agenzie marittime. "Un altro tassello - ha sottolineato il presidente D'Alfonso - in quel processo di modernizzazione della macchina regionale, che stiamo portando avanti in collaborazione con le altre istituzioni territoriali e nazionali".

Abruzzo: Regione reperirà risorse necessarie per riapertura collegamento marittimo con Croazia



(FERPRESS) - Pescara, 20 MAG - La Regione Abruzzo si farà carico di reperire le risorse necessarie a ripristinare un adeguato pescaggio dei fondali del porto di Pescara, così da consentire - nel più breve tempo possibile - la riapertura di un collegamento marittimo con la Croazia, attraverso il vettore Jadrolinija. Lo ha assicurato in una nota il presidente Luciano D'Alfonso, nel corso di un incontro con l'amministratore delegato della compagnia di navigazione Alan Kjanac, a Pescara proprio per effettuare un sopralluogo all'interno dello scalo.

Alla riunione hanno partecipato anche il sindaco di Pescara Marco Alessandrini, il presidente della Provincia Antonio Di Marco, il Prefetto Francesco Provolo e il comandante della Capitaneria di porto Enrico Moretti. Una filiera interistituzionale, che D'Alfonso auspica possa far sì che l'intervento venga eseguito senza ulteriori ritardi.

"Rendere idoneo questo scalo - ha sottolineato il presidente - rappresenta una priorità imprescindibile, nell'ottica del grande progetto della Macroregione Adriatico-Jonica. Ora inizieremo immediatamente una serie di incontri per individuare le procedure amministrative più adatte e celeri per centrare l'obiettivo, grazie anche alla disponibilità che ci ha dato il Prefetto, che può vantare una profonda esperienza su questi temi, maturata nel suo precedente incarico a Rovigo. Per noi è poi importante che questo collegamento venga effettuato da Jadrolinija, che per gli abruzzesi ha rappresentato in passato la prima opportunità di raggiungere la Croazia via mare con la nave Tiziano, il simbolo di quel legame profondo che esiste tra l'Abruzzo e l'altra sponda dell'Adriatico".

D'Alfonso ha spiegato che del progetto informerà il Ministro delle infrastrutture e trasporti Graziano Delrio, il Direttore generale del Ministero dei trasporti per le autorità portuali Enrico Maria Pujia, le Commissarie europee alle Politiche regionali e ai Trasporti, Corina Cretu e Violeta Bulc.

"Affinché - ha puntualizzato - venga dato ulteriore impulso alle politiche di connettività mare-terra-mare, vera nuova sfida dell'Unione Europea. Auspico anche che venga semplificata l'enorme mole normativa che oggi rende drammatico garantire la manutenzione dei porti. Un'indicazione, quest'ultima, già contenuta nella nuova legge quadro nazionale". Nei prossimi giorni dovrebbe essere approvato definitivamente anche il nuovo piano regolatore portuale, che consentirà l'utilizzo dei 15 milioni di euro già disponibili per la manutenzione straordinaria delle infrastrutture dello scalo.

Imprese e città toscane



PRATO - "Il rapporto fra impresa e città è centrale nella Toscana che immaginiamo - ne è convinto Gianni Anselmi (Pd), presidente della Commissione Sviluppo economico del Consiglio Regionale, che ha partecipato al convegno "Imprese e città, modelli e dinamiche di sviluppo dei centri storici", organizzato dalla Confcommercio a Prato. "Nel Programma Regionale di Sviluppo - ha spiegato Anselmi intervenendo sulle politiche regionali - sono previste misure che si collocano nel profondo legame fra lo sviluppo delle imprese e quello dei centri toscani. Inseriremo la possibilità per i territori di lavorare su progetti di innovazione territoriale che ne innalzino la competitività e di proporli alla Regione per il loro finanziamento. E di questi progetti la competitività e la qualità delle città può rappresentare un segmento nobile che poggi sulla qualità della vita, la valorizzazione culturale, il potenziale attrattivo dei centri storici toscani".

Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Porto Empedocle: Ordinanza per manifestazione culturale

Porto Empedocle, 20 maggio 2016 - La Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Porto Empedocle ha emanato le seguenti Ordinanze:

- 27/2016 del 19/05/2016, con cui è stato disciplinato lo svolgimento della manifestazione "Pilaia Project", organizzata dall'associazione culturale "Mariterra" di Porto Empedocle, in programma sabato 21 e domenica 22 maggio nell'area portuale di Porto Empedocle, nel cui ambito sono previste le seguenti attività: installazione di stand, svolgimento di festeggiamenti e giochi nel piazzale "Torre Carlo V" in area portuale e rimozione di rifiuti dall'antistante arenile denominato "Pilaia", nei giorni 21 e 22 maggio; svolgimento della tradizionale gara marinara denominata "A cursa de vuzziteddri", con impiego di piccoli natanti a remi secondo un percorso prestabilito, il giorno 22 maggio dalle ore 15.00 alle 16.00 nello specchio acqueo in concessione alla soc. Marine Work antistante il piazzale "Torre Carlo V".

E' fatto obbligo di prestare massima attenzione e cautela, con divieto di navigazione, ancoraggio, transito, sosta, pesca, balneazione, sorvolo (a quota inferiore a 50 metri) ed ogni altra attività di superficie e subacquea all'interno degli specchi acquee e delle aree demaniali marittime interessate. Personale della Guardia Costiera condurrà mirate attività di vigilanza al fine di garantire il rispetto delle Ordinanze. Tutte le norme emanate dalla Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Porto Empedocle per fini di sicurezza della navigazione e portuale, tutela della pubblica incolumità, salvaguardia ambientale e polizia marittima sono integralmente reperibili sul sito web www.guardiacostiera.gov.it/porto-empedocle.

Mantovani costruirà il nuovo porto di Aqaba

Venezia - Mantovani si è aggiudica una commessa del valore di 40 milioni di euro in Giordania per costruire il nuovo porto di Aqaba. A firmare il contratto il presidente del gruppo Carmine Damiano e il ministro dei Trasporti giordano Nabeel Sheikl

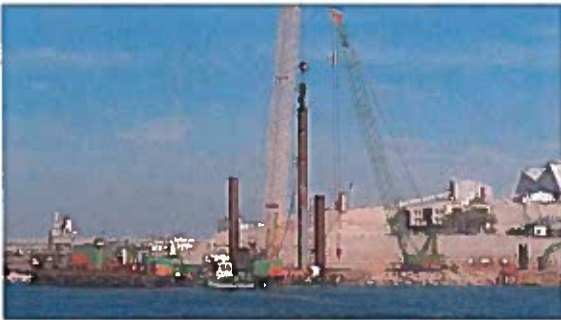


Venezia - Mantovani si è aggiudica una commessa del valore di 40 milioni di euro in Giordania per costruire il nuovo porto di Aqaba. A firmare il contratto il presidente del gruppo Carmine Damiano e il ministro dei Trasporti giordano Nabeel Sheikl.

L'Aqaba New Port Project riguarda l'ampliamento della parte onshore ed off-shore del porto, caratterizzati da opere di dragaggio, realizzazione di strutture ormeggio per traghetti e mercantili, e da varie opere di protezione. Aqaba è uno dei maggiori porti della regione del Mar Rosso.

Nuovo Porto Aqaba su Mar Rosso, a Mantovani commessa 40 mln

E' l'unico porto della Giordania, priorità per sviluppo paese



(ANSA) - VENEZIA, 20 MAG - Mantovani Spa si è aggiudica una commessa del valore di 40 milioni di euro in Giordania per la costruzione del Porto di Aqaba, sul Mar Rosso. A firmare il contratto, ad Aqaba, il presidente del gruppo veneto, Carmine Damiano, e il ministro dei Trasporti giordano Nabeel F. Sheikl, presente l'ambasciatore italiano ad Amman, Giovanni Brauzzi.

L'Aqaba New Port project riguarda i lavori di ampliamento della parte onshore ed offshore del porto, caratterizzati da opere di dragaggio, realizzazione di strutture ormeggio per Ro-Ro, General Cargo e Grain Terminal, e da varie opere di protezione. Il nuovo porto di Aqaba è l'unico porto della Giordania e per questo è una delle priorità infrastrutturali nazionali destinata a costituire un importante elemento di crescita economica a lungo termine del Paese. L'opera è una componente chiave per il radicamento dell'emergente Asez (Aqaba Special Economic Zone), uno dei principali gateway di commercio logistico multimodale per l'intera regione orientale del Mar Rosso.(ANSA).

La Russia "scongela" la nave atomica / LA STORIA

Genova - È tornata in servizio la "Sevmorput", l'unica nave portacontainer a trazione nucleare in circolazione nel mondo.



Genova - È tornata in servizio la "Sevmorput", l'unica nave portacontainer a trazione nucleare in circolazione nel mondo. Attiva in precedenza nei porti russi lungo il mare Artico, non aveva svolto viaggi commerciali dal 2005. **Addirittura si era parlato di una sua possibile conversione come nave per le perforazioni e poi di un arrivo a fine carriera con destinazione lo smantellamento.** Invece la nave ha ricominciato a muoversi nelle scorse settimane nel porto di Murmansk, al molo 15 dove ormeggiava prima di essere messa a riposo e che è l'unico dello scalo con le caratteristiche giuste per ospitarla. La "Sevmorput", che è dotata di uno scafo rinforzato rompighiaccio, è lunga 260 metri, larga 32 e ha un pescaggio di 11 metri. Ha una capacità di 1.328 teu, ma può anche caricare break bulk fino a 28 mila tonnellate. Dispone di una gru a bordo autocaricante che può sollevare fino a 500 tonnellate, oltre a gru più piccole per caricare i container. Lo scorso 18 maggio ha portato a termine il suo primo viaggio, scaricando merce sull'isola di Kotelný, nell'arcipelago di Nuova Siberia. **Su quest'isola, nei mesi scorsi è stata completata la costruzione della maggiore base militare russa delle regioni artiche.**

Con la maggiore accessibilità concessa negli ultimi anni dal riscaldamento climatico, le rotte di Nord-Ovest (lungo il Canada) e di Nord-Est (lungo la costa siberiana) sono tornate in auge. Si sta anche provando a sfruttare questi mari per le risorse naturali che custodiscono, anche se finora le trivellazioni si sono rivelate di difficile attuazione. La Russia ha provato in un primo momento a sfruttare da sola il petrolio sottomarino, poi si è resa conto di non potercela fare per mancanza di competenza e si è rivolta ai paesi scandinavi. In Alaska i tentativi degli Stati Uniti si sono finora rivelati fallimentari.

- segue

Tuttavia l'interesse per queste aree rimane alto, anche da parte di paesi che non si affacciano sull'Artico, come la Cina.

La Russia ha deciso di rafforzare la propria presenza militare nella regione e di favorire l'utilizzo di questa rotta da parte delle compagnie mercantili. Negli ultimi anni sono stati compiuti decine di viaggi, ma sempre spot. La prima compagnia che si è detta interessata a linee regolari lungo il passaggio di Nord-Est è, stata, lo scorso autunno, la cinese Cosco. Nei giorni scorsi Cosco ha invece detto di non avere programmi su quello di Nord-Ovest, vista anche la prossima apertura del nuovo e **più grande canale di Panama, più comodo e economico per raggiungere la costa orientale degli Stati Uniti.**

Il ritorno in servizio di "Sevmorput" sembra legato alle strategie russe in Artico. La nave era stata costruita fra il 1982 e il 1988, anno in cui era entrata per la prima volta in servizio dal porto di Murmansk. Nel 2005 ha compiuto il suo ultimo viaggio commerciale. Nel 2007 era stato presentato dalla Murmansk Shipping Company un progetto per trasformarla in 18 mesi in unità di perforazione petrolifera. **Nel 2009 il progetto era stato però abbandonato e la nave lasciata nella base Atomflot di Murmansk.** Il 31 luglio del 2012 era stata anche cancellata dal registro navale russo e sembrava ormai destinata alla demolizione.

Il suo ritorno sulla scena testimonia le nuove strategie di Mosca per l'Artico. Le prove a mare per testare se era ancora utilizzabile sono state compiute nel dicembre 2015. La nave fa oggi parte della flotta della compagnia Zapsibgazprom-Gazifikatsiya Llc. Nel primo viaggio la nave ha trasportato 5.806 tonnellate di merce, composta soprattutto da materiale per costruzione e da prodotti alimentari. **Verrà utilizzata per rifornire le zone minerarie della regione artica, come i depositi di zinco e piombo nell'arcipelago di Novya Zemlya.**

La Russia scongela la nave atomica

Sarà utilizzata per sostenere i progetti di espansione nel Mare Artico

E' tornata in servizio la Sevmorput, l'unica nave portacontainer a trazione nucleare in circolazione nel mondo. Attiva in precedenza nei porti russi lungo il mare Artico, non aveva svolto viaggi commerciali dal 2005. Addirittura si era parlato di una sua possibile conversione come nave per le perforazioni e poi di un arrivo a fine carriera con destinazione lo smantellamento. Invece la nave ha ricominciato a muoversi nelle scorse settimane nel porto di Murmansk, al molo 15 dove ormeggiava prima di essere messa a riposo e che è l'unico dello scalo con le caratteristiche giuste per ospitarla. La Sevmorput, che è dotata di uno scafo rinforzato rompighiaccio, è lunga 260 metri, larga 32 e ha un pescaggio di 11 metri. Ha una capacità di 1.328 teu, ma può anche caricare break bulk fino a 28 mila tonnellate. Dispone di una gru a bordo autocaricante che può sollevare fino a 500 tonnellate, oltre a gru più piccole per caricare i container. Lo scorso 18 maggio ha portato a termine il suo primo viaggio, scaricando merce sull'isola di Kotelný, nell'arcipelago di Nuova Siberia. Su quest'isola, nei mesi scorsi è stata completata la costruzione della maggiore base militare russa della regione artica. Con la maggiore accessibilità concessa negli ultimi anni dal riscaldamento climatico, le rotte di Nord-Ovest (lungo il Canada) e di Nord-Est (lungo la costa siberiana) sono tornate in auge. Si sta anche provando a sfruttare questi mari per le risorse naturali che custodiscono, anche se finora le trivellazioni si sono rivelate di difficile attuazione. La Russia ha provato in un primo momento a sfruttare da sola il petrolio sottomarino, poi si è resa conto di non potercela fare per mancanza di competenza e si è rivolta ai paesi scandinavi. In Alaska i tentativi degli Stati Uniti si sono finora rivelati fallimentari. Tuttavia l'interesse per queste aree rimane alto, anche da parte di paesi che non si affacciano sull'Artico, come la Cina. La Russia ha deciso di rafforzare la propria presenza militare nella regione e di favorire l'utilizzo di questa rotta da parte delle compagnie mercantili. Negli ultimi anni sono stati compiuti decine di viaggi, ma sempre spot. La prima compagnia che si è detta interessata a linee regolari lungo il passaggio di Nord-Est è, stata, lo scorso autunno, la cinese Cosco. Nei giorni scorsi Cosco ha invece detto di non avere programmi su quello di Nord-Ovest, vista anche la prossima apertura del nuovo e più grande canale di Panama, più comodo e economico per raggiungere la costa orientale degli Stati Uniti. Il ritorno in servizio di Sevmorput sembra legato alle strategie russe in Artico. La nave era stata costruita fra il 1982 e il 1988, anno in cui era entrata per la prima volta in servizio dal porto di Murmansk. Nel 2005 ha compiuto il suo ultimo viaggio commerciale. Nel 2007 era stato presentato dalla Murmansk Shipping Company un progetto per trasformarla in 18 mesi in unità di perforazione petrolifera. Nel 2009 il progetto era stato però abbandonato e la nave lasciata nella base Atomflot di Murmansk. Il 31 luglio del 2012 era stata anche cancellata dal registro navale russo e sembrava ormai destinata alla demolizione. Il suo ritorno sulla scena testimonia le nuove strategie di Mosca per l'Artico. Le prove a mare per testare se era ancora utilizzabile sono state compiute nel dicembre 2015. La nave fa oggi parte della flotta della compagnia Zapsibgazprom- Gazifikatsiya Llc. Nel primo viaggio la nave ha trasportato 5.806 tonnellate di merce, composta soprattutto da materiale per costruzione e da prodotti alimentari. Verrà utilizzata per rifornire le zone minerarie della regione artica, come i depositi di zinco e piombo nell'arcipelago di Novya Zemlya. Alberto Ghiara

Bronka, il nuovo porto di San Pietroburgo, festeggia il primo approdo del traghetto ro-ro "Finnstar" della Finnlines -VIDEO-

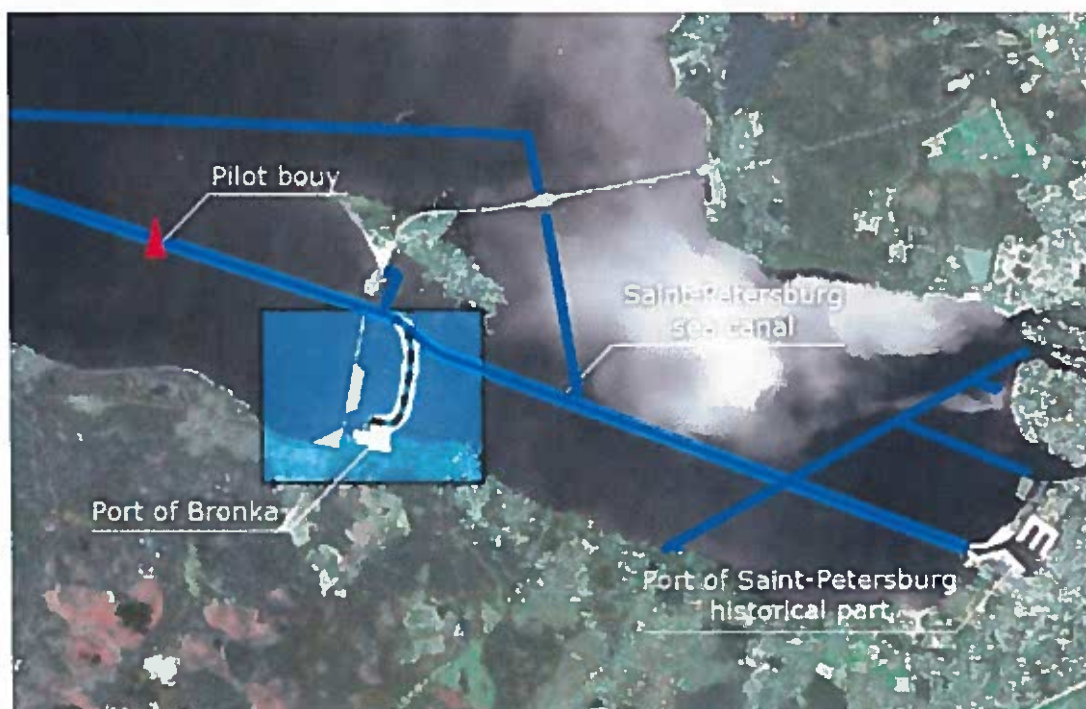
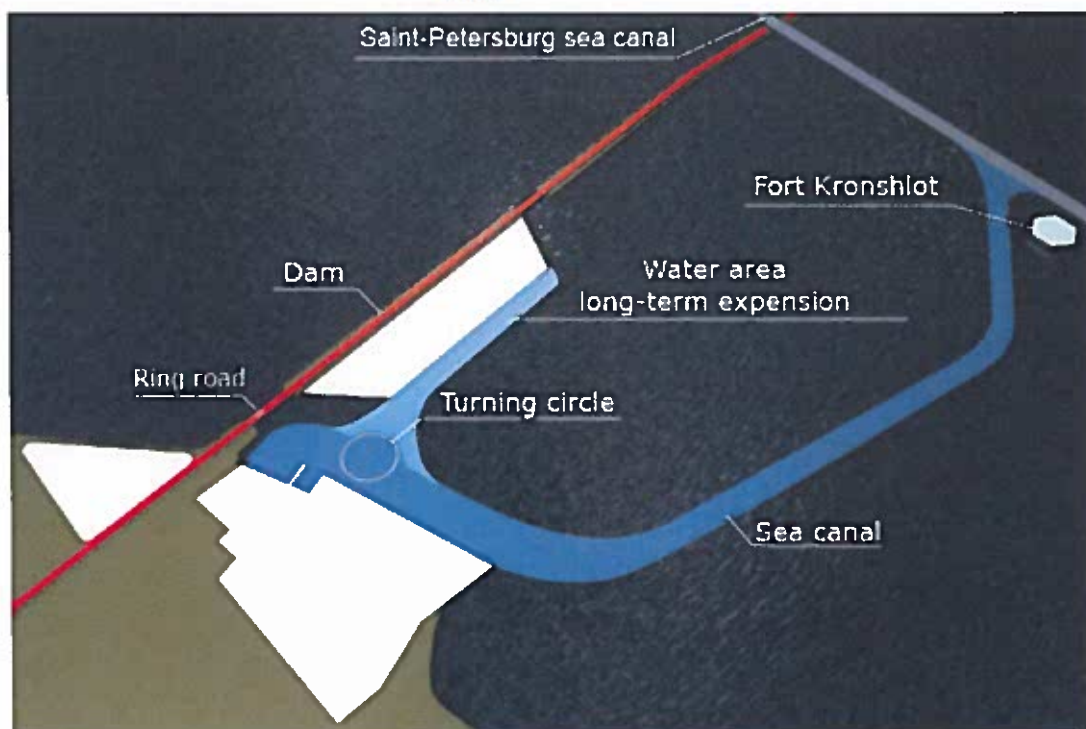
Bronka/San Pietroburgo, 21 maggio 2016 - Il 16 maggio scorso, la Sea Cargo Complex Bronka (MSCC Bronka, Big Port St. Petersburg) hanno accolto il ro-ro / passeggeri "Finnstar" di proprietà della Finnlines, nel suo normale collegamento con San Pietroburgo.

Il nuovo porto in acque profonde di Bronka, alla periferia di San Pietroburgo sulla riva meridionale del Golfo di Finlandia è in fase di ultimazione nei pressi del comune di Lomonosov. La prima fase di costruzione del nuovo porto polifunzionale è diventata operativa nel settembre dello scorso 2015. Gli impianti di trattamento multifunzionali comprendono terminali per la movimentazione di container e Ro / Ro da carico, insieme ad un centro logistico per i servizi di imballaggio e deposito merci. Per un totale di 107 ettari, il terminal container offre cinque approdi su banchine che si estendono per 1.176 metri. Con una lunghezza di banchina di 630 metri sufficienti per permettere la gestione di tre navi contemporaneamente, il terminale Ro / Ro si estende su 57 ettari. Al termine della prima fase di costruzione, la capacità di movimentazione annua sarà in grado di movimentare 1,45 milioni di TEU all'anno presso il terminal container e 260.000 unità al terminal Ro / Ro. Circa 400 milioni di euro sono stati finora investiti nella costruzione del nuovo porto. "Bronka è un progetto di partenariato pubblico-privato (Fenix LLC.), con un afflusso di fondi pubblici in aggiunta ai fondi del settore privato. I vertici del porto hanno dichiarato che "non ci concentriamo esclusivamente sulla gestione marittima delle merci containerizzate e Ro / Ro, ma anche vedere di sviluppare ottime opportunità nella creazione di servizi logistici che generano valore aggiunto alla zona logistica appositamente costruita e situata vicino al porto di San Pietroburgo. Con la sua molto buona accessibilità nautica, la gestione rapida ed efficace delle importazioni ed esportazioni, e dei suoi collegamenti, stradali e ferroviari con l'entroterra, ad alte prestazioni, Bronka produrrà un significativo sollievo per San Pietroburgo come il più grande porto baltico della Russia. Anche con le sanzioni commerciali attuali e con il completamento della prima fase della sua costruzione Bronka viene messa in funzione al momento giusto. Il nuovo porto si svilupperà in più fasi nel corso dei prossimi anni. Con un totale di 207 ettari di terreni edificabili, che offre condizioni ottimali per la crescita della movimentazione delle merci marittime della Russia ", ha dichiarato il direttore del porto di Bronka. Con una profondità d'acqua di 14,4 metri nella prima fase di costruzione, il Porto di Bronka

Gazzetta del Sud

potrà gestire anche navi Post-Panamax e che sarà anche in grado di garantire un porto sicuro anche nei mesi invernali attraverso il canale di recente costruzione, che lo collega al mare. Disponibilità con un'adeguata capacità di rompighiacci per mantenere l'accesso a San Pietroburgo.

PRESENTAZIONE PORTO DI BRONKA



Panama:In programma limiti stabiliti per le chiuse del Canale,ovvero, l'acqua e' poca e la papera non galleggia

Panama City, 20 maggio 2016 - L'Autorità del Canale di Panama ha pubblicato il progetto di restrizioni iniziali per le navi neopanamax in vista dell'apertura del prossimo mese del Canale di Panama ampliato, ad un livello significativamente inferiore al progetto di limiti pubblicizzati prima dell'ampliamento.

Il limite è stato fissato dopo mesi di siccità nel bacino del canale di Panama, che ha ridotto il livello delle acque del lago artificiale di Gatun e ha già causato due turni di progetti di restrizioni per le navi che utilizzano il corso d'acqua. Il pescaggio massimo consentito adesso per le navi che transitano le nuove chiuse per le navi Neopanamax è stato impostato a 12,8 metri (42 piedi) per acqua tropicale dolce. La Panama Canal Authority (ACP) assicura che i limiti, a partire dal 27 giugno, quando le chiuse ampliate si apriranno alle navi commerciali, sarà valutato secondo le previsioni meteo per le prossime settimane che si basano sul livello di Gatun, dove il livello dell'acqua del lago è inferiore di due metri rispetto allo scorso anno e alle previsioni meteo per le prossime settimane. L'influenza meteo, sull'importante via del mare, ha sempre più un'ampia incidenza.

