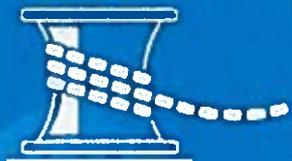


Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 29,30 & 31/10/2016



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo piano:

• **Riforma Portuale**

(Ansa, Cionline, La Gazzetta Marittima, Ferpress, The MediTelegraph, Il Natilus, Informazioni Marittime)

Dai porti:

Trieste:

"...Propeller Trieste: Zerbini, un porto dove conviene investire dove vincono affidabilità, qualità e competitività..." (Ferpress)

"...Adriaterminal, quattro gru in vendita per 800.000 euro..."

(The MediTelegraph)

"...Operazione GdF Porto Trieste: Serracchiani, area sensibile ma vigilata" (Ferpress)

Venezia:

"...Porti: Costa, intermodalità è il futuro..." (Ansa)

Genova:

"...Porti: Rixi, concessioni e Blueprint priorità per Genova..." (Ansa)

"...Traffici illeciti nasce la task force Genova-Milano..."

(La Repubblica GE)

"...Ricchezza e lavoro per imprese e addetti la miniera di Genova si chiama ancora porto..." (La Repubblica GE)

"...Medio Oriente, la vera prova per ogni broker/INTERVISTA"

(The MediTelegraph)

La Spezia:

"...La Spezia ritira l'ODG sul bando APLS..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Nuovi scenari con i traffici GNL per Livorno..." (La Gazzetta Marittima)

"...Livorno e il rebus SPIL..." (La Gazzetta Marittima)

Salerno:

"...Porti: parte rotta traghetti quotidiana Salerno-Genova..."

(Ansa, Informazioni Marittime, L'Informatore Navale)

Olbia:

"...Porti nord Sardegna, rilancio in nuovo piano triennale..." (Ansa)

Cagliari:

"...A Cagliari nuovo terminal delle crociere..." (La Gazzetta Marittima)

Porti: Vicari, in atto riforma settore marittimo

Si passa da 24 singoli porti a 15 aree di sistema

(ANSA) - VENEZIA, 28 OTT - "È in atto una vera e propria riforma del settore marittimo. Parlo di un piano strategico nazionale della portualità e della logistica che prevede obiettivi strategici che portano all'innovazione tecnologica, all'integrazione delle infrastrutture attraverso l'individuazione delle priorità degli interventi infrastrutturali e la semplificazione delle procedure amministrative": lo ha detto il Sottosegretario ai Trasporti e alle Infrastrutture Simona Vicari durante Euromed, convention organizzata dal gruppo Grimaldi a Venezia.

"Con la riforma portuale si passa da 24 singoli porti a 15 aree di sistema, all'interno delle quali più porti diventano elementi strategici di un area economica e logistica completamente nuova rispetto al passato. Con le azioni previste dal Piano Strategico l'Italia intende guadagnare in competitività, efficienza e affidabilità nelle prestazioni del sistema di trasporto merci proponendosi come interlocutore chiave per le relazioni economiche a scala Euro-Mediterranea e, perché no, possiamo immaginare anche del nord Europa".

"Grazie alla costante collaborazione tra il Governo e Confitarma - ha aggiunto Vicari- sono state avviate azioni importanti. Abbiamo infatti lavorato a una proposta per il ddl di bilancio 2017. Il Ministero su richiesta delle Associazioni di Categoria, ha presentato una proposta normativa- ha detto- per rendere soggette all'imposta sul valore aggiunto le prestazioni di trasporto urbano di persone tramite servizi di trasporto marittimo, così le prestazioni verrebbero escluse dal regime di esenzione ed assoggettate all'iva del 5%, stabilendo contestualmente così, che la tariffa amministrata, già fissata per i servizi di trasporto marittimo, è da ritenersi comprensiva dell'iva. È importante dire che noi - ha continuato - siamo anche fortemente impegnati a garantire, nonostante i problemi incontrati in questi giorni, l'applicazione degli incentivi del Marebonus e del Ferrobonus per assicurare, il sostegno al trasferimento delle merci dalla strada al mare puntando alla promozione e allo sviluppo delle autostrade del mare e di un sistema intermodale integrato dove la portualità e lo shipping sono al centro del nuovo sistema nazionale dei trasporti. Il mare - ha aggiunto Vicari- è l'economia del nostro Paese e non possiamo trascurarlo". "E' fondamentale che la politica, gli operatori e le associazioni di categoria, lavorino con sinergia per rilanciare l'economia del mare. Se si uniscono le forze e se si ha una visione comune degli obiettivi- ha concluso - si consentirà al nostro sistema Paese di rafforzare la leadership a livello europeo e mondiale".(ANSA).

Autorità portuali: arrivano altri presidenti



Arrivano le nomine per altri quattro presidenti di Autorità di Sistema portuale. Il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, ha infatti raggiunto un accordo con le Regioni interessate; nomi che passeranno ora al vaglio delle Commissioni parlamentari competenti.

In Liguria, il presidente della Regione, Giovanni Toti, ha espresso parere positivo per Paolo Emilio Signorini al vertice dell'Autorità Portuale di Sistema del Mar Ligure Occidentale (con sede a Genova) e per Carla Roncallo per quella del Mar Ligure Orientale (con sede alla Spezia).

Il presidente della Regione Emilia-Romagna, Stefano Bonaccini, ha firmato l'intesa sul nome di Daniele Rossi come presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, (con sede nel porto di Ravenna).

In Campania, l'accordo tra il Ministro ed il presidente della Regione Vincenzo De Luca, è stato raggiunto sul nome di Pietro Spirito per la presidenza del Sistema Portuale del Medio Tirreno, che ha sede a Napoli.

La Riforma e il pasticciaccio delle nomine

LIVORNO - Non siamo i primi a scriverlo e nemmeno lo scriviamo per la prima volta. Ma questo continuo tirarla alle lunghe sulle nomine per la "governance" delle quindici Autorità di sistema portuale sta di fatto scardinando quello che di buono era in corso, senza che nessuno sappia bene quando i quindici sistemi potranno davvero diventare operativi. Con una paura sempre più concreta: quella che con le nomine si vada a dopo il referendum costituzionale, con relativo caos (che vinca il Sì o il No).

Ci dicono che dopo l'annuncio di Delrio ("I nomi ci sono, adesso vanno alle commissioni parlamentari") le commissioni stesse non siano state ad oggi convocate. Poi ci sono 45 giorni di legge per affrontare l'esame, il che significa - basta fare il conto della serva - che se nessuno mette il pepe sotto la coda alle commissioni, si va a metà dicembre. Nel frattempo scadono alcuni dei commissari delle Autorità portuali (compreso il nostro a Livorno). Come si risolve il guazzabuglio? Prorogando i commissari o facendone dei nuovi? E avrebbero - vecchi e nuovi - la legittimazione come Autorità portuali (defunte) o come Autorità di

Antonio Fulvi
(segue a pagina 4)

fa per dire) come mettere insieme Livorno con Piombino, che già da mesi hanno un interscambio di personale e commissioni congiunte. Ci sono porti dove la conflittualità è elevata anche all'interno delle AP e si spera che la trasformazione in AdSP possa legittimare aspirazioni o fustigare stati di grazia non meritati. E' umano, ogni cambiamento si porta dietro speranze, frustrazioni, vendette. Peggio quando le cose si fanno lunghe come serpi, scriveva Machiavelli che il principe, dove ritiene che debba far del male, deve agire con un colpo netto. Nessuno se lo ricorda, visto che il principio è saggezza senza tempo?

Torno un attimo sulla situazione livornese. La gara per la Porto 2000 è un paradigma: va avanti perché è un atto che esula dallo straordinario, e bloccarla sarebbe assurdo come bloccare la gara dei dragaggi portuali, anch'essa appena conclusa. Il portarla avanti da parte di Gallanti e Provinciali è, a mio parere, un atto di responsabile assunzione di responsabilità in nome dell'interesse pubblico, quando potrebbero fregarsene e lasciare la patata bollente in mano agli (eventuali) successori. Altra cosa sono però sono i dettagli della gara. Cioè vedere se e come è stato impostato il bando, se i tre gruppi concorrenti hanno la legittimazione, se le loro offerte sono compatibili con le aspirazioni di Livorno, se la Porto 2000 è oggi in grado di assicurare alcuni elementi di certezza (concessioni, liberazione delle banchine interessate, tempi degli interventi) indispensabili per ogni impresa che si rispetti. Lo vedremo all'apertura delle buste sulle offerte concrete, nelle prossime settimane. Ma certo che il marasma con cui sta nascendo (o non sta nascendo) la Riforma non aiuta.

Pasticciaccio delle nomine

sistema (che esistono solo sulla carta)? Non c'è - ha ricordato il collega Moizo sul suo sito Web - la definizione per decreto dei termini della transizione. Non è un dettaglio da poco.

Infatti la concreta realizzazione delle Autorità di sistema portuale comporta una totale rivoluzione sia nella "governance" (cancellazione dei comitati portuali, nascita dei tavoli di partenariato, accorpamento a Roma di molte funzioni di controllo generale in un ministero che piange miseria e si ritiene già sotto organico) sia nelle strutture locali. Mettere insieme porti come Genova e Savona non è semplice (si

Porti: Toti firma l'intesa sui presidenti di Genova e Spezia

Ok a Signorini e Roncallo. 'Due dirigenti regionali, soddisfatto'

(ANSA) - GENOVA, 28 OTT - Il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti ha inviato questa mattina la risposta al ministro Delrio che chiedeva l'intesa su Paolo Emilio Signorini e Carla Roncallo alla presidenza dei porti di Genova e La Spezia. "La scelta è il frutto di un confronto positivo con il ministro che ha superato la leale collaborazione istituzionale – commenta Toti -. In più è la conferma dell'alta qualità amministrativa espressa da questo ente: infatti stiamo parlando di due alti dirigenti della nostra regione".

Signorini, 53 anni, è oggi il segretario generale della giunta regionale ligure, è stato capo dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici al ministero delle Infrastrutture e Trasporti e in precedenza era stato a capo del dipartimento per la programmazione e il coordinamento delle politiche economiche della Presidenza del consiglio e coordinatore della struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture. "Ci sarà tantissimo lavoro da fare – commenta - ma sono fiducioso della grandissima forza della comunità dello shipping genovese e ligure".

Carla Roncallo essendo destinata alla guida dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale che nascerà dalla fusione dei porti della Spezia e Marina di Carrara, dovrà ottenere anche l'intesa del governatore della Toscana e per ora è ancora molto cauta: "Affronterò questa esperienza con grande entusiasmo e positività" commenta. Attualmente è dirigente del settore Progetti, infrastrutture, viabilità, porti e logistica presso la Regione Liguria dove è arrivata nel 2012 e in precedenza era stata capo dipartimento Anas per la viabilità della Liguria.(ANSA).

Liguria: parere positivo della giunta su nuovi presidenti porti di Genova e La Spezia

(FERPRESS) – Genova, 28 OTT – La Giunta regionale della Liguria, all’unanimità, con un atto ufficiale ha dato parere positivo alla richiesta d’intesa che il ministro Graziano Delrio aveva indirizzato al governatore della Liguria, Giovanni Toti sui presidenti dei porti di Genova e La Spezia, Paolo Emilio Signorini e Carla Roncallo. “Siamo molto soddisfatti e vogliamo fare le nostre congratulazioni a entrambi – hanno detto il presidente della Regione e l’assessore ai Porti Edoardo Rixi – si tratta di due dirigenti regionali ed è un importante ed inequivocabile riconoscimento al nostro territorio e alla qualità del nostro apparato amministrativo”.

Nello stesso atto di Giunta sono state ribadite le linee di indirizzo strategico relative al futuro sviluppo dei porti.

“Sono tante le priorità su cui bisogna intervenire subito – spiegano Toti e Rixi – tra cui la privatizzazione delle quote detenute dall’Autorità Portuale, lo sblocco degli investimenti dei privati legati al rinnovo delle concessioni e delle opere pubbliche quali, ad esempio, il ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, il Blue Print di Renzo Piano, la riqualificazione dell’area portuali e la realizzazione della diga foranea dell’imboccatura di ponente. A Spezia pensiamo al waterfront, con lo sviluppo della vocazione turistica del porto stesso, al lavoro di implementazione della rete ferroviaria interna allo scalo già finanziata nei mesi passati”.

Per quanto riguarda la tempistica relativa alla costituzione delle “Autorità di sistema”, la Giunta ha infine preso atto che questa sarà immediata per quanto riguarda La Spezia-Marina di Carrara mentre sarà prorogata per Genova e Savona fino alla chiusura dell’esercizio.

Porti: fusione Genova-Savona partirà a gennaio 2017

Per la Regione fra le priorità la privatizzazione del Colombo

(ANSA) - GENOVA, 28 OTT - L'accorpamento fra i porti della Spezia e di Marina di Carrara nell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale avrà effetto immediato. La fusione fra Genova e Savona che farà nascere l'Autorità di sistema del Mar ligure occidentale scatterà a gennaio 2017. E' la risposta alle richieste di proroga che aveva formulato la Regione al ministero delle Infrastrutture. "Per Genova e Savona ci sarà un brevissimo spazio fino alla chiusura dell'esercizio in corso per concludere gli investimenti dell'anno corrente. C'era un dibattito sulla necessità di avere una proroga più lunga. L'idea di non rischiare di vedere congelati a Savona gli investimenti per il futuro che l'autorità di sistema dovrà elaborare e concordare col governo ha prevalso, è passata l'idea di un accorpamento rapido", dice Toti. Le nomine dei presidenti Paolo Emilio Signorini a Genova-Savona, Carla Roncallo a La Spezia-Marina di Carrara, sui quali c'è già l'intesa fra il ministro Delrio e Toti, saranno operative probabilmente entro 40 giorni.

Signorini “il mediatore” comincia da aeroporto e concessioni

Genova - Oggi il via libera in Giunta alla proposta del ministro Delrio: il segretario generale della Regione verso Palazzo San Giorgio. Ieri pranzo con Toti per tracciare le linee guida.



Genova - La prima riunione informale, ma operativa, c'è stata ieri, dopo che è arrivata in Regione la lettera del ministro dei Trasporti sull'intesa per Paolo Signorini presidente del porto di Genova (e Savona, quando arriverà la fusione). Appuntamento a pranzo, in un locale del centro storico del capoluogo: al tavolo il “festeggiato” e accanto a lui Giovanni Toti e Pierpaolo Giampellegrini, il capo di gabinetto della giunta. Il ristorante è uno dei preferiti dalla storica nomenclatura ora in forza al Pd ed era il luogo di ritrovo a pranzo di Claudio Burlando: abbandonato l'eremo di Torriglia, ieri l'ex presidente si è palesato nel locale dopo settimane di assenza, e ha trovato, ironia della sorte, i tre. Così Signorini ha potuto ricevere la “benedizione” di due governatori. Sul piatto però, le portate politiche erano più indigeste di quelle servite al tavolo: non è un caso che il trio abbia voluto cominciare a mettere a fuoco le strategie su aeroporto e concessioni. Il primo capitolo riguarda la privatizzazione e la cessione delle quote che detiene l'Autorità portuale, magari accelerando il dossier. La Regione avrebbe già un progetto per tentare il rilancio dello scalo. La vera urgenza però è sulle concessioni: i terminalisti che hanno chiesto la proroga scalpitano e i ritardi potrebbero compromettere gli investimenti. Sarà il primo banco di prova per Signorini quando sarà presidente della nuova Authority. Oggi la giunta darà parere positivo alla richiesta d'intesa che il ministro Graziano Delrio ha indirizzato via lettera al governatore Toti. Per Signorini partirà poi l'iter che prevede il passaggio alle commissioni parlamentari. **Per Carla Roncallo invece bisognerà aspettare anche l'ok dalla regione Toscana:** l'Authority della Spezia infatti si fonderà con Carrara e sarà necessario anche il via libera di Rossi, oltre a quello di Toti.

- segue

In un mese comunque Signorini potrebbe essere nominato dal ministro, anche se nel percorso si inserisce la data del referendum. Studio - a volte maniacale - lavoro e soprattutto «doti da mediatore»: su questo concordano sia gli amici che i nemici che descrivono il nuovo presidente del porto. Signorini ha 53 anni è genovese di nascita, studi anche a Yale, ma è a Roma nei palazzi dello Stato («che conosce molto bene») che fa carriera. **È un grand commis di Stato che ha lavorato in uffici strategici ricoprendo ruoli dirigenziali nei ministeri che contano, compreso il Cipe.** Alle Infrastrutture è stato anche nella Struttura di Missione con Ettore Incalza la cui posizione pochi giorni fa è stata archiviata e l'inchiesta si è sostanzialmente dimezzata. Signorini non è stato indagato e l'inchiesta non l'ha toccato, ma quella vicenda può aver influito nella scelta di tornare Genova come segretario generale della nuova Regione di Giovanni Toti. Ora l'approdo a Palazzo San Giorgio dove tutti si aspettano che Signorini dia un'impronta più internazionale all'Authority. Spiega un suo amico di vecchia data: «Ha rapporti internazionali, a Bruxelles è ben visto a differenza di molti suoi ex colleghi del ministero e in Svizzera sanno perfettamente chi è: e poi finalmente uno che conosce le lingue».

Il Nautilus

Genova-Savona, l'integrazione dovrà partire dal lavoro / FOCUS

Genova - I leader delle tre compagnie: «Non c'è tempo da perdere, da Signorini ci aspettiamo molto».

Genova - I tempi della burocrazia potrebbero non essere così veloci come chiedono gli operatori. Eppure alcune emergenze, **Paolo Signorini, quasi presidente del porto dell'Authority di Genova e Savona, sarà costretto ad affrontarle subito.** Magari già prima della nomina scritta sul decreto di Palazzo Chigi. «Bisogna fare in fretta, perché il tema del lavoro, di cui nessuno parla, è una priorità» attacca Tirreno Bianchi, console dei *carbone*. «Sulla scelta non si discute - spiega Antonio Benvenuti, console della Culmv - mi pare che il curriculum di Signorini sia di alto profilo. Da lui ci aspettiamo molto: dobbiamo trovare una soluzione alle tre compagnie, perché un altro anno come il 2016 non possiamo reggerlo». Ecco perché quei quaranta giorni che servono alla burocrazia per dichiarare Signorini operativo, rischiano di essere troppi. **La Culmv, la Pietro Chiesa e la Pippo Rebagliati di Savona, stanno già lavorando «per preparare una proposta da mettere sul tavolo del nuovo presidente: partiamo da un protocollo d'intesa tra noi tre e poi confidiamo che l'Authority ci possa aiutare nel percorso».**

Lo schema prevede che la Culmv possa assorbire la Pietro Chiesa, piegata dalla crisi delle rinfuse. Poi contestualmente bisognerà integrare anche i savonesi: «Senza passare per forza dalla fusione, ma lavorando con una cabina di regia unica», spiega ancora Benevnuti. Signorini ha un formazione da “regolatore” e su questo contano molto i cammali. **«Siamo ancora seduti al tavolo per elaborare il piano nei dettagli - spiega Alberto Panigo, console della Rebagliati - ma noi vorremmo mantenere la nostra autonomia anche amministrativa.** Decideremo la formula migliore per l'integrazione con Genova. Adesso chiudere i bilanci diventa molto difficile: quest'anno, nonostante le tariffe così basse, arriveremo al pareggio».

Tra i porti di Genova e Savona l'accorpamento sarà veloce, visto che il ministero ha concesso una deroga simbolica sino a fine anno: «Ma secondo noi è positivo - spiega Panigo, pensando anche che l'integrazione tra le compagnie dei due scali è in corso proprio attraverso il piano che si sta discutendo - Prima si fa, meglio è». Una soluzione veloce è necessaria anche secondo la Culmv: «In altri porti si è intervenuti creando le agenzie - spiega ancora Benvenuti riferendosi al porto di Gioia Tauro- qui siamo rimasti fermi. E visto che al massimo lo Stato ci può dare una mano a ad accompagnare qualche socio verso la pensione, dobbiamo invece trovare una soluzione strutturale con la nuova Authority. Così non riusciamo ad andare avanti».

Il dossier del lavoro non finirà solo sul tavolo del nuovo presidente, ma anche su quello del segretario generale, l'altra partita che si giocherà nelle prossime settimane anche se la scelta arriverà solo ad inizio 2017: «Signorini volerà alto, serve qualcuno che si occupi anche della quotidianità» dice Benvenuti. E Gilberto Danesi, presidente dei Terminal Operator di Confindustria e numero uno di Psa Voltri Pra', è sostanzialmente d'accordo: «Per noi adesso ci sono tre priorità: il lavoro in porto, le concessioni e il binario di Voltri. Per questo spero che il segretario generale sia all'altezza, serve un manager che conosca la situazione. Ma della scelta di Signorini sono molto contento: conosce le lingue, ha visione internazionale e ora deve cambiare la situazione che si è creata negli ultimi otto anni. E lo può fare solo uno che non è legato al solito giro...Ci aspettiamo molto da lui».

Informazioni Marittime

Daniele Rossi nuovo presidente dell'Ap Ravenna

Daniele Rossi (nella foto) è il nuovo presidente dell'Autorità portuale di Ravenna. Lo ha annunciato ieri il presidente della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini durante l'assemblea di Confindustria Romagna a Milano Marittima. La nomina è stata firmata insieme al ministro dei Trasporti e Infrastrutture Graziano Delrio.

Rossi, 55 anni, laureato in giurisprudenza, ha alle spalle una carriera in ambito petrolifero: Eni-Saipem, Gsp, e infine Rosetti Marino, di cui è stato nominato presidente nel 2012 dopo nove anni nel collegio sindacale.

Porti: Napoli; Spirito verso nomina, atteso annuncio Delrio

Ok da Regione Campania, decisione prevista per prossima settimana

(ANSA) - NAPOLI, 28 OTT - Manca ormai solo la firma definitiva del ministro Delrio e poi Pietro Spirito sarà il nuovo presidente dell'Autorità Portuale di Napoli. Il manager avrebbe avuto il beneplacito anche dalla Regione Campania: ieri sera è giunta infatti al governatore De Luca la lettera del ministero delle infrastrutture in cui si chiede ufficialmente il parere, previsto dalla legge, per la nuova nomina. Dopo l'ok di De Luca, la firma di Delrio arriverà a breve, probabilmente tra lunedì e martedì. Pietro Spirito, 54 anni, è reduce dall'esperienza di dirigente nell'azienda di trasporto pubblico del Comune di Roma, l'Atac, ma in precedenza aveva maturato ampia esperienza nel campo del trasporto merci ferroviario e nei porti, in particolare con Trenitalia, curando anche la logistica all'interno del porto di Genova. Spirito, casertano di Maddaloni e laureato in Scienze Politiche all'università Federico II di Napoli, arriverà a Napoli a sostituire il commissario Antonio Basile, ponendo così fine al commissariamento che dura da tre anni e che ha paralizzato i progetti di sviluppo infrastrutturale dello scalo partenopeo. Spirito, dopo la nomina, dovrà indicare al comitato portuale il nome del suo segretario generale che potrebbe essere Francesco Messineo, che ha già svolto lo stesso ruolo nel Porto di Salerno e il cui nome era girato anche come possibile capo dell'authority del porto napoletano. (ANSA).

Propeller Trieste: Zerbini, un porto dove conviene investire dove vincono affidabilità, qualità e competitività

(FERPRESS) – Roma, 31 OTT – “Sì, a Trieste vale la pena investire. Per farlo però c’è necessità anche di chiarezza della burocrazia: ci deve essere un’Autorità sovraordinata alle altre, che non può essere che l’AdSP, per coordinare le altre ed attuare quanto necessario al sostegno ed allo sviluppo dei traffici. Altrettanto è necessaria la collaborazione e la determinazione di tutte le categorie portuali che devono lavorare sinergicamente per mantenere qualità, affidabilità e competitività delle attività offerte dal Porto di Trieste tramite i suoi operatori”.

Queste le conclusioni tratte dal presidente del Propeller Club di Trieste, Fabrizio Zerbini, al termine della serata conviviale che ha visto, ieri fino a tarda sera, svilupparsi un interessante dibattito su Egitto, Turchia, Israele ed i traffici con l’Adriatico, in relazione alla situazione di instabilità socio-economica in Medio Oriente.

La serata è stata aperta da un’esemplare sintesi del professor Stefano Pilotto (docente di Storia delle relazioni internazionali al MIB di Trieste), che ha ripercorso i tratti della crisi economica globale “nata in USA e esportata in Europa”, spiegando le “primavere arabe” e definendo un quadro desolante delle sofferenze europee e dell’impasse nel processo di integrazione. “Il Porto di Trieste ha un Piano di sviluppo con nuovi spazi a disposizione. Ma ne varrà la pena, ci saranno nuovi traffici”? ha chiesto in modo provocatorio il professor Pilotto, secondo il quale il Medio Oriente sarà strategico in questa fase di sviluppo.

Le risposte, oltre che dalle conclusioni del presidente Zerbini, sono arrivate dal Segretario generale dell’Autorità di sistema portuale dell’Adriatico Orientale (ex Autorità portuale di Trieste), Mario Sommariva. “La situazione, con la crisi della democrazia stessa come rappresentanza e gestione del potere politico, è terribile, ma il Porto di Trieste – ha spiegato Sommariva – può giocare molte carte in prospettiva, tra le quali quella dell’internazionalità, della polifunzionalità di traffico e della complementarietà con Monfalcone”.

In precedenza erano intervenuti, portando casi specifici riferiti alle aziende, Sabrina Falceri (responsabile linea traffici IntraMediterraneo di Evergreen), Francesco Parisi (presidente EMT) e Stefano Visintin (presidente Associazione Spedizionieri FVG).

“In Egitto il crollo dei traffici è iniziato dal 2011 e il raddoppio del canale di Suez – ha spiegato Falceri – non ha portato i risultati sperati. In Turchia pare che il tentato golpe non abbia portato conseguenze, il Libano, invece, convive da lunghi anni con una situazione di guerra, ma è riuscito a rafforzare il “canale Beirut” verso la Siria, che ha azzerato le importazioni attraverso i suoi porti. La Libia, infine, ha registrato un calo di traffico fortissimo per Evergreen, ma ci sono enormi potenzialità”.

Di alternanza tra crescita e calo ha parlato invece Francesco Parisi: “Per noi l’attività di spedizione verso il Mediterraneo orientale è sempre stata importante. Paradossalmente si è rivelata una delle più stabili nel corso dei decenni. C’è preoccupazione per l’instabilità politica della Turchia, ma sono più preoccupato per instabilità dell’Italia, e credo sia prematuro valutare oggi conseguenze del tentativo di golpe. Al momento non ci sono segnali di flessione. Per quanto riguarda la Siria, è cinico parlarne adesso, ma si attende un impatto dall’opera di ricostruzione”.

“Non sempre i punti di forza del Porto di Trieste possono essere sfruttati per implementare i traffici di merci varie ma vanno sviluppate idee imprenditoriali nuove, per portare nuovi traffici – ha detto Visintin – e non portarsi via l’altro ciò che già esiste”.

In chiusura, il presidente Zerbini ha posto l’accento sulle nuove possibilità offerte dall’integrazione del Porto di Monfalcone nel quale, onde dare programmazione e garanzia d’ormeggio alle navi di linea, dovrà essere attivata la figura e l’attività del terminalista, concessionario e gestore di aree di piazzale e di banchina, oggi totalmente assente, seppure previsto, da tempo, dalla normativa.

The MediTelegraph

Adriaterminal, quattro gru in vendita per 800.000 euro

Trieste - Le offerte devono pervenire alla Torre del Lloyd entro il 4 novembre, mentre le buste saranno aperte tre giorni dopo.

Trieste - Vanno verso la svendita le quattro gru dell'Adriaterminal di Trieste. Secondo quanto ricostruito dal quotidiano **Il Piccolo**, il terzo tentativo di vendita parte da una base d'asta di 800.000 euro: le offerte devono pervenire alla Torre del Lloyd entro il 4 novembre, mentre le buste saranno aperte tre giorni dopo. Le gru sono di produzione abbastanza recente (hanno 16 anni) e sono state realizzate negli stabilimenti **Fantuzzi-Reggiane**.

Operazione GdF Porto Trieste: Serracchiani, area sensibile ma vigilata

(FERPRESS) – Trieste, 28 OTT – “È noto che il Porto di Trieste rappresenta un'area sensibile per i traffici di ogni tipo, purtroppo anche per quelli criminali, ma le Forze dell'Ordine sono vigili e la loro attività di prevenzione e repressione è efficace”. Lo ha affermato la presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani commentando l'operazione della Guardia di Finanza che ha portato al sequestro di 60 chilogrammi di eroina.

“Il Porto di Trieste è un'infrastruttura strategica a livello nazionale anche per la sua collocazione geopolitica – ha aggiunto Serracchiani – e per questo è fondamentale che sia mantenuto alto il livello di guardia nei confronti di ogni fenomeno criminale che possa tentare di utilizzare lo scalo. Soprattutto in una situazione internazionale segnata da instabilità”.

Porti: Costa, intermodalità è il futuro

(ANSA) - VENEZIA, 28 OTT - "Oggi mi sento parte di questa convention di Grimaldi come se fossi uno di famiglia, perché mai come quest'anno abbiamo lavorato insieme a Grimaldi su progetti innovativi e soprattutto di prospettiva interessante e considero quindi il gruppo uno dei nostri partner più importanti". Lo ha dichiarato il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa, intervenuto alla convention Grimaldi a Molino Stucky di Venezia. "L'idea di base - ha continuato Costa - è che tutto sia intermodale, iniziando con i semi rimorchi, ma puntando domani ai container. Oggi le merci partono dalla Grecia, toccano l'Italia meridionale e arrivano a Venezia, dove montano in treno direttamente dalla banchina. E possiamo finalmente dire che oggi tutto questo funziona". Costa ha ricordato che, in questo momento, da Venezia partono due linee, una verso Francoforte e una verso Rotterdam, e presto partirà una terza linea verso Rostov e Lubeca, dove le merci saranno nuovamente imbarcate verso la Finlandia e la Russia, con tre viaggi a settimana, che "potranno essere rapidamente raddoppiati". "Tutto questo - ha sottolineato - vuol dire qualcosa in più, perché, da domani, si può raccogliere anche il traffico locale, da mettere sui treni.

Noi non restiamo inerti ed il fatto che esistano questi treni consentirà di aprire anche un secondo filone di mercato".

"Un'autostrada interamente intermodale - ha concluso il presidente di Apv - è il modo più rapido per attraversare l'Europa. E, per noi porto, la 'cura del ferro' auspicata dal ministro Delrio significa ampliare i mercati. L'attività ferroviaria del porto quest'anno è aumentata del quaranta per cento e abbiamo prospettive di allargarla ancora di più. Si completa insomma e porta finalmente frutti un investimento pensato a lungo, un'eccellenza che ha attraversato ma ha saputo superare alcuni momenti di difficoltà". (ANSA)

Porti: Rixi, concessioni e Blueprint priorità per Genova

Rispunta anche la privatizzazione dell'aeroporto

(ANSA) - GENOVA, 28 OTT - "Sono tante le priorità sui cui bisogna intervenire subito: dobbiamo realizzare gli investimenti del Piano regolatore portuale in essere, il piano del ferro, le opere a mare per Genova, le dighe, l'accesso del porto da ponente, il rinnovo delle concessioni ai terminalisti per sbloccare gli investimenti dei privati, le opere pubbliche quali ad esempio il ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente, il Blueprint di Renzo Piano, la riqualificazione delle aree portuali, lo sviluppo delle aree delle Riparazioni navali e la privatizzazione dell'Aeroporto". L'assessore regionale ai porti Edoardo Rixi mette in fila insieme al presidente Giovanni Toti le linee di indirizzo strategiche per lo sviluppo futuro dei porti discusse nella riunione della giunta di questa mattina che ha dato il via libera all'intesa per i presidenti degli scali di Genova e La Spezia. Per Genova il lunghissimo elenco riporta alla ribalta anche la cessione delle quote del Cristoforo Colombo che fanno capo per il 60% all'Autorità portuale di Genova, operazione già tentata ma mai conclusa: la prima volta la gara era andata a vuoto, poi era ripartito l'iter per vendere insieme anche le quote della Camera di commercio, ma tutto si era fermato.

Per quanto riguarda il porto della Spezia "pensiamo al waterfront con lo sviluppo della vocazione turistica del porto stesso, al lavoro di implementazione della rete ferroviaria interna allo scalo già finanziata nei mesi scorsi" completano Toti e Rixi. (ANSA).

Traffici illeciti nasce la task force Genova-Milano

Per aumentare i controlli in porto la Capitaneria coinvolge la Lombardia

STEFANO ORIGONE

Un mistero. Un flusso continuo, durato tre mesi, che poi si è improvvisamente interrotto. Libici che arrivano da Tunisi a bordo di auto identiche. Quindici fermati, poi espulsi e reimbarcati sui traghetti Tanit ed Excellent. Auto, che secondo il pm Pier Carlo Di Gennaro, fanno sospettare che ci sia un traffico con lo scopo di finanziare gruppi vicini al fondamentalismo islamico, anche se non propriamente l'Isis. Dicono di essere business-men diretti genericamente nel Nord Europa su

Toyota Landcruiser, Hyundai 3000 V6 e Hyundai i35. Tutte di colore bianco, ma prive di assicurazione e senza regolari documenti di immatricolazione. Libretti di circolazione in arabo, per cui servono esperti per capire se sono validi. La Polmare non può farcela da sola, il flusso è enorme, così la Capitaneria chiede rinforzi. In casa ci sono già, sono gli esperti del Reparto Falsi Documentali della polizia municipale di Genova e dalla Lombardia arrivano i colleghi di Milano. Una super-squadra, tanto che l'ammiraglio Giovanni Pettorino, Commissario [di Genova](#) sta valutando una

"convenzione" Genova-Milano per arruolare gli esperti. I controlli vengono fatti a campione, in giorni sempre diversi. Centinaia di auto che si imbarcano riempite all'inverosimile (in un giorno sono stati fatti 40 verbali di sovraccarico). Ci sono casi incredibili. Vengono fermati quattro Suv Hyundai che hanno targhe di esportazione tedesche. Hanno la particolarità di essere rosse. Alla guida c'è un uomo con passaporto tunisino. Gli viene chiesto di mostrare la patente ed ecco che salta fuori che è stata rilasciata dalle Nazioni Unite. I controlli durano due ore. I documenti sono molto partico-

lari, non c'è mai stato un caso del genere. Al tatto sembrano veri, ma non esiste una banca dati che possa confermare la loro autenticità. Esistono, però. Li rilascia effettivamente l'Organizzazione delle Nazioni Unite per chi lavora in zone in cui sono in corso missioni di pace. Ma ai vigili non basta e chiedono di mostrare qualcosa di più. A quel punto, i conducenti tirano fuori le patenti tunisine: sono regolari. Come i documenti delle auto. Telaio, targhe, tutto corrisponde. Vengono fatti passare e sbarcano. Direzione Germania, dove probabilmente i veicoli verranno rivenduti.



PETTORINO
L'ammiraglio Giovanni Pettorino, direttore marittimo della Liguria



La Polmare non può farcela da sola, il flusso è enorme, così la Guardia Costiera chiede rinforzi

Ricchezza e lavoro per imprese e addetti la miniera di Genova si chiama ancora porto

ALDO LAMPANI

LEGGENDO lo studio "Impatto economico sociale del porto di Genova", due dati spiccano chiari: il primo è che la filiera portuale attiva complessivamente in Liguria 10,9 miliardi di euro di produzione, 4,8 miliardi di valore aggiunto ed impiega 54 mila unità lavoro. Il secondo recita che "la filiera portuale pesa il 10,8% del valore aggiunto della Liguria o l'8,3% per l'occupazione". Un centro insostituibile, dunque, per il tessuto del territorio e non solo. Un polo su cui investire. Cosa che avviene. Infatti, riprendendo come fonte l'analisi in merito

di Genova, la stampa specializzata dice che: "in vent'anni, dal 1994, quando hanno iniziato l'attività con la nascita del porto dei privati, le imprese dei terminali portuali di Genova hanno investito 870 milioni di euro. E gli anni della crisi economica non hanno fermato gli investimenti che dal 2007 al 2015 hanno infatti registrato una crescita del 60%. Con un "picco" di 61 milioni di euro, record storico, proprio nel 2015, quando il porto ha registrato il record anche per la movimentazione dei container". E gli investimenti pubblici? Ci sono, certo, ma sono sempre pochi e lunghi ad arrivare. Altrove non è così. Poco meno di due anni fa, fonte il responsabile della comunicazione ed informazione del porto di Amburgo

Bongt Van Bouningen, in merito allo scalo tedesco si diceva che: "Le infrastrutture sono un problema delle autorità portuali, però anche l'amministrazione cittadina è responsabile per la pianificazione e gli investimenti nel porto. Poi ad Amburgo c'è lo Stato federale, responsabile per le strade attorno al porto che fanno parte della città; il terzo livello è costituito dalle infrastrut-

Il confronto con il Nord Europa resta comunque penalizzante in quanto a sostegno pubblico

ture federali come le ferrovie, le autostrade etc. Se un piano include le infrastrutture e le tematiche ambientali con cui è necessario confrontarsi serve molto tempo per coinvolgere tutte queste parti". Molto tempo anche lì, dunque, per vedere lo Stato intervenire. Ma nel citare il concetto del tempo per ottenere nuovi investimenti, il Porto di Amburgo non aveva ricordato che, solo nel periodo 2004-2009 il Senato di Amburgo aveva approvato (e stanziato) un piano di sviluppo del porto cittadino che prevedeva investimenti per 746 milioni di euro, 262 milioni dei quali per la realizzazione di infrastrutture portuali e logistiche. Il programma, de-

nominato "Con riferimento ai mercati in dinamica espansione — Opportunità e potenziali di sviluppo del porto di Amburgo", il senatore alle Attività Economiche del Land di Brema, Gunnar Udall, aveva sottolineato come il porto fosse "un pilastro essenziale per un'ulteriore prosperità della città anseatica". A Genova, il porto come pilastro della prosperità non lo ha mai definito nessuno. Anche se lavora e dà lavoro, cresce e si offre come primo "volano" per la ripresa economica della città. E mentre lo scalo della Lanterna produce numeri di sostanza, Amburgo soffre. I dati consolidati del 2015 erano stati negativi in termini percentuali sulle merci e sui container. Quelli di quest'anno non dicono meglio. Per i tedeschi un motivo di più per sostenere a denaro il proprio scalo, che dà lavoro a 140 mila persone. Leggi e regolamenti europei vengono intesi, nei paesi membri, in maniera diversa. E lo dico l'Unione Europea. Nel 2007 la Commissione aveva individuato sfide considerevoli per il settore: i livelli di prestazione, i collegamenti con l'entroterra, le tecnologie esistenti e il loro impatto sull'ambiente, la trasparenza nell'utilizzo dei fondi pubblici, le restrizioni nell'accesso al mercato e l'organizzazione del lavoro nei porti. Italia, con la Liguria capofila, e nord Europa si sono mossi diversamente. A cominciare da water front e retroporti. Il Porto di Genova (come

quelli di La Spezia e Savona) sarebbero in grado di cambiare volto alle città di appartenenza, solo facendo, in sedicesimo, quello che hanno potuto fare i grandi porti del nord Europa. Ma sull'Atlantico parliamo del successo di un mondo al servizio dei porti (in Germania), così come parliamo (in Italia) di crisi di un mondo che al contrario le banchine le sfrutta per drenarne anche le briciole finanziarie. Se ne parla in una pubblicazione del centro studi della Cassa Depositi e Prestiti. "La perdita di competitività della portualità italiana è un danno non solo per il settore ma per l'intero sistema economico nazionale, non solo perché questa (portualità ndr) rappre-

Solo una politica mirata di promozione può garantire ritorni dal punto di vista della ricchezza e del lavoro

senta il 2,6% del pil ma anche perché è un elemento di competitività per tutto il sistema industriale. Si ricorda nel recentissimo documento (marzo 2016) del Servizio Ricerca del Parlamento Europeo (Autore: Marketa Pape, Servizio di ricerca per i deputati) sull'accesso al mercato dei servizi portuali che "in un terzo tentativo di liberalizzare i servizi portuali nell'Unione europea, nel 2013 la Commissione ha presentato una proposta di regolamento volta a eliminare la competizione sleale e migliorare l'efficienza commerciale dei principali porti marittimi dell'Unione Europea". La proposta stabilisce un quadro "per l'accesso al mercato dei servizi portuali e disposizioni comuni in materia sia di trasparenza dei finanziamenti pubblici per i porti che di diritti d'uso, senza influire sulle norme sociali e occupazionali degli Stati membri". Il contesto riguarda i circa 1200 porti marittimi dell'Unione e ribadisce quanto siano "fondamentali per la sua economia, dal momento che consentono il transito del 74% circa delle merci importate ed esportate e del 37% degli scambi all'interno dell'Unione. Oltre ad essere essenziali sia per il settore dei trasporti sia per la competitività dell'Un, i porti danno lavoro a oltre 3 milioni di persone e possono potenzialmente creare ulteriore occupazione e attrarre gli investitori.

REPORTAGE DI ALDO LAMPANI

L'indagine redatta da Prometeia mostra uno scenario economico e produttivo di grande forza

Medio Oriente, la vera prova per ogni broker / INTERVISTA

Genova - «La regione più calda in questo momento - spiega Francesco Ferrari della società genovese di brokeraggio assicurativo First - è lo Yemen».

Genova - Il Medio Oriente è un'area difficile, un vero test di prova per gli assicuratori marittimi, che si trovano continuamente alle prese con nuove soluzioni da adottare per garantire coperture assicurative agli operatori marittimi impegnati nell'approvvigionamento via nave in aree dove nell'ultimo decennio si sono alternate guerre civili, pirateria, minacce di terrorismo, aggressioni militari vere e proprie. **Ma quali sono oggi le criticità maggiori in questa regione?**

«La regione più calda in questo momento - spiega Francesco Ferrari della società genovese di brokeraggio assicurativo First - è lo Yemen, dove è in corso una guerra. Alcune navi sono state attaccate, anche con i missili. E' un problema di ordine politico». Per accedere in questa zona le navi devono stipulare un'apposita polizza per il rischio guerra. Come spiega il broker, «i tassi sono aumentati notevolmente per la copertura Corpo e Macchine della nave e addirittura alcuni assicuratori non accettano comunque di assumere il rischio. Aden e Hodeidah, i porti più importanti del paese, sono pienamente operativi, sebbene non venga garantita una sicurezza adeguata».

E così le addizionali sono molto elevate. Gli armatori a volte decidono di non operare nello Yemen, oppure di rinunciare alla copertura assicurativa, assumendosi un rischio che Ferrari giudica molto pesante. Una situazione analoga si riscontra in Libia, dove i porti sono quasi tutti operativi, ma gli armatori devono pagare premi extra per la polizza rischi guerra molto elevati. **Una nave del valore di 25 milioni di dollari arriva a pagare un extra da 60 mila dollari.**

Due anni fa il problema in Medio Oriente non era la guerra, ma la pirateria nel golfo di Aden. «A quel tempo lo strumento assicurativo utilizzato, denominato "Kidnap and ransom" (rapimento e riscatto), era stato elaborato - ricorda Ferrari - dagli assicuratori britannici. **Anche in quel caso alcuni armatori si adeguavano ai tassi elevati che venivano imposti per stipulare una polizza di tale tipo, ma altri mandavano le navi a proprio rischio.** Non appena il fenomeno della pirateria ha cominciato a ridimensionarsi anche questi tassi sono andati a ridursi, finché con l'instaurarsi del sistema dei convogli, che garantiva maggiore protezione dagli attacchi, molti assicuratori non hanno più proposto queste polizze. In un mercato di noli depresso ogni aggravio di costi rappresenta un'incidenza non indifferente nei bilanci di armamento. Oggi il problema della pirateria riguarda più il West Africa che il golfo di Aden». Per mostrare come sia dinamico il mercato assicurativo, Ferrari ricorda che proprio in Africa occidentale il problema recentemente era rappresentato dal virus ebola e che anche in quel caso il mercato assicurativo **predispose un prodotto apposito per l'armatore, contro il rischio che le autorità locali mettessero la nave in quarantena.**

Per quanto riguarda il Medio Oriente, una altra incognita è rappresentata dall'Iran. «E' un paese in parte ancora sotto sanzioni, ma adesso si può operare in Iran e gli armatori effettivamente mandano le proprie navi. Prima i Club P&I non potevano garantire la loro copertura, che era vietata. **A oggi le sanzioni sono state alleggerite, tuttavia esistono black list di persone e aziende collegate al programma nucleare iraniano che rimangono sanzionate.** I Club sono in grado di garantire la loro copertura soltanto se i soggetti che partecipano alla spedizione non sono inserite nella lista.. Gli assicuratori devono conoscere i nomi dei soggetti coinvolti nel trasporto, dallo shipper fino al ricevitore. Basta che un solo soggetto appaia nella black list perché l'eventuale copertura assicurativa non venga garantita».

-segue

La complessità del caso Iran è dimostrata dalla cosiddetta "snap back clause". In cosa consiste? «Adesso i Club possono operare in caso di sinistro. Ma avvertono che qualora debbano emettere una lettera di garanzia in nome dell'assicurato, l'efficacia della lettera è condizionata dal fatto che l'Iran non venga nuovamente sanzionato». In effetti, la fine del regime sanzionatorio è stata decisa in seguito a un accordo internazionale che però è sottoposto a verifica. **Se i termini non vengono rispettati, l'accordo salta.** E così «se il paese venisse di nuovo sanzionato, l'effetto della garanzia verrebbe meno». Per fare un esempio concreto: se una nave urta e danneggia una banchina del porto di Bandar Abbas, il Club emette una lettera con cui si impegna a pagare, ma se l'Iran viene di nuovo sanzionato, i danni subiti dalla banchina non vengono risarciti. Le Autorità portuali iraniane non accettano questa condizione, per cui le lettere di garanzia non bastano a evitare all'armatore l'eventuale sequestro della nave.

«Un altro problema con l'Iran sono le transazioni bancarie, che sono effettuate in dollari e passano attraverso le banche statunitensi, che le bloccano». Ciò nonostante, spiega il broker, l'interesse dei P.&I. per l'Iran resta alto. La flotta nazionale iraniana sta rinascendo ed è priva di copertura assicurativa, a parte quello che può garantire un piccolo club locale, e l'interesse di società, anche italiane, come F.II Cosulich e Rina, impone che si trovino soluzioni.

NELL'ULTIMO COMITATO PORTUALE

La Spezia ritira l'ODG sul bando APLS

L'incertezze sulle indicazioni del direttore Pujia hanno suggerito di soprassedere - Le altre scelte

LA SPEZIA - Comitato portuale molto impegnato quello **Appl** di La Spezia. La riunione si è aperta con le comunicazioni del presidente che ha proposto, tra le altre cose, l'attribuzione di contributi all'attività dei Mitilicoltori Associati e del Gruppo Modellisti Navali Spezzini "A. Vespucci". Per i primi si è dato avvio concreto alla volontà dell'Ente di sostenere economicamente un piano di rilancio della promozione dell'attività di mitilicoltura nel Golfo, così come stabilito attraverso il protocollo del 27 agosto 2015 sottoscritto da Forcieri e dal presidente dell'associazione, Alessio Palla. Per il gruppo Modellisti spezzini è stato stabilito un contributo per la realizzazione di una mostra di modellismo e materiale storico navale che verrà inaugurata a breve presso il terminal Crociere di largo Fiorillo. Entrambe le iniziative sono state accolte favorevolmente dai membri del comitato.

Nella seduta è stata data via libera, con un solo voto contrario e due astensioni, al rinnovo della concessione demaniale ad APLS fino al 2019, fatta salva una clausola che ne sancisce il termine alla conclusione delle procedure di gara che saranno avviate.

Per quanto riguarda il punto tre, "Valutazioni finali e determinazioni sulla proposta di delibera relativa



Lorenzo Forcieri

al bando di gara per la cessione delle quote di AplS Investimenti S.r.l., ai sensi della delibera n. 17 del 3 dicembre 2015", esso è stato ritirato dall'ODG odierno dallo stesso presidente. Tale decisione è stata presa alla luce della corrispondenza e delle osservazioni sia da parte di alcuni membri del comitato, sia dal direttore generale del Ministero Infrastrutture e Trasporti che, con una lettera inviata pochi giorni fa, sosteneva l'opportunità di realizzare due gare distinte, anziché una sola a doppio oggetto. In tutte le corrispondenze emerge che

non è stato messo in discussione il diritto o la possibilità di procedere con il bando di gara europea ma le modalità della gara stessa. Da qui la decisione del presidente.

"Ho risposto puntualmente alla lettera del direttore Pujia - ha detto Forcieri - in cui ho ribadito la bontà della scelta finora attuata dall'AP, ma non ho ancora ricevuto una risposta alle mie considerazioni. Il bando (comprensivo delle proposte di integrazione avanzate da alcuni membri del CP nell'ultima seduta) avrebbe potuto essere discusso e votato, a conclusione dell'iter procedurale avviato con la delibera di comitato n. 17 del 3-12-15. Tuttavia ho ritenuto opportuno soprassedere in quanto, viste le attuali prese di posizione di alcuni membri del comitato e in attesa di una eventuale risposta del MIT, non ho ritenuto esistesse la possibilità di una decisione rapida, ma fosse necessaria una discussione approfondita, che oggi non poteva essere svolta. Nel frattempo il CP ha votato favorevolmente all'estensione fino al 31/12/2019 della concessione e del servizio passeggeri alla società AplS, per cui il traffico passeggeri è stato messo in sicurezza e la società potrà rispondere positivamente alle richieste delle compagnie che sono già arrivate per il prossimo anno ed anche operare per incentivare i futuri traffici".

Nuovi scenari con i traffici GNL per Livorno



Francesco Ruffini

LIVORNO - Dal dottor Francesco Ruffini, già Segretario Generale della Port Authority labronica, riceviamo questo interessante contributo al dibattito sul GNL per il porto.

Se per quasi tutti gli addetti ai lavori i traffici del porto di Livorno si coniugano tradizionalmente in (segue a pagina 4)

Nuovi scenari con i traffici

contenitori, forestali, rinfuse solide e liquide, e nelle altre tipologie di carico movimentate, il recente workshop in Fortezza Vecchia organizzato dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera e da OLT Offshore LNG Toscana non ha tuttavia mancato di suscitare interesse e qualche sorpresa tra la qualificata platea degli intervenuti, per l'aprirsi di nuovi importanti scenari di traffico indotti dalla definitiva entrata in esercizio operativo del terminale di rigassificazione della Società OLT.

Infatti, dopo sette anni di dibattiti e stringenti istruttorie interministeriali conclusesi con l'assentimento da parte della Capitaneria di Porto di concessione demaniale quarantennale, e con l'emanazione dell'Ordinanza n. 6/2014 di approvazione del Regolamento d'esercizio, deve intendersi definitivamente acquisita la certezza del rispetto dei requisiti di sicurezza e di salvaguardia ambientale, assicurati dal Terminale.

Sotto tale ultimo profilo è anche significativo il titolo del Convegno "Il Verde incontra il Blu", con suggestive immagini che accompagnano la danza di tritoni e meduse.

Prima di oltre procedere è tuttavia necessario richiamare le caratteristiche principali del Terminale che si individua nella nave FSRU Toscana (Floating Storage and Rigasification Unit) iscritta al n. LI 01153 del Registro delle navi minori e galleggianti della Capitaneria di Porto, derivante dalla trasformazione compiuta nei cantieri Drydocks World di Dubai, su progetto SNAM, della metaniera di bandiera norvegese "Golar Frost".

La nave, della stazza di 117.916 tonn., ha ora dimensioni di mt. 289 di lunghezza e mt. 48 di larghezza, è ancorata sul fondale marino con un sistema che le consente di variare il

proprio assetto orientando sempre la prua al mare.

Il Terminale è posto a circa 22 km al largo della costa tra Livorno e Pisa, ed è collegato a terra con un gasdotto sottomarino di 29,5 km, cui si unisce un'ulteriore tubazione fuori terra di 7 km, per uno sviluppo complessivo di 36,5 km.

La capacità di rigassificazione è pari a 3,75 miliardi di mc annui, che si aggiungono a quelli resi disponibili per il Mar Ligure e Tirreno, dal rigassificatore di Panigaglia (SP), e per l'Adriatico da Rovigo-Porto Viro, in attesa che si aggiunga per lo Ionio e la Sicilia il nuovo impianto di Gioia Tauro. Per la Sardegna è previsto un impianto di stoccaggio e redistribuzione che sarà realizzato dalla livornese Gas&Heat ad Oristano.

La gestione del Terminale è assicurata dalla Società Ecos srl, costituitasi tra la belga Exmar (60%) e la Fratelli Cosulich (40%), mentre tutto l'equipaggio è italiano.

Sotto l'aspetto normativo conviene anzitutto richiamare la Convenzione SOLAS 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, approvata e resa esecutiva con DPR 435/91.

Altro fondamentale testo di riferimento è l'IGF Code adottato dal Maritime Safety Committee dell'IMO, con specifiche prescrizioni per navi LNG.

Infine, in ambito europeo, assume rilevanza la Direttiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio adottata il 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi.

Come sottolineato dal CA(CP) Luigi Giardino Capo del 6° Reparto del Comando Generale delle CP, tale Direttiva conosciuta più brevemente come DAFI 2014/94 ed in corso di adozione da parte del Consiglio dei Ministri Italiano, trae motivazione dalle competenze acquisite in materia di combustibili alternativi agli idrocarburi, quali

l'elettricità, l'idrogeno, i biocarburanti, il gas naturale, e il gas di petrolio liquefatto.

Altre disposizioni di riferimento sono rinvenibili nelle determinazioni dal Ministero dello Sviluppo Economico-Direzione Generale per la Sicurezza dell'approvvigionamento e le infrastrutture energetiche, sia per quanto riguarda il servizio di Peak Shaving che prevede lo stoccaggio di prodotto da immettere in rete per far fronte ad esigenze di richiesta di punta del sistema, nell'ambito del c.d. "Piano di Emergenza", sia per quanto riguarda il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio di ciascuno degli anni termici presi in esame.

Per l'anno 2016, il servizio di Peak Shaving per il periodo 1° gennaio - 31 marzo - terzo di altri 2 servizi per gli anni precedenti ha comportato la scarica il 13 dicembre 2015 di circa 72.000 mc dalla M/g "Gaslog Saratoga", una delle più grandi metaniere in esercizio, con una capacità di 155.000 mc.

Per l'anno termico 2016/2017 il MISE ha assegnato, con proprio decreto 25.02.2016, 5 slot di scarica - 1 nel mese di giugno, 2 a luglio e gli ultimi 2 durante il mese di agosto, per un quantitativo complessivo di circa 700 mila metri cubi di gas naturale liquefatto, equivalenti a oltre 450.000.000 mc di gas, rigassificati e iniettati nel sistema degli stoccaggi di STOGIT (Sistema Gas Italia - Gruppo SNAM). Per la prima volta in Italia è stato ricevuto un carico proveniente dal Perù. Le procedure di allocazione sono avvenute secondo le modalità stabilite dall'AEEGSI (Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico - delib. 77/2016).

Secondo quanto comunicato dall'Ufficio Stampa OLT, si sono avvicinate al terminale le seguenti unità: - 22.06 - "Artic Discover" (Norvegia) - con 134.671 mc; 06.07 - "Gaslog Savannah" (Perù) - 144.000 mc; 21.07 - "Trinity Arrow" (Nigeria) - 136.778 mc;

04.08 - "Artic Discovery" (Norvegia) - 134.919 mc; 22.08 - "Al Thakhira" (Qatar) - mc.139.810.

L'intenso movimento verificatosi ha severamente impegnato tutti i servizi tecnico-nautici del porto (piloti, rimorchiatori, ormeggiatori), ma anche tutti gli altri servizi ausiliari occorrenti (rifornamento idrico, bunkeraggio, garbage, shiplanders) nonché l'attività di quanti in un grande porto presiedono al regolare e sicuro svolgimento delle operazioni commerciali (Capitaneria, Dogana, Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza, Sanità Marittima, assistenza agli imbarchi/sbarchi dei marittimi, battellaggio, servizi di vigilanza e di sicurezza affidati all'organizzazione e ai mezzi della Ditta F.lli Neri) l'indispensabile intervento di agenti marittimi, case di spedizioni, surveyors, periti, assicuratori ecc..

Ma quali le aspettative per il futuro?

Non c'è dubbio che le direttive europee determineranno un sicuro sviluppo per l'impiego di energie alternative agli idrocarburi, non solo per il trasporto terrestre, ma anche per il trasporto marittimo.

Già il colosso americano Carnival ha previsto l'impiego dell'LNG per i propri brand Aida Cruise e Costa Crociere dapprima prevedendone l'uso per ridurre le emissioni in porto, in seguito anche per la navigazione come per le nuove Costa in costruzione.

Anche Livorno dovrà prevedere nuove occasioni di traffico, sia per alimentare le nuove centrali elettriche e il trasporto su gomma, sia per rifornire con bettoline le navi a gas che progressivamente si affacceranno in Mediterraneo.

E' già previsto che FSRU Toscana possa essere attrezzata non solo per ricevere, ma anche per cedere gas via mare.

E la Gas&Heat, con Vulcan e F.lli Neri sta programmando di attrezzare l'accosto 13 ex Apir in Darsena Petrolri per la ricezione di bettoline e gasiere di medio tonnellaggio.

Dunque, non più solo contenitori e merci secche.

IN ATTESA DELLE DECISIONI SULLA RIFORMA

Livorno e il rebus SPIL

Parte la gara della Porto 2000 e sta per scadere Gallanti

LIVORNO - Un comitato portuale per la seconda volta disertato, una gara per la "governance" della

A.F.

(segue a pagina 4)

Livorno e il rebus SPIL

Porto 2000 finalmente partita con la formale presa d'atto delle tre offerte pervenute, una serie di iniziative concrete - dagli operatori più concreti, come il gruppo Neri e i terminal TDT e Lorenzini - per rinforzare le proprie strutture operative (refitting mezzi di sollevamento, rinforzi agli organici, snellimento del nuovo sistema di pesa dei contenitori, costiero per il GNL): il porto di Livorno nelle more dell'attesa della nuova "governance" delle riforma si da da fare. Con una prospettiva che in questi giorni sta tenendo banco se non in chiave ufficiale, in chiave molto officiosa, ma concreta: la possibilità che il Comune metta in vendita le aree di Paduletta per risanare la disastrosa situazione della SPIL. Su Paduletta gli interessi sono molti e il Comune potrebbe davvero cavarne una boccata d'os-

sigeno, liberandosi tra l'altro di una proprietà che ha poco a che fare con i compiti istituzionali dell'ente locale. Da vedere se ci sarà la volontà e il coraggio di procedere. Oggi la società ha il 61,43% del Comune, il 15,45% del MPS, il 14,94% del Banco Popolare, il 6,45% della Cassa di Risparmi, l'1,54% della Provincia e lo 0,18% del Comune di Collesalveti. Con un affitto pluriennale per anni di una parte importante alla Cilp.

Per quanto riguarda la gara della Porto 2000, la commissione esaminatrice delle offerte è stata completata con l'aggiunta del membro della Camera di Commercio, il professor Silvio Bianchi Martini ordinario di economia aziendale dell'Università di Pisa. Con il responsabile del procedimento, l'avvocato Massimo Provinciali segretario generale dell'APe del dottor Claudio Vanni dirigente apicale della stessa ASP, la commissione ha rotto gli indugi e dopo aver invano atteso un "nulla osta" dal direttore generale del MIT Pujia - il quesito

era se la gara poteva procedere nelle more dell'ordinaria amministrazione imposta per il prossimo cambio di "governance" della Riforma - ha deciso l'apertura delle buste, in programma per ieri pomeriggio. L'analisi delle offerte nello specifico seguirà nelle prossime settimane. Sotto la spada di Damocle della più assoluta incertezza sul prossimo futuro visto che a metà novembre scade anche il commissariamento del porto di Luciano Gallanti e se la "governance" delle Autorità di sistema ancora non ci sarà si pone il problema di come far procedere l'Ente. L'incertezza regna sovrana anche sulle metodologie di passaggio delle consegne, se nel frattempo le commissioni parlamentari avranno dato l'OK alle nomine che Delrio ha confermato di aver loro già proposte. Ci sarà un interregno, saranno prorogati i commissari, si spazzerà via tutto per ripartire da zero? Con tutta la buona volontà possibile, si naviga a vista. Sperando che almeno a Roma sappiano dove stiamo andando sul concreto del quotidiano e sul futuro prossimo.

Porti: parte rotta traghetti quotidiana Salerno-Genova

Presidente porto Salerno, meno tir su autostrade



(ANSA) - NAPOLI, 28 OTT - E' stato inaugurato il collegamento di traghetti diretto tra il porto di Salerno e quello di Genova con traghetti che percorreranno la rotta con frequenza giornaliera. Lo rende noto l'autorità portuale di Salerno che sottolinea come il collegamento rappresenta una vera autostrada del Mare del versante del Tirreno, che consentirà di collegare le Regioni del Nord Italia e della Francia alle Regioni del Centro-Sud Italia quali Campania, Calabria, Puglia e Basilicata.

Il nuovo servizio giornaliero operato da Grimaldi punta su un bacino di utenza elevatissimo e, sottolinea il porto di Salerno, si potrà contribuire, da un lato, alla creazione di un sistema di trasporto regolare, efficiente, affidabile ed economicamente vantaggioso e, dall'altro, alla riduzione della congestione stradale e dell'inquinamento atmosferico ed acustico, riducendo la presenza di mezzi pesanti lungo le arterie autostradali, soprattutto sull'Autostrada del Sole. "Con questa nuova linea regolare - spiega il presidente dell'Autorità Portuale di Salerno Andrea Annunziata - si mette un altro tassello al grande successo delle Autostrade del Mare e del Porto di Salerno; uno Scalo che contribuisce a decongestionare le strade, rafforzando sempre più il suo ruolo strategico nel Mediterraneo. Gli investimenti di questi anni e la grande capacità ed efficienza mostrate dai nostri operatori portuali hanno consentito di raggiungere grandi successi. Sono in programma altri investimenti e sono state avviate altre gare per completare l'ammodernamento infrastrutturale del Porto di Salerno, per favorire lo sviluppo dei traffici commerciali, non solo dei rotabili, anche attraverso la realizzazione di aree retro-portuali, in grado di soddisfare le richieste di nuovi piazzali per lo stoccaggio delle merci". (ANSA).

Autostrade del Mare, Grimaldi inaugura linea Salerno-Genova

Al porto di Salerno è stata inaugurata la nuova linea Grimaldi ro-ro Salerno-Genova con frequenza giornaliera. Con il nuovo servizio, che offre ottimi tempi di transito ad un bacino di utenza molto elevato - spiega in una nota l'[Authority portuale salernitana](#) - si potrà contribuire, da un lato, alla creazione di un sistema di trasporto regolare, efficiente, affidabile ed economicamente vantaggioso e, dall'altro, alla riduzione della congestione stradale e dell'inquinamento atmosferico ed acustico.

“Con questa nuova linea regolare – dichiara il presidente dell'Ap di Salerno, Andrea Annunziata – si mette un altro tassello al grande successo delle Autostrade del Mare e del porto di Salerno; uno Scalo che contribuisce a decongestionare le strade, rafforzando sempre più il suo ruolo strategico nel Mediterraneo”.

“Sono in programma altri investimenti e sono state avviate altre gare per completare l'ammodernamento infrastrutturale del porto di Salerno – conclude Annunziata - al fine di favorire lo sviluppo dei traffici commerciali, non solo dei rotabili, anche attraverso la realizzazione di aree retro-portuali, in grado di soddisfare le richieste di nuovi piazzali per lo stoccaggio delle merci”.

Autostrade del Mare: Grimaldi Group inaugura nuova linea giornaliera Salerno-Genova. Grande soddisfazione del Presidente Annunziata



Salerno, 28 ottobre 2016 – Al Porto di Salerno è stata inaugurata la nuova linea Ro-Ro Salerno – Genova con frequenza giornaliera. È la prima vera Autostrada del Mare del versante del Tirreno, che consentirà di collegare le Regioni del Nord Italia e della Francia alle Regioni del Centro-Sud Italia quali Campania, Calabria, Puglia e Basilicata.

Con il nuovo servizio giornaliero, che offre ottimi tempi di transito ad un bacino di utenza elevatissimo, si potrà contribuire, da un lato, alla creazione di un sistema di trasporto regolare, efficiente, affidabile ed economicamente vantaggioso e, dall'altro, alla riduzione della congestione stradale e dell'inquinamento atmosferico ed acustico.

Il nuovo collegamento del Gruppo Grimaldi, infatti, consentirà di ridurre notevolmente la presenza di mezzi pesanti lungo le arterie autostradali, soprattutto sull'Autostrada del Sole, e di dare un contributo impareggiabile in termini di salvaguardia dell'ambiente con la riduzione pari al 5% delle emissioni di CO2 sulla tratta Salerno – Genova. Tali dati straordinari confermano ancora una volta la grande competitività economica e la sostenibilità ambientale delle Autostrade del Mare. Grande soddisfazione espressa dal Presidente dell'Autorità Portuale di Salerno Andrea Annunziata: “con questa nuova linea regolare si mette un altro tassello al grande successo delle Autostrade del Mare e del Porto di Salerno; uno Scalo che contribuisce a decongestionare le strade, rafforzando sempre più il suo ruolo strategico nel Mediterraneo”.

“Gli investimenti di questi anni e la grande capacità ed efficienza mostrate dai nostri operatori portuali hanno consentito di raggiungere grandi successi – continua il Presidente Andrea Annunziata. Sono in programma altri investimenti e sono state avviate altre gare per completare l'ammodernamento infrastrutturale del Porto di Salerno, al fine di favorire lo sviluppo dei traffici commerciali, non solo dei rotabili, anche attraverso la realizzazione di aree retro-portuali, in grado di soddisfare le richieste di nuovi piazzali per lo stoccaggio delle merci.”

Porti nord Sardegna, rilancio in nuovo piano triennale

Traffico passeggeri ancora in crescita del 16,3 per cento

(ANSA) - OLBIA, 28 OTT - Dati in crescita e rilancio dei porti del Nord Sardegna. È l'agenda dei prossimi tre anni inserita nel Piano operativo triennale 2017-2019 approvato all'unanimità, insieme al bilancio di previsione 2017 e al Programma triennale e annuale delle Opere Pubbliche, dal Comitato portuale. Punto di partenza, l'analisi dei dati di traffico che, al mese di settembre, segnano un più 15 per cento per Olbia, +12 per cento su Golfo Aranci, +26,4 per cento per Porto Torres, per un totale di crescita, su tutti i tre porti, del 16,3 per cento, ossia 562.470 passeggeri in più rispetto al 2015.

Per quanto riguarda il futuro per Olbia prevista una serie di interventi su banchine, piazzali, molo 1 bis per creare un'area di sosta dei mezzi pesanti. Su Golfo Aranci proseguiranno gli interventi di manutenzione del porto, con la sistemazione della nuova piastra d'appoggio della scassa del Pontile est, il posizionamento dei nuovi parabordi e il livellamento dei fondali. Interventi, questi, che completeranno l'opera di riqualificazione e rilancio del secondo scalo gallurese, avviata con il restyling della stazione marittima, che si concluderà entro la seconda metà di novembre, ed il potenziamento dell'impianto di illuminazione già collaudato.

Per Porto Torres, i progetti che prenderanno corpo nel prossimo triennio saranno l'Hub portuale, con interventi sulla banchina Alti fondali e il prolungamento dell'Antemurale. Tra le nuove scommesse dell'Autorità marittima anche quella dei porti green con la possibilità di installazione dell'impianto del Gnl.

"Non un libro dei sogni - spiega il commissario straordinario Pietro Preziosi - ma un elenco di esigenze da soddisfare che, sono sicuro, contribuiranno in modo decisivo a tenere la portualità del Nord Sardegna ai vertici delle classifiche mediterranee dei porti passeggeri".

A Cagliari nuovo terminal delle crociere

CAGLIARI - Il nuovo terminal sul Molo Rinascita è pienamen-
(segue a pagina 4)

Terminal delle crociere

te operativo. Martedì scorso il "battesimo del fuoco" con MSC Armonia e i suoi 2700 crocieristi pronti a visitare Cagliari fino a tarda serata: con diecimila metri quadrati all'interno del porto di Cagliari, uno spazio al coperto di mille metri quadrati con grandi vetrate

che danno luce all'interno, un'area destinata all'accoglienza dei turisti, uffici e zone di security. Intorno, poi, un'area verde con un grande spiazzo per ospitare le navette che portano i turisti in giro per la città.

Per il comandante Roberto Isidori "la piena operatività del nuovo terminal segna un passaggio importante per rendere il nostro scalo sempre più accogliente e pronto alle sfide del mercato crocieristico. Il miglioramento dei servizi, l'opera di marketing, il posizionamento nel

mercato mondiale, gli investimenti hanno permesso al nostro porto di raggiungere i numeri record di quest'anno e di confermarsi in grande crescita anche nel calendario 2017, in controtendenza rispetto al trend nazionale. Il vero battesimo di questa struttura però" precisa il commissario straordinario "avverrà il 2 novembre quando con l'arrivo di 3 giganti del mare - Costa Pacifica, Queen Victoria e Queen Elisabeth - Cagliari ospiterà oltre 9000 crocieristi".

Il documento

Norme antiterrorismo i porti diventano sorvegliati speciali

È il 13 agosto. Nei porti scattano le nuove misure anti-terrorismo: le crociere e i traghetti diventano "sorvegliati speciali". È l'effetto della nota con la quale il comandante generale della Guardia costiera, ammiraglio Vincenzo Melone, trasmette a tutte le Capitanerie di porto l'ordine di elevare a 2 (su una scala di 3) il "livello di security". La disposizione in vigore fino al 30 settembre si traduce immediatamente in un'ulteriore intensificazione dei controlli che già vengono effettuati su persone e veicoli in fase di imbarco, secondo modalità che vengono definite in base ai piani di sicurezza già previsti nei diversi porti. Un lavoro enorme. Alcuni dati: dal 13 al 16 agosto sono stati controllati 1500 autoveicoli e 3700 passeggeri che si imbarcavano sui traghetti nello scalo genovese. Genova è una delle realtà più a rischio con i suoi collegamenti con il nord Africa e per la Capitaneria la nuova allerta consiste in una maxi mobilitazione. Le nuove direttive prevedono maggiori controlli ai varchi portuali, una percentuale più alta di veicoli e passeggeri controllati, un monitoraggio più accurato di tutte le aree degli scali. Ogni porto deve adeguare i propri piani di sicurezza, già adottati da tempo e diversi per ogni scalo, alle nuove disposizioni. Una rivoluzione in materia di sicurezza: se prima della decisione della Guardia Costiera veniva controllato un passeggero ogni quattro che si imbarcavano, le verifiche interessano un passeggero su due. La conseguenza, è che si formano lunghe code e attese agli imbarchi dei terminali traghetti nei giorni più caldi dell'esodo estivo, con la partenza anche nove navi nel volgere di poche ore. Le verifiche interessano migliaia di passeggeri, già sottoposti a controlli ai checkpoint di imbarco, e di auto, e chiamano in causa anche i terminalisti, che sono obbligati ad aumentare il numero degli operatori della sicurezza. Consistono nella cosiddetta "autoperquisizione": i passeggeri devono mostrare che cosa trasportano nelle valige e nel bagagliaio delle loro automobili, vengono impiegati anche metal detector portatili e specchietti per controllare sotto i telai. L'allerta 2, di livello medio, chiama in causa in prima fila i terminalisti degli scali che sono obbligati ad aumentare il numero degli operatori della sicurezza che effettuano le verifiche.

(stefano origone)



13
È il 13 agosto quando nei porti scattano le nuove misure anti-terrorismo: le crociere e i traghetti diventano immediatamente dei "sorvegliati speciali"

2
Con una nota il comandante generale della Guardia costiera Vincenzo Melone, trasmette a tutte le Capitanerie di porto l'ordine di elevare a 2 (su una scala di 3) il "livello di security"



MELONE
L'ammiraglio Vincenzo Melone, alla guida del corpo italiano delle capitanerie

Porto Ventimiglia: assessore Scajola, riprende programma realizzazione Porto Scoglietti

(FERPRESS) – Genova, 28 OTT – E' stata approvata oggi dalla Giunta regionale su proposta dell'assessore all'Urbanistica, Marco Scajola la variante al progetto definitivo per il porto turistico di Ventimiglia in località Scoglietti. Lo annuncia in una nota la Regione Liguria.

La variante prevede la modifica del piano degli ormeggi, con la riduzione del numero dei posti barca da 347 a 171 unità, consentendo così l'aumento delle dimensioni dei natanti fino a 60 metri di lunghezza. Riprende così il programma di realizzazione del porto che si era interrotto a causa di problemi alla compagine societaria.

“L'approvazione della variante al progetto definitivo passata oggi in Giunta – spiega l'assessore Scajola – sancisce la ripresa del programma di realizzazione del porto di Ventimiglia che si era interrotto a causa dei problemi societari, consentendo la creazione di un porto più in linea con le vicine strutture francesi, con un naviglio di qualità superiore. Con questo provvedimento la Regione va incontro alle necessità del mondo imprenditoriale che intende in questo modo sviluppare la presenza di natanti di più grandi dimensioni, intercettando anche l'utenza estera, con positive ricadute economiche sul territorio”.

“La variante approvata oggi che modifica il piano degli ormeggi – aggiunge Scajola – consentirà di avere un porto con natanti più grandi, più qualificati e competitivi, andando così incontro alle esigenze della nautica del momento. In questo modo confidiamo che possa diventare un polmone strategico per il territorio in grado di diventare, nei prossimi anni, un volano per lo sviluppo del territorio”. La variante approvata oggi dalla Giunta regionale passerà il 4 novembre al vaglio della conferenza dei servizi del Comune di Ventimiglia, dopo la quale potranno partire i lavori che si concluderanno nell'arco di due anni e mezzo.