

Dai Porti:

Trieste:

"...A Trieste il primato del traffico merci..." (Il Sole 24 Ore)

"...D'Agostino, punti franchi fondamentali in dialogo Cina..." (Ansa)

Genova:

"...Contentori, nuovo record Genova cresce ancora..."

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, Ansa)

La Spezia:

"...Porto della Spezia e Marina di Carrara: nel 2016 movimentati 1.272.425 teus..." (Ferpress, Corriere Marittimo, The Medi Telegraph, Ansa)

"...Rinnovato il Consiglio di Amministrazione della società APLS..."

(Ferpress, Corriere Marittimo)

Livorno:

"...Oggi il saluto a Giuliano Gallanti, prende forma la nuova Authority..."

(La Nazione Livorno)

Taranto:

"...Merci in salita nel 2016..." (The Medi Telegraph)

"...Iniziati i lavori di dragaggio..." (Trasporti Web)

Gioia Tauro:

"...Authority, Forza Italia 2.0 critica la nomina di uno "straniero"..."

(Gazzetta del Sud)

Messina:

"...La Regione Siciliana impugna la riforma dei porti..."

(La Gazzetta del Sud)

Catania:

"...Catania al posto di Augusta? Ha scelto Crocetta..."

(The Medi Telegraph, Ferpress, Ansa, Informazioni Marittime, MF Sicilia, TempoStretto, Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Gestione del porto resta tutto in alto mare..." (La Sicilia)

Altre notizie di porti italiani e stranieri

A Trieste il primato del traffico merci



È Trieste il porto italiano con il maggior tonnellaggio di merci movimentate nel 2016. Al secondo posto Genova, che invece risulta al primo come scalo di destinazione finale dei container. In seconda posizione c'è La Spezia, mentre Gioia Tauro è il primo porto di trasbordo italiano.

Per il secondo anno consecutivo lo scalo giuliano

totalizza un record di tonnellate di merce movimentate: 59,2 milioni, pari a +3,68% rispetto al 2015. A tenere alto il numero concorrono, per gran parte, le rinfuse liquide (42,7 milioni), tuttavia quelle solide segnano una crescita considerevole, passando da 1,6 a 1,9 milioni (+22,45%). In flessione invece il numero dei contenitori, che passa da 50mila teu (container da 20 piedi) nel 2015 a 486mila nel 2016 (-2,94%); mentre i traffici legati alle "autostrade del mare" (cioè quelli che viaggiano su traghetti e navi ro-ro) restano stabili quanto a mezzi transitati

(+0,29%). Peraltro, sottolinea Zeno d'Agostino presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale (Trieste e Monfalcone), «Trieste ha segnato nel 2016 il record nazionale di treni movimentati: 7.631, contro i 5.900 del 2015».

Genova, invece, resta indietro per quanto riguarda il totale del tonnellaggio, raggiungendo 50,7 milioni di tonnellate, pari a -1% rispetto al 2015, dovuto soprattutto al calo di olii minerali e rinfuse solide. Tuttavia lo scalo ligure segna, per il terzo anno consecutivo, un record quanto a

contenitori, che si attestano a 2,29 milioni, con una crescita del 2,5% rispetto al 2015. Subito dietro a Genova, quanto a container di destinazione finale, un altro porto ligure: La Spezia che totalizza 1,27 milioni di teu (-2,2% sul 2015). Mentre il traffico generale si attesta a 14,2 milioni di tonnellate (+1,3%). Per quanto attiene, invece, al transhipment, cioè al trasbordo di contenitori da grandi navi a feeder, lo scalo di Gioia Tauro è in testa alla classifica italiana con 2,79 milioni di teu, pari a +9,7% sul 2015.

R.d.F.

© L'ESPRESSO/DAI RISPARMIATI

CONTAINER

Il porto di Genova si assicura la prima posizione per il traffico di destinazione finale con 2,29 milioni di teu

Porti: D'Agostino, punti franchi fondamentali in dialogo Cina

(ANSA) - TRIESTE, 30 GEN - "Per poter dialogare con i cinesi a testa alta, lo strumento dei punti franchi è fondamentale. La partita del nostro porto si gioca qui". Lo ha detto il presidente dell'Autorità portuale dell'Adriatico Nord orientale, Zeno D'Agostino, a margine di un convegno sulle "nuove Vie della Seta", organizzato a Trieste dal locale Limes Club.

D'Agostino invita tuttavia alla cautela nel rapporto con il gigante asiatico: "Chiariamoci le idee e non trasformiamo il rapporto con la Cina - ha precisato - in una corsa a chi si porta per prima a casa i cinesi. Sul progetto Vie della Seta ci siamo un po' persi, concentrandoci sullo strumento invece che sull'obiettivo. Non basta essere 'sommersi' di contenitori, ma serve un'idea di ciò che si vuol fare. A Trieste si lavora per creare valore e occupazione, per dare supporto al territorio, alla sua economia e al suo sistema trasportistico. Dire che la Via della Seta deve passare di qui, da Venezia o da Capodistria è un esercizio che lascia il tempo che trova, perché probabilmente chi si vende di più ottiene il suo risultato". Il presidente dello scalo triestino ha infine sottolineato che "a noi non piace venderci. Bisogna ragionare su cosa significa portare qui determinati traffici senza essere soggetti passivi: parliamo di grandi colossi e dunque dobbiamo capire cosa possiamo proporre ai cinesi. Più che sul se dobbiamo ragionare sul come, facendo capire che non siamo un porto su cui far passare delle merci ma un territorio che può dare un valore aggiunto alla cooperazione con la Cina. A Trieste le merci possono arrivare e venire lavorate, creando un vero valore aggiunto. E per fare questo - ha concluso - i punti franchi sono un vantaggio competitivo che gli altri scali non hanno". (ANSA).

I TEU SFIORANO I 2,3 MILIONI

Contenitori, nuovo record Genova cresce ancora

Spinelli supera il Sech. Vte sempre primo

GENOVA. Ad inizio anno sembrava che l'onda lunga della crisi dello shipping potesse compromettere la crescita del porto di Genova. Il commercio mondiale è in panne, ma lo scalo del capoluogo continua la propria corsa verso l'alto.

Merito, come più volte ribadito dagli analisti, della capacità di Genova di attrarre traffici dagli scali concorrenti dell'area del Mediterraneo. Così il saldo del 2016 è positivo e le banchine segnano +2,5%, sfiorando i 2,3 milioni di teu, con un aumento di quasi 9 punti del numero di navi arrivate in porto. Il totale delle merci è invece in calo (-1,5%) a 47,7 milioni di tonnellate, trascinato in negativo dalla crisi delle rinfuse solide (-50%) e liquide. Nella classifica dei terminal spicca il risultato del Vte che arriva a oltre 1,3 milioni di teu crescendo dell'11,2%. Bene anche Spinelli che stabile sui contenitori (-0,7%) vede una sostenuta crescita dei rotabili di quasi 25 punti percentuali: merito dei nuovi traffici acquisiti nel corso dell'anno da *Usciu Aldo* e dal figlio *Roberto*. I *Messina* chiudono in positivo l'anno (+2,5%) a 203 mila container, per il *Gmt* è boom di merci varie (quasi +40%) e *San Giorgio* cresce sia nei teu (105 mila) che nei rotabili (+8,4%). Continua invece il dato negativo del *Sech*, il terminal di *Gigi Negri* ha segnato nel 2016 una perdita di traffico del 23% con volumi pari a 294 mila teu. Nella classifica dei terminal quindi il primo operatore è *Vte*, mentre al secondo posto



Il Vte di Genova

di piazza Spinelli che ha superato proprio il *Sech*.

La Spezia

Il porto della Spezia ha invece chiuso l'anno sfiorando 1,3 milioni di teu, registrando così un calo del 2,2% rispetto al 2015. Il porto mantiene comunque una quota di mercato in Italia pari al 12% e punta, con il completamento del piano regolatore a 2 milioni di contenitori. *Lscit*, del gruppo *Contship Italia*, che opera il 90% del traffico contenitori del porto della Spezia ha movimentato 1,17 milioni di teu, meno rispetto al 2015 (-2%), ma sale nell'utilizzo della ferrovia con 324 mila teu (+4,3%). *Terminal del Golfo (Tarros)*, ha registrato una flessione del 4,1% a 100.116 teu a causa soprattutto delle crisi politiche che hanno penalizzato l'interscambio con il mercato libico. Il traffico complessivo del porto è comunque aumentato dell'1,3% a 14,2 milioni di tonnellate.

SLGAL

Merci e passeggeri, nuovi record per Genova

Genova - Nel 2016 i contenitori in porto hanno toccato quota 2.297.917 teu. Il settore passeggeri per la prima volta supera il milione di crocieristi.

Genova - Il 2016 è il terzo anno consecutivo di record per il traffico contenitori nel porto di Genova con i teu che si attestano a quota 2.297.917, con un aumento percentuale del 2,5% rispetto al 2015. Nonostante il calo degli olii minerali e delle rinfuse solide, la somma di merce containerizzata, convenzionale e rotabili sale del +2,7% rispetto all'anno precedente con 31.595.637 t. Il settore passeggeri con le crociere regala un altro record al porto di Genova che per la prima volta supera il milione di crocieristi (1.017.368) con un +19,9% rispetto all'anno precedente. I traghetti totalizzano un + 4,4% (2.093.064). I passeggeri complessivamente sono 3.110.432 e aumentano del 9% rispetto al 2015.

Porti: Genova, nel 2016 record per container e crociere

(ANSA) - GENOVA, 30 GEN - Per il terzo anno consecutivo, nel 2016 il porto di Genova ha segnato un record nel traffico contenitori che è aumentato del 2,5% rispetto al 2015, arrivando a quota 2.297.917. Nonostante il calo degli olii minerali (-7,6%) e delle rinfuse solide (-38%) la somma di merce containerizzata, convenzionale e rotabili sale del 2,7% a 31.595.637 tonnellate, anche se il totale complessivo del porto registra un calo dell'1%. Bene il traffico passeggeri che segna l'altro record del porto di Genova che nel 2016 ha superato il milione di crocieristi (1.017.368 per la precisione), con un incremento del 19,9% rispetto al 2015. In crescita anche i passeggeri dei traghetti che hanno totalizzato un +4,4% salendo oltre i due milioni (2.093.064). In totale, sommando crociere e traghetti, i passeggeri sono arrivati a 3.110.432 segnando un incremento del 9%. Tornando al traffico container, a trainare la crescita è stato il terminal Psavte che macina la quota di gran lunga più consistente dei traffici del porto di Genova e nel 2016 ha registrato un incremento dell'11,2% che lo ha portato a 1.375.853 teu sui 2.297.917 totali dello scalo. I container sono aumentati anche al Terminal Messina (+2,5%) a 203.942 teu, mentre ha registrato una contrazione del 23,7% il Terminal Sech che è sceso a 294.252. Ed è rimasto pressoché stazionario il Terminal Spinelli a 317.302 teu (-0,7%). Le navi che hanno scalato il porto nel 2016 sono state in tutto 6.629.(ANSA).

Porto della Spezia e Marina di Carrara: nel 2016 movimentati 1.272.425 teus. Aumenta trasporto via ferrovia

(FERPRESS) – La Spezia, 30 GEN – L'anno appena concluso fa registrare nel porto spezzino una leggera flessione del traffico contenitori, con una movimentazione totale di 1.272.425 TEU (-2,2 per cento).

Un volume di traffico importante, soprattutto se valutato nel quadro dell'economia italiana nel suo complesso ed alle difficoltà, in atto da tempo, dei mercati nord africani col quale il nostro scalo vanta da anni rilevanti volumi di traffico nel settore dei containers e del break bulk.

Un dato che conferma La Spezia al 2° posto in Italia tra gli scali di destinazione finale verso le grandi aree industrializzate del nostro paese e tra i principali scali europei. Nel 2016 la Spezia ha coperto una quota del 12 per cento circa del traffico italiano che per il 2016 è stimato a 10,5 milioni di TEU.

Questi risultati sono stati ottenuti all'interno in uno scenario dove la soglia competitiva viene posta, di anno in anno, a livelli sempre più alti, specialmente dai grandi porti del nord Europa e del Mediterraneo.

Il completamento del Piano regolatore portuale con nuove banchine e nuove infrastrutture, soprattutto ferroviarie, consentirà il raggiungimento degli obiettivi di efficienza e di sostenibilità ambientale fissati dallo stesso Piano. Il nuovo assetto consentirà movimentazioni fino a 2 Mln di contenitori, di cui il 50 per cento trasferiti mediante ferrovia. In import i contenitori movimentati sono stati 636.928 TEU ed in export 635.497.

Complessivamente i contenitori pieni movimentati a banchina ammontano a 935.257 TEU (-2,3 per cento), di cui l'export, con 589.750 TEU pieni (-3,4 per cento al netto del trasbordo), ne rappresenta il 63 per cento. In crescita l'import con 345.507 TEU pieni, (+3,6 per cento al netto del trasbordo).

Il trasbordo ha rappresentato il 5,3 per cento del traffico portuale, con 68 mila movimenti complessivi a banchina.

Nei mercati esteri serviti dal porto della Spezia troviamo in ordine di importanza l'interscambio import-export con Asia, Americhe, Europa, Africa ed Oceania.

Le principali mercati inland nell'interscambio con lo scalo spezzino sono rappresentati, in ordine di importanza, dalle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Veneto, Toscana, Liguria e Piemonte. Va sottolineato che le prime tre coprono circa il 65 per cento del mercato inland del porto spezzino.

Segnali positivi provengono dai mercati svizzeri, della Baviera e della regione tedesca del Baden-Wuttemberg, sui quali continua l'impegno del sistema portuale spezzino per implementare l'offerta di servizi intermodali efficienti e competitivi.

La Spezia Container Terminal – LSCT, gruppo Contship Italia, nel 2016 ha movimentato al molo Fornelli 1.172.309 TEU, con una flessione del 2 per cento rispetto al 2015 (1.196.051 TEU). LSCT si conferma ai vertici tra i più grandi operatori in Italia nell'ambito dei terminal contenitori ed opera il 90 per cento del traffico contenitori effettuato nel porto della Spezia.

Sempre rilevanti i dati relativi al trasporto intermodale: nel 2016, secondo i dati forniti da La Spezia Shunting Railways, la società che svolge il servizio ferroviario in porto, sono stati movimentati complessivamente 324mila TEU con un incremento del 4,3 per cento pari ad oltre 119mila carri (+2,5 per cento) che attestano al 29,1 per cento la quota di trasporto ferroviario LSCT (al netto dei trasbordi), tra le più rilevanti percentuali in Italia ed in Europa e che conferma l'eccellenza spezzina in questa modalità di trasporto.

Il Terminal del Golfo (Tarros), specializzato nel trasporto dei contenitori nel bacino del Mediterraneo, purtroppo ha sofferto ulteriormente delle crisi politiche che interessano la sponda sud del Mediterraneo, in particolare dell'interscambio col mercato libico.

-segue

Nel 2016, infatti, TDG ha movimentato 100.116 TEU, con una flessione del 4,1 per cento rispetto al 2015.

Nel corso del 2016 flessione delle merci varie con 12.196.512 tonnellate movimentate (-5,8 per cento) di cui 12.114.254 containerizzate (-4,9 per cento) e 82.258 non containerizzate, ormai quasi scomparse (-60 per cento). Nelle merci varie opera LSCT.

Nel 2016 il settore delle rinfuse solide si è attestato a 1.241.419 tonnellate complessive con una crescita del 4,5 per cento sui valori dell'anno precedente. Il carbone sbarcato al terminal Enel ammonta a 1.091.159 tonnellate (+5,2 per cento). Gli operatori impegnati, oltre ad Enel Produzione, sono LSCT e Italcementi.

Nuova flessione nel settore delle liquide con 749mila tonnellate movimentate (-21 per cento). In diminuzione le altre rinfuse liquide con 216mila tonnellate (-67 per cento). Cresce il gas, seppur su valori contenuti rispetto al passato raggiungendo le 147mila tonnellate ed i prodotti raffinati con 385mila tonnellate. Gli operatori impegnati nei traffici di rinfuse liquide sono GNL Italia per il gas liquido e Deposito di Arcola per i prodotti raffinati.

Il traffico generale svolto nel 2016 si attesta così a 14,2 milioni di tonnellate (+1,3 per cento), di cui 5,9 milioni allo sbarco e 8,3 in export, che rappresenta il 58 per cento del totale. Passa all'85,4 per cento la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del porto.

Il traffico crocieristico nel 2016 si è chiuso con una flessione del 24 per cento sul 2015, principalmente dovuta alla sensibile riduzione delle attività di home porting. Sono transitati complessivamente 507.531 passeggeri (-24 per cento) di cui 499.248 alla Spezia, 8.113 a Portovenere e 170 a Lerici. I passeggeri in *homeport* imbarcati e sbarcati ai terminal crociere sono stati 7.400 unità mentre le toccate nave alla Spezia sono state 144 (-18,1 per cento).

PORTO MARINA di CARRARA

Il 2016 si è chiuso per il porto di Marina di Carrara con un forte incremento delle movimentazioni a banchina per un totale di 1.888.900 tonnellate (+34,9 per cento), di cui 761.502 in import e 1.127.398 in export ed operate dalle società Porto di Carrara e Gruppo Grendi.

In particolare le rinfuse solide ammontano a 272.912 tonnellate e le merci varie a 1.615.988 tonnellate, di cui 697mila (pari a 32.780 TEU) dovute al nuovo traffico container Ro-Ro inaugurato la primavera scorsa e svolto dal Gruppo Grendi.

Per quanto attiene al traffico passeggeri i transiti si sono attestati a 13.069 unità con un incremento del 52 per cento sul 2015.

Corriere Marittimo

Marina di Carrara: Traffico ro-ro in forte crescita nel 2016

Il 2016 si è chiuso per il porto di **Marina di Carrara** con un forte incremento delle movimentazioni a banchina per un totale di **1.888.900** tonnellate (+34,9%), di cui **761.502** in import e **1.127.398** in export ed operate dalle società **Porto di Carrara** e **Gruppo Grendi**. Questi i dati comunicati dall'Autorità di Sistema portuale del Tirreno Orientale, con sede a La Spezia. In particolare **lerinfuse solide** ammontano a **272.912** tonnellate e le **merci varie** a **1.615.988** tonnellate, di cui **697mila** (pari a 32.780 TEU) dovute al nuovo traffico container Ro-Ro inaugurato la primavera scorsa e svolto dal Gruppo Grendi. Per quanto attiene al traffico passeggeri i transiti si sono attestati a **13.069** unità con un incremento del 52% sul 2015.

La Spezia, container in diminuzione del 2,2%

La Spezia - Con il completamento del piano regolatore il porto

La Spezia - L'anno appena concluso fa registrare nel porto spezzino una leggera flessione del traffico contenitori, con una movimentazione totale di 1.272.425 TEU (-2,2%). «Un volume di traffico importante, soprattutto se valutato nel quadro dell'economia italiana nel suo complesso ed alle difficoltà, in atto da tempo, dei mercati nord africani col quale il nostro scalo vanta da anni rilevanti volumi di traffico nel settore dei containers e del break bulk» rende noto l'Adsp in una nota. «Un dato che conferma La Spezia al secondo posto in Italia tra gli scali di destinazione finale verso le grandi aree industrializzate del nostro paese e tra i principali scali europei. Nel 2016 la Spezia ha coperto una quota del 12% circa del traffico italiano che per il 2016 è stimato a 10,5 milioni di TEU. Questi risultati sono stati ottenuti all'interno in uno scenario dove la soglia competitiva viene posta, di anno in anno, a livelli sempre più alti, specialmente dai grandi porti del nord Europa e del Mediterraneo. Il completamento del Piano regolatore portuale con nuove banchine e nuove infrastrutture, soprattutto ferroviarie, consentirà il raggiungimento degli obiettivi di efficienza e di sostenibilità ambientale fissati dallo stesso Piano».

Il nuovo assetto consentirà movimentazioni fino a 2 Mln di contenitori, di cui il 50% trasferiti mediante ferrovia. In import i contenitori movimentati sono stati 636.928 TEU ed in export 635.497. Complessivamente i contenitori pieni movimentati a banchina ammontano a 935.257 TEU (-2,3%), di cui l'export, con 589.750 TEU pieni (-3,4% al netto del trasbordo), ne rappresenta il 63%. In crescita l'import con 345.507 TEU pieni, (+3,6% al netto del trasbordo). **Il trasbordo ha rappresentato il 5,3% del traffico portuale, con 68 mila movimenti complessivi a banchina.** Nei mercati esteri serviti dal porto della Spezia troviamo in ordine di importanza l'interscambio import-export con Asia, Americhe, Europa, Africa ed Oceania. Le principali mercati inland nell'interscambio con lo scalo spezzino sono rappresentati, in ordine di importanza, dalle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Veneto, Toscana, Liguria e Piemonte. Va sottolineato che le prime tre coprono circa il 65% del mercato inland del porto spezzino. Segnali positivi provengono dai mercati svizzeri, della Baviera e della regione tedesca del Baden-Wuttemberg, sui quali continua l'impegno del sistema portuale spezzino per implementare l'offerta di servizi intermodali efficienti e competitivi.

-segue

La Spezia Container Terminal – LSCT, gruppo Contship Italia, nel 2016 ha movimentato al molo Fornelli 1.172.309 TEU, con una flessione del 2% rispetto al 2015 (1.196.051 TEU). LSCT si conferma ai vertici tra i più grandi operatori in Italia nell'ambito dei terminal contenitori ed opera il 90% del traffico contenitori effettuato nel porto della Spezia.

Sempre rilevanti i dati relativi al trasporto intermodale: nel 2016, secondo i dati forniti da La Spezia Shunting Railways, la società che svolge il servizio ferroviario in porto, sono stati movimentati complessivamente 324mila TEU con un incremento del 4,3% pari ad oltre 119mila carri (+2,5%) che attestano al 29,1% la quota di trasporto ferroviario LSCT (al netto dei trasbordi), tra le più rilevanti percentuali in Italia ed in Europa e che conferma l'eccellenza spezzina in questa modalità di trasporto. Il Terminal del Golfo (Tarros), specializzato nel trasporto dei contenitori nel bacino del Mediterraneo, purtroppo ha sofferto ulteriormente delle crisi politiche che interessano la sponda sud del Mediterraneo, in particolare dell'interscambio col mercato libico. Nel 2016, infatti, TDG ha movimentato 100.116 TEU, con una flessione del 4,1% rispetto al 2015.

Merci varie

Nel corso del 2016 flessione delle merci varie con 12.196.512 tonnellate movimentate (-5,8%) di cui 12.114.254 containerizzate (-4,9%) e 82.258 non containerizzate, ormai quasi scomparse (-60%). Nelle merci varie opera LSCT. Rinfuse solide Nel 2016 il settore delle rinfuse solide si è attestato a 1.241.419 tonnellate complessive con una crescita del 4,5% sui valori dell'anno precedente. Il carbone sbarcato al terminal Enel ammonta a 1.091.159 tonnellate (+5,2%). Gli operatori impegnati, oltre ad Enel Produzione, sono LSCT e Italcementi. Rinfuse liquide Nuova flessione nel settore delle liquide con 749mila tonnellate movimentate (-21%). In diminuzione le altre rinfuse liquide con 216mila tonnellate (-67%). Cresce il gas, seppur su valori contenuti rispetto al passato raggiungendo le 147mila tonnellate ed i prodotti raffinati con 385mila tonnellate. Gli operatori impegnati nei traffici di rinfuse liquide sono GNL Italia per il gas liquido e Deposito di Arcola per i prodotti raffinati. Traffico complessivo Il traffico generale svolto nel 2016 si attesta così a 14,2 milioni di tonnellate (+1,3%), di cui 5,9 milioni allo sbarco e 8,3 in export, che rappresenta il 58% del totale. Passa all'85,4% la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del porto. Passeggeri Il traffico crocieristico nel 2016 si è chiuso con una flessione del 24% sul 2015, principalmente dovuta alla sensibile riduzione delle attività di home porting. Sono transitati complessivamente 507.531 passeggeri (-24%) di cui 499.248 alla Spezia, 8.113 a Portovenere e 170 a Lerici. I passeggeri in homeport imbarcati e sbarcati ai terminal crociere sono stati 7.400 unità mentre le toccate nave alla Spezia sono state 144 (-18,1%).

-segue

Marina di Carrara

Il 2016 si è chiuso per il porto di Marina di Carrara con un forte incremento delle movimentazioni a banchina per un totale di 1.888.900 tonnellate (+34,9%), di cui 761.502 in import e 1.127.398 in export ed operate dalle società Porto di Carrara e Gruppo Grendi. In particolare le rinfuse solide ammontano a 272.912 tonnellate e le merci varie a 1.615.988 tonnellate, di cui 697mila (pari a 32.780 TEU) dovute al nuovo traffico container Ro-Ro inaugurato la primavera scorsa e svolto dal Gruppo Grendi. **Per quanto attiene al traffico passeggeri i transiti si sono attestati a 13.069 unità con un incremento del 52% sul 2015.**

Porti: La Spezia, nel 2016 container in calo del 2,2%

(ANSA) - GENOVA, 30 GEN - Il porto della Spezia ha chiuso il 2016 con un traffico contenitori di 1.2727.425. Un dato in calo del 2,2% rispetto al 2015, ma che conferma comunque La Spezia al secondo posto in Italia fra gli scali di destinazione finale e rappresenta circa il 12% del traffico contenitori italiano, sottolinea una nota dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale (La Spezia e Marina di Carrara). "Il completamento del Piano regolatore portuale con nuove banchine e nuove infrastrutture, soprattutto ferroviarie - aggiunge la nota - consentirà movimentazioni fino a 2 milioni di contenitori, di cui il 50% trasferiti mediante ferrovia".

La Spezia Container Terminal-Lsct gruppo Contship Italia, che opera il 90% del traffico contenitori del porto della Spezia ha movimentato 1.172.309 teu, in calo del 2% rispetto al 2015, ma è salito l'utilizzo della ferrovia: nel 2016 sono stati movimentati 324 mila teu (+4,3%) pari a oltre 119 mila carri che attestano al 29,1% la quota di trasporto ferroviario di Lsct.

Terminal del Golfo (Tarros), ha registrato una flessione del 4,1% a 100.116 teu a causa soprattutto delle crisi politiche che hanno penalizzato l'interscambio con il mercato libico. Il traffico complessivo del porto è aumentato dell'1,3% a 14,2 milioni di tonnellate. In flessione, del 24%, i passeggeri: 507.531. Per il porto di Marina di Carrara il 2016 si è chiuso con un forte incremento delle movimentazioni, per un totale di 1.888.900 tonnellate (+34,9%). (ANSA).

La Spezia: rinnovato il Consiglio di Amministrazione della società APLS

(FERPRESS) – La Spezia, 30 GEN – A seguito della decadenza del Consiglio di Amministrazione di APLS, sono stati nominati nei giorni scorsi i nuovi membri della società che gestisce il traffico passeggeri su Molo Garibaldi. Lo annuncia in una nota stampa Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale.

La nomina di un nuovo consiglio di amministrazione ha la finalità di condurre APLS alla sua liquidazione o cessione delle quote nel corso dell'esercizio attraverso procedure di evidenza pubblica, assicurando al contempo i necessari atti di gestione per la conduzione dell'attività già in essere in virtù degli accordi intrapresi con le compagnie croceristiche.

Il nuovo CDA è composto dalla presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Ligure Orientale, Carla Roncallo; Giacomo Erario, amministratore delegato di APLS; Lorenzo De Conca, responsabile settore amministrativo dell'AdSP; Gianfranco Bianchi, presidente di Confcommercio; Massimiliano Curletto, dirigente del Comune della Spezia.

Molo Garibaldi, rinnovato CdA di APLS

LA SPEZIA - Nominati i nuovi membri del Consiglio di Amministrazione di APLS la società che gestisce il traffico passeggeri del Molo Garibaldi del porto di La Spezia, la nomina è stata a seguito della decadenza di mandato. La nomina di un nuovo consiglio di amministrazione ha la finalità di condurre APLS alla sua liquidazione o cessione delle quote nel corso dell'esercizio attraverso procedure di evidenza pubblica, assicurando al contempo i necessari atti di gestione per la conduzione dell'attività già in essere in virtù degli accordi intrapresi con le compagnie croceristiche.

Il nuovo CDA è composto dalla presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure Orientale, Carla Roncallo; Giacomo Erario, amministratore delegato di APLS; Lorenzo De Conca, responsabile settore amministrativo dell'AdSP; Gianfranco Bianchi, presidente di Confcommercio; Massimiliano Curletto, dirigente del Comune della Spezia.

Oggi il saluto a Giuliano Gallanti Prende forma la nuova Authority

A breve l'arrivo del nuovo presidente Corsini: gli scenari futuri

LIVORNO. FINE mandato per l'attuale commissario governativo dell'Autorità portuale avvocato Giuliano Gallanti. Formalmente parlando, il relativo saluto al porto, alla città e alle istituzioni ci sarà stamani alle 10,30 a palazzo Rosciano; con un seguito tutto "interno", una affettuosa bicchierata con il personale. Dopo cinque anni di lavoro insieme, e con un bilancio - se ne parlerà cifre alla mano durante la conferenza stampa - che nel 2016 ha battuto parecchi record di traffici, Gallanti esce a testa alta. In attesa, con le chiavi in mano, dell'arrivo del suo successore, l'ingegner Stefano Corsini che ha già avuto l'ok delle commissioni parlamentari e aspetta adesso il decreto del ministro Delrio per venire a prendere possesso della carica. Con Gallanti, formalmente si con-

geda anche il segretario generale Massimo Provinciali, che peraltro potrà rimanere in carica - se Corsini lo vorrà confermare - o comunque fino al 31 marzo per collaborare al nuovo presidente per il passaggio di consegne, la presentazione della complessa "macchina" dell'Authority portuale e i primi adempimenti. Come vuole la legge di riforma, al nuovo presidente spetterà sovrintendere alla procedura per la nomina del comitato di gestione, ristretto a 5 soli rappresentanti, che mancherà in pensione l'attuale comitato portuale e la parallela commissione consultiva. Il comitato di gestione deve essere composto dal presidente Corsini, dai sindaci di Livorno e Piombino, da un rappresentante della Regione e dal comandante della Capitaneria (con diritto di voto molto ridotto). Al comitato di gestione - che deve riunirsi una volta

al mese - spetterà poi la nomina del segretario generale su proposta del presidente Corsini. Al quale presumibilmente verranno proposti (o meglio: sono in corso le relative proposte) almeno due aspiranti: l'attuale segretario generale Massimo Provinciali e l'ex presidente dell'Authority di Piombino Luciano Guerrieri, senza però chiudere la porta ad altri aspiranti. Le istanze delle varie componenti portuali, dagli agenti marittimi agli spedizionieri, dagli enti ai sindacati dei lavoratori, avranno come organi consultivo il tavolo del partenariato del mare" che sarà istituito dopo il comitato di gestione. La strada per la messa in opera dell'intera macchina dell'Authority di sistema Livorno-Piombino è ancora lunga e complessa, tale da richiedere non meno di tutto il mese di febbraio ed oltre per arrivare al traguardo.

A.F.

Taranto, merci in salita nel 2016

Genova - Volumi trainati da rinfuse solide e merci varie. Ancora a zero i contenitori.

Genova - Nel corso del 2016 il traffico del porto di Taranto ha segnato un incremento del 9,3% in termini percentuali, arrivando ad un totale di 24,7 milioni di tonnellate rispetto alle 22,6 milioni di tonnellate registrate nel corso dell'anno precedente. Le tonnellate sbarcate sono state pari a 15,4 milioni (+17,4%) mentre quelle imbarcate sono state 9,3 milioni (-1,8%). **A trainare il bilancio positivo dei volumi è stata la crescita (+17,3%) delle rinfuse solide e quella registrata nel settore delle merci convenzionali (15,3%).** Questi dati hanno compensato il calo (-8,3%) delle rinfuse liquide. In totale le rinfuse solide sono arrivate a 13,7 (nel 2015 erano state 11,7 milioni).

30-01: Porto di Taranto: iniziati i lavori di dragaggio

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha dato avvio in data 25/01/2017 ai lavori denominati "Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm³ di sedimenti in area Molo Polisettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto". I lavori avranno una durata di circa un anno e sono stati affidati alla Astaldi SpA.

L'intervento prevede come principale oggetto il dragaggio dei sedimenti presenti nello specchio d'acqua antistante il Molo Polisettoriale del Porto di Taranto e la realizzazione di una cassa di colmata, posta in radice al V Sporgente, in cui verranno reflowati i sedimenti dragati. Il dragaggio verrà effettuato sia a fini ambientali, cioè per la rimozione dei sedimenti risultati contaminati dalla caratterizzazione ISPRA (valori di contaminazione maggiori dei limiti di intervento), sia a fini di infrastrutturazione portuale, per consentire l'attracco delle navi di ultima generazione che necessitano una profondità del fondale di -16.50 m s.l.m.m.

Al termine dei lavori, si potrà disporre inoltre di una nuova banchina di lunghezza pari a 430 m, realizzata sul margine della cassa di colmata posta in radice al V Sporgente.

Il completamento dei lavori di ammodernamento e riqualificazione della banchina di ormeggio del Molo Polisettoriale, previsti per la primavera 2017, unito alla realizzazione dei dragaggi dei fondali del Molo Polisettoriale consentono al porto di Taranto di acquisire la disponibilità di una infrastruttura dall'alta performance e dalle grandi capacità, potendo disporre di 2.100 m di banchina ed 1 M m² di piazzale dotati di 5 binari ferroviari di oltre 1.000 m, direttamente collegati con la rete ferroviaria nazionale.

Tale circostanza consentirà all'AdSP del Mar Ionio di avviare una più chiara ed autorevole interlocuzione con i principali operatori internazionali, potenzialmente interessati all'utilizzo dello scalo jonico.

Authority, Forza Italia 2.0 critica la nomina di uno "straniero"

«Una presenza sporadica potrà essere sufficiente a far "decollare" l'area?» «Chiediamo ai nostri rappresentanti di far valere la loro appartenenza»

Rosarno «Ancora una volta viene propinato alla Calabria una persona "straniera", di cui non si mettono in discussione, certamente, le capacità professionali, ma che non ha nulla a che vedere con il nostro territorio e che ha interessi, molto probabilmente, diversi. Una persona che nulla sa della Piana di Gioia Tauro e dei problemi dei calabresi e che rischia di continuare il percorso fallimentare tracciato dai precedenti nominati. Le problematiche del porto di Gioia sono sotto gli occhi di tutti e non pensiamo che meritano altre parole o commenti». Inizia così il documento a firma dei 4 consiglieri comunali di Forza Italia 2.0 - Giacomo Saccomanno, Enzo Cusato, Alex Gioffrè, Giusy Zungri - a proposito dell'indicazione a presidente dell'Autorità portuale di Gioia dell'avv. Alberto Rossi, "contitolare di un importante studio legale di Genova e residente a Milano".

Nel documento, trasmesso al ministro Delrio, al presidente del Consiglio Gentiloni e al governatore Oliverio, gli esponenti azzurri chiedono «se sono davvero convinti che l'avv. Rossi possa fare qualcosa per Gioia Tauro. Pensate veramente che una presenza sporadica di qualche giorno alla settimana possa essere sufficiente a far "decollare" l'area di Gioia Tauro? Siete consapevoli che gli impegni dell'indicato presidente, molto probabilmente, saranno prevalenti rispetto alle esigenze del Porto?

Avete considerato se vi possano essere dei conflitti tra gli interessi dei clienti dello studio e quelli dell'A.P.? Domande che devono far riflettere, specialmente dopo il disastro combinato da chi ha governato, malamente, nel passato l'Authority».

Per i 4 consiglieri rosarnesi «non è concepibile che non vi sia un solo calabrese che abbia le capacità necessarie e che possa interessarsi attivamente della propria terra. Ed allora chiediamo ai nostri rappresentanti di far valere la loro appartenenza e far di tutto per consentire che uno dei nostri tanti valenti corregionali, escludendo qualsiasi continuità con un passato fallimentare, possa essere indicato e nominato alla gestione dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, augurando la necessaria discontinuità e

-segue

la scelta per la migliore risorsa che la Calabria ha certamente e che possa, anche, portare quelle soddisfazioni che il territorio sicuramente merita».(g.l.)

La Regione Siciliana impugna la riforma dei porti

«Avevo chiesto la piena autonomia di Messina-Milazzo, è stato violato il nostro Statuto»

Messina Ora si può davvero parlare di conflitto istituzionale. Tra il ministro Graziano Delrio e il governatore siciliano Rosario Crocetta è guerra aperta. Il presidente della Regione ha deciso di impugnare davanti al Tar l'intero piano di «riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione» che sta alla base della riforma della portualità e della logistica varata dal governo Renzi. «Se Delrio sostiene che tutte le scelte sono dipese da me - si sfoga Crocetta -, allora non comprendo perché Messina non sia stata dichiarata capofila dei porti dello Stretto.

Era ed è questa la mia richiesta avanzata al Governo nazionale». Ce l'ha con tutti, il presidente della Regione, anche con quei «deputati che vogliono fare i capipolo e che dicono di voler difendere il territorio ma non hanno il coraggio di mettersi contro i poteri forti di Roma».

Il governatore lo ribadisce più volte: «Ho contestato il piano di accorpamento dei porti fin dall'inizio e la vicenda di Messina-Milazzo che vengono assorbiti da Gioia Tauro è emblematica, perché avevo già avvertito il ministro che la riorganizzazione delle Autorità portuali in Sicilia, ma anche nel resto d'Italia, avrebbe creato grossi problemi. La legge

stabilisce che il piano vada concordato con la Regione siciliana e ciò non è stato fatto. La Sicilia è una Regione a Statuto speciale, pertanto tutti i provvedimenti avviati dal Governo nazionale devono avere l'intesa con il presidente, e ciò non è avvenuto. Siamo in presenza di una plateale violazione delle prerogative dell'Autonomia siciliana e di conseguenza ci sono tutti gli estremi per impugnare gli atti».

Se, dunque, la Regione siciliana sembra voler far saltare l'impianto della riforma, prosegue la mobilitazione in riva allo Stretto per indurre il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture a intervenire immediatamente, assicurando a Messina la piena autonomia funzionale e assegnandole la sede di Autorità di sistema portuale. L'iniziativa è stata avviata da alcuni esponenti del Partito democratico messinese, con in testa Francesco Palano Quero e Alessandro Russo (tra i primi firmatari anche Liliana Modica e Giuseppe Laface), e nel giro di poche ore ha già raggiunto le 500 firme, che verranno trasmesse direttamente al premier Gentiloni e al suo ministro. «I porti di Messina, Tremestieri e Milazzo - sottolinea Laface -, oltre alle merci, assicurano la mobilità delle persone tra la terraferma e le isole». Lo

-segue

Stretto ha una rilevanza strategica e l' Authority di Messina-Milazzo ha un' importanza per l' intero territorio della Città metropolitana che non può essere declassata, così come oggi sta invece accadendo con l' accorpamento a Gioia Tauro. Allegato. Da parte della Rete civica per le infrastrutture Ed è già pronto un ricorso al Tar Il movimento della Rete civica per le infrastrutture nel Mezzogiorno ha deciso di presentare un ricorso al Tar per opporsi all' accorpamento dell' Authority di Messina-Milazzo con il porto di Gioia Tauro.

«Appare evidente - spiegano l' avv. Fernando Rizzo e l' ing. Giovanni Mollica - che la funzione di Gioia Tauro, oggi morente porto di scambio, domani forse polo della cantieristica per grandi navi, è tutt' altra cosa.

E mai si concilia con la raffinazione di prodotti petroliferi e col traghettamento dello Stretto, che sono la principale forza di Messina-Milazzo». L' unica soluzione possibile è quella dell' **Autorità** dello Stretto.

Lucio D' Amico

Porti, il ministero: «Catania al posto di Augusta? Ha scelto Crocetta» / FILE

Roma - Una nota protocollata per respingere le accuse. Il ministero risponde alla Regione: «È stat il governatore a scegliere Catania al posto di Augusta».

Roma - «Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha firmato nei giorni scorsi il decreto che istituisce a Catania, per un periodo di due anni, la sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia Orientale, rispetto alla originale previsione di Augusta». Il Ministero guidato da Graziano Delrio respinge al mittente, in Sicilia, le accuse di aver deciso d'imperio lo spostamento della sede di Autorità di sistema portuale da Augusta - porto "core" - a Catania.

«La scelta su Catania è stata compiuta in seguito alla richiesta della Regione Siciliana, cui è stata data risposta positiva, specificando che si tratta di sede transitoria per un periodo di non più di due anni».

Il ministero poi allega la richiesta protocollata firmata da Crocetta. Il presidente nei giorni scorsi aveva scaricato la colpa della decisione su Delrio.

[LEGGI LA RICHIESTA](#)

-segue

UNIONE EUROPEA
REPUBBLICA ITALIANA



Regione Siciliana

II. PRESIDENTE

Prot. n. 15404 Gab. del 12 SET. 2016

OGGETTO: *Autorità Portuale di Catania - D.lgs 4 agosto 2016, n. 169 recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124."*

- *comma 2 dell'art. 22 del D.lgs - Mantenimento autonomia finanziaria A.A.PP. già costituite ai sensi della legge n. 84/1994;*
- *comma 3 art. 7 del D.lgs - Localizzazione sede Istituenza AdSP del Mare di Sicilia Orientale.*

On. dott. Graziano Delrio
Ministro delle Infrastrutture e Trasporti
Piazzale Porta Pia, 1
00198 ROMA
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Il *D.lgs 4 agosto 2016, n. 169*, innova e semplifica radicalmente, in coerenza con le linee guida definite dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) e relativamente ai porti di rilevanza nazionale, l'assetto generale del "sistema portuale" mediante la definizione di una nuova *governance* incentrata sull'istituzione delle "Autorità di Sistema Portuale" *pluriscalo* in luogo di quelle *monoscalo* sino ad oggi disciplinate dalla legge n. 84/1994.

L'innovativa riforma del settore, condivisa nella sua logica a regime, evidenzia criticità attuative nella fase di transizione dalle precedenti Autorità Portuali ex legge n. 84/1994 alle nuove Autorità di Sistema, tant'è che lo stesso legislatore ha ritenuto necessario, accogliendo le richieste della Conferenza delle Regioni e della Commissione parlamentare della Camera dei Deputati, introdurre con l'*art. 22 del D.lgs* alcune disposizioni transitorie quali :

- *il mantenimento, su motivata richiesta delle Regioni interessate e per un periodo non superiore a 36 mesi, dell'autonomia finanziaria ed amministrativa delle attuali A.A.PP.;*
- *la definizione dei limiti territoriali delle istituende AdSP;*
- *la continuità applicativa dei vigenti regolamenti di contabilità;*
- *la separazione dei bilanci fino alla chiusura dell'esercizio finanziario;*

- *il subentro in tutti i rapporti attivi e passivi delle AA.PP. da parte delle AdSP.*

Di particolare rilievo appare, inoltre, nel contesto della consolidata realtà infrastrutturale di questa Regione, il dettato normativo di cui al *comma 3 del sopra richiamato art. 7* che consente, sempre su richiesta motivata del Presidente della Regione, di individuare quale sede dell'istituenda AdSP, in alternativa a quella del porto *Core*, quella già sede di una A.P. soppressa aderente alla medesima Autorità di sistema.

Ciò premesso essendo pervenute a questa Presidenza della Regione da parte delle Istituzioni territoriali interessate e dagli Organi di rappresentanza delle attuali AA.PP., sia pure nelle more della definitiva promulgazione della norma di riforma, innumerevoli istanze motivate (*già allegata in copia alla nota prot. n. 13274 del 8 agosto 2016*) tendenti a sensibilizzare la Regione Siciliana sulla necessità di avvalersi, seppur per un periodo transitorio, sia delle previste facoltà di deroga di cui al *comma 2 dell'art. 22* che delle disposizioni di cui al *comma 3 dell'art. 7 del D.lgs 4 agosto 2016, n. 169*, si reiterano di seguito, a conferma e modifica della precedente prima richiamata *nota prot. n. 13274 del 8 agosto 2016*, formali motivate richieste pertinentemente riferite alla norma promulgata.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR DI SICILIA ORIENTALE

(Porti di Augusta e Catania)

Un'attenta analisi del sistema infrastrutturale del territorio dalla Città Metropolitana di Catania induce ad affermare che il "Porto di Catania" è, anche storicamente ed identitariamente, la vera infrastruttura "Core" del nuovo sistema portuale e logistico della Sicilia orientale, già dotato di moderni sistemi di collegamento ferroviario ed efficienti collegamenti di prossimità con le infrastrutture del sistema aeroportuale di Fontanarossa e di Comiso, che già oggi costituiscono in questo ambito, come attestato dal Piano Nazionale degli Aeroporti appena approvato, un importante Hub strategico che sottende, da un lato, le rotte commerciali del Nord Europa e, dell'altro, quelle del Medio Oriente e dei paesi rivieraschi del Nord Africa, ed in un prossimo ravvicinato futuro anche quelle intercontinentali.

L'area portuale della Città metropolitana di Catania oggi è dotata di moderni collegamenti con l'interland e nella sua prossimità insistono sia l'Interporto che i district park che costituiscono elementi essenziali per lo sviluppo di una logistica intermodale già operativa secondo criteri di efficienza economica e sociale, e posta a servizio di un indotto produttivo di grande rilievo.

Di fatto nell'ambito del programma europeo delle Reti TEN-T oggi è il porto della Città metropolitana di Catania a possedere i requisiti di centralità per essere individuato come "Core".

Peraltro la centralità delle Città metropolitane assunta nell'ambito della riforma degli enti di area vasta (*la c.d. legge Delrio in campo nazionale e la legge regionale n. 15/2015 sull'istituzione dei Liberi Consorzi e delle Città metropolitane, in ambito regionale*) rafforza la necessità che la governance dei sistemi territoriali sia più prossima ai centri di governo del territorio, soprattutto se essi ricadono in un'area economica estesa.

Il porto di Catania ha una condizione geografica privilegiata che si riflette anche sull'intero territorio regionale, tant'è che risulta asservito ad un bacino terrestre rappresentato da sei province siciliane su nove, ed una popolazione complessiva di tre milioni di abitanti.

Il porto etneo è l'unico scalo sede di Autorità Portuale nazionale la cui estromissione dalla Rete Ten-T è del tutto incoerente con la sua storia e con la sua combinazione intermodale: difatti la vicinanza con la stazione ferroviaria, la ferrovia metropolitana, l'aeroporto, l'interporto ed il centro

agroalimentare e il facile inserimento nella rete viaria e ferroviaria territoriale, conferiscono al porto di Catania una peculiarità unica in Sicilia: la "Centralità", che Catania possiede non solo in qualità di Città Metropolitana, con un bacino demografico superiore al milione di abitanti, ma anche come sistema di network intermodale, basti pensare che in meno di 10 minuti è collegato con l'aeroporto di Catania, con la stazione ferroviaria di Catania, con l'interporto, con il distretto logistico agrumicolo MAAS di Catania e con il terminal ferroviario di Bicocea, la metropolitana di Catania, il cui raggio di distanza media dallo scalo è come detto raggiungibile in tempi ridottissimi che oltre ad assicurare e garantire una ottimale gestione integrata del traffico, permette di abbattere le emissioni in atmosfera di sostanze gassose ad effetto serra e combinare in tutte le modalità la logistica trasportistica.

Infatti il regolamento UE individua quale logica di configurazione e concentrazione dei corridoi le piattaforme logistiche intermodali costituite da aeroporti, porti, interporti, terminali ferroviari e stradali, di collegamento logistico a macro realtà urbane nell'ambito dei quali la *governance* sarebbe attribuita proprio a quegli scali ritenuti strategici ai fini del conseguimento di obiettivi di più facile (temporale organizzativa e di accessibilità) interrelazione tra i suddetti poli modal.

Nello spazio temporale medio inferiore a 10 minuti lo scalo etneo risulta collegato a stazione ferroviaria, metropolitana, stazione pullman delle reti regionali, aeroporto, linea autostradale, interporto e mercato agrumicolo (MAAS).

Considerato che, come detto, nel contesto del sistema portuale Distretto Sicilia orientale il porto di Catania evidenzia i requisiti concernenti l'inserimento delle rotte servite nelle direttrici di rete europea e con esse mondiali, e i requisiti altresì previsti dal citato regolamento concernenti l'individuazione dei poli strategici multimodali al servizio delle macro aree metropolitane, il porto risponde del tutto alla logica e alle caratteristiche del *CORE NETWORK*, in atto invece riconosciuto al porto di Augusta la cui distanza, l'accessibilità e la connettività sia alla suddetta rete intermodale che alla più vicina area metropolitana supera i 45 minuti medi di percorribilità, senza tener conto che l'asse autostradale regionale in atto più carente è proprio lungo quella direttrice.

Le misure di policy poste in essere dall'Autorità Portuale di Catania risultano finalizzate alla realizzazione di un " Sistema mare", in armonia e coerenza con la logica trasportistica intermodale europea.

Un sistema mare che funziona al meglio delle sue capacità effettive, attuali e future, è il frutto di una catena del valore che funziona:

- 1.nel porto;
- 2.nel territorio circostante in cui risulta collocato lo scalo;
- 3.nel territorio regionale, nazionale e nelle relazioni dell'Italia con il Mediterraneo;
- 4,nelle relazioni dell'Italia, come attore leader del Mediterraneo, con il resto del mondo".
- 5.

La creazione di un " *sistema mare*", mediante il coinvolgimento del cluster marittimo e con il rafforzamento di partnership strategiche, è in linea con la strategia *HORIZZON 2020* dell'U.E. ed è legata fondamentalmente a quattro pilastri:

1. La valorizzazione della posizione geografica per rendere il porto di Catania più competitivo nel Mediterraneo, acquisendo rotte cabotiere e mercantili in genere all'interno di uno dei quattro corridoi europei;
2. La necessità di favorire la crescita e lo sviluppo di una piattaforma territoriale coesa sotto l'aspetto economico e sociale, che faccia sistema nelle modalità di Distretto;
3. L'esigenza di superare i cosiddetti campanilismi territoriali, passando attraverso politiche di razionalizzazione, semplificazione, efficientamento e riduzione degli

"ADMINISTRATIVE BURDENS", dal municipalismo portuale al sistema portuale:

4. Il coordinamento e l'analisi rigorosa di priorità nell'individuare e selezionare gli investimenti da realizzare.

In questa chiave di lettura occorre definire azioni di policy che contribuiscano alla ottimizzazione del comparto marittimo e portuale mediante il raggiungimento di importanti margini di produttività ed efficienza utili al rilancio delle tre macro aree di eccellenza territoriale ovvero il polo industriale, turistico e artigianale.

In questo contesto, il sistema portuale etneo individua i propri orizzonti e obiettivi nell'ottimizzazione di quattro principali comparti marittimi:

- Il traffico Ro-RO;
- Traffico croceristico;
- Traffico containers;
- General cargo.

Il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera è responsabile dell'implementazione e della gestione del progetto VTS nazionale, sistema integrato di controllo del traffico navale che consiste in una rete di sistemi VTS (*Vessel Traffic Service*) locali installati lungo le coste italiane, interconnessi attraverso la rete geografica informativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, nel loro insieme, costituiscono il cosiddetto VTMS (*Vessel Traffic Management Information System*). Si tratta di un sistema integrato ed automatizzato per la raccolta e la gestione delle informazioni del traffico marittimo nelle acque nazionali, basato sull'applicazione di tecnologie di tipo radaristica, informatica e di telecomunicazione (aereo ATR 42 MP dotato di antenna SLAR).

In questo contesto la Direzione Marittima di Catania, MRSC per Convenzione Internazionale in materia di Safety, risulta dotata del VTS di zona all'interno del quale risultano controllati tutti i compartimenti marittimi della Sicilia Orientale.

La proposta del Consiglio dell'Unione Europea datata 02.10.2004, concernente le linee guida alle quali avrebbe dovuto attenersi il Parlamento Europeo per la redazione del regolamento *Ten-7*, concernente i requisiti funzionali degli scali marittimi l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti, prevedeva che le infrastrutture portuali garantissero la disponibilità delle attrezzature necessarie ad assicurare le prestazioni ambientali delle navi nei porti, in particolare gli impianti di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, in conformità alla direttiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio.

Tale requisito è stato peraltro di recente ribadito nell'ambito del documento strategico del Parlamento Europeo, redatto dal Cons. Christina Rafeliff nel novembre 2015, concernente proprio le nuove strategie del trasporto marittimo europeo.

Il porto di Catania risulta dotato di un impianto di deposito preliminare, trattamento chimico-fisico, stoccaggio e trattamento di rifiuti pericolosi e non, liquidi e solidi, realizzato presso la radice della banchine del molo di mezzogiorno, unico in tutta il centro sud d'Italia, certificato e autorizzato dalla Regione Sicilia per i profili di compatibilità ambientale e di abilitazione industriale, emessi dai correlati competenti Assessorati Regionali.

In ultimo, la ormai ultimata Darsena Polifunzionale, costituisce per lo scalo etneo un'infrastruttura di grande prospettiva intermodale, che consentirà la delocalizzazione di parte del traffico cabotiero e containers in aree portuali di più ampia dimensione, con ricadute immediate nella maggiore operatività dei traffici marittimi, sia esistenti che in prospettiva, sia per i profili di una più rapida movimentazione dei mezzi, sia per l'ottimizzazione della sicurezza e della security portuale, senza trascurare l'opportunità che darà a questa Amministrazione di attivare il progressivo reinserimento del porto vecchio nella morfologia dei quartieri storici della città, nell'ottica di un nuovo *lay out* che rinnovi le radici storiche della tradizione mercantile della città di Catania.

- segue -

La nuova darsena polifunzionale, traghetti Ro-Ro e Containers, dispone di piazzali per mq. 120.000 e di n°5 accosti (un sesto potrebbe essere realizzato mediante idonee strutture di ormeggio tipo briccole).

La predetta grande infrastruttura costituisce un importante presidio anti sismico, inserito come opera strategica nel piano regionale di protezione civile come punto logistico di ammassamento, evacuazione e punto di supporto per approvvigionamenti alimentari e di sopravvivenza in caso di calamità naturale.

Indubbiamente, il richiamato programma europeo delle Reti TEN-T individuando il porto di Augusta come "Core" ha voluto investire, in una logica di reti infrastrutturali moderne, sul futuro di questo importante polo logistico che, tuttavia allo stato attuale è da avviare nella sua realizzazione. Tale porto ha indubbiamente grandi potenzialità e soprattutto spazi non congestionati e congestionabili su cui sviluppare importanti infrastrutture logistiche che fanno presumere, in futuro, grandi margini di sviluppo che però al momento non possono sostenere una realtà commerciale in via di sviluppo.

Qualora nel medio termine le potenzialità di sviluppo del porto di Augusta, oggi solamente ipotizzabili alla luce delle risultanze della relazione della Corte dei Conti Europea n. 04/2012, dovessero realizzare significativi marker di crescita anche grazie alla mutuabilità di una concreta esperienza acquisibile dal rapporto sinergico con una realtà portuale rodata e consolidata come quella di Catania ed all'interconnessione logistica propria dello spirito fondante della nuova AdSP, la revisione triennale di questi organismi territoriali previsto al *comma 14 dell'art. 7 del citato D.lgs.*, consentirebbe una rivisitazione anche dell'assetto organizzativo dell' AdSP.

In considerazione di quanto sopra argomentato, in attesa anche degli esiti a breve dell'istanza avanzata al Ministero ed all'Unione Europea di riclassificazione quale porto *Core* dello scalo etneo,

SI RICHIEDE

che la S.V. con proprio provvedimento adottato ai sensi del *comma 3 del sopra richiamato art. 7 del D.lgs 4 agosto 2016, n. 169*, individui quale sede della comunque istituenda **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR DI SICILIA ORIENTALE** quella dell' *Autorità Portuale di Catania* già costituita ai sensi della legge n. 84/94.

Contestualmente, sempre per le considerazioni sopra argomentate, tenuto conto che:

- *l' Autorità Portuale ha in fase di definizione presso il Comune di Catania, ai fini dell'acquisizione dell'intesa prevista dalla legge 84/94, la procedura per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale che modifica in modo significativo l'assetto portuale, ormai obsoleto, disegnato nell'ultimo strumento di pianificazione risalente al 1974;*

- *è in itinere il delicato processo di "apertura del porto alla città", sulla scorta di un protocollo di intesa sottoscritto con l'amministrazione civica, per delocalizzare, a seguito della realizzazione e messa in esercizio della nuova darsena commerciale, una larga parte del traffico commerciale presso la zona sud del porto, consentendo così la fruibilità della parte storica del porto;*

-segue

- L'Autorità Portuale ha in itinere, a seguito del completamento delle opere di riqualificazione della darsena commerciale, l'espletamento di una gara per l'affidamento ad operatori privati del comparto marittimo di alcune delle principali aree portuali destinate principalmente al settore del traffico delle navi Ro-Ro, finalizzato alla riorganizzazione dell'assetto logistico dell'intera area portuale.

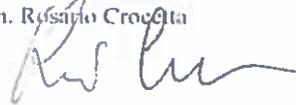
Inoltre, a seguito delle recenti modifiche delle norme in ordine alla sicurezza nei porti, è stata avviata la gara d'appalto per l'implementazione dei sistemi di "Security".

SI RICHIEDE

ai sensi del comma 2 dell'art. 22 del D.lgs 4 agosto 2016, n. 169 il mantenimento, per un periodo di 36 (trentasei) mesi dalla data di adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, dell'autonomia finanziaria e amministrativa dell' **Autorità Portuale di Catania**, già costituita ai sensi della legge n. 84/1994.

Il Presidente

On. Rosario Crocetta



MIT: sede Autorità portuale del Mar di Sicilia Orientale a Catania su richiesta della Regione

(FERPRESS) – Roma, 31 GEN – Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha firmato nei giorni scorsi il decreto che istituisce a Catania, per un periodo di due anni, la sede dell’Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia Orientale, rispetto alla originale previsione di Augusta.

La scelta su Catania è stata compiuta in seguito alla richiesta della Regione Siciliana, cui è stata data risposta positiva, specificando che si tratta di sede transitoria per un periodo di non più di due anni.

Porti: Augusta impugnerà decreto autorità Sicilia orientale

(ANSA) - SIRACUSA, 30 GEN - "Valuteremo la possibilità di impugnare il decreto ministeriale". Lo ha detto il sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro, in merito alla decisione di assegnare a Catania la sede dell'Autorità portuale della Sicilia orientale. E accanto a lei Luigi Di Maio (M5s) ironizza: "Nella prima bozza di decreto c'era scritto che la sede dell'autorità portuale doveva andare al porto core di Augusta. È che questa è roba da sfigati: in una notte si trasferiscono la sede da Augusta a Catania perché Bianco deve avere la sede. E lo fa insieme a Crocetta. Con le solite spartizioni politiche che si fanno in una notte: ma l'unica cosa che faranno sarà continuare ad indebolire il territorio. Rappresenta una politica che ha bisogno di questi simboli per sentirsi importanti: è roba da sfigati".(ANSA).

Porti: ministero, autorità a Catania su richiesta Regione

(ANSA) - PALERMO, 30 GEN - Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha firmato nei giorni scorsi il decreto che istituisce a Catania, per un periodo di due anni, la sede dell'Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia Orientale, rispetto alla originale previsione di Augusta.

La scelta su Catania - specifica il ministero - è stata compiuta in seguito alla richiesta della Regione Siciliana, cui è stata data risposta positiva, specificando che si tratta di sede transitoria per un periodo di non più di due anni.

Sul sito del Ministero è possibile visualizzare la richiesta motivata della Regione Siciliana al link <http://www.mit.gov.it/comunicazione/news/riforma-porti-pnpl-auto-rita-di-sistema-portuale-catania/autorita-di-sistema>.

Sabato scorso, a proposito della decisione del ministero, il governatore siciliano Rosario Crocetta aveva detto: "Mi dispiace molto essere tirato in ballo per conflitti tra Catania e Augusta sull'autorità portuale. L'organizzazione dei porti di interesse nazionale non è di competenza della Regione ma del ministero delle Infrastrutture, quindi invito tutti a non chiedere al presidente di prendere parte a possibili conflitti tra città siciliane". (ANSA).

Porti: Assoporto, Augusta unico "core" siciliano

(ANSA) - SIRACUSA, 30 GEN - Un incontro urgente con il ministro Delrio e l'immediata revoca del decreto. Ed anche la nomina del presidente dopo cinque anni di commissariamento. Sono le richieste di Assoporto Augusta, associazione senza fini di lucro tra aziende ed operatori portuali, dopo la decisione di designare la sede dell'Autorità portuale della Sicilia orientale a Catania.

"Augusta è l'unico Porto Core della Sicilia e fa parte della Rete europea Ten-T. Il porto di Catania - spiega il presidente di Assoporto, Marina Noè - non rientra in nessuna delle due classi di merito europee che sono assegnate dalla Comunità europea per motivi tecnici. Il porto di Augusta per estensione e per numeri di movimentazione merci non può essere paragonato a quello di Catania: la rada megarese potrebbe contenere circa tredici volte la superficie del porto di Catania. Se sarà necessario metteremo in atto iniziative anche clamorose per avere giustizia di una decisione che troviamo errata e incomprensibile".(ANSA).

Informazioni Marittime

Autorità di sistema, "Perché Catania? Ce l'ha chiesto la Regione"

Una scelta che avalla una richiesta della Regione, e per un periodo breve, transitorio. Il ministero dei Trasporti risponde così, con una circolare, alle perplessità e proteste, tra cui quella [del sindaco di Augusta](#), per la [scelta di decretare Catania](#) sede dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Sicilia Orientale a scapito di Augusta che è un porto *core* [inserito nella rete transeuropea di trasporti](#) (Ten-T) dell'Unione europea. «La scelta su Catania - si legge nella nota ministeriale - è stata compiuta in seguito alla richiesta della Regione Siciliana, cui è stata data risposta positiva, specificando che si tratta di sede transitoria per un periodo di non più di due anni».

Sui porti è polemica accesa

Non si placa lo scontro Catania-Augusta per la sede dell'Authority unificata. Ma anche la «scomparsa» di Messina viene posta al Ministero come problema da risolvere. Richiesta una proroga di tre anni per l'autorità etnea

DI CARLO LO RE

È ancora polemica sull'accorpamento delle varie autorità portuali siciliane. A suscitare più di un malumore, soprattutto in terra aretusea, è in primo luogo la scelta di Catania come sede dell'Authority unificata, a scapito di Augusta, che sembrerebbe invece avere i requisiti «core» pretesi dall'Unione europea. La vicenda vede come contendenti da un lato una città metropolitana dal consistente peso politico con un porto magari non all'avanguardia, ma con una storica tradizione turistica e di shipping, dall'altro un piccolo centro periferico con certo poco peso politico, ma con un porto più moderno. In merito, ieri, con una nota ufficiale inviata nel pomeriggio, è ancora una volta intervenuto il presidente della Regione Siciliana, Rosario Crocetta, con l'intento di chiarire alcuni punti di una certa rilevanza. «Tutta la corrispondenza col ministero delle Infrastrutture», ha dichiarato Crocetta, «è stata finalizzata a chiedere il rinvio delle Autorità portuali così come sono. Infatti, la nota del 12 settembre 2016

prot. 15404 da me inviata, si conclude con la richiesta di mantenimento dell'autonomia finanziaria ed amministrativa dell'Autorità. In pratica, abbiamo chiesto al Ministero di rinviare la costituzione dell'Autorità unica per la Sicilia orientale di 3 anni».

Al comunicato della Regione è stata anche allegata una immagine della missiva al Ministero, nella quale, secondo il presidente, si dovrebbe evincere l'istanza di mantenere «indipendente» (evitando l'unificazione?) il porto etneo: «si richiede ai sensi del comma 2 dell'art. 22 del dlgs 4 agosto 2016 n. 169 per un periodo di 36 (trentasei) mesi dalla data di adozione del decreto del presidente del Consiglio dei ministri, dell'autonomia finanziaria e amministrativa dell'Autorità Portuale di Catania, già costituita ai sensi della legge n. 84/1994».

Insomma, all'inquilino di Palazzo d'Orléans la geografia dei porti siciliani «disegnata» a Roma proprio non piace. Perché, mettendo fra parentesi lo scontro Catania-Augusta, vi è poi un altro nodo non da poco, quello di Messina. Già nei giorni scorsi Crocetta aveva dichiarato di aver pro-

posto «la questione al ministro in merito all'accorpamento tra Gioia Tauro, Messina e Milazzo, non condividendo il fatto che la sede di quella autorità debba stare in Calabria. Ho difeso solo la Sicilia e questo voglio continuare a fare. Invito le amministrazioni dei territori interessati, a definire un'intesa che possa essere proposta al presidente della Regione e non invitare il presidente stesso a prendere le parti di una città».

Nonostante il chiarimento del presidente, però, gli attacchi non si sono attenuati, anzi. «In merito allo spostamento dell'Autorità di sistema portuale del Mare Mediterraneo da Augusta, porto core che soddisfa i parametri ministeriali e il dettato europeo, a Catania, confermo quanto dichiarato in precedenza. La responsabilità di questo spostamento è da attribuire al presidente della Regione Siciliana, Rosario Crocetta». Così si è espressa ieri Sofia Amoddio, deputato nazionale del Pd, che ha puntato il dito proprio contro Palazzo d'Orléans. «Già nel settembre 2016, in un documento ufficiale protocollato presso il ministero delle Infrastrutture», ha pro-

seguito la Amoddio, «Crocetta chiedeva espressamente e con richiesta motivata, che l'Autorità di sistema portuale venisse affidata a Catania a discapito di Augusta».

Identica la posizione di Giancarlo Garozzo, sindaco renziano di Siracusa, assai vicino a Davide Faraone: «Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, mi ha segnalato stamattina la pubblicazione, sul sito del Ministero inviandomene il link, del documento formale con il quale il presidente della Regione ha chiesto di individuare Catania come sede dell'Autorità portuale per la Sicilia orientale al posto di Augusta. Ringrazio il ministro per questo gesto che fa luce sulla vicenda e sui passaggi politici e amministrativi che l'hanno caratterizzata. Ancora in questa circostanza, il ministro Delrio mi ha confermato il suo convincimento sul fatto che la sede debba coincidere con il «porto core», quindi con Augusta, così individuato a livello europeo in quanto di gran lunga superiore a Catania per infrastrutture e traffico merci, salvo diverse indicazioni che sono arrivate dalla Regione e alle quali per legge ha dovuto attenersi». (riproduzione riservata)

Authority, Garofalo: "Il ministro dica se su Catania è stata una scelta discrezionale"

"Esistono le regole e le deroghe alle regole, ma anche queste devono fondarsi su parametri verificabili altrimenti diventano inaccettabili privilegi frutto di discrezionalità politica". Così il vicepresidente della Commissione trasporti della Camera dei deputati, Vincenzo Garofalo. "Ho da subito ritenuto inadeguato che la classificazione di un porto come 'core' fosse il criterio per l'attribuzione di sede dell'Autorità di sistema in quanto lo ritengo non idoneo a premiare l'impegno delle autorità portuali. Tuttavia scelta la regola, in un sistema governato da leggi, questa va applicata a tutti allo stesso modo. Oggi scopriamo che, ciò che appariva come un criterio inderogabile, viene invece derogato nel caso dell'Autorità portuale di Catania. Anche nel caso in cui, come sembra emergere dalla nota diffusa dal ministero, fosse stato lo stesso presidente Crocetta a indicare l'autorità portuale di Catania come sede dell'autorità di sistema, il ministro dovrebbe comunque rendere noti quali sono i parametri che motivano la sua scelta in deroga in modo che possiamo riscontrare se siano applicabili anche nel caso di altre realtà territoriali. Perché il principio di uguaglianza formale può anche cedere il passo, ma sempre e solo per rispettare un principio di uguaglianza sostanziale che soddisfi l'esigenza di trattare situazioni uguali in modo uguale. Altrimenti dovremmo pensare - come pare persino anche i suoi stessi colleghi di partito - che si sia agito sulla base di mera discrezionalità politica concedendo un privilegio. Non è una questione di battaglie campanilistiche ma di tutela di diritti che per essere tali devono fondarsi su regole certe e oggettivamente verificabili".

Il Ministero "scarica" la responsabilità della scelta a Crocetta

CATANIA - Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha firmato nei giorni scorsi il decreto che istituisce a Catania, per due anni, la sede dell' **Autorità di Sistema portuale** della Sicilia orientale, rispetto all' originaria previsione di Augusta. "La scelta su Catania - specifica il Ministero - è stata compiuta in seguito alla richiesta della Regione siciliana". Dunque le parole di Rosario Crocetta, trovano una smentita direttamente da Roma: il presidente della Regione Sicilia aveva infatti affermato che "l' organizzazione dei porti di interesse nazionale non è di competenza della Regione ma del ministero delle Infrastrutture".

"Tutta la corrispondenza col Ministero è stata finalizzata a chiedere il rinvio delle **Autorità portuali** così come sono. In pratica, abbiamo chiesto di rinviare di tre anni la costituzione dell' **Autorità** unica per la Sicilia orientale. In atto circola in rete una ricostruzione parziale, in cui non viene riportata la parte finale della mia comunicazione", ha risposto quindi Crocetta a sua volta al Ministero.

Negli ultimi giorni non sono mancate le polemiche, specie per il presunto pressing della Regione sulla scelta di Catania piuttosto che di Augusta. "Crocetta ha ignorato le caratteristiche dello scalo megarese" aveva detto la deputata nazionale dem, Sofia Amoddio; più forte il commento del sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro (M5s): "Roba da sfigati: in una notte si trasferiscono la sede da Augusta a Catania perché Bianco deve avere la sede e lo fa insieme a Crocetta"; l' assessore regionale alle Infrastrutture, Giovanni Pistorio, aveva auspicato invece "una forte sinergia tra i due porti, che porterebbe benefici economici e di sviluppo".

Un incontro urgente con il ministro Delrio e l' immediata revoca del decreto ed anche la nomina del presidente dopo cinque anni di commissariamento sono state le richieste di As soporto Augusta dopo la decisione, aggiungendo che "Augusta è l' unico porto Core della Sicilia e fa parte della Rete europea Ten -T. Il porto di Catania invece non rientra in nessuna delle due classi di merito europee".

Delrio sconfessa Crocetta «Lui ha voluto Catania»

*La sede dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia Orientale Si scatena il sindaco di Augusta: «Il governatore ha mentito spudoratamente»*

Sebastiano Salemi Alessandro Ricupero
AUGUSTA La lettera inviata al ministro delle infrastrutture Graziano Delrio è datata 12 settembre 2016. La firma è quella del presidente della Regione, Rosario Crocetta. Sette fitte pagine al termine delle quali il governatore della Regione Siciliana chiede che si individui quale sede dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar di Sicilia orientale quella dell' **Autorità portuale** di Catania.

E infine richiede il mantenimento per un periodo di 36 mesi dell' autonomia finanziaria amministrativa dell' **Autorità portuale** di Catania.

Sostanzialmente, Crocetta ritiene che Augusta, a cui va riconosciuto il potenziale, non sarebbe ancora pronta.

Dopo le polemiche, ieri il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha precisato sul sito istituzionale che il ministro Delrio ha firmato il decreto che istituisce a Catania, per due anni, la sede dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia Orientale, rispetto alla originale previsione di Augusta «in seguito alla richiesta della Regione Siciliana, cui è stata data risposta positiva».

Lo conferma anche il sindaco di Siracusa, Giancarlo Garozzo, contattato da Delrio: «Il

ministro mi ha confermato il suo convincimento sul fatto che la sede debba coincidere con il "porto core" - quindi con Augusta, così individuato a livello europeo in quanto di gran lunga superiore a Catania per infrastrutture e traffico merci - salvo diverse indicazioni che sono arrivate dalla Regione e alle quali per legge ha dovuto attenersi».

Per il Governatore è pronta una diffida. La presenteranno le associazioni di categoria che si oppongono all' accorpamento con Catania nella vicenda della superCamera di Commercio della Sicilia orientale.

Intanto la parlamentare nazionale del Pd, Sofia Amoddio, dopo le dichiarazioni di Crocetta («l' organizzazione dei porti non è di competenza della Regione»), ed ancora («sono il presidente di tutti, di Catania così come di Augusta»), rilancia: «La responsabilità di questo spostamento è da attribuire al presidente Rosario Crocetta che già nel settembre 2016, afferma che il vero porto core, per caratteristiche e storia, sarebbe quello etneo, rivendicando la centralità di Catania nei confronti di Augusta».

-segue

«Crocetta ha mentito spudoralamente!», urla il sindaco di Augusta, Cettina Di Pietro, che definisce quello di Crocetta un «tradimento» di un presidente della Regione «che dovrebbe fare gli interessi dello sviluppo economico dell' isola e non quelli del suo partito. E dichiara di aver sentito gli organi di rappresentanza delle attuali **Autorità portuali**, ma non dice di aver ignorato amministrazione comunale e operatori **portuali**».

ALESSANDRO RICUPERO

Gestione del porto resta tutto in alto mare

MICHELE GIARDINA POZZALLO. Da Roma è arrivata in questi giorni la "salomonica" decisione di scegliere Catania, limitatamente ai primi due anni, come sede dell' **Autorità portuale** per la Sicilia Orientale, in attesa che vengano ultimati nel porto megarese, sede principale, i lavori logistici e strutturali in corso d' opera. In base alla nuova classificazione dei porti disposta a livello nazionale, viene dunque confermata l' autonomia del porto di Pozzallo, la cui gestione, trattandosi di porto di interesse regionale, dovrebbe essere affidata ad un organismo autonomo nominato da **Palermo**. A gennaio del 2016, nel corso di un convegno sul porto organizzato a Pozzallo dalla Cgil, è stata annunciata la proposta di legge presentata da alcuni deputati regionali per l' istituzione di un' **Autorità** di gestione unica per i porti di interesse regionale fra cui Pozzallo.

Come dire che il problema, atteso che le elezioni regionali sono previste il prossimo autunno, potrebbe essere risolto, se tutto va bene, fra un paio di anni. "Il porto di Pozzallo - dice al riguardo il presidente della storica Società marinara, Raffaele Sangiorgio, rappresenta uno straordinario strumento di ricchezza per la città. Il problema della sua gestione va risolto con estrema urgenza nell' interesse del territorio e dell' intera provincia. Non è più tollerabile che un porto così importante sia lasciato a metodi di governo "fai da te", considerato che fra i compiti di istituto della Capitaneria di porto, certamente importanti, non rientra la gestione commerciale e turistica del porto. Oltretutto, con l' istituzione di un regolare organismo di gestione, sarebbe possibile seguire da vicino l' iter del progetto esecutivo che riguarda la messa in sicurezza ed il potenziamento dello scalo con l' utilizzo dei fondi europei".

Farmacie e numeri utili Acate: Pomeridiano e notturno: Guarino - Via Adua 123 - Tel.

0932/990312. Comune: 0932877011. Fax Municipio: 0932 990788.

Chiaromonte Gulfi: pomeridiano e notturno: Tavormina, via Majorana 6, telefono 0932928159. Comune: 0932711211. Pte: 0932-925511.

Protezione civile: 3331056924. Vigili urbani, reperibilità diurna: 3319110727, reperibilità notturna: 3318845583 Comiso: pomeridiano e notturno: Bocchetti, via Virgilio 37, telefono: 0932-721842.

Comune: 0932-722340.

Protezione civile: 0932721141. Fondazione Bufalino: 0932-962617. Centro regionale recupero Fauna selvatica: 0932-967292 Giarratana: pomeridiano e notturno: Lauletta, via Costa 23, telefono 0932.976003.

Comune: 0932-974311 Ispica: pomeridiano e notturno: Cassar Scalia, corso Garibaldi 13, telefono

-segue

0932.951079.

Comune: 0932-701111.

Protezione civile: 0932701448. Vigili urbani: 0932701423 Comune di Monterosso Almo: 0932-977777

Pozzallo: pomeridiano e notturno: Comunale, via Largo dei Vespri siciliani 2, telefono 0932.956206.

Comune: 0932794111.

MICHELE GIARDINA

Lo Cascio: quale rimodulazione del porto di Lipari ?

Gen 30, 2017 COMUNICATO STAMPA. Pietro Lo Cascio (La Sinistra) Su iniziativa del consigliere de La Sinistra Pietro Lo Cascio (e naturalmente grazie ai colleghi di minoranza che l' hanno sottoscritto), è stata presentata una richiesta di autoconvocazione del consiglio comunale per avere finalmente illustrate anche in quella sede le novità che dovrebbero riguardare i porti (segnatamente, la "rimodulazione" di quello di Lipari e il ripristino del molo aliscafi di Vulcano), delle quali il sindaco ha informato la cittadinanza nel corso dell' incontro tenuto nel mese di dicembre. Viene spontaneo osservare come, da quindici anni a questa parte, ogni elezione amministrativa si accompagna a qualche "novità" in ambito portuale: nel 2007 c' è stato il megaporto di Condotte d' Acqua; nel 2012, la giunta uscente si è prodotta nella presa d' atto del progetto in questione; adesso, nel 2017, abbiamo la "rimodulazione". Va altresì osservato, però, che la pianificazione del territorio è materia di competenza del consiglio comunale, che non è mai stato messo al corrente di alcuna "rimodulazione". A tale proposito sorgono molti interrogativi: esiste una nuova progettazione? Chi l' ha realizzata? Chi ha conferito l' incarico per realizzarla? E, soprattutto, è mai stato richiesto un parere legale - possibilmente, attendibile - a garanzia del fatto che, "rimodulando", si andrebbe a modificare quanto previsto da un bando pubblico? In questo caso, ci chiediamo allora perché non si sia proceduto a revocarlo direttamente, rigettando la stessa costituzione della Lipari Porto? Questa amministrazione e la maggioranza che la sostiene ricoprono i rispettivi, odierni ruoli anche perché, nel loro programma elettorale, hanno manifestato contrarietà al progetto: cosa è cambiato in questi cinque anni? Nella certezza che il presidente del consiglio, come sua consuetudine, vorrà favorire un dibattito democratico ma indifferibile su una questione di evidente importanza, attendiamo fiduciosi una convocazione entro i prossimi venti giorni per affrontare l' argomento, conoscere - finalmente - le idee dell' amministrazione in proposito e - magari - chiarire qualche dubbio. La Sinistra eoliana.

Porti: insabbiamento fondali, chiuso scalo marittimo Gela

(ANSA) - GELA (CALTANISSETTA), 30 GEN - Il comandante della Guardia costiera di Gela, Pietro Carosia, ha ordinato il divieto di entrata e uscita dal porto rifugio gelese a tutte le imbarcazioni che hanno un pescaggio superiore a 50 centimetri.

Si tratta sostanzialmente della chiusura del piccolo scalo marittimo a causa dell'insabbiamento dei fondali nella zona dell'imboccatura, aggravato dalle recenti mareggiate. Non riescono a passare nemmeno i mezzi della capitaneria. Possono transitare solo le chiatte e le barchette ma "sotto il diretto controllo del comando di bordo". Il comandante Carosia ha chiesto la convocazione urgente di una conferenza di servizi con le istituzioni territoriali. Il porto rifugio ospita barche da pesca e qualche imbarcazione turistica. I natanti di supporto al porto industriale dell'Eni (rimorchiatori, guardie ai fuochi e mezzi antincendio) sono stati trasferiti da tempo al porto di Licata. Il piccolo cantiere navale ha dovuto chiudere i battenti. E' di ieri la notizia del prossimo inizio dei lavori per il ripristino dei fondali e l'ampliamento del braccio di ponente, frutto di un progetto che ha avuto un lunghissimo percorso burocratico. Con l'ordinanza di oggi, però, Gela resta senza scali marittimi efficienti. Il porto Isola dell'Eni, infatti, ha fuori servizio, da anni, la diga foranea alla quale attraccavano le petroliere, e con l'agibilità interdetta delle piazzole della "testata-pontile", modificata da approdo per il carico e lo scarico di merci solide a terminale per navi-cisterne. (ANSA).

Informazioni Marittime

Porti turistici, Corte Costituzionale: "No ad aumenti indifferenziati dei canoni demaniali"

Buone notizie per il comparto nautico in merito agli aumenti dei canoni di concessione demaniale degli scali. **Chiamata a giudicare la legge che ha modificato unilateralmente e retroattivamente le concessioni-contratto dei porti turistici**, la **Corte Costituzionale** ha infatti fornito una interpretazione della norma in linea con le richieste di **Ucina Confindustria Nautica, Assomarinas, Federturismo Confindustria e le marine associate Assonat (Promomar e Marina Punta Ala)**: i criteri di calcolo dei canoni basati su valori immobiliari di mercato possono riferirsi solo alle opere che già appartenevano allo Stato (e quindi che già possedevano la qualità di beni demaniali) al momento del rilascio della concessione. Per le opere ancora da realizzare o realizzate a cura del concessionario, il calcolo dei nuovi valori immobiliari può avvenire solo al termine della concessione e non già nel corso della medesima.

"La Corte ci ha dato un'interpretazione costituzionalmente corretta della disposizione di legge che impone ai giudici amministrativi di considerare la natura e le caratteristiche dei beni oggetto della concessione, evitando l'applicazione generalizzata degli aumenti dei canoni legati ai valori immobiliari. I porti turistici interessati potranno far valere questo principio nei giudizi di fronte ai Tar e al Consiglio di Stato, finalizzati alla corretta ridefinizione dei canoni" commenta soddisfatta Carla Demaria, presidente Ucina, a nome delle associazioni di categoria che hanno sostenuto la costituzione in giudizio di fronte alla Suprema Corte.

Tanger Med, container a 2,9 milioni

Nel 2016 il traffico complessivo del porto di Tanger Med è stato pari a 44,6 milioni di tonnellate, l'8,6% in più rispetto all'anno precedente. Tutti i settori sono cresciuti tranne i container nel corso dell'anno Tanger Med ha movimentato 2,9 milioni di teu, sostanzialmente in linea con il 2015. I passeggeri sono aumentati del 15%, superando la soglia dei 2 milioni e 700.000 unità.

Nel 2016 a Tanger Med sono arrivate 13.990 navi (+14%), 570 sono stati gli scali di megaships.

Maritimas

El puerto de Bremen movió 74,2 millones de toneladas en el 2016

El puerto alemán de Bremen/Bremerhaven movió un total de 74,2 millones de toneladas de mercancías en el 2016, lo que supone un aumento del 1% en comparación con los 73,4 millones de toneladas del año anterior. La carga desembarcada ascendió a 37,8 millones de toneladas (+2,1%) y los embarques a 36,4 millones de toneladas (-0,2%).

Durante el pasado año, el tráfico de mercancía general del puerto germano alcanzó un volumen de 64,1 millones toneladas (+1,4%), de las cuales 56,8 millones de toneladas correspondieron a mercancía contenerizada (+2,8%) con 5.488.999 unidades -teu- (-1%). El movimiento de automóviles fue de 2.067.938 (-8,3%).



El tráfico del puerto alemán crece un leve 1%