



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo piano:

- **Assoporti** (Public Policy)
- **Riforma dei porti** (Ansa, Il Secolo XIX, Il Sole 24 Ore, Italia Oggi, Ferpress, L'Avvisatore Marittimo, La Repubblica Genova, Public Policy, La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Trieste:

"...Porto di Trieste e infrastrutture: asse fra Cina ed Europa..."
(Il Piccolo)

Venezia:

"...Evergreen a Venezia..." (La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Giachino, un porto frenato che potrebbe fare molto di più..."
(Ferpress)

La Spezia:

"...Fontana, a nome di community portuale e agenti marittimi denuncia ritardo nei lavori..." (Ferpress)

Marina di Carrara:

"...Prove tecniche di accorpamento..." (Il Tirreno)

Livorno:

".. Mein Schiff 3 a Livorno..." (La Gazzetta Marittima)

"...Cento studenti per l'orientamento..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Il ministro dell'Ambiente Galletti domani a Civitavecchia..."
(Civonline)

Bari:

"..Il porto della Puglia diventato crocevia del terrorismo europeo..."
(La Repubblica)

Taranto:

"...RemTech a Taranto..." (La Gazzetta Marittima)



INDICE



Palermo:

"...Maiden call per Carnival Vista a Palermo..."

(Ansa, L'Avvisatore Marittimo, Giornale L'Ora, Giornale di Sicilia, ViviEnna)

"...Il porto dimezzato alla sfida d'estate..." (La Repubblica)

"...200 studenti a bordo della nave dell'orientamento..." (Libero.it)

Public Policy

NAVI ABBANDONATE, ASSOPORTI SU CONTRIBUTO ATTRACCO: NEGATIVO PER SETTORE

(Public Policy) - Roma, 10 mag - Si è "più che peplessi" riguardo la proposta di "introdurre un contributo (di fatto una tassa di scopo) a carico delle navi che attraccano nei porti nazionali, al fine di ridurre gli impatti negativi generati da relitti e navi abbandonate".

È quanto si legge in un documento di Assoporti, depositato nelle commissioni Ambiente e Lavori pubblici al Senato, in occasione di un'audizione sui ddl per il riciclaggio di relitti navali e di navi abbandonate.

"Al di là delle difficoltà di determinare in misura congrua il contributo, in particolare per quelle navi che scalano ripetutamente un porto - argomenta Assoporti nel documento - non sfugge che in una fase in cui il governo è impegnato nella messa a punto di azioni intese a favorire il recupero e lo sviluppo della competitività dei porti nazionali, in un contesto fortemente concorrenziale, anche un piccolo sovracosto a carico delle navi inciderebbe negativamente, non solo sul piano dell'immagine". (Public Policy)

NAVI ABBANDONATE, ASSOPORTI: OSSERVATORIO E CONSORZIO SERVONO DAVVERO?

(Public Policy) - Roma, 10 mag - L'Osservatorio nazionale e il consorzio per il recupero e lo smaltimento delle navi abbandonate e dei relitti "potrebbero rivelarsi ulteriori sovrastrutture organizzative".

È quanto si legge in un documento di Assoporti, depositato nelle commissioni Ambiente e Lavori pubblici al Senato, in occasione di una audizione sui ddl per il riciclaggio di relitti navali e di navi abbandonate.

Per Assoporti l'Osservatorio "potrebbe essere sostituito da un semplice gruppo di lavoro, coordinato dalle amministrazioni con la partecipazione delle Autorità marittime e delle Autorità portuali che, senza il rischio di contraddire il principio dell'invarianza della spesa pubblica, potrebbe procedere alla mappatura definendo in modo preciso le dimensioni del problema".

Per Assoporti, sono a valle di questa mappatura, si dovrebbe capire "se è effettiva la necessità di istituire un'entità ad hoc, oppure se è sufficiente il ricorso al mercato per individuare a chi far rimuovere relitti e navi abbandonati, anche semplificando le previsioni codicistiche vigenti". (Public Policy)

Porti: Cons. Stato, riforma Autorità innovativa ma non basta

Separare attività gestione da economiche

(ANSA) - ROMA, 10 MAG - La riforma delle Autorità portuali ha "un approccio innovativo", delinea la "riorganizzazione e semplificazione di un sistema portuale ultra ventennale, considerato troppo complesso e frammentato" e individua "procedure più snelle e meritocratiche per la scelta dei futuri vertici delle Autorità". Ma "da sola" non è "sufficiente a ridare slancio economico al 'Sistema Mare' dell'Italia, con il rischio, quindi, che si indebolisca o resti incompiuta". E' quanto afferma il Consiglio di Stato, che ha stilato un parere sullo schema di decreto in materia. Governance e semplificazione di organi e poteri: sono questi due aspetti della riforma delle Autorità portuali su cui il Consiglio di Stato manifesta "preoccupazione" nel parere redatto dalla Commissione speciale sul provvedimento. Per quanto riguarda la governance, in particolare, i giudici amministrativi raccomandano di "assicurare l'effettiva separazione tra attività di gestione del porto e attività economiche di interesse portuale" e chiedono quindi che venga reso più chiaro ed esplicito nel testo normativo "il divieto per le Autorità di governo di svolgere operazioni economiche in ambito portuale, anche indirettamente per il tramite di società partecipate". Un ulteriore richiamo riguarda poi la semplificazione di organi e poteri intermedi: "sul fronte della riorganizzazione potrebbero, infatti, verificarsi - segnala il parere - duplicazioni dei centri decisionali, con il rischio di aumentarne la frammentazione ed i costi". "La riforma - spiega in una nota - si sentiva certamente come necessaria e le linee generali del parere restano condivise in particolar modo sulla riorganizzazione e semplificazione di un sistema portuale ultra ventennale, considerato troppo complesso e frammentato. Ne sono un esempio la riduzione delle attuali 24 'Autorità portuali' e il passaggio a 15 nuove 'Autorità di sistema portuale', cui vengono conferite anche le funzioni di raccordo nei confronti di tutte le amministrazioni aventi competenza sulle attività in ambito portuale. Così come apprezzata è l'individuazione di procedure più snelle e meritocratiche per la scelta dei futuri vertici delle Autorità. Il Consiglio di Stato invita, quindi, a mantenere coerente l'impianto di riforma, senza cedere a deroghe e dilazioni, su spinta delle istanze regionali e locali, non sostenute da forti motivazioni oggettive. L'approccio è certamente innovativo, non solo dal punto di vista giuridico, ma anche socio-economico". "Tuttavia il Consiglio di Stato è convinto che la riforma, da sola, non sia sufficiente a ridare slancio economico al 'Sistema Mare' dell'Italia, con il rischio, quindi, che si indebolisca o resti incompiuta. Ciò che occorre è una più strutturata consultazione degli stakeholders, una pianificazione più strategica nazionale, ed una maggiore apertura al mondo della logistica e dell'intermodalità, in cui vengano portate avanti anche altre riforme in itinere strettamente collegate, come ad esempio quella degli interporti. Al tempo stesso il Consiglio di Stato si dice preoccupato su due aspetti: quello della governance, in cui si raccomanda di assicurare l'effettiva separazione tra attività di gestione del porto e attività economiche di interesse portuale, rendendo, quindi, più chiaro il divieto per le Autorità di governo di svolgere operazioni economiche in ambito portuale, anche indirettamente per il tramite di società partecipate. E quello della semplificazione di organi e poteri intermedi: sul fronte della riorganizzazione potrebbero, infatti, verificarsi duplicazioni dei centri decisionali, con il rischio di aumentarne la frammentazione ed i costi. Difetti che andrebbero corretti e monitorati, onde pregiudicare la portata innovatrice dell'intervento e l'effettivo raggiungimento degli obiettivi prefissati". (ANSA).

IL GIUDIZIO È PIÙ POLITICO CHE TECNICO. E SPUNTA ANCHE UN'INDICAZIONE SALVA-PENSIONATI

Riforma dei porti, i dubbi del Consiglio di Stato

Accorpamenti parziali, moratoria dannosa, scarsa riduzione dei conti. Ma l'impianto è promosso

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Esultano tutti: dal ministero, alle Regioni, ai presidenti dei porti. Una vittoria con troppi padri e - a leggere certe frasi del parere rilasciato ieri dal Consiglio di Stato sulla governance dei porti - forse non è così piena.

Il giudizio che la Commissione ha espresso ha un aspetto più politico che tecnico, tanto che il decreto di riforma dei porti è approvato con osservazioni, eppure alcuni passaggi sono chiari: «Pur nei limiti propri della funzione consultiva del Consiglio di Stato, deve annotarsi che la risposta che il decreto offre agli obiettivi e alle aspettative, stante l'oggetto della delega, appare necessaria ma circoscritta». È l'esordio del parere definitivo, perché la «riorganizzazione interna» non appare da sola «sufficiente per dare slancio economico al settore». Si poteva fare di più. E uno sprone arriva anche sul fronte della fase attuativa, per «evitare che la riforma possa tradursi solamente nella lieve riduzione del numero dei vertici territoriali dei porti, nella introduzione di centri di potere intermedi, nell'istituzione di «tavoli» di coordinamento a livello locale e nazionale». Il punto centrale delle osservazioni però è sulla moratoria di tre anni per gli accorpamenti. È su questo che si basa soprattutto la critica del Consiglio di Stato: la modifica «potrebbe vanificare il raggiungimento degli obiettivi perseguiti, attraverso l'introduzione di un

regime transitorio di non trascurabile durata» ed è per questo che «si raccomanda di non affievolire con deroghe rispetto al testo originario». Significa che la moratoria non si doveva fare. E ora il governo ha due strade: tirare dritto e mantenerla, consapevole del fatto che il parere del Consiglio di Stato non è vincolante, o provare a trattare sulla durata, magari in commissione o di persona con i governatori. Il Mit ha sempre mal digerito quell'accordo trovato con le regioni e ora canta vittoria. Ma Renzi aveva imposto quella clausola per la Campania e, parzialmente, per la Liguria: tra poco si vota e avere una rivolta in città per la soppressione di un porto sotto elezioni amministrative, non sarebbe stato saggio.

Ci sono alcuni punti poi che coincidono con le critiche che Assopporti aveva più volte ribadito: lo sforzo del decreto, ad esempio, secondo il Consiglio di Stato può essere «infiaciato da duplicazioni di centri decisionali, con conseguente inattendibilità anche delle previsioni di invarianza di costi». Nel mirino ci sono gli uffici territoriali che sostituiranno nelle Autorità di sistema l'attuale [redacted] lanciando anche l'allarme sulla «frammentazione degli stessi centri decisionali». La sentenza è che così si spende di più e si rischia di non riuscire a prendere decisioni. Il siluro più diretto è [redacted] Spa: una proposta sempre delle Regioni, smontata dalla relazione con la Commissione che

«esprime perplessità» e dubbi che «il modello societario possa presentare effettivi maggiori vantaggi in termini di efficienza». Critiche anche al Comitato di gestione, l'organo che sostituirà il comitato portuale. C'è un «eccessivo sbilanciamento in favore degli enti territoriali, mentre vengono meno le componenti socio-produttive che entravano nella composizione del comitato portuale». Gli operatori contano poco nei nuovi tavoli delle Autorità di Sistema e il Consiglio di Stato invita a «definire con maggiore chiarezza il ruolo partecipativo del tavolo di partenariato della risorsa mare». L'organo consultivo che però per i giudici dovrebbe essere rafforzato. C'è infine un passaggio particolare sui presidenti: da un lato il Consiglio di Stato chiede di stringere sulle competenze e dall'altro sembra aprire ad una deroga sui pensionati in una prima fase «il governo valuti se conviene lasciare a casa a prescindere «professionalità ormai consolidate».

«L'impianto è confermato» è la prima analisi di Francesco Munari, avvocato marittimista - e questo è un bene. Condivido anche l'obiettivo di contrastare il localismo e il timore che la riforma possa venire annacquata: la moratoria non ha senso». Ora il decreto andrà avanti spedito e toccherà alle commissioni parlamentari. Qualche modifica è già prevista, ma forse questo parere potrà introdurne altre.

www.themeditelegraph.it

© BY NC ND AL OLAR DRI "13 RESERVA 1

-segue

I NODI



La moratoria di tre anni chiesta e ottenuta dalle regioni per ritardare alcuni accorpamenti (Salerno e Savona) può «inficiare» l'efficacia della riforma. Il ministero ha sempre mal digerito quell'intesa che pure era necessaria.



Più rischi che vantaggi dal rinunciare a figure di «consolidata professionalità» che per effetto della legge Madia non potrebbero più fare i presidenti delle [redacted]. E i pensionati potrebbero così rientrare nel gioco del toto-nomi.



Gli uffici territoriali sostituiscono le [redacted] dei porti accorpati. Per il Consiglio di Stato però c'è una grande rischio: con questo testo i centri decisionali verrebbero duplicate portando ad un aumento dei costi.



La nave portacontainer cinese "Xin Qin Huang Dao" nel porto di Venezia (terminal Psa)

Porti: «Niente rinvio e iter da semplificare»

La riforma che riduce da 25 a 15 le **Autorità portuali** non deve "cedere" alle richieste regionali di un rinvio fino a 36 mesi e di allargamento della rete, con la possibilità di inserire i porti di interesse regionale presso le **Autorità di sistema**.

La spinta a non ammorbidire l'architettura del decreto legislativo che attua il capitolo sui porti della riforma Madia arriva dal Consiglio di Stato, che con il parere 1142/2016 offre l'ormai consueto via libera con osservazioni.

Per i giudici amministrativi, la strategia che ispira il decreto è quella corretta, fondata com'è sui due pilastri della riorganizzazione (meno poteri locali e più coordinamento) e della semplificazione amministrativa. Superare la «dimensione monoscalo» delle **Autorità attuali** e far salire di livello la governance per aumentare il grado di coordinamento fra le aree logistiche del Paese è fondamentale sul piano strategico, in base a quella linea di analisi economica e non più solo giuridica che sta caratterizzando l'esame del Consiglio di Stato sui decreti di riforma della Pa (come sugli appalti).

Proprio per questo, l'opzione per la proroga ottenuta in conferenza Unificata dalle Regioni è da bloccare, perché rischiano di «vanificare il raggiungimento degli obiettivi della riforma e di creare un lungo regime transitorio in cui conviverebbero le vecchie e le nuove **Autorità**». I rischi di «duplicazione delle strutture amministrative», però, sono già presenti nella riforma, nella parte in cui prevede l'istituzione degli «uffici territoriali» al posto delle **Autorità** sopresse. Da semplificare, secondo il Consiglio di Stato, è anche la procedura di nomina dei nuovi vertici, che nella versione licenziata dal governo rischia di perdersi in formalismi.

Dal Consiglio di stato l'ok allo schema di dlgs

Accorpati i porti

Confluiranno in 15 authority

Positiva la riforma delle **autorità portuali** e l'accorpamento dei 54 porti in 15 **autorità portuali**; necessario attuare rapidamente il decreto senza le dilazioni chieste dalle **autorità** locali ed evitando le duplicazioni di centri decisionali; precisare i requisiti dei presidenti delle **autorità portuali** ma senza perdere le professionalità esistenti; completare al più presto le riforme degli interporti e della logistica; estendere i regimi fiscali dei porti alle aree retroportuali. Sono queste alcune delle indicazioni contenute nel parere del 9 maggio 2016, n. 1142 reso dal Consiglio di stato sullo schema di decreto legislativo recante la riforma delle **autorità portuali** (20 articoli con un allegato) messa a punto dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Sullo schema il Consiglio di stato si esprime positivamente ma con alcune osservazioni, non senza avere messo in luce il valore strategico della riforma volta «anche a promuovere crescita, sviluppo e competitività». Nel merito dell'individuazione delle **autorità portuali** il collegio «condivide l'obiettivo strategico fondamentale rappresentato dal superamento di una realtà dei porti italiani frammentata e disarticolata, facendo leva sulla ricchezza di infrastrutture **portuali** nazionali» mediante l'accorpamento dei 54 porti esistenti in 15 **autorità** di sistema **portuale**.

Il Consiglio di stato fa presente però che occorre affiancare al decreto sui porti il completamento di altre riforme attualmente in itinere e a esso strettamente collegate (vedi, per esempio, la riforma degli interporti e gli ambiti logistici di area vasta) così da coinvolgere i gestori delle altre infrastrutture, ferroviarie, stradali, aeroportuali. Il parere accenna, fra le altre cose, anche alla possibilità di estendere alle aree retroportuali i regimi fiscali e doganali applicati ai porti. Un particolare apprezzamento viene mostrato per l'istituzione di 15 (e non più 24) «Autorità di sistema **portuale** cui si affidano anche funzioni di raccordo nei confronti di "tutte" le amministrazioni aventi competenza sulle attività in ambito **portuale**». Positivo anche il complessivo snellimento della struttura organizzativa facente capo all'Autorità di sistema **portuale** e l'implementazione di competenze dello Sportello unico amministrativo e dello Sportello unico doganale e dei controlli. Il parere mette poi in guardia da alcuni rischi, fra cui quello di possibili dilazioni e di un affievolimento della riforma su spinta delle istanze regionali e locali (si cita, per esempio, la Conferenza unificata, che propone di introdurre un meccanismo di rinvio fino a 36 mesi dell'entrata in vigore della

Accorpati i porti
Confluiranno in 15 authority

Pagamenti furti
in autodifesa

Accorpati i porti
Confluiranno in 15 authority

Pagamenti furti
in autodifesa

-segue

riforma). Sui requisiti per la scelta dei vertici delle autorità il parere sottolinea l'esigenza che siano rispondenti alle effettive esigenze di capacità e professionalità richieste ma sottolinea il rischio di rinunciare (in ragione dello stringente regime di incompatibilità) a professionalità consolidate.

ANDREA MASCOLINI

Riforma dei porti: Commissione speciale Consiglio di Stato pubblica parere sul schema di decreto

(FERPRESS) – Roma, 10 MAG – La Commissione speciale del Consiglio di Stato ha reso pubblico il parere sullo schema di decreto in materia di Autorità portuali.

I punti principali sono:

1 – La prima riforma organica delle Autorità portuali dopo oltre venti anni

La Presidenza del Consiglio dei Ministri procede all'attuazione della delega di cui all'articolo 8, comma 1, lett. f), della legge 7 agosto 2015, n. 124 (cd. legge Madia), tra cui è ricompresa la "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina in materia Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84".

La delega è circoscritta espressamente "al numero, all'individuazione delle Autorità di sistema nonché allagovernance, tenendo conto del ruolo delle regioni e degli enti locali e alla semplificazione e unificazione delle procedure doganali e amministrative in materia di porti".

Lo schema di decreto si compone di 20 articoli e 1 allegato, che modificano profondamente la legge sui porti di più di vent'anni fa (legge n. 84 del 1994).

Dopo una prima pronuncia interlocutoria, volta ad acquisire il parere della Conferenza unificata, il parere del Consiglio di Stato è stato reso, tramite un'apposita Commissione speciale, in 18 giorni dall'arrivo dell'adempimento.

2 – Gli obiettivi della riforma: riorganizzare e semplificare un sistema portuale frammentato e complesso

Il Consiglio di Stato esprime apprezzamento circa gli obiettivi della riforma, che si propone di 'riorganizzare' la struttura e 'semplificare' organi e procedimenti.

In particolare si propone, nel lungo e medio periodo, di:

- intervenire sulla dimensione "monoscalo" degli organi di governo dei porti (superando il modello obsoleto del *city port*), passando dalle attuali "Autorità portuali" alle "Autorità di Sistema portuale";
- superare l'eccessivo localismo attuale;
- realizzare maggiore interazione e integrazione con le aree logistiche del paese;
- esprimere maggiore capacità di coordinamento;
- semplificare e snellire gli adempimenti amministrativi connessi allo svolgimento delle attività portuali (nel breve periodo).

3 – Il valore strategico della riforma: riportare l'Italia al centro dei traffici marittimi tra Oriente ed Europa

Ulteriore apprezzamento viene espresso dalla Commissione speciale per il taglio innovativo della relazione illustrativa, che fornisce la visione strategica e la logica (non giuridica, ma) socio-economica dell'intervento: in un'era di globalizzazione delle merci, occorre rendere più agile il governo dei nostri porti e connetterli con il mondo economico e sociale, per fare del "Sistema Mare" il motore di uno sviluppo economico che rilanci il ruolo dell'Italia di naturale protagonista del collegamento tra Oriente ed Europa.

- Secondo il parere, la riforma si inquadra in quella "rinnovata visione dell'amministrazione pubblica, che il Consiglio di Stato sostiene e incoraggia", secondo cui "lo Stato è chiamato non solo a esercitare funzioni autoritative e gestionali, ma anche a promuovere crescita, sviluppo e competitività", con strumenti moderni e multidisciplinari.
- ### 4 – Una riforma necessaria ma non sufficiente: importanza della sua "fase attuativa" e dell'attuazione di altri interventi connessi (ad es., gli interporti e gli ambiti logistici di area vasta)

Proprio per assicurare il raggiungimento degli obiettivi strategici, la Commissione speciale rileva che i soli interventi di 'riorganizzazione' della *governance* e di 'semplificazione', ancorché necessari, non sono da soli sufficienti a ridare slancio economico al settore.

Il Consiglio di Stato sottolinea l'importanza di una visione che non si limiti a una mera riduzione dei vertici territoriali di governo dei porti e alla istituzione di "tavoli" di coordinamento a livello locale e nazionale, ma sia di vero rilancio della portualità sulla base della pianificazione nazionale e dell'apertura al mondo della logistica e dell'intermodalità. Segnala, in particolare, l'opportunità del compimento di altre riforme attualmente *in itinere* strettamente collegate (vedi, ad es., la riforma degli interporti).

Inoltre, pone in evidenza l'importanza che il Governo curi anche qui – come negli altri settori – l'ulteriore fase attuativa, attraverso iniziative sia 'normative' (i decreti correttivi), ma anche (e soprattutto) 'non normative' di formazione, di comunicazione istituzionale, di informatizzazione, di monitoraggio delle prassi, insomma di 'manutenzione' costante del funzionamento della riforma.

Il parere segnala infine l'esigenza di accompagnare la riforma in esame, in tempi brevi, con iniziative ulteriori su temi (in parte, già delineati dalla Conferenza unificata) quali:

- l'istituzione sul territorio nazionale di ambiti logistici di area vasta, che coinvolgano soggetti pubblici e privati e, in particolare, i gestori delle altre infrastrutture, ferroviarie, stradali, aeroportuali;
- la possibilità di estendere alle aree retroportuali i regimi fiscali e doganali applicati ai porti;
- l'intervento sulle regole di dragaggio.

5 – I punti di forza della riforma: riduzione delle Autorità, più efficace pianificazione del porto, Sportelli unici

Ad avviso del Consiglio di Stato, tra i punti principali del disegno di riforma vi sono:

- l'istituzione stessa delle "Autorità di Sistema Portuale", in numero più limitato (15) rispetto alle "Autorità portuali" attuali (24), e il conferimento a esse anche di funzioni di raccordo nei confronti di 'tutte' le amministrazioni aventi competenza sulle attività in ambito portuale;
- una dettagliata disciplina del Piano regolatore di sistema portuale e la semplificazione delle varianti di valore meramente tecnico-funzionali;
- il complessivo snellimento della struttura organizzativa facente capo all'Autorità di Sistema portuale;
- l'implementazione di competenze dello Sportello unico amministrativo e dello Sportello unico doganale e dei controlli.

6 – I principali rischi da evitare: duplicazioni di centri decisionali, semplificazione solo 'sulla carta', dilazioni e deroghe per spinte localistiche

Sempre avendo riguardo ai due obiettivi principali della riforma (razionalizzazione e semplificazione), la Commissione speciale segnala, in via generale:

- sul fronte della 'riorganizzazione', il rischio di duplicazioni di centri decisionali o di sopravvivenza di quelli già esistenti, laddove si prevede l'istituzione degli Uffici territoriali presso i porti già sede delle soppresses Autorità portuali, con il pericolo di mantenere l'attuale frammentazione e di aumentare i costi;
- sul fronte della 'semplificazione', il rischio che gli obiettivi del Governo non siano effettivamente raggiunti nella pratica, per cui si rende opportuno il monitoraggio e l'eventuale adozione di misure correttive *ex post*.
- Vi è poi l'ulteriore rischio che – su spinta delle istanze regionali e locali – il disegno di riforma si affievolisca con l'introduzione di dilazioni e ri-frammentazioni. Ad esempio, la Conferenza unificata, che pure formula svariate osservazioni ragionevoli, propone di introdurre un meccanismo di rinvio fino a 36 mesi dell'entrata in vigore della riforma, o di rendere possibile l'inserimento di un porto di interesse regionale presso un'Autorità di sistema. Il Consiglio di Stato raccomanda di mantenere coerente l'impianto di riforma, senza cedere a deroghe non sostenute da forti motivazioni oggettive.

7 – La scelta dei futuri vertici delle Autorità: procedure più snelle e maggiore professionalità

Il parere segnala positivamente la scelta di un meccanismo più efficace per la nomina dei vertici delle autorità di sistema portuale (intesa Ministro-Regione), mettendo in guardia da sue possibili complicazioni.

Inoltre, la commissione speciale rileva l'opportunità di modulare i requisiti per la scelta dei vertici delle Autorità in modo che essi siano rispondenti alle effettive esigenze di capacità e professionalità richieste dall'importanza strategica del settore. Avverte, altresì, il rischio di rinunciare – con il nuovo sistema di incompatibilità – a professionalità consolidate, specie in sede di prima applicazione.

8 – Necessità di una più chiara separazione tra attività di gestione del porto e attività economiche, svolte anche ‘indirettamente’ tramite società partecipate

Il Consiglio di Stato raccomanda di assicurare l’effettiva applicazione del principio della separazione tra attività di gestione del porto e attività economiche di interesse portuale, rendendo più chiaro il divieto per le Autorità di governo di svolgere operazioni economiche in ambito portuale, anche indirettamente (per il tramite di società partecipate).

9 – Il “Tavolo di partenariato della risorsa mare” e il “Tavolo nazionale di coordinamento”: l’esigenza di renderli più strutturati e incisivi

La Commissione speciale segnala l’esigenza di chiarire il ruolo e il funzionamento di due nuovi organismi introdotti dalla riforma: uno consultivo (il “Tavolo di partenariato della risorsa mare”) e uno di coordinamento (il “Tavolo nazionale di coordinamento”).

In particolare, il Consiglio di Stato specifica che la ‘consultazione’ degli *stakeholders* deve essere costruita non solo come un procedimento decisionale trasparente e partecipato, ma anche in modo da trasformare gli apporti di questa partecipazione in elementi fattuali e motivazionali che rendano la decisione discrezionale una *evidence-based decision*, ben motivata sulla base di una istruttoria ampia e strutturata. Occorre, a tal fine, strutturare meglio il “Tavolo di partenariato”, anche con riferimento: alla identificazione chiara e ‘selettiva’ dei suoi componenti; alla scelta e alla circolazione dei documenti da discutere; alle modalità di partecipazione; al computo delle posizioni prevalenti; agli effetti sulla decisione finale.

Quanto al “Tavolo di coordinamento”, occorre raccordarlo in modo più chiaro ed efficace con il piano strategico nazionale della portualità e della logistica (art. 29, comma 1, d.l. n. 133 del 2014), così come non appare chiara la ragione che lo limita a essere un organo espressivo delle sole Autorità di Sistema portuale.

10 – Lo “Sportello unico amministrativo” e lo “Sportello unico doganale e dei controlli”: istituti utili ma da rafforzare

Nell’apprezzare l’intento di semplificazione delle procedure tramite “Sportelli unici”, il Consiglio di Stato rileva che tale obiettivo potrebbe essere indebolito:

- per effetto dell’esclusione dallo “Sportello unico amministrativo” dei procedimenti amministrativi ed autorizzativi “che non riguardano le attività commerciali ed industriali in porto”;
- in caso di mancato raccordo dello “Sportello doganale” con la emananda disciplina di riordino delle forze di polizia (art. 8, c. 1, lett. a), della stessa legge Madia).

A POCHI GIORNI DALLA BOCCIATURA DEL REGOLAMENTO CONCESSIONI

«Porti, riforma non sufficiente» *Il Consiglio di Stato critica il decreto Delrio*

Il Consiglio di Stato ha pubblicato il parere definitivo sul decreto di riforma della governance dei porti firmato dal ministro Delrio.

Ecco i punti principali

La delega ricevuta dal governo è circoscritta espressamente «Al numero, all'individuazione delle Autorità di sistema nonché alla governance, tenendo conto del ruolo delle regioni e degli enti locali e alla semplificazione e unificazione delle procedure doganali e amministrative in materia di porti». Lo schema di decreto - scrive il Cds - si compone di 20 articoli.

Gli obiettivi mancanti della riforma

«Il Consiglio di Stato esprime apprezzamento circa gli obiettivi della riforma, che si propone di "riorganizzare" la struttura e "semplificare" organi e procedimenti e riportare l'Italia al centro dei traffici marittimi tra Oriente ed Europa. Per il Consiglio di Stato però questa è una riforma «necessaria ma non sufficiente: importanza della sua "fase attuativa" e dell'attuazione di altri interventi connessi (ad es., gli interporti e gli ambiti logistici di area vasta). Proprio per assicurare il raggiungimento



La riforma dei porti non convince il Consiglio di Stato

degli obiettivi strategici, la Commissione speciale rileva che i soli interventi di "riorganizzazione" della governance e di "semplificazione", ancorché necessari, non sono da soli sufficienti a ridare slancio economico al settore. Il Consiglio di Stato sottolinea l'importanza di una visione che non si limiti a una mera riduzione dei vertici territoriali di governo dei porti e alla istituzione di "tavoli" di coordinamento a livello locale e nazionale, ma sia di vero rilancio della portualità sulla base della pianificazione nazionale e dell'apertura al mondo della logistica e dell'intermodalità. Segnala, in particolare, l'opportu-

nità del compimento di altre riforme attualmente in itinere e strettamente collegate (vedi, ad esempio, la riforma degli interporti). Non solo: il Cds sottolinea «l'importanza che il Governo curi anche qui - come negli altri settori - l'ulteriore fase attuativa, attraverso iniziative sia "normative" (i decreti correttivi), ma anche (e soprattutto) "non normative" di formazione, di comunicazione istituzionale, di informatizzazione, di monitoraggio delle prassi, insomma di "manutenzione" costante del funzionamento della riforma». Il parere segnala infine l'esigenza di accompagnare la riforma insieme, in tempi brevi, con iniziative ulteriori su temi (in parte, già delineati dalla Conferenza unificata) quali: l'istituzione sul territorio nazionale di ambiti logistici di area vasta, che coinvolgano soggetti pubblici e privati e, in particolare, i gestori delle altre infrastrutture, ferroviarie, stradali, aeroportuali, la possibilità di estendere alle aree retroportuali i regimi fiscali e doganali applicati ai porti, l'intervento sulle regole di dragaggio.

Scarica il documento con il parere del Consiglio di Stato su www.themediatelegraph.it

IL DOCUMENTO

Porti, no del Consiglio di Stato allo stop di 3 anni alle fusioni “Così si vanifica la riforma”

Lo stop di tre anni alle aggregazioni fra porti chiesto da Liguria e Campania non convince il Consiglio di Stato riunito in commissione speciale proprio per esaminare il decreto di riforma della governance delle autorità portuali. Anzi, non piace proprio. «Introduce una deroga così rilevante alla ratio riorganizzatrice della riforma (senza peraltro addurre ragioni oggettive che possano giustificarla) - si legge nel documento - che potrebbe vanificare il raggiungimento degli obiettivi perseguiti, attraverso l'introduzione di un regime transitorio di non trascurabile durata, nel quale le neo-istituite autorità di settore portuale dovrebbero coesistere con le vecchie autorità portuali».

Erano state proprio Liguria e Campania (contrarie alle integrazioni immediate fra Genova e Savona e Napoli e Salerno) a far passare in sede di conferenza Stato-Regioni una sorta di norma transitoria che prevede un tempo massimo di 36 mesi per procedere con le integrazioni fra porti sedi delle vecchie nelle nuove autorità di sistema (15). Ma il Consiglio di Stato non si limita a questa considerazione, esprimendo perplessità sulla proposta Anci di allargare anche al sindaco il tavolo per la scelta del presidente del porto (che nel decreto spetta solo all'intesa fra ministero e regione). E se da una parte plaude all'impianto riformista voluto dal ministro Graziano Delrio nel suo progetto di dar vita a un "sistema-mare" («in linea con i principi ispiratori del



Una veduta del porto di Genova

Non convince nemmeno l'appello dell'Ancli ad allargare ai sindaci il percorso di nomina dei presidenti delle autorità di sistema

più ampio disegno di riordino dell'amministrazione per perseguire lo scopo comune di potenziare l'efficienza, contenere la spesa e razionalizzare la governance») dall'altra ne individua alcuni limiti. Uno in particolare, relativo alla «risposta che il decreto offre agli obiettivi e alle aspettative: necessaria ma circoscritta». «Il solo momento di riorganizzazione interna e l'introduzione di pur significative innovazioni nella governance non appaiono da sole sufficienti a ridare slancio economico al settore. Gli obiettivi dichiarati della riforma esigono di non fermarsi a un'operazione di razionalizzazione meramente interna all'apparato».

(massimo minella)

12/05/2016 09:00

PORTI, CDS: RIFORMA INNOVATIVA E NECESSARIA, MA NON SUFFICIENTE-2-

(Public Policy) - Roma, 10 mag - "L'approccio è certamente innovativo - non solo dal punto di vista giuridico, ma anche socio-economico. Tuttavia il Consiglio di Stato è convinto che la riforma, da sola, non sia sufficiente a ridare slancio economico al 'sistema Mare' dell'Italia, con il rischio, quindi, che si indebolisca o resti incompiuta", spiega ancora la nota.

"Ciò che occorre è una più strutturata consultazione degli stakeholders, una pianificazione più strategica nazionale, ed una maggiore apertura al mondo della logistica e dell'intermodalità, in cui vengano portate avanti anche altre riforme in itinere strettamente collegate, come ad esempio quella degli interporti", si legge.

Al tempo stesso il Consiglio di Stato si dice preoccupato su due aspetti: quello della governance, in cui si raccomanda di assicurare l'effettiva separazione tra attività di gestione del porto e attività economiche di interesse portuale, rendendo, quindi, più chiaro il divieto per le Autorità di governo di svolgere operazioni economiche in ambito portuale, anche indirettamente per il tramite di società partecipate. E quello della semplificazione di organi e poteri intermedi: sul fronte della riorganizzazione potrebbero, infatti, verificarsi duplicazioni dei centri decisionali, con il rischio di aumentarne la frammentazione ed i costi.

"Difetti che andrebbero corretti e monitorati, onde pregiudicare la portata innovatrice dell'intervento e l'effettivo raggiungimento degli obiettivi prefissati", conclude la nota. (Public Policy)

Public Policy

PORTI, CDS: RIFORMA INNOVATIVA E NECESSARIA, MA NON SUFFICIENTE RISCHI SU DUPLICAZIONE ORGANI E RAGGIUNGIMENTO OBIETTIVI

(Public Policy) - Roma, 10 mag - "La riforma si sentiva certamente come necessaria e le linee generali del parere restano condivise in particolar modo sulla riorganizzazione e semplificazione di un sistema portuale ultra ventennale, considerato troppo complesso e frammentato", ma "da sola", si ritiene "non sia sufficiente a ridare slancio economico al 'sistema Mare' dell'Italia, con il rischio, quindi, che si indebolisca o resti incompiuta".

È quanto si legge in una nota del Consiglio di Stato, la cui Commissione speciale ha reso pubblico il parere sullo schema di decreto in materia di Autorità portuali.

Evidenziato gli aspetti positivi, il Cds sottolinea la riduzione delle attuali 24 Autorità portuali ed il passaggio a 15 nuove Autorità di sistema portuale, cui vengono conferite anche le funzioni di raccordo nei confronti di tutte le amministrazioni aventi competenza sulle attività in ambito portuale. Così come apprezzata è l'individuazione di procedure più snelle e meritocratiche per la scelta dei futuri vertici delle Autorità. Il Consiglio di Stato invita, quindi, a mantenere coerente l'impianto di riforma, senza cedere a deroghe e dilazioni, su spinta delle istanze regionali e locali, non sostenute da forti motivazioni oggettive.

Authorities: nuova informata di commissari



Luciano Guerrieri

ROMA - Come avevano preannunciato, il commissario di Piombino Luciano Guerrieri è stato confermato con apposito decreto del ministro Delrio con la ormai consueta formula: "fino all'entrata in vigore delle riforme portuali e comunque non oltre sei mesi dalla data di conferma". Si attende entro a fine della settimana analogo conferma per il commissario del porto di Livorno.

Dal ministero, filtrano indiscrezioni - che comunque sembrano confermate anche da fonti ufficiali - secondo le quali il governo avrebbe deciso di arrivare alla riforma con tutte o quasi le

A.F.

(segue in ultima pagina)

Informata di commissari

Autorità portuali commissariate (salvo quelle che hanno ancora presidenti in carica oltre l'anno in corso, ovvero La Spezia che scadebbe l'anno prossimo, Palermo che scadebbe nel 2018 ed Ancona nel 2019) per poter procedere poi in un "blocco" unico a tutte le nomine. Con la riforma, anche i presidenti in carica dovrebbero automaticamente, inaspriti, piazza pulita e musica nuova - dicono al ministero - in carica...

Da ricordare che nei prossimi mesi si valano anche i presidenti di Messina, Salerno, Venezia, Marina di Carrara e Savona. Sono già rette da commissari le Autorità portuali di Manfredonia, Catania, Napoli, Piombino, Olbia, Cagliari, Anversa, Gioia Tauro, Trieste, Civitavecchia, Livorno, Brindisi, Taranto, Bari, Genova e Ravenna.

IL 19 MAGGIO CONVEGNO INCE-BERS

Porto di Trieste e infrastrutture: asse fra Cina ed Europa

TRIESTE

Partendo dalla Cina si arriva Europa, in particolare anche nell'area sud-orientale, e si passa anche per Trieste, la sede del convegno internazionale sugli scambi economici con la Cina, che si terrà al teatro Verdi il 19 maggio. Un evento organizzato dall'Iniziativa centroeuropea (Ince) assieme alla Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (Bers).

Attraverso i numerosi rappresentanti del governo italiano e dei paesi dei Balcani occidentali, delle istituzioni europee, della Bers, di banche e del settore privato, si potrà capire

quali saranno gli importanti benefici per le imprese nell'area dell'Europa sud-orientale derivanti dal piano di investimenti "Belt and road initiative". Progetto dall'enorme cifra di un trilione di dollari, lanciato dal governo cinese per rafforzare le infrastrutture logistiche per il trasporto di merci e servizi verso l'Europa. «La mattinata sarà dedicata quindi al porto di Trieste - ha annunciato ieri l'ambasciatore Giovanni Caracciolo di Vietri, segretario generale dell'Ince - e alla centralità che il porto e queste strutture marittime, stradali e ferroviarie avranno in futuro». «Un incontro» ha aggiunto «



Giovanni Caracciolo di Vietri

che non deve rimanere isolato nel tempo» e che prevede «anche un approfondimento sugli intendimenti cinesi, un campo non ancora del tutto esplorato, con luci e ombre, mostrando tutte le ricadute possi-

bili sullo sviluppo e l'ampliamento dell'imprenditoria regionale». Assente il sindaco Roberto Cosolini, trattenuto dal tavolo di crisi della Wartsila, la presidente della Regione Debora Serracchiani ha sottolineato che «si tratta di un'iniziativa che fa fare un salto di qualità nella riconquista degli spazi internazionali per il Fvg. La nostra presenza all'Expo sta dando i frutti: abbiamo allacciato contatti con diversi Paesi, con quello cinese in particolare, di cui visitiamo numerose delegazioni visitare il nostro territorio, interessati al nostro comparto produttivo».

Benedetta Moro

Evergreen a Venezia

Altre due navi in aggiunta alle otto della "Ocean 3"

VENEZIA - Evergreen ha riorganizzato i suoi servizi su Venezia e aggiunge al servizio feeder intra-mediterraneo un nuovo servizio diretto fra Adriatico e Far East. Con l'arrivo a Marghera della portacontainer "Ever Utile", salpata lo scorso mercoledì 30 marzo da Shanghai, i container trasportati dalla compagnia di navigazione taiwanese sono stati imbarcati e sbarcati al Porto di Venezia presso il terminal Vecun.

Il nuovo servizio fornito da Evergreen prevede l'utilizzo di 2 navi della capacità ciascuna di 5700 Teu che si aggiungeranno alle altre 8 già operanti sulla linea diretta Venezia-Far East e ruote nella alleanza fra le compagnie di navigazione CMA-CGM, China Shipping e UASC denominata (segue in ultima pagina)



Nella foto: presidente e segretario generale [redacted] di Venezin sul ponte di comando della Ever Unite con Wang Jiann comandante della nave, Yung Che Ta di Evergreen e Nicola Ruello, agente della Evergreen a Venezia.

Evergreen a Venezia

"Ocean 3" cui si aggiunge anche MOL. Un servizio che, nel 2015, ha intermediato oltre 100.000 container al Porto di Venezia. Da oggi, con cadenza settimanale, anche gli operatori e gli spedizionieri che si affidano a Evergreen per spedire o ricevere le loro merci da e per Venezia potranno contare anche su un servizio diretto con il Far East evitando, com'era successo finora, di ricorrere a navi feeder e a tempi più lunghi in import o in export.

"L'arrivo della Evergreen è un'ottima notizia. È una grande occasione per le imprese del Nord-Est. Nonostante le limitazioni di accessibilità nautica di cui soffre Venezia, e pur nei limiti di sostenibilità imposti dal parco ambientale di salvaguardia della Laguna costituito attorno al sistema MoSE, le attività di escavo realizzate in questi anni ci hanno permesso di offrire alle compagnie che scalano il nostro porto il massimo dell'accessibilità e dell'efficienza possibile. Ogni singolo centimetro disponibile ha attratto nuovi traffici perché dietro Venezia c'è un mercato ricco e tante imprese il cui sviluppo si basa sull'export e che hanno bisogno di un porto efficiente. Ma pochi centimetri non sono più sufficienti per far fronte alle esigenze del mercato di domani. Abbiamo bisogno di realizzare il sistema VOCHS che con i suoi 20 metri di fondale naturale e un

a Venezia di ritornare a svolgere appieno la funzione portuale che ne ha contraddistinto l'economia nella storia", ha dichiarato il presidente Paolo Costa a bordo della "Ever Utile" dove è andato a salutare l'equipaggio.

efficace sistema di collegamento ai suoi seni dedicati a terra consentirà

Genova: Giachino, un porto frenato che potrebbe fare molto di più e dare crescita e lavoro al Paese

(FERPRESS) – Genova, 10 MAG – “Un porto frenato che potrebbe fare molto di più e dare crescita e lavoro al Paese”. Così l'ex Sottosegretario ai trasporti Mino Giachino ai margini della Assemblea di Assagenti tenutasi a Genova.

“Il Governo non può non ascoltare gli interventi di Duci, Cosulich, Toti. Se non parte il Piano dei Porti e della logistica, se il porto di Genova non avrà rapidamente un Presidente operativo – afferma in una nota Giachino – il Paese perderà le grandi opportunità che arrivano dal raddoppio del Canale di Suez e in più vedrà soffiarsi ulteriore spazio dalla logistica dei porti del nord Europa con la entrata in funzione del Gottardo.

Senza interventi immediati grandi opportunità si possono trasformarsi in un pesante boomerang è tutto ciò sarebbe imperdonabile”.

“e l'interesse del Paese e' quello di ritornare a crescere e a creare nuove opportunità di lavoro il porto italiano più importante è con maggiori margini di crescita non può rimanere nel “limbo” attuale.

Al recente parere del Consiglio di Stato il Governo può replicare partendo dagli obiettivi del Piano Delrio che punta alla crescita dei traffici mettendo in moto rapidamente investimenti pubblici e privati”, conclude la nota.

La Spezia: Fontana, a nome di community portuale e agenti marittimi denuncia ritardo nei lavori

(FERPRESS) – La Spezia, 10 MAG – “I lavori di espansione del porto di La Spezia viaggiano mediamente con un ritardo compreso fra i tre e in cinque anni rispetto alla tabella di marcia prevista. Purtroppo fra ricorsi e battute di arresto, il risultato è sconcertante: sovrapponendo la piantina del porto di 30 anni fa con quella attuale, non fosse per il riassetto del molo Garibaldi, si dovrebbe constatare che non è cambiato niente”.

La denuncia è di Andrea Fontana, che, a nome della community portuale spezzina, riunita in La Spezia Port Service, e dell'Associazione agenti marittimi di La Spezia che presiede, fa scattare l'allarme. “La Spezia – afferma Fontana – ha rappresentato per efficienza e produttività, nonché per capacità organizzativa e di innovazione anche dei suoi operatori privati, una splendida eccezione nel panorama nazionale. Ma burocrazia, ricorsi e ritardi stanno producendo danni incalcolabili”.

“È vero – prosegue Fontana – quello della dilatazione incontrollata dei tempi di realizzazione delle nuove infrastrutture è un fenomeno comune e tristemente noto a tutti i maggiori scali marittimi del paese. Ma per noi operatori, per noi agenti marittimi, in questo preciso momento di mercato caratterizzato da forti cambiamenti, non poter fornire agli armatori e alle compagnie internazionali risposte certe rischia di tradursi in un vero e proprio suicidio”.

La Spezia Port Service ha quindi individuato la lista dei principali lavori al palo, partendo da levante e proseguendo in direzione Toscana:

- 1) Per una serie di problemi di tipo organizzativo non sono ancora partiti i lavori di riempimento e ampliamento del terminal Tarros-Cantieri del Golfo; lavori e investimenti sulla base dei quali è stata assegnata una concessione quarantennale. La gara per inizio lavori non risulta essere stata bandita e il termine dei lavori è ora previsto per il 2019.
- 2) L'ampliamento verso levante del La Spezia Container Terminal (LSCT) presuppone il trasferimento e il radicamento delle marine (la più nota è quella del Canaletto) nel sito di Molo Pagliari. Anche in questo caso, nella più ottimistica delle ipotesi, il Molo Pagliari non sarà pronto, per accogliere gli utenti delle due marine con i quali l'Autorità portuale ha faticosamente dopo anni trovato un'intesa, prima di due o tre anni. E solo allora sarà possibile iniziare i lavori di ampliamento del terminal.
- 3) Molo Garibaldi: il recente accordo tra Autorità Portuale con LSCT, che prevede l'ampliamento del Molo Garibaldi per ricavarne 2 accosti per navi portacontainer e che in teoria non dovrebbe trovare opposizioni e ritardi, in quanto realizzato in gran parte dalla stessa LSCT con fondi propri e senza spostare alcuna attività, ha già causato un ricorso al TAR da parte di una neonata associazione ambientalista a testimonianza che ci sono forze che si oppongono a qualsiasi ampliamento del porto “a prescindere”.
- 4) La Corte dei Conti, a sorpresa, ha bocciato e congelato il finanziamento di 39 milioni di euro per la ristrutturazione e il potenziamento degli impianti ferroviari in porto sui quali si era espresso positivamente il Cipe. Lavori che dovevano consentire di formare treni da 650 metri contro i convogli attuali da 400 metri di lunghezza.

“Le responsabilità non sono da ricercarsi in uno o più soggetti in particolare ma nel sistema del nostro Paese che non è più in grado di fornire tempi certi nella programmazione delle opere permettendo un eccessivo potere di veto a chicchessia. È un sistema che non funziona più e che ha tempi incompatibili con quelli di un mercato e di uno shipping che pretende risposte rapide e quelle certezze che non siamo in grado di dare a nessuno”.

prove tecniche di accorpamento

Sopralluogo in porto del capo segreteria del ministro Del Rio
Incontro con Zubbani, Volpi e i rappresentanti sindacali

di CARRARA

Prove tecniche di accorpamento fra [redacted] di Marina di Carrara e quella di La Spezia. Proprio in vista di queste grandi manovre l'altro pomeriggio è arrivato in città Ivano Russo, il capo della segreteria del ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio, l'autore della bozza del decreto dove emerge chiaro il piano del governo sui porti italiani, almeno per quanto riguarda la Liguria: Genova e Savona insieme e La Spezia con Carrara.

La partita è stata aperta dalla riforma Delrio e prevede l'accorpamento dei porti in quattordici Autorità di sistema portuale.

Proprio su questa partita i sindaci (di Massa, Alessandro Volpi e di Carrara, Angelo Zubbani), le associazioni d'impresa, i sindacati e, addirittura anche Confindustria di Livorno avevano formato un mega as-



Francesco Missineo

se toscano che chiedeva di mantenere il porto di Marina di Carrara nel sistema portuale regionale, accorpandolo piuttosto al porto di Livorno.

Ma la linea del governo sta andando avanti e la linea sembra essere tracciata. Intanto c'è stato, questo sì, un vero e proprio sopralluogo il suo che ha toccato naturalmente il porto, e poi il Pignone, i Nuovi Cantieri Anzani e la sede [redacted] Qui è

avvenuto l'incontro con i due sindaci, quello di Carrara, Angelo Zubbani, e di Massa, Alessandro Volpi. E a seguire quello con i responsabili delle agenzie marittime e del sindacato. La riforma del sistema portuale voluta da Renzi e firmata Delrio non è ancora operativa, ma la corsa alle poltrone di comando dell'Autorità portuali, ora più grandi e più importanti per gli effetti degli accorpamenti voluti dalla riforma, è già iniziata. E alla corsa alla presidenza in pole position (come abbiamo scritto nei giorni scorsi) c'è Francesco Missineo, attuale presidente della [redacted] di Marina di Carrara, ente che sarà. Missineo sarebbe in corsa per assumere il comando della Autorità della Spezia e Marina di Carrara. E l'altro pomeriggio è stato proprio lui a fare gli onori di casa durante il sopralluogo del capo della segreteria del ministro Delrio.

ANTONIO DI NINO

La Gazzetta Marittima

"Mein Schiff 3" a Livorno

E' la prima unità di una serie di sei per la tedesca Tui Cruises

LIVORNO ~ Primo scalo alla banchina ad alto fondale, dove è in funzione la stazione passeggeri "provvisoria" della Porto 2000, della bella nave da crociera Mein Schiff 3 appoggiata all'agenzia Medov diretta da Stefano Salvestrini. Uno scalo che apre una stagione importante per la grande unità (quasi 100 mila tonnellate di stazza lorda) della compagnia tedesca Tui Cruises sui porti del Tirreno e delle Baleari.

Com'è tradizione, durante il primo scalo c'è stato lo scambio di crest tra le istituzioni livornesi e il comando di bordo, retto dal capitano Anastasius Joannis; che ha ricordato di conoscere ed apprezzare il porto labronico avendolo già frequentato in passato. Gli ha risposto il presidente della Porto 2000 Massimo Provinciali, presente con il suo staff, mentre l'Autorità portuale è stata rappresentata da Gabriele Gargiulo.

La Mein Schiff 3 è la prima unità di una serie programmata di sei nel cantiere Turku della Finlandia, di recente entrato nell'orbita del gruppo tedesco Meyer. Varata nel maggio del 2014 è stata recentemente seguita dalla Mein Schiff 4, praticamente unità gemella. Si tratta di navi estremamente eleganti, con interni curati e con un servizio di prima qualità. Il capo dei piloti livornesi, capitano Massimiliano Lupi, che ha condotto la nave all'accosto, ha confermato che si tratta di un "gigante" estremamente manovrabile e di ottime caratteristiche di navigazione.

La nave ha sbarcato oltre duemila passeggeri che come sempre hanno privilegiato le gite organizzate alle città d'arte della Toscana.

Cento studenti per l'orientamento

Provenienti dagli istituti professionali hanno seguito le lezioni

LIVORNO – Mille studenti: tanti sono i ragazzi che quest'anno hanno partecipato al progetto di orientamento alle professioni promosso dall'Autorità Portuale in sinergia con gli operatori. In undici giornate di approfondimento, tenutesi in poco più di un mese, dal 9 marzo al 3 maggio, i giovani provenienti dall'Istituto Nautico Cappellini, dal Vespucci e dal Liceo Cecioni, hanno potuto vedere più da vicino come funziona un porto e capire quali sono le figure professionali interessate nella catena logistica integrata dalla banchina alla consegna della merce. Non solo, diverse lezioni sono state dedicate agli aspetti amministrativi e contabili delle Amministrazioni pubbliche; a quelli connessi all'utilizzo dei fondi strutturali europei e ad altri correlati al marketing territoriale e all'accoglienza turistica del settore della crocieristica.

«Siamo soddisfatti – ha detto il dirigente promozione e studi dell'APL, Gabriele Gargiulo – il progetto di orientamento alle professioni del porto ha riscosso un buon successo, richiamando migliaia di studenti. È la conferma che lo scalo labronico è per molti giovani la principale, se non l'unica, speranza per rimettere in gioco il futuro del nostro territorio». Al percorso di orientamento hanno aderito la Capitaneria di Porto e i principali stakeholder della comunità portuale: dagli agenti raccomandatori marittimi agli spedizionieri, sino ai piloti, agli ormeggiatori, ai rimorchiatori e ai terminalisti. Hanno partecipato anche gli stessi dipendenti dell'Autorità Portuale, che si sono messi a disposizione dei ragazzi per spiegare funzioni e attività dell'ente di governo del porto.

«Il collante più importante tra il porto e la città sono le persone – ha dichiarato il segretario generale dell'APL Massimo Provinciali – ed è alle persone, in particolare ai ragazzi, che dedichiamo ogni anno le nostre attenzioni, rinnovando iniziative ad alto valore educativo, come Porto Aperto, e sviluppando percorsi di orientamento alle professioni del mare che speriamo possano essere utili al futuro personale degli studenti. Oggi abbiamo gettato un seme su un terreno che ci auguriamo possa dare, nel medio e lungo periodo, buoni frutti».

Alla presentazione è intervenuta anche l'assessore regionale Cristina Grieco: «Devo ringraziare Port Authority, Porto di Livorno 2000 e Camera di Commercio per queste belle iniziative – ha detto – quando ho iniziato la mia esperienza come dirigente scolastica al Vespucci c'era come un muro ideale tra il porto e la città. Negli ultimi anni la situazione è cambiata in meglio: è fondamentale che la scuola e il mondo del lavoro continuino a parlarsi e la risposta da parte del territorio non è mancata».

Il ministro dell'Ambiente Galletti domani a Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - Sarà a Civitavecchia nella mattinata di domani il ministro dell'Ambiente Gian Luca Galletti. L'occasione è la presentazione dei dati della Terza Campagna nazionale di tutela Ambientale, sviluppata dal Reparto Ambientale Marino del Comando Generale e svolta nel 2015 dal Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, che ha portato a denunciare oltre mille persone nello scorso anno.

Si inizia alle 10, al Centro Storico Culturale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera all'interno del Forte Michelangelo. Seguirà poi un'attività di ricognizione in mare a largo di Civitavecchia con le navi della Guardia Costiera. Seguendo questo programma il ministro Galletti affronterà i temi della salvaguardia dell'ecosistema marino e costiero dall'inquinamento, il contrasto alle violazioni ambientali dopo l'introduzione degli ecoreati, le misure di tutela dell'ambiente con l'avvicinarsi della stagione estiva. Con il Ministro ci sarà il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Vincenzo Melone, e il Capo del Reparto Ambientale Marino Comandante Aurelio Caligiore.

Il porto della Puglia diventato crocevia del terrorismo europeo

BARI. «Alle ore 16.10, mentre effettuavo un passaggio di controllo presso il terminal crociere del porto di Bari, notavo tre individui di origine medio-orientale intenti a fotografarsi davanti al terminal». Era il 15 novembre del 2015, 48 ore dopo gli attentati di Parigi, e con l'imperfetto tipico dei rapporti informativi un finanziere segnalava una potenziale minaccia. Concretizzatasi, sei mesi dopo, nei tre arresti di ieri.

Il militare in servizio al porto aveva avuto l'intuito di capire che quei tre personaggi, in posa davanti alla fregata "Maestrale" della Marina, non erano semplici turisti. Secondo la procura Qari Khesta Mir Ahmadzal, l'uomo al terminal crociere di Bari insieme ad altri due afghani, era lì per un altro motivo. «Sono scatti che non hanno alcun valore turistico e possono essere considerati sopralluoghi, fatti dalla cellula per compiere attentati».

Se fosse confermata l'accusa, Khesta Mir non sarebbe certo il primo jihadista che utilizza il porto pugliese come base per l'ingresso in Europa. Al momento la Direzione distrettuale antimafia ha indizi su almeno sei possibili terroristi che sono passati da lì. Il primo agosto scorso Salah Abdeslam, uno degli stragisti di Parigi, è salpato in direzione Patrasso col traghetto, per poi rientrare quattro giorni dopo. Un viaggio in Grecia, in compagnia di Ahmad Dahmani (poi arrestato in Turchia), per incontrare il resto della cellula di Molenbeek e probabilmente calendarizzare gli attacchi.

Aveva scelto Bari come centrale operativa anche Muhmad Majid, iracheno già condannato per terrorismo, ora al centro di un'inchiesta per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina con il sospetto che volesse fornire documenti "puliti" per chi intendeva raggiungere la guerra santa via mare. E sempre a Bari è stato recentemente arrestato un altro iracheno con un'accusa simile, traffico di documenti falsi, nell'indagine della Direzione distrettuale antimafia che ha portato il pm Roberto Rossi e Renato Nitti a chiedere alla Digos di incrociare gli elenchi della nostra antiterrorismo con le persone transitate dal porto di Bari negli ultimi 18 mesi. In almeno sei casi, ci sono riscontri.

Per l'intelligence del nostro Paese, Bari non è una sorpresa.

Secondo i dossier dell'Aisi portati all'attenzione del Comitato di analisi strategica antiterrorismo del Viminale, nell'ultimo anno e mezzo sono transitati diciotto possibili foreign fighter, in direzione Grecia.



-segue

Quella pugliese è la rotta sfruttata da chi ha documenti in regola: cittadini comunitari che raggiungono i porti greci per poi passare in Turchia e da qui superare il confine siriano. La troppo spesso scarsa collaborazione tra i servizi segreti europei rende praticamente impossibili controlli a campione su soggetti a rischio, in particolare a luglio e agosto quando dal porto di Bari transitano più di diecimila persone al giorno.

In alcuni casi, però, la rete di prevenzione e condivisione delle informazioni sensibili ha funzionato. Negli ultimi mesi le forze di polizia italiane hanno ricevuto dall'estero una ventina di segnalazioni su presunti foreign fighter entrati in Italia. Erano cittadini francesi, belgi e inglesi. Sono state organizzate delle staffette tra gli agenti, per fare controlli apparentemente casuali lungo il tragitto e verificare se, dall'ingresso al confine sino all'arrivo in Puglia, i soggetti effettuassero soste tecniche o incontrassero qualcuno. Non è mai accaduto. Bari, dunque, è solo un punto di passaggio sulla rotta della jihad. Una tappa oltretutto poco protetta, con falle nella sicurezza del perimetro portuale da tempo segnalate al Viminale.

Gli uomini della polizia doganale hanno creato un database elettronico che ha permesso di ricostruire il viaggio di Salah.

Ma nell'area ci sono ancora poche telecamere e mancano gli apparecchi che permettono di scattare fotografie a tutti i passeggeri: per dire, se non avesse acquistato il biglietto successivo a quello di Salah, Dahmani non sarebbe mai stato arrestato.

(g. f. - fa. to.) © RIPRODUZIONE RISERVATA L'indagine scattata dopo aver sorpreso tre uomini che si facevano foto davanti a una fregata IL DITO MEDIO CONTRO MALALA. Dai cellulari degli arrestati anche una foto di Hakim Nasiri che fa il dito medio davanti a un poster di Malala Yousafzai, la ragazza pachistana premio Nobel per la Pace ferita dal Taliban per la sua campagna per l'istruzione femminile. A destra, Qari Khesta Mir Akhmazai (arrestato ieri) e Mansoor Ahmadzai (indagato), si fanno fotografare al porto di Bari davanti alla fregata Maestrale.

RemTech Expo a Taranto

Una piattaforma per il laboratorio sull'area di crisi

FERRARA – RemTech Expo, l'evento organizzato da Ferrara Fiere Congressi (21-23 settembre), affianca sempre più strettamente il commissario straordinario per gli interventi urgenti di bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione di Taranto, con cui a Napoli, ha siglato una convenzione. L'obiettivo è quello di realizzare una piattaforma comune che porti a selezionare le migliori tecnologie e a dare vita a un laboratorio ambientale in scala 1:1 per la rigenerazione e lo sviluppo dell'area di crisi ambientale di Taranto.

"Il progetto avviato in stretta sinergia con il commissario Vera Corbelli – sottolinea Silvia Paparella, project manager di RemTech Expo – è molto ambizioso, complesso e oserei dire pionieristico, perché rappresenta il primo esempio, in Europa, di sperimentazione su queste tematiche su scala reale e il primo su un territorio così vasto come quello di Taranto, dove agiscono forti pressioni ambientali". La piattaforma servirà a misurare sul campo l'efficacia di un approccio innovativo alla riqualificazione del territorio, con il supporto delle tecnologie più promettenti e il contributo anche delle imprese di RemTech Expo, portatrici di know-how altamente specializzati. Le fasi iniziali del progetto e i primi risultati raccolti saranno illustrati a inizio settembre a Taranto, in occasione di una tavola rotonda che coinvolgerà i massimi esperti del settore. La convenzione firmata col Commissario Straordinario segna un ulteriore avanzamento nel percorso che RemTech Expo, il principale punto di riferimento, in Italia, sui temi della bonifica, della riqualificazione, della tutela e del recupero, ha iniziato a costruire a partire da "Taranto oltre l'ILVA", l'appuntamento promosso nel settembre 2015 nel capoluogo pugliese, in collaborazione con il Politecnico di Bari e il Commissario Straordinario, per mettere a punto modalità innovative e sostenibili legate alla presenza di insediamenti industriali strategici. Più recentemente, lo scorso gennaio, ancora a Taranto, RemTech è stato tra i promotori della giornata di studio "Bonifica di siti contaminati e tecnologie di risanamento ambientale", insieme alla Società Chimica Italiana di Taranto, all'Autorità Portuale di Taranto, all'Istituto per l'Ambiente Marino Costiero del CNR, all'Ordine degli Ingegneri di Taranto e all'Università di Bari, per approfondire le recenti normative e le nuove tecnologie in materia di bonifica di siti marini contaminati.

Crociere: maiden call per Carnival Vista a Palermo

Cannatella, orgogliosi di ospitare nave così prestigiosa

(ANSA) - PALERMO, 10 MAG - E' stata celebrata oggi a bordo della Carnival Vista la cerimonia del maiden call, cioè la presentazione dello scalo inaugurale nel porto di Palermo, con scambio di crest tra il comandante Rocco Lubrano, il presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella, il segretario generale dell'Ap, Renato Coroneo, e il capitano di vascello Raffaele Macaudo, comandante in seconda della Capitaneria di porto. "Siamo orgogliosi - dice Lubrano - di essere qui con il nostro viaggio inaugurale, Palermo ci ha accolti bene, con il sole, e i nostri passeggeri hanno goduto delle sue bellezze. Questa nave è un prototipo che usufruisce di concetti nuovi, un vero un pezzo d' Italia in giro per il mondo.

La gemella, in costruzione nei cantieri di Marghera di Fincantieri, sarà pronta nel 2018".

"Siamo molto soddisfatti - spiega Cannatella - di ospitare una nave così prestigiosa che quest'anno tornerà a Palermo altre due volte, in giugno e settembre".

Carnival Vista è una nave da crociera costruita presso il cantiere navale Fincantieri di Monfalcone per la compagnia di navigazione americana Carnival Cruise Lines, entrata in servizio lo scorso primo maggio. Come da tradizione, essendo la nave più moderna, la Carnival Vista ha assunto il ruolo di ammiraglia della flotta, scalzando Carnival Breeze, "nata" nel 2012. (ANSA).

La prima volta dell'ammiraglia Carnival a Palermo: la Vista approda in Sicilia

E' stata celebrata ieri bordo della Carnival Vista la cerimonia del maiden call, cioè la presentazione dello scalo inaugurale nel porto di Palermo, con scambio di crest tra il comandante Rocco Lubrano, il presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella, il segretario generale dell'Ap, Renato Coroneo, e il capitano di vascello Raffaele Macaudo, comandante in seconda della Capitaneria di porto. Cannatella: «Siamo molto soddisfatti di ospitare una nave così prestigiosa che quest'anno tornerà a Palermo altre due volte, in giugno e settembre». Carnival Vista è una nave da crociera costruita presso il cantiere navale Fincantieri di Monfalcone per la compagnia di navigazione americana Carnival Cruise Lines, entrata in servizio lo scorso primo maggio. Come da tradizione, essendo la nave più moderna, la Carnival Vista ha assunto il ruolo di ammiraglia della flotta, scalzando Carnival Breeze, nata nel 2012.

3

CONFERENZE E INCHIESTE

«Spezia, tutto bloccato dalla burocrazia»

La denuncia della comunità portuale: «Ritardi sconcertanti»

Spezia, 29 maggio. La comunità portuale di Spezia ha espresso il suo dissenso per la gestione della Carnival Vista, la prima nave da crociera americana a fare scalo in città. I rappresentanti della comunità portuale, riuniti in una conferenza stampa, hanno denunciato i «ritardi sconcertanti» e «tutto bloccato dalla burocrazia» che ha impedito la regolare partenza della nave. Secondo i relatori, le procedure amministrative sono state estremamente lente e inefficienti, causando notevoli disagi alla compagnia e ai passeggeri. La Carnival Vista, che dovrebbe essere in partenza da Spezia il 30 maggio, è ancora in porto a causa di questi problemi. La comunità portuale ha chiesto maggiore trasparenza e collaborazione con le autorità portuali per risolvere le situazioni di emergenza.

LA PRIMA VOLTA DELL'AMMIRAGLIA CARNIVAL A PALERMO: LA VISTA APPRODA IN SICILIA

Palermo, 29 maggio. La Carnival Vista, la più grande nave da crociera americana, è approdata a Palermo per la prima volta. La cerimonia del maiden call si è svolta a bordo della nave, con la partecipazione del comandante Rocco Lubrano, del presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella, del segretario generale dell'Ap, Renato Coroneo, e del capitano di vascello Raffaele Macaudo. La Carnival Vista è una nave da crociera costruita presso il cantiere navale Fincantieri di Monfalcone per la compagnia di navigazione americana Carnival Cruise Lines, entrata in servizio lo scorso primo maggio. Come da tradizione, essendo la nave più moderna, la Carnival Vista ha assunto il ruolo di ammiraglia della flotta, scalzando Carnival Breeze, nata nel 2012.

NORWEGIAN TRAINATA DAL CARALIBI

Esercizio positivo per la compagnia: «L'ille netto sale a 72 milioni di dollari»

Oslo, 29 maggio. La compagnia di navigazione norvegese Norwegian Cruise Line (NCL) ha annunciato un risultato positivo per il primo trimestre 2016. L'ille netto della compagnia è salito a 72 milioni di dollari, un aumento rispetto al trimestre precedente. La NCL ha attribuito questo risultato a una serie di fattori, tra cui l'aumento delle prenotazioni e l'ottimizzazione dei costi. La compagnia ha anche annunciato che ha deciso di aumentare le tariffe per il prossimo anno, a causa dell'aumento dei costi operativi. La NCL ha anche annunciato che ha deciso di aumentare il numero di crociere per il prossimo anno, a causa dell'aumento della domanda.

ONORATA ARMATORI, OTTE SETTE A 53 MILIONI

«Ricavi in salita, redditività record»

Genova, 29 maggio. La compagnia di navigazione italiana Onorata Armatori ha annunciato un risultato positivo per il primo trimestre 2016. I ricavi della compagnia sono saliti a 53 milioni, un aumento rispetto al trimestre precedente. La compagnia ha attribuito questo risultato a una serie di fattori, tra cui l'aumento delle prenotazioni e l'ottimizzazione dei costi. La compagnia ha anche annunciato che ha deciso di aumentare le tariffe per il prossimo anno, a causa dell'aumento dei costi operativi. La compagnia ha anche annunciato che ha deciso di aumentare il numero di crociere per il prossimo anno, a causa dell'aumento della domanda.

Il viaggio inaugurale della " Carnival Vista " tocca Palermo In porto oggi un lussuoso albergo galleggiante con 4047 passeggeri

E' stata celebrata oggi a bordo della Carnival Vista la cerimonia del maiden call , cioè la presentazione dello scalo inaugurale nel porto di Palermo, con scambio di crest tra il comandante Rocco Lubrano, il presidente dell' Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella , il segretario generale dell' Ap, Renato Coroneo , e il capitano di vascello Raffaele Macauda , comandante in seconda della Capitaneria di porto. Lubrano: "Siamo orgogliosi di essere qui con il nostro viaggio inaugurale, Palermo ci ha accolti bene, con il sole, e i nostri passeggeri hanno goduto delle sue bellezze. Questa nave è un prototipo che usufruisce di concetti nuovi, un vero un pezzo d' Italia in giro per il mondo. La gemella, in costruzione nei cantieri di Marghera di Fincantieri, sarà pronta nel 2018". Cannatella: "Siamo molto soddisfatti di ospitare una nave così prestigiosa che quest' anno tornerà a Palermo altre due volte, in giugno e settembre". Carnival Vista è una nave da crociera costruita presso il cantiere navale Fincantieri di Monfalcone per la compagnia di navigazione americana Carnival Cruise Lines, entrata in servizio lo scorso primo maggio. Come da tradizione, essendo la nave più moderna, la Carnival Vista ha assunto il ruolo

di ammiraglia della flotta, scalzando Carnival Breeze, "nata" nel 2012. La Carnival Vista , la nave più grande mai costruita dalla compagnia e la più innovativa di sempre, è dotata delle più avanzate tecnologie per la sicurezza e il rispetto ambientale, è lunga 323 metri, ha 133.500 tonnellate di stazza lorda e dispone di 1.968 cabine e può arrivare a trasportare 4.980 crocieristi. Per questo viaggio inaugurale ha registrato il tutto esaurito, avendo imbarcato nella città giuliana, oltre i 1.450 membri dell' equipaggio, 4.047 passeggeri ospitati nelle 1.968 cabine di varie categorie, comprese le nuove Havana Cabanas di ispirazione tropicale con veranda privata, patio e amaca. Gli ospiti di queste cabine possono immergersi nel clima latino nell' Havana Bar&Pool per rilassarsi nella Jacuzzi e sui lettini, in esclusiva fino alle 17.00. Questo primo viaggio di 13 giorni terminerà a Barcellona dopo aver effettuato un ampio giro nel Mediterraneo, toccando i porti di Ragusa (Dubrovnik), Atene, Izmir (Smirne) in Turchia, Creta, La Valletta (Malta), Palermo, Civitavecchia, Livorno e Marsiglia. Dal porto spagnolo poi effettuerà i vari programmi di crociere nel Mediterraneo fino ad ottobre, quando partirà alla volta di New

-segue

York, da dove poi riprenderà il mare il 15 novembre con la prua verso i Caraibi per le crociere invernali.

Viaggio inaugurale per la «Carnival»

OOO Celebrata ieri a bordo della Carnival Vista la cerimonia del maiden call, ovvero la presentazione dello scalo inaugurale nel porto di Palermo, con scambio di crest tra il comandante Rocco Lubrano, il presidente dell'Autorità portuale del capoluogo, Vincenzo Cannatella, il segretario generale dell'Ap, Renato Coroneo, e il capitano di vascello Raffaele Macaudo, comandante in seconda della Capitaneria di porto. Lubrano: «Siamo orgogliosi di essere qui».

Questa nave è un prototipo che usufruisce di concetti nuovi, un vero un pezzo d'Italia in giro per il mondo, sarà pronta nel 2018». (nella foto da sinistra Vincenzo Cannatella, Renato Coroneo, Rocco Lubrano e Raffaele Macaudo)

RENATO CORONEO

Il viaggio inaugurale della "Carnival Vista" tocca Palermo

Palermo. E' stata celebrata oggi a bordo della Carnival Vista la cerimonia del maiden call, cioè la presentazione dello scalo inaugurale nel porto di Palermo, con scambio di crest tra il comandante Rocco Lubrano, il presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella, il segretario generale dell'Ap, Renato Coroneo, e il capitano di vascello Raffaele Macauda, comandante in seconda della Capitaneria di porto. Carnival Vista è una nave da crociera costruita presso il cantiere navale Fincantieri di Monfalcone per la compagnia di navigazione americana Carnival Cruise Lines, entrata in servizio lo scorso primo maggio. Come da tradizione, essendo la nave più moderna, la Carnival Vista ha assunto il ruolo di ammiraglia della flotta, scalzando Carnival Breeze, "nata" nel 2012. E' la nave più grande mai costruita dalla compagnia e la più innovativa di sempre, è dotata delle più avanzate tecnologie per la sicurezza e il rispetto ambientale, è lunga 323 metri, ha 133.500 tonnellate di stazza lorda e dispone di 1.968 cabine e può arrivare a trasportare 4.980 crocieristi. Per questo viaggio inaugurale ha registrato il tutto esaurito, avendo imbarcato nella città giuliana, oltre i 1.450 membri dell'equipaggio, 4.047 passeggeri ospitati nelle 1.968 cabine di varie categorie, comprese le nuove Havana Cabanas di ispirazione tropicale con veranda privata, patio e amaca. Gli ospiti di queste cabine possono immergersi nel clima latino nell'Havana Bar&Pool per rilassarsi nella Jacuzzi e sui lettini, in esclusiva fino alle 17.00. Questo primo viaggio di 13 giorni terminerà a Barcellona dopo aver effettuato un ampio giro nel Mediterraneo, toccando i porti di Ragusa (Dubrovnik), Atene, Izmir (Smime) in Turchia, Creta, La Valletta (Malta), Palermo, Civitavecchia, Livorno e Marsiglia. Dal porto spagnolo poi effettuerà i vari programmi di crociere nel Mediterraneo fino ad ottobre, quando partirà alla volta di New York, da dove poi riprenderà il mare il 15 novembre con la prua verso i Caraibi per le crociere invernali.

Il porto dimezzato alla sfida d' estate

Attraccata la supernave Carnival: la stagione delle crociere verso un nuovo record: oltre 600mila i passeggeri in arrivo Resta sotto sequestro il molo Vittorio Veneto e da giugno i traghetti saranno costretti a restare in rada durante il giorno

IL CASO FRANCESCO PATANÈ Le transenne che delimitano la banchina Vittorio Veneto sequestrata dalla procura per rischio di crollo e a meno di 50 metri di distanza la cerimonia di benvenuto per la Carnival Vista, il gigante del mare che ieri ha fatto scalo per la prima volta a **Palermo**. Due facce dello stesso porto che da un lato punta a raggiungere i 600 mila croceristi nel 2016 con un aumento del 10 per cento rispetto al 2015, ma quasi sicuramente dovrà fare a meno della banchina principale, la Vittorio Veneto, che a meno di accelerazioni dell' ultima ora non verrà dissequestrata entro l' estate.

Un doppio molo che è sempre stato destinato alle grandi navi da crociera e che dal 1 febbraio è sotto sequestro per pericolo di crollo. Il perito incaricato dal pm Luca Battinieri di fotografare le condizioni del molo ha ricevuto la documentazione richiesta lo scorso 26 aprile dall' **autorità portuale**, ma non ha ancora stabilito una data di consegna della relazione su cui il tribunale potrà decidere se dissequestrare o meno il molo.

"Noi abbiamo fatto il possibile per accelerare i tempi, la montagna di carte che ci è stata chiesta è stata consegnata due settimane fa -

assicura il segretario generale dell' Autorità **portuale** Renato Coroneo - Ci siamo anche offerti di eseguire alcune prove di carico per stabilire se le banchine sono staticamente integre. La procura ci ha **autorizzati** e lunedì per due giorni inizieranno le verifiche sul molo Vittorio Veneto. Speriamo che questo serva ad accelerare l' iter burocratico per ottenere il dissequestro".

Ma anche se i dei due moli, che secondo la procura sono ormai erosi nella parte sommersa a causa delle manovre di ormeggio delle navi con le eliche laterali, fossero in condizioni di tornare operativi, questo potrebbe non bastare al dissequestro. In mezzo alla banchina le travi sotto la vecchia stazione marittima sono in pessime condizioni e ci vogliono almeno tre milioni di euro per consolidarle. Un intervento che dovrebbe rientrare nella variante da sei milioni di euro al maxi appalto da 21 milioni per la realizzazione della nuova stazione marittima, ma su cui manca ancora il via libera del Provveditorato alle opere pubbliche. I lavori sono fermi da 14 mesi e nella migliore delle ipotesi ci vorranno almeno due anni per concluderli.

Ieri mattina l' arrivo in porto della Carnival Vista non ha creato alcun problema solo perché in calendario

c'era una sola nave da crociera oltre ai normali traghetti. La più grande nave mai costruita dalla compagnia, uscita dai cantieri Fincantieri di Monfalcone nel maggio dello scorso anno, ha attraccato al molo Piave. Un gigante del mare dotato delle più avanzate tecnologie per la sicurezza e il rispetto ambientale, lungo 323 metri e con 1.968 cabine che possono ospitare fino a 4.980 crocieristi.

Ma già domani il doppio arrivo di navi da crociera (Costa Fascinosa e Berlin) potrebbe creare il primo ingorgo in porto della stagione. La soluzione trovata dall' **autorità portuale** è quella di parcheggiare in rada a rotazione uno dei traghetti che arrivano all'alba e ripartono la sera. Una delle navi per Napoli, Livorno, Civitavecchia e Genova dovrà dunque passare la giornata in rada in attesa che una delle navi da crociera salpi nel pomeriggio. "Quest'eventualità si verificherà soltanto nei giorni in cui ci sono due o tre arrivi di navi da crociera e nel fine settimana quando il numero di traghetti aumenta - spiega Coroneo - Abbiamo deciso di privilegiare i crocieristi, anche perché il contratto con le compagnie di navigazione non garantisce la sosta in porto fra l'arrivo e la partenza".

Se a febbraio e marzo gli arrivi sono stati una decina, già in aprile le navi da crociera hanno toccato quota 15 attracchi. Ma i problemi di sovraffollamento cominciano questo mese con 21 "villaggi turistici galleggianti" in arrivo che vanno ad aggiungersi ai 6-7 traghetti che ogni giorno attraccano a **Palermo**. In totale sono 182 attracchi prenotati fino a dicembre, giganti del mare che dovranno essere "parcheggiati" negli otto moli disponibili. Fino a quando non sarà di nuovo agibile la banchina Vittorio Veneto organizzare gli attracchi sarà dunque una sorta di gioco a incastro che non sempre garantirà un posto sicuro in porto a tutte le imbarcazioni. L'ordine di priorità è stato già definito: precedenza alle navi da crociera, anche a costo di creare qualche disagio ai traghetti. Anche perché "quest'anno oltre alla "Vista", la nuova ammiraglia della Carnival - svela il presidente dell'Autorità **portuale** Vincenzo Cannatella - arriverà a **Palermo** anche la presenza di una delle navi più grandi al mondo, la Norwegian Epic, che nel 2016 toccherà **Palermo** per cinque volte. Arrivi confermati anche per la Disney Magic, e la Aegean Odyssey con i suoi migliaia di appassionati di archeologia".

©RIPRODUZIONE RISERVATA La procura non ha ancora comunicato quando sarà possibile far riprendere i lavori. In totale, sino alla fine dell'anno, sono stati prenotati 182 ormeggi di grandi imbarcazioni. MOLI La Carnival Vista ieri al porto accanto alla banchina Vittorio Veneto sotto sequestro.

Sicilia: SailOr, 200 studenti a bordo della nave dell'orientamento (2)

(AdnKronos) - GNV, che supporta il progetto sin dalla prima edizione del 2013, ha ospitato a bordo del traghetto La Suprema oltre 200 ragazzi delle scuole secondarie di II grado provenienti da tutta la Sicilia, che in 4 giorni di navigazione hanno scoperto attraverso laboratori, prove ed esercitazioni pratiche, quali sono le opportunità professionali nel comparto marittimo e perché il mare può rappresentare un investimento in termini formativi e lavorativi. "Fa piacere collaborare con le compagnie che operano nel nostro porto, in particolare quando coinvolgono i giovani - dice Vincenzo Cannatella, presidente Autorità portuale di Palermo -. Grandi Navi Veloci in questa occasione ha guardato avanti e ha permesso a tanti studenti di interfacciarsi con il mondo del lavoro in un settore ampio come quello marittimo portuale".

Mail box DIRITTO DI REPLICA

Gentile direttore, in merito a quanto riportato nell'articolo apparso ieri a pagina 8 e intitolato Crisi, indagini e riforma a metà: i signori dei porti resistono, tengo a precisare che nessun incarico di consulenza legale è stato assegnato né dal Presidente Cannarella né dai suoi predecessori al sottoscritto.

Tale notizia, destituita di qualsiasi fondamento, non tiene nemmeno conto di un mio ormai lungo ritiro dal l'attività forense, culminato con la cancellazione, da me richiesta ben due anni fa dall'Albo degli avvocati. Il tutto senza dimenticare che l'**Autorità portuale**, in quanto ente pubblico, per gli affari legali è necessariamente assistito da ll'avvocatura generale dello Stato. Comprenderà pertanto il mio stupore nel leggere tali notizie: come possa io, ad 82 anni e ormai privo dei requisiti necessari, poter essere nominato consulente legale dell'**Autorità portuale di Palermo** è un mistero che il Suo giornale, mi auguro, chiarirà al più presto, magari dando spazio, come la legge prevede e impone, alla mia rettifica.

AVVOCATO VITO PUNZI



Baia di Naxos: via a dragaggio e ripascimento

GIARDINI. Motori e pale meccaniche sono in moto da ieri mattina, nella baia di Naxos, per eseguire gli interventi di dragaggio e ripascimento all'interno dell'area portuale di Schisò. Il pontone «Adriatico», proveniente da Messina, è arrivato nel pomeriggio di lunedì nelle acque giardinesi, dove si è ormeggiato e dove resterà posizionato per alcune settimane per svolgere le opere previste nel progetto di salvaguardia del lungomare di Naxos e Tysandros dalle erosioni marine. Da sabato si scrutava l'orizzonte attendendo l'ingresso in rada del maestoso mezzo che misura 50 metri per 20 metri; e finalmente l'altro ieri è stato possibile ammirare il pontone solcare il mare mentre dalla riva numerose persone scattavano foto e riprendevano la sua «marcia» in video. L'avvio degli interventi fa ben sperare che la condizione delle spiagge possa essere notevolmente migliorata in vista della stagione estiva. Ci sono voluti ben cinque anni per concretizzare l'iter partendo dalla presentazione del progetto fino all'accredito del finanziamento da parte della Regione nelle casse comunali, ma finalmente il dragaggio è diventato realtà, nonostante i ritardi e gli intoppi della burocrazia che hanno notevolmente rallentato le procedure. Da anni si attendeva di poter realizzare questo progetto, considerato un toccasana per l'economia locale poiché le continue e persistenti mareggiate nel periodo invernale hanno via via rosicchiato la sabbia soprattutto nel tratto compreso tra la zona di Tysandros e quella di San Pancrazio, lasciando nuda la costa e precludendola alla balneazione; per cui risulta necessario ricostituire l'arenile a vantaggio dei turisti e dei bagnanti oltre a liberare i fondali dalla notevole quantità di sabbia che si trova depositata a causa delle correnti marine che la lasciano giacere all'interno del bacino portuale. Grazie all'intervento del pontone, dunque, la rena verrà risucchiata e caricata su apposite benne per poi essere trasportata via mare con lo stesso mezzo e depositata nelle zone povere di sabbia.

«Finalmente - ha affermato il presidente del Consiglio comunale, Danilo Bevacqua, delegato dal sindaco a seguire la vicenda - si conclude un capitolo tortuoso e difficile legato alla parte burocratica e si avvia una nuova fase frutto dell'impegno con cui abbiamo creduto sin dal principio all'attuazione del progetto per favorire il rilancio turistico ed economico». Per tutto il periodo delle operazioni sono valide le disposizioni della Capitaneria di porto che vieta la balneazione in alcuni tratti della costa e limita la navigazione nelle porzioni di mare in cui è in azione il pontone.

FRANCESCA GULLOTTA.