

Primo piano:

- **Riforma dei porti** (Il Secolo XIX, Affari&Finanza, The medi Telegraph)
- **Dragaggi** (The Medi Telegraph, Messaggero Marittimo, Ansa, L'Informatore Navale, Il Tirreno)

Dai Porti:

Trieste:

- “...**Monfalcone affonda nel fango...**” (The Medi Telegraph)
- “...**La Giunta regionale ha dato il via al dragaggio del canale valentis...**” (Ferpress)

Venezia:

- “...**Brugnaro possiamo strappare 3 mln teu Germania...**” (Ansa)
- “...**Po River System per il Po navigabile...**” (La Gazzetta Marittima)

Savona:

- “...**Primo trasporto intermodale...**” (Il Messaggero Marittimo, Il Secolo XIX, La Repubblica)

Genova:

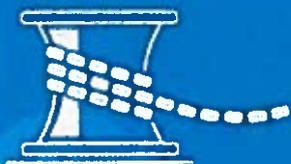
- “...**“Nessun colloquio fra Pettorino e il consigliere del ministro”...**” (Il Secolo XIX)
- “...**Dopo Expo, il blitz di Maroni...**” (La Repubblica)

La Spezia:

- “...**Tutti a bordo per conoscere le crociere...**” (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

- “...**Traffico in crescita dei tir record Sat sulla Sestri-Livorno...**” (La Gazzetta Marittima)
- “...**Allarme rosso sui forestali causa la Cina...**” (La Gazzetta Marittima)



"...interporto Vespucci alla scelta della "mission"..."
(La Gazzetta Marittima, Met)

"...C'era una volta lo scalo Morosini..." (Il Tirreno)

"...Natale in Fortezza Vecchia..." (La Gazzetta Marittima,
Il Tirreno)

Piombino:

"...SIN di Piombino avanza i8l progetto per le bonifiche..."
(Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Accordo Comune-porto..." (Civonline)

Napoli:

"...Zona economica speciale per Napoli..." (Il Sole 24 Ore,
Ansa)

"...Marina Militare: ennesimo brillamento in porto..."
(L'Informatore Navale)

**"...Continua la ricerca dei dispersi in mare di due pescatori
sportivi di 69 ed 80 anni..."** (L'Informatore Navale)

Cagliari:

"...in "pole position" per la zona franca portuale..."
(La Gazzetta Marittima)

Messina:

"...Nuovo porto Tremestieri a un passo dalla firma..."
(Gazzetta del Sud)

**"...Masterplan Città Metropolitane difficile dialogo tra primi
cittadini ..."** (Quotidiano di Sicilia)

"...Mercato e Rifiuti, nuova vita al porto di Sciacca..."
(Giornale di Sicilia)

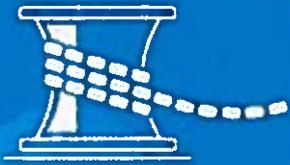
Messina:

**"...Nel porto di Palermo realizzati due tunnel per controlla-
re i mezzi provenienti da Tunisi..."** (La Sicilia, La Sicilia Web,
Libero.it, SiciliaInformazioni, ViviEnna, Il Sito di Palermo,
Giornale L'Ora, Quotidiano di Sicilia, La Repubblica, Il Mes
saggero Marittimo)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 12, 13 e 14/12/2015



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



"...APQ Termini Imerese. L'Irsap definisce il gruppo di lavoro di tecnici interni..." (Ragusa Oggi)

"...Nel container banane alla cocaina nuovo sequestro dei finanziari..." (La Nuova)

Focus:

- **Appalti e infrastrutture** (Il Sole 24 Ore, Italia Oggi, Affari&Finanza, Messaggero Marittimo)

Altre notizie di Shipping e Logistica

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter – Realise

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Riforma dei porti, Toti: «Anche noi pronti a ricorrere alla Consulta»

GENOVA. «La sentenza della Consulta non fa altro che confermare la posizione della Regione Liguria, che ha sempre chiesto al governo di tenere conto, nel processo decisionale che porterà alla nomina dei nuovi presidenti delle **Autorità portuali**, dell'orientamento del nostro ente e del bacino elettorale di cui è espressione, visto che la Liguria rappresenta tre grandi realtà portuali come Genova, Savona e La Spezia». Così il governatore ligure Giovanni Toti commenta la sentenza della Corte costituzionale, che dichiarando illegittima quella parte dello Sblocca Italia che non prevede alcun coinvolgimento delle Regioni nell'adozione del Piano della logistica - e vincolando il governo al passaggio in Conferenza Stato-Regioni- di fatto rimette in pista questi ultimi enti che oggi, in base alla nuova legge Madia, sarebbero tagliati fuori dal processo decisionale sulla nomina dei presidenti dei porti italiani.

«Finora - dice Toti - con il ministro dei Trasporti Graziano Delrio c'è stata piena collaborazione, che penso porterà a un'intesa sulla nomina evitandoci di impugnare il provvedimento. Certo, la sentenza ci dice anche che non possiamo, a questo punto, attendere il referendum di autunno sulla riforma iper-centralista del Titolo V voluta dal governo Renzi. Dunque, per quanto riguarda Genova, è necessario procedere al più presto con la nomina di un nuovo presidente per l'**Autorità portuale**, oggi commissariata. Ma bisogna farlo secondo le norme vigenti, con la tema e il parere della Regione, come a mio parere bisognava fare sin dall'inizio» cioè dalle dimissioni del presidente del porto, Luigi Merlo, diventate effettive il mese scorso.



LUIGI MERLO

Autorità portuali, arriva la svolta di Delrio

IL PIANO DEL MINISTRO NE CANCELLA 10 SU 24, I MEMBRI SCENDONO DA 20 A 10 MA SOPRATTUTTO SI RIDISEGNA IL COMPARTO IN TERMINI DI PIATTAFORME LOGISTICHE IN GRADO FAR CRESCERE LA CAPACITÀ DI OFFERTA SUL MERCATO GLOBALE DEL TRASPORTO MERCI

Massimo Minella

Genova
Annesa da più vent'anni, tentata senza successo da una decina di governi, sta per arrivare in porto la riforma delle banchine italiane. O almeno così promette il ministro del Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio che rispetto ai suoi predecessori ha già portato a casa un primo risultato, l'approvazione del Piano della Portualità e della Logistica, e ora si appresta a incassare dal consiglio dei ministri il via libera al decreto di riforma della governance delle autorità portuali, già pronto in forma di bozza e cuore pulsante di un progetto che suscita interesse e polemiche. Perché cancella le 24 autorità portuali italiane nate con l'ultima legge di riforma del 1994, e fa nascere 14 autorità di sistema, tagliando dieci enti con tutto

ciò che comporta in materia di costi, benefici e poltrone.

Ma la forza del progetto, che dopo l'approvazione del decreto andrà all'esame del Parlamento, sta non tanto nei termini quanto nella sostanza. Di fatto, il piano cancella il modello ormai superato di porto come scalo di carico e scarico della merce e fa nascere quello di piattaforma logistica, uno spazio a filo di banchina che lega le differenti modalità di trasporto e purita dichiaratamente a portare la merce dal mare al treno, cercando di limitare il più possibile lo strapotere della gomma su cui è oggettivamente impossibile pensare di caricare altri container. Non a caso, il governo nella Legge di Stabilità dovrebbe inserire agevolazioni fiscali per chi fa viaggiare merci su ferro e mare, i cosiddetti "ferrobonus" e "marebonus".

«Come sappiamo bene noi medici - ha spiegato presentando la riforma Delrio, che di professione è un endocrinologo - ogni persona ha bisogno della cura del ferro e dell'acqua. Così è anche per il nostro Paese». Le prime connessioni fra porti, interporti e piattaforme logistiche sono già operative, fra Gioia Tauro, Napoli e Marcellinara, fra Trieste e Ferretti e fra Savona e Orbasiano. Ma sono i numeri, prima di ogni altra cosa, a imporre la svolta. Perché i

porti italiani stanno cominciando a mostrare la curva, rischiano di pagare a caro prezzo la concorrenza degli scali del Nord Europa e del Sud del Mediterraneo, hanno perso quote di traffico e si mostrano soprattutto spezzettati e divisi, in concorrenza fra loro a pochi chilometri di distanza. Fino a pochi anni fa i porti del Sud e dell'Est Mediterraneo (Tangermed, Port Said, il Pireo, Istanbul, Capodistria) quasi non esistevano e ora sono in diretta concorrenza sul mercato, mentre lo strapotere dei giganti del Nord Europa non accenna a diminuire e pone di fatto l'Italia dentro a una tenaglia che rischia di metterla ai margini del business. Così non sorprende se, tutti insieme, i 24 porti italiani movimentano poco più di 10 milioni di teu (l'unità di misura del container), meno che il porto di Rotterdam da solo. Da qui l'esigenza di ridurre il numero degli enti, ma di cambiarne anche la natura e i confini. Nascono così 14 autorità di sistema che sono i 13 porti italiani inseriti sui corridoi transeuropei (i cosiddetti porti "core") più quello di Civitavecchia. Al vertice strutture decisamente più snelle che in passato, con un board guidato da un presidente scelto dal ministro, "sentita" la Regione, e rappresentanti indicati dalla stessa Re-

gione, dai comuni e dalla Capitaneria. Nel porto che perde la titolarità ci sarà un direttore a reggere lo scalo. Non si andrà mai oltre la decina di membri per ciascuna autorità di sistema, contro i vent e più di ciascuna delle autorità portuali attuali.

Saranno i mari, in futuro, a indicare le autorità di sistema, a cominciare da quella del Mar Ligure Occidentale, che unirà Genova a Savona e che, per stessa ammissione del ministro, diventerà il "porto dell'Italia", due scali distanti solo 40 chilometri che si uniranno per far correre le merci dirette verso il Nord Europa sul corridoio Reno-Alpi, che ha il suo tratto iniziale proprio nel terzo valico ferroviario attualmente in costruzione.

In parallelo il ministero prosegue nell'attuazione del Piano della Portualità e della Logistica, a cominciare dalle semplificazioni doganali per creare uno sportello unico di controllo della merce, per arrivare ai dragaggi, le cui procedure burocratiche spesso si trascinavano per anni senza soluzioni.

Lo staff del ministro è inoltre al lavoro per definire con un regolamento interministeriale la complessa materia delle concessioni ai privati e sta mettendo a punto con un gruppo di lavoro ad hoc la catena logistico-digitale per l'informatizzazione del percorso della merce.

LE NUOVE AUTORITÀ PORTUALI

Feb. 2014			
LIGURIA OVEST (Genova, Rapallo)	2.254.000	SIOLA OVEST (Pinerolo)	14.944
LIGURIA EST (La Spezia, Portofino di Chiavari)	1.302.481	SIOLA EST E STRETTO (Alessandria, Casale, Acqui)	32.182
TIRRENICO NORD (Livorno, Piombino)	877.478	ADRIATICO SUD E NORD (Bari, Brindisi, Manfredonia, Taranto)	184.888
TIRRENICO CENTRO (Civitavecchia)	64.387	ADRIATICO CENTRALE (Ancona)	184.882
TIRRENICO CENTRO-EST (Civitavecchia, Salerno)	761.728	ADRIATICO CENTRO NORD (Pescara)	222.848
TIRRENICO SUD (Olbia, Taormina)	2.988.882	ADRIATICO NORD (Ferrara)	458.968
MARE DI SARDEGNA (Cagliari, Olbia)	777.016	ADRIATICO EST (Trieste)	308.011



Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio: il suo piano sui porti viene al voto in consiglio dei ministri





Potere alle Regioni e nuovi distretti: le novità della riforma dei porti

Genova - Pur essendo il riordino della portualità una materia di competenza centrale, non è consentito allo Stato di ignorare totalmente il parere delle Regioni.

Genova - Pur essendo il riordino della portualità una materia di competenza centrale, non è consentito allo Stato di ignorare totalmente il parere delle Regioni che, al contrario, vanno obbligatoriamente coinvolte nel processo decisionale «in base al principio di lealtà». Per questo motivo la **Corte Costituzionale**, con una sentenza depositata ieri, ha dichiarato l'illegittimità della legge "Sblocca Italia" nella parte in cui non prevede «alcuna forma di coinvolgimento delle Regioni nelle procedure di adozione del piano strategico nazionale della portualità e della logistica: **aspetto sul quale la norma censurata rimane, in effetti, completamente silente**».

A proporre ricorso era stata, alla fine dello scorso anno, la Regione Campania, secondo la quale nel momento in cui lo "Sblocca Italia" prevedeva l'adozione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, del «piano strategico nazionale della portualità e della logistica», andava a incidere sulla materia «porti e aeroporti civili, di competenza legislativa concorrente ai sensi dell'art. 117, terzo comma della Costituzione». **Una tesi ampiamente accettata dalla Consulta**, che nelle motivazioni della sentenza numero 261/2015 ([consultabile qui](#)) sottolinea come la norma impugnata vada dichiarata «costituzionalmente illegittima nella parte in cui non prevede che il piano strategico nazionale della portualità e della logistica, da essa disciplinato, sia adottato in sede di Conferenza Stato-Regioni».

- segue

La pronuncia della Corte Costituzionale arriva in un momento delicatissimo per la portualità italiana, e fornisce un clamoroso assist a quelle Regioni - Liguria in testa - che da mesi chiedono di essere coinvolte in prima linea nel dibattito sulla riforma della legge 84/1994 e, soprattutto, di avere voce in capitolo in materia di governance e stesura dei piani regolatori. La Consulta, da parte sua, è perentoria: nessun piano della portualità può avere valore senza **un passaggio in Conferenza Stato-Regioni**.

La riforma "raddoppia"

Intanto Graziano Delrio non lascia, anzi raddoppia. Al ministero delle Infrastrutture hanno deciso di scrivere - e presentare - due diverse ipotesi di riforma portuale. A quanto risulta al Secolo XIX/The MediTelegraph, sul tavolo della presidenza del Consiglio, ci sarebbero già ora due bozze di decreto. I due dossier sono all'esame di **Antonella Manzione**, a capo dell'ufficio legislativo di Palazzo Chigi e braccio destro tecnico di Renzi. Il primo documento è noto e già anticipato: si tratta del progetto che prevede la riduzione a quattordici Autorità di sistema dalle attuali 24, mentre il resto degli scali viene classificato come "direzione portuale": meri presidi territoriali, svuotati di quasi tutte le funzioni. Il secondo decreto che invece Renzi si troverà a dover esaminare, ricalca lo schema degli otto distretti elaborato a maggio dello scorso anno dallo stesso ministero, già scritti in forma di bozza e poi in fretta accantonati per le imminenti elezioni regionali e la rivolta sui territori che rischiavano l'accorpamento. **Oggi quei distretti, che prevedevano ampi spazi manovra geografici e operativi per le nuove super Autorità portuali, si sono ridotti in un numero variabile da 5 a 7**, «ma dobbiamo ancora decidere» confidano due fonti romane, «perché se a livello politico ci fosse un accordo su un'unica Authority nazionale, non è detto che non si possa fare» spiega un altro parlamentare.

Ora è tutto in mano a palazzo Chigi che, ricevute le due proposte di Delrio, dovrà decidere quale presentare nella prossima riunione del consiglio dei Ministri. Una scelta resa più difficile dalla sentenza della Consulta. Una delle ipotesi sulla data è che il decreto sulla governance dei porti potrebbe essere discusso già la settimana prossima, ma è più probabile che il testo del decreto arrivi sul tavolo del Cdm il 21 dicembre. Renzi, in accordo con il sottosegretario Lotti e la Manzione, sceglierà il documento ritenuto migliore, **ma c'è una terza possibilità, non ancora da scartare**. Alla fine il premier potrebbe anche non operare una scelta e decidere di rimandare ulteriormente la questione, non soddisfatto dalle due ipotesi che Delrio ha presentato. In mezzo, anche questa volta, ci sono elezioni amministrative: il nuovo decreto che prevede le 14 Authority di sistema ha portato, come è noto, ad una rivolta dei porti declassati a direzione di scalo. La proposta dei distretti portuali, sotto il profilo

- segue

degli accorpamenti, è ancora più stringente, visto che ne prevederebbe un minimo di cinque e un massimo di sette: **l'Alto Tirreno andrebbe da Savona a Piombino, Civitavecchia ingloberebbe Napoli e Salerno, la Sardegna rimarrebbe sola** così come la Sicilia che farebbe distretto a sé. Poi Gioia Tauro, i porti pugliesi e una mega Authority a gestire da Ancona a Trieste.

C'è spazio ancora per un paio di ritocchi: qualche Autorità potrebbe salvarsi, altre potrebbero finire accorpate. Questa seconda ipotesi di decreto mira a rendere i distretti un'emanazione diretta del ministero, perché alla guida, confida un'altra fonte, potrebbero insediarsi figure del tutto comparabili ai direttori generali del Mit. I due testi di fronte a Renzi sono all'opposto: uno prevede ancora una forma di governo territoriale, l'altro accentrerebbe quasi tutto. «Io nel merito non posso dire nulla - spiega **Maurizio Marsca**, consigliere giuridico economico del premier - ma confido che questa volta ci siano le condizioni per una riforma vera che promuova trasparenza, crescita e traffici».

The Medi Telegraph



«Piano della logistica, illegittima l'esclusione delle Regioni» / SCARICA LA SENTENZA

Roma - La sentenza della Consulta, depositata oggi, ha accolto un'eccezione di incostituzionalità sollevata dalla Regione Campania.

Roma - La Corte costituzionale ha dichiarato illegittimo l'art. 29, comma 1, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 "Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive", convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, nella parte in cui **non prevede che il piano strategico nazionale della portualità e della logistica sia adottato in sede di Conferenza Stato-Regioni.**

[SCARICA LA SENTENZA](#)

La sentenza della Consulta, depositata oggi, ha accolto un'eccezione di incostituzionalità sollevata dalla Regione Campania, che aveva lamentato come la norma impugnata preveda per l'adozione del piano strategico nazionale della portualità e della logistica un decreto del presidente del Consiglio, emesso dopo aver chiesto un pare alle competenti Commissioni parlamentari, chiamate però a pronunciarsi entro 30 giorni. Secondo il ricorso, **accolto dalla Consulta, la Costituzione avrebbe invece richiesto adeguate procedure**

- segue

concertative e di coordinamento orizzontale tra lo Stato e le Regioni, quali le intese. La mancata previsione di qualsiasi forma di coinvolgimento delle Regioni nelle procedure di adozione del suddetto piano strategico confligge, perciò, con gli articoli 117, terzo comma, e 118, primo e secondo comma, della Costituzione.



Toti: «Sui porti la Corte Costituzionale dà ragione a noi»

Genova - «La sentenza della Consulta non fa altro che confermare la posizione della Regione Liguria, che ha sempre chiesto al governo di tenere conto, nel processo decisionale che porterà alla nomina dei nuovi presidenti delle Autorità portuali, dell'orientamento del nostro ente».

Genova - «La sentenza della Consulta non fa altro che confermare la posizione della Regione Liguria, che ha sempre chiesto al governo di tenere conto, nel processo decisionale che porterà alla nomina dei nuovi presidenti delle Autorità portuali, dell'orientamento del nostro ente e del bacino elettorale di cui è espressione, visto che la Liguria rappresenta tre grandi realtà portuali come Genova, Savona e La Spezia». **Così il governatore ligure Giovanni Toti commenta la sentenza della Corte costituzionale**, che dichiarando illegittima quella parte dello Sblocca Italia che non prevede alcun coinvolgimento delle Regioni nell'adozione del Piano della logistica - e vincolando il governo al passaggio in Conferenza Stato-Regioni - di fatto rimette in pista questi ultimi enti che oggi, in base alla nuova legge Madia, sarebbero tagliati fuori dal processo decisionale sulla nomina dei presidenti dei porti italiani. «Finora - dice Toti - con il ministro dei Trasporti Graziano Delrio c'è stata piena collaborazione, che penso porterà a un'intesa sulla nomina evitandoci di impugnare il provvedimento. Certo, la sentenza ci dice anche che non possiamo, a questo punto, attendere il referendum di autunno sulla riforma iper-centralista del Titolo V voluta dal governo Renzi. Dunque, per quanto riguarda Genova, è necessario procedere al più presto con la nomina di un nuovo presidente per l'Autorità portuale, oggi commissariata. **Ma bisogna farlo secondo le norme vigenti, con la terna e il parere della Regione, come a mio parere bisognava fare sin dall'inizio**» cioè dalle dimissioni del presidente del porto, Luigi Merlo, diventate effettive il mese scorso.



Procedure più semplici per i dragaggi / FOCUS

Livorno - La sottosegretario Velo: «È il primo capitolo della riforma portuale».

Livorno - «Le norme sui dragaggi sono il primo capitolo della riforma dei porti», ha detto ieri a Livorno il sottosegretario all' Ambiente, Silvia Velo. Velo ha presentato i contenuti di due regolamenti e due emendamenti che vogliono semplificare le procedure per l' approfondimento dei fondali nei porti. Per i regolamenti servirà il via libera del Consiglio di Stato, mentre gli emendamenti andranno **in aula alla Camera il prossimo 21 dicembre con il Collegato ambientale**.

Le misure, come spiega Velo, «sono state concordate con Graziano Delrio», ministro delle Infrastrutture e Trasporti. La riforma dei porti procederà a blocchi. I dragaggi sono il capitolo che ha raccolto maggiori consensi. Il ministero dell' Ambiente ci lavora da quasi un anno. La riforma della governance è stata annunciata più volte come imminente dal ministro Delrio, ma la data di approvazione non è ancora inserita nel calendario del Parlamento. Un'altra parte spinosa, che dovrebbe essere oggetto di un provvedimento a sé, è **quella relativa all' organizzazione del lavoro**.

I dragaggi sono sempre stati uno dei problemi più sentiti. Porti come Taranto e Napoli hanno dovuto ritardare per anni lo sviluppo delle loro banchine, tanto che nel 2012 l' allora ministro dell' Ambiente, Stefania Prestigiacomo, era intervenuta con un decreto salutato da Confetra come una svolta. **Gli interventi presentati ieri vogliono andare ancora più a fondo sulla strada della semplificazione e della flessibilità**.

- segue

Il primo regolamento modifica le modalità di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere che ricadono all'interno dei Sin, i Siti di interesse nazionale dove smuovere il fondale comporta i maggiori rischi dal punto di vista ambientale. In Italia, le città sede di Autorità portuali che hanno aree classificate come Sin sono Trieste, Manfredonia, Brindisi, Taranto, Napoli, Piombino e Livorno. **A queste si aggiungono Porto Torres, Cogoleto, Falconara Marittima, Gela, Priolo, il Sulcis.**

Il secondo regolamento attua l'art. 109 del decreto legislativo 152/2006. Disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti di dragaggio al di fuori delle aree Sin e le modalità e i criteri per la gestione del materiale dragato, tra cui l'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini. Per quanto riguarda invece gli emendamenti, uno mira a semplificare i criteri di costruzione delle casse di colmata e delle vasche di raccolta. Oggi, le casse di colmata, le vasche di raccolta o le strutture di contenimento vengono costruite, **anche dove non si è in presenza di materiali pericolosi, con parametri di permeabilità pari a quelli previsti per il contenimento dei rifiuti dal decreto legislativo 36/2003.**

Con la modifica normativa che verrà introdotta la protezione delle acque e del suolo sarà ottenuta attraverso quelle che il ministero definisce «le migliori tecnologie disponibili, tenendo conto della tipologia di materiale che si va a trattare caso per caso». Viene cioè superata la tabella Icram, in base alla quale se soltanto un parametro è fuori dai valori previsti, il materiale viene classificato come pericoloso, e introdotto il metodo ponderale, che permetterà di differenziare il livello di rischio del materiale, graduandone la pericolosità. L'operazione sarà condotta grazie a un software. Verrà anche affiancata all'analisi chimica quella microbiologica. **Un'altra novità è che viene allungato il periodo di validità della caratterizzazione, da 3 a 5 anni.**

- segue

La seconda modifica al Collegato ambientale è frutto di un lavoro svolto da un gruppo in cui al ministero dell' Ambiente si sono affiancati il ministero dei Trasporti, il ministero della Salute, Ispra, Istituto superiore di sanità e Cnr. nell'emendamento sono state definite le linee guida e i valori di riferimento che consentono l' automatica deperimetrazione delle aree a mare da Sin a Sir (Siti di interesse regionale). «Fino a oggi - spiega Velo - la deperimetrazione era fatta in maniera meno precisa, seguendo le indicazioni della direttiva Seveso. **Noi stabiliamo i valori di riferimento dei sedimenti. Se la caratterizzazione dei materiali dimostra che si è scesi sotto questi valori, la classificazione del porto passa automaticamente da Sin a Sir**». Fino a oggi era invece necessaria una serie di autorizzazione da parte di diversi enti che poteva richiedere anche un anno.



PRESENTATE LE MODIFICHE NORMATIVE SUI DRAGAGGI

LIVORNO - Le nuove norme che regolano le operazioni di dragaggio nei porti italiani sono state presentate a Livorno dal sottosegretario all' Ambiente, Silvia Velo, in occasione del convegno "Escavi? Problema o opportunità, nuove normative per la gestione dei dragaggi", svoltosi venerdì mattina a palazzo Granducale.

Dopo i saluti del sindaco Filippo Nogarin, del presidente della Provincia Alessandro Franchi, dell'assessore regionale all'Ambiente Federica Fratoni e del commissario dell'Authority Giuliano Gallanti, sono state illustrate le relazioni di dirigenti ministeriali e ricercatori tra cui Maria Carmela Giarratano, direttore generale per la protezione del mare del ministero dell'Ambiente e di Enrico Puija, direttore



Porti: Velo presenta modifiche normative su dragaggi

Sottosegretario ambiente, avremo quadro regolamentare chiaro

LIVORNO, 11 DIC - Le nuove norme che regolano le operazioni di dragaggio nei porti italiani sono state presentate oggi a Livorno dal sottosegretario all'Ambiente, Silvia Velo, in occasione del convegno 'Escavi? Problema o opportunità, nuove normative per la gestione dei dragaggi'svoltosi a palazzo Granduca. Un lavoro che il ministero dell'Ambiente, anche in vista della riforma del sistema portuale italiano avviata dal Governo, ha portato avanti assieme ad altre amministrazioni e con il supporto del mondo scientifico.

"Con queste modifiche normative - ha spiegato Velo - avremo, finalmente, un quadro regolamentare chiaro, certezza e semplificazione delle procedure. Una normativa che affronta in maniera organica la questione dei dragaggi nelle varie tipologie dei porti italiani. In breve tempo saranno superate le difficoltà riscontrate in questi anni durante le operazioni di dragaggio e nella gestione del materiale dragato nei vari usi consentiti, casse di colmata, immersione a mare e ripascimento.

Si tratta - ha concluso il sottosegretario - di un percorso di riforma atteso da anni che va nella direzione della semplificazione normativa e che favorirà l'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili per l'esecuzione degli interventi". Il primo provvedimento tratta le modalità di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere che ricadono all'interno dei Siti di interesse nazionale. Il secondo è il regolamento che disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti di dragaggio al di fuori delle aree Sin, le modalità e i criteri per la gestione del materiale dragato, tra cui l'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini. Con un emendamento al Collegato Ambientale, inoltre, vengono semplificati i criteri di costruzione delle casse di colmata e delle vasche di raccolta.(ANSA).

Porti, Velo: "Presentate le modifiche normative sui dragaggi"

Livorno, 12 dicembre 2015 - Presentate ieri a Livorno dal Sottosegretario all'Ambiente, Silvia Velo, le nuove norme che regolano le operazioni di dragaggio nei porti italiani. Un lavoro che il Ministero dell'Ambiente, anche in vista della riforma del sistema portuale italiano avviata dal Governo, ha portato avanti assieme ad altre amministrazioni e con il supporto del mondo scientifico.

Si tratta - come ha spiegato il Sottosegretario Velo - di due regolamenti e una di modifica normativa, che porteranno, in tempi brevi, a superare le difficoltà tecniche e operative che sono state riscontrate in questi anni nella realizzazione delle opere di dragaggio.

Il primo provvedimento tratta le modalità di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere che ricadono all'interno dei SIN, i Siti di Interesse Nazionale.

Il secondo, in attuazione dell'art. 109 del D.Lgs 152/2006, è il regolamento che disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti di dragaggio al di fuori delle aree SIN, le modalità e i criteri per la gestione del materiale dragato, tra cui l'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini.

Con un emendamento al Collegato Ambientale, inoltre, vengono semplificati i criteri di costruzione delle casse di colmata e delle vasche di raccolta. Infine, con un'altra modifica al Collegato Ambientale e grazie al lavoro svolto da un gruppo di lavoro istituito, presso il Ministero dell'Ambiente, a cui hanno preso parte il Ministero dei Trasporti, il Ministero della Salute, ISPRA, ISS e il CNR, sono state definite le linee guida e i valori di riferimento che consentono l'automatica deperimetrazione delle aree a mare da SIN a SIR (Siti di Interesse Regionale).

"Grazie anche al contributo di tutti gli enti coinvolti e al mondo scientifico - ha concluso Silvia Velo - avremo finalmente un quadro regolamentare chiaro che porterà a una semplificazione delle procedure mantenendo salvi i principi precauzionali di tutela ambientale del mare. È la dimostrazione che sviluppo economico e ambiente non solo possono coesistere, ma possono diventare un asset determinante per la blue economy".

Dragaggi, sulla rampa di lancio la nuova normativa

La riforma della portualità è "parcheggiata": dunque, il decollo delle nuove regole - ora all'esame del Consiglio di Stato - potrebbe esserne una anticipazione. Il sottosegretario Silvia Velo, insieme ai commissari delle Autorità portuali di Livorno e di Piombino, e a un team di alti dirigenti ministeriali presenta le norme a Livorno

PORTO AMBIENTE DRAGAGGI LIVORNO

10 dicembre 2015



Silvia Velo, sottosegretario all'ambiente

LIVORNO Non è soltanto per le sue origini labroniche che il sottosegretario all'ambiente Silvia Velo, sindaco di Campiglia dal '99 per sette anni, viene nella mattina di venerdì 11 dicembre a Livorno a presentare la nuova normativa sui dragaggi. Per il porto livornese è assolutamente indispensabile la ripulitura dei fondali dato mebbe tanto adesso che in prospettiva.

Da un lato, pensando alla Darsena Europa: perché una semplificazione della normativa consente di ridurre i costi, i limiti e i vincoli a un escavo che riguarderà milioni di metri cubi. Dall'altro, nell'immediato: perché la maxi-Darsena non l'avremo certo domattina e, anche se finisse tutto liscio e alla fine se ne possa davvero disporre operativamente, c'è da affrontare tutta la fase di transizione. E

- segue

l'unica possibilità è "limare" al massimo le strozzature dimensionali che, sul fronte della profondità dei fondali e su quello della larghezza del canale d'accesso, impediscono l'ingresso in porto delle navi al di sopra degli 8 mila teu.

La nuova normativa – adesso all'esame del Consiglio di Stato – è di fatto l'anticipazione della riforma della portualità in gestazione fra il ministero delle infrastrutture (Delrio) e quello della pubblica amministrazione (Madia), visto l'impatto che il dragaggio dei fondali ha sull'operatività concreta dei porti.

Veto punta a rendere più flessibile la rete di regole sugli escavi e, al tempo stesso, mantenere la tutela dell'ambiente. Come si fa? Da un lato, passando dal rispetto rigido di una tabella (per la quale basta lo sfioramento di un parametro a far saltare tutto) a un metodo ponderale che valuta complessivamente l'analisi dei rischi. Dall'altro, utilizzando un nuovo software che consente di classificare i sedimenti a seconda del loro livello di inquinamento e dunque tornare a svuotarli a mare o usarli per il ripascimento delle spiagge se "puliti" oppure metterli all'interno di vasche di colmata.

Anche per le vasche di colmata cambierà la disciplina: la modifica riguarda soprattutto l'impermeabilizzazione. Anziché un astratto coefficiente standard, si dovrà garantire che l'intervento non alteri in peggio le condizioni di salute del mare in quella zona.

L'appuntamento è alle 9 a Palazzo Granducale: il convegno culminerà nella tavola rotonda che, moderata dal direttore del Tirreno Omar Monestier, che vedrà protagonisti Luciano Guemeri (Piombino), Luca Marchesi (presidente Assoarpa) e Gianni Bossi (consigliere regionale Emilia Romagna). In precedenza, dopo i saluti del sindaco Nogarini, del presidente della Provincia Franchi, dell'assessore regionale Fratoni e del commissario Gallanti, le relazioni di dirigenti ministeriali e ricercatori di Ispra, Cnr, Irs e Ismar.



Monfalcone affonda nel fango

Monfalcone - La Capitaneria di porto a Monfalcone ha dovuto spostare l'ormeggio dei propri mezzi dal Canale Valentinis, vicino al proprio centro operativo, a Marina Hannibal, lontana diversi minuti dalla città, lasciando nel precedente sito un solo gommone di emergenza

Monfalcone - La Capitaneria di porto a Monfalcone ha dovuto spostare l'ormeggio dei propri mezzi dal Canale Valentinis, vicino al proprio centro operativo, a Marina Hannibal, lontana diversi minuti dalla città, lasciando nel precedente sito un solo gommone di emergenza.

Una situazione critica, specie in caso di emergenza, dovuta al quasi totale insabbiamento del Canale Valentinis, dove al posto dell'acqua sono rimasti melma, bottiglie vuote e rifiuti. La denuncia arriva dal Piccolo.

FVG: la Giunta regionale ha dato il via al dragaggio del Canale Valentinis. Costo di 700 mila euro

Author : com

Date : 14 dicembre 2015



(FERPRESS) - Trieste, 12 DIC - La Giunta regionale del Friuli Venezia Giulia, su proposta dell'assessore alla Infrastrutture, Mariagrazia Santoro, ha deliberato l'affidamento in delegazione amministrativa al Consorzio per lo sviluppo industriale del comune di Monfalcone dell'intervento di dragaggio del Canale Valentinis per il valore di 700 mila euro. Lo comunica la Regione in una nota stampa.

Come spiega Santoro, "per dare attuazione ai lavori di manutenzione ordinaria dei porti, dei canali marittimi e delle vie di navigazione interna nonché dei segnalamenti marittimi e lagunari di competenza regionale, l'arco costiero est, da Muggia a Grado, era già stato inserito nelle pertinenze manutentive del Consorzio per lo sviluppo industriale del Comune di Monfalcone".

"Il Consorzio - prosegue Santoro - ha già svolto attività che riguardano il monitoraggio, la predisposizione dei progetti e la realizzazione di relativi interventi ed ha attuato diversi interventi manutentivi tra cui i dragaggi del canale di accesso al Villaggio del Pescatore, del canale Primero e del canale di Punta Sdobba. Ora è urgente l'intervento di dragaggio del canale Valentinis che presenta una forte riduzione delle profondità con conseguenti problematiche per le imbarcazioni, criticità per la sicurezza della navigazione e limitata operatività dei mezzi di sicurezza della Capitaneria".

Il Valentinis è un canale industriale del porto commerciale di Monfalcone e risulta inserito in un ambito fortemente urbanizzato con connotati sia cittadini sia industriali; lungo la sponda sinistra sono presenti innumerevoli concessioni per approdi di piccola nautica, mentre lungo la sponda destra sono presenti il molo delle imbarcazioni di servizio della Capitaneria di Porto e il punto di ormeggio dei rimorchiatori a servizio del Porto di Monfalcone.

Il tratto maggiormente compromesso è la parte iniziale del canale, dal porticciolo Nazario Sauro fino a circa un terzo della lunghezza, per 450 metri. L'obiettivo dell'intervento, che avrà un costo di 700 mila euro, è quello di riportare la profondità del canale a 2,50 metri, a garanzia della navigabilità della via d'acqua.



Porti:Venezia;Brugnaro possiamo strappare 3 mln teu Germania

Con nuova amministrazione cambio atteggiamento verso Marina Militare

VENEZIA, 11 DIC - "Se noi investiamo sul porto di Venezia, possiamo portare via traffico ai porti della Germania del nord, che tocca gli otto milioni di teu: secondo me, almeno due o tre milioni, che significano tanto lavoro". Lo ha dichiarato, in occasione della presentazione di 'Yachting in Venice', il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro che ha inoltre nuovamente sottolineato il cambio di atteggiamento avvenuto, con la nuova amministrazione, nei confronti della Marina Militare.

"Abbiamo svoltato, dopo aver cercato di cacciare per tanti anni la Marina da Venezia. E le attrezzature che la Marina Militare ha dislocato qui servono perché la città deve continuare a controllare il mare. Sarebbe quindi una cosa meravigliosa, che ci riempirebbe di orgoglio perché è la nostra storia, avere una portaerei in bacino San Marco per il 25 aprile".

Il sindaco ha infine rilanciato l'appello per i Marò in partenza da Venezia: "dico a tutti: se volete fare qualcosa di buono, scrivete ai media e al presidente indiano. E scriviamo anche all'Europa, dicendo che, come la Francia, anche noi vogliamo la nostra solidarietà". (ANSA). YWQ-BEV/

La Gazzetta Marittima

Po River System per il Po navigabile

Il progetto è co-finanziato dall'Unione Europea con valenza anche ambientale

VENEZIA – Il sistema navigabile del fiume Po e dei canali ad esso collegati rientra tra le Reti strategiche europee (Reti CORE). A seguito della pubblicazione delle Linee Guida TEN-T (Trans European Network of Transport), AIPo (Agenzia Interregionale per il fiume Po), con la collaborazione di Unioncamere del Veneto, ha sviluppato il progetto 365 Po River System. Studio per lo sviluppo della navigabilità del fiume Po da Cremona al Mare Adriatico. Unioncamere del Veneto e AIPo hanno presentato i principali risultati dello studio progettuale eseguito nel 2015 nel corso di una conferenza stampa, allargata ai rappresentanti delle istituzioni coinvolte, che si è svolta venerdì, presso la sala conferenze di Veneto Sviluppo. Il progetto, che ha ricevuto un co-finanziamento dalla Commissione Europea, s'inserisce in un contesto più ampio di valorizzazione dell'area vasta del Po tramite azioni di sistema che vedono coinvolte le Istituzioni delle quattro Regioni rivierasche, AIPo e le imprese al fine di favorire un efficace governo e rilancio del territorio dal punto di vista economico e commerciale. Lo studio ha preso infatti in considerazione tre soluzioni complementari: la regimazione del Po per garantire la navigabilità commerciale 365 giorni all'anno; la sistemazione a corrente libera del Po; una soluzione mista che prevede solamente tre traverse e la sistemazione a corrente libera del restante tratto. Una parte degli studi ha riguardato anche gli impatti ambientali e socio economici derivanti dalla navigabilità del fiume aumentata fino a 365 giorni all'anno.

La riforma dei porti procede con l'avvio dell'«ultimo miglio» Primo trasporto intermodale Savona Vado-Interporto Torino

ROMA - Con la regia del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Regione Piemonte, del Commissario di Governo per la Torino Lione, [redacted] di Savona e della Sito, Società Interporto di Torino, con sede a Orbassano, degli operatori logistici Aprm Terminal e Navalia, ieri pomeriggio è partito dalla stazione di Vado Ligure Zona Industriale il primo treno destinato a collegare il porto di Vado Ligure e l'interporto di Torino, simbolicamente ribattezzato il "treno di Natale".

Si tratta di un collegamento ferroviario tra il primo porto italiano per volumi di frutta movimentati, quello di Savona - Vado e la piattaforma multimodale logistica di Orbassano, componente essenziale della nuova linea ferroviaria Torino (continua in ultima pagina)



Il "treno di Natale" in partenza dal porto di Savona - Vado

Primo trasporto intermodale

- Lione. Il treno sperimentale (16 pianali per una portata complessiva di 650 tonnellate di massa trainata in singola trazione) rappresenta l'avvio di un collegamento stabile a partire dal Gennaio 2016.

«La riforma della logistica e della portualità - ha commentato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio - sta procedendo concretamente con il completamento e la messa in funzione dell'ultimo miglio ferroviario tra porti ed interporti e con lo sblocco dei cantieri utili a rafforzare la competitività dei nostri porti».

«Si parla oggi con rinnovato interesse dell'utilizzo del vettore ferroviario e delle connessioni alle reti Europee di trasporto - ha proseguito il ministro - questa nuova relazione rappresenta uno degli esempi concreti della possibilità offerte dal vettore ferroviario e dall'uso intelligente delle reti esistenti, ed è una ottima notizia per la potenzialità del sistema piemontese e ligure. L'esito positivo della sperimentazione darebbe, inoltre, la dimostrazione fisica che il porto di Savona Vado è integrato direttamente con il Corridoio Mediterraneo, rafforzando il ruolo dell'Italia nella promozione dei traffici Est-Ovest».

Fondamentale il ruolo di Trentalita e dell'innovativo sistema di or-

stione ferroviaria messo in atto [redacted] che si è dotata dei locomotori di proprietà necessari a impostare un sistema a costi industriali.

L'obiettivo commerciale mira a dimostrare ai primari operatori del settore ortofruttaicolo insediati su Orbassano la possibilità di essere serviti non più dai porti del Nord Europa ma dai nostri scali; se si considera che solo sul Centro Agrualimentare Torino, collocato nella piattaforma di Orbassano si movimentano oltre 500.000 tonnellate di ortofrutta all'anno (oggi trasportata esclusivamente su gomma) si può facilmente comprendere la ricaduta positiva dello sforzo oggi atto.

Viene quindi realizzato un collegamento ferroviario feeder, che sgrava il porto dall'onere di ospitare la sosta delle unità di carico in arrivo e partenza, spostando il luogo di stazionamento e di composizione dei convogli in un'area più idonea: altri porti italiani si trovano nelle medesime condizioni, serviti da linee che non consentono di operare con treni da 550 metri e di 1.600 tonnellate.

Dalla risposta positiva di questa sperimentazione dipende la possibilità di non aggravare il traffico autostradale, già congestionato, con nuovi flussi di merci che si avvan-

zo con la crescita del porto di Savona Vado.

La piattaforma logistica di Orbassano, con i suoi grandi spazi e la dotazione di magazzini, può essere un luogo idoneo per fare sovrastare le unità di carico, per consentire l'eventuale lavorazione e per comporre treni lunghi da rilanciare verso le destinazioni dell'Italia settentrionale, della Francia, della Svizzera e di parte della Germania. Gli investimenti perché anche questo nodo della rete possa essere pienamente operativo con treni moderni sono in stato avanzato.

Il presidente dell' [redacted] di Savona, Gian Luigi Muzza auspica «che questo primo treno possa rappresentare un elemento importante per cominciare a ridisegnare i trasporti e la logistica del Nord Italia con particolare riferimento al corridoio intermodale tra Italia, Francia, Svizzera che, con il completamento degli importanti investimenti in corso di esecuzione nel porto di Savona - Vado Ligure, potranno essere contrassegnati dalle strategie di investimenti degli operatori italiani e stranieri del settore».

L'organizzazione del "treno di Natale" costituisce dunque una tappa fondamentale nel percorso di valorizzazione del sistema logistico fra Savona e Piemonte, con la di-

plice funzione di dimostrare sul campo la fattibilità tecnica e la sostenibilità commerciale del servizio, ed anche di mettere in luce le migliori spesso conseguibili con semplici azioni organizzative, senza investimenti significativi, a cominciare dall'apertura notturna della linea Savona - Torino o la rimodulazione degli orari.

«Quello che arriva oggi, è un convoglio carico di simboli - ha sottolineato l'assessore ai Trasporti della Regione Piemonte, Francesco Balocco - che dimostra, che la determinazione e la volontà portano, come il treno da Savona a Orbassano, "buoni frutti". La Regione Piemonte, è impegnata a promuovere il trasporto di merci su gomma, e questo è un primo passo concreto, utile al rilancio dell'interporto Sito e allo sviluppo dei collegamenti, in orbita Torino - Lione. Ringrazio tutti quelli, che hanno reso possibile questo risultato».

Infine, il presidente di Sito, Giambattista Quirico, ha spiegato che «con questo primo treno sperimentale si dà concretezza alla collaborazione avviata nei mesi scorsi, fra tutti i soggetti coinvolti, con la prospettiva di avviare l'interporto di Orbassano verso nuove realtà, guardando alla Liguria come area di riferimento, per una nuova logistica».

IL CONVOGLIO SPERIMENTALE HA TRASPORTATO 24 CONTAINER, DI CUI 7 REFRIGERATI

Treni, Savona sfida il Nord Europa

Via alla linea diretta Vado Ligure-Orbassano. Con la "benedizione" di Delrio

ALBERTO CHIARA

SAVONA. Per il momento è soltanto un treno sperimentale composto da 16 vagoni, battezzato "treno di Natale". Ma nelle intenzioni degli organizzatori il convoglio, che ieri ha trasportato 24 container, di cui 7 refrigerati, dal porto di Vado Ligure all'interporto Sito di Orbassano, anticipa il futuro del trasporto merci nelle regioni del Nord-Ovest italiano. Per presentare il collegamento (di cui il Secolo XIX aveva dato notizia l'11 novembre), il cui interesse non è circoscritto all'ambito locale, si è espresso addirittura il ministro delle Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio, con una dichiarazione in cui ha sottolineato che «questa nuova relazione rappresenta uno degli esempi concreti delle possibilità offerte dal vettore ferroviario e dall'uso intelligente delle reti esistenti. È una ottima notizia per la potenzialità del sistema piemontese e ligure». Segno che l'attenzione per l'iniziativa va al di là degli addetti ai lavori. Per i promotori (di Savona e Sito), che avevano firmato un protocollo d'intesa lo scorso 7 novembre, con la partecipazione di Serfer-Trenitalia (gestore del servizio), Rfi (che mette le tracce ferroviarie), Gruppo Gavio, Apm Terminals e Navalía (che mettono la merce) e con la regia di ministero delle Infrastrutture, Regione Piemonte e Com-

missario governativo per la (tav Torino-Lione) il collegamento vuole rappresentare il rilancio della modalità ferroviaria nel trasporto merci dai porti italiani. Il tutto senza aspettare la realizzazione delle grandi opere, prevista al più presto fra qualche anno, ma sfruttando invece le risorse esistenti. I maggiori interporti del Nord Ovest sono poco connessi per ferrovia con i porti italiani. Oltre a Melzo, che fa parte del gruppo Conship e ha un legame naturale con La Spezia, soltanto Rivalta ha connessione con Genova e Savona. La maggiore struttura di quest'area, ossia Novara, genera una ventina di coppie di treni al giorno per destinazioni come Rotterdam, Le Havre e Duisburg.

Il treno di Natale è frutto di quel tavolo per lo sviluppo infrastrutturale che i presidenti delle Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte, Giovanni Toti, Roberto Maroni e Sergio Chiamparino, avevano aperto lo scorso 12 settembre durante l'Expo di Milano. I tre governatori stanno lavorando per firmare, probabilmente nei prossimi giorni, un documento programmatico comune che consenta di valorizzare in tempi brevi le cosiddette linee secondarie, offrendo al mercato servizi ferroviari a prezzi appetibili. Esistono infatti tratte che sono poco utilizzate dal traffico merci e passeggeri. Una di queste è la Savona-Torino, su cui pesano vincoli dovuti alla mancata modernizzazione, in termini

di lunghezza e peso dei convogli, ma che ha tracce disponibili per il passaggio di 15 treni merci al giorno in più rispetto al traffico attuale. Il test svolto ieri servirà a capire quali sono le criticità di questa linea e come utilizzarla al meglio in futuro senza investimenti significativi.

«Spero - ha detto il presidente di Savona, Gian Luigi Miazza - che questo primo treno rappresenti un elemento importante per ridisegnare trasporti e logistica del Nord Italia, con particolare riferimento al corridoio intermodale tra Italia, Francia e Svizzera». Lo sviluppo del traffico merci dai porti liguri potrebbe proseguire dalle piattaforme logistiche di Lombardia e Piemonte verso l'estero, attraverso i corridoi intermodali europei. Di qui l'interesse manifestato per questo test da parte dell'assessore ai Trasporti della Regione Piemonte, Francesco Balocco, e del Commissario per la Torino-Lione, Paolo Foietta. «Quello arrivato oggi - ha detto l'assessore - è un convoglio carico di simboli, che dimostra che la determinazione e la volontà portano, come il treno da Savona a Orbassano, buoni frutti». Il riferimento è al contenuto dei container reefer. Il treno vuole infatti intercettare il consistente traffico di frutta fra Liguria e Piemonte, finora legato soprattutto al trasporto su gomma.

www.themedittelegraph.it
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Savona, il treno di frutta punta al Nord

Lo hanno già ribattezzato il "treno di Natale" e in effetti può davvero essere un bel regalo alla nuova portualità italiana. Corre fra un porto, quello di Savona-Vado, o un interporto, quello di Orbassano-Torino, e di fatto materializza quel concetto di scali del futuro che il ministro dei Trasporti Graziano Delrio tenta di far passare all'interno della riforma delle governance delle [] non più banchine di carico e scarico merci, ma piattaforme logistiche sopra alle quali spostare la merce dal mare alla rotala. Sono tanti i soggetti coinvolti nell'inedita operazione, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Piemonte, il commissario di governo per la Torino-Lione, [] di Savona, il Sito, società Interporto di Torino, con sede a Orbassano, e gli operatori logistici Aprm Terminal e Navalia. Il risultato è uno solo, l'avvio del collegamento ferroviario tra il primo porto italiano per volumi di frutta movimentati, quello appunto di Savona-Vado, e la piattaforma multimodale logistica di Orbassano.

Il treno sperimentale partito ieri mattina alle 10 (16 pianali per una portata complessiva di 650 tonnellate di merce) rappre-

senta l'avvio di un collegamento che diventerà stabile da gennaio.

«La riforma della logistica e della portualità — spiega il ministro Graziano Delrio — sta procedendo concretamente con il completamento e la messa in funzione dell'ultimo miglio ferroviario tra porti ed interporti e con lo sblocco dei cantieri utili a rafforzare la competitività dei nostri porti».

Savona-Orbassano, quindi, rappresenta l'anello di una catena logistica che sta allargandosi a tutto il paese con le connessioni porti ferro appena avviate come quelle fra Gioia Tauro e l'interporto di Marcellanese o Napoli o lo stesso interporto, o ancora Trieste e l'interporto Fiumicino.

«Si parla oggi con rinnovato interesse dell'utilizzo del vettore ferroviario e delle connessioni alle reti Europee di trasporto — continua Delrio — questa nuova relazione rappresenta uno degli esempi concreti della possibilità offerte dal vettore ferroviario e dall'uso intelligente delle reti esistenti, ed è una ottima notizia per la potenzialità del sistema piemontese e ligure. L'esito positivo della sperimentazione darebbe, inoltre, la dimostrazione fisica che il porto

di Savona Vado è integrato direttamente con il Corridoio Mediterraneo, rafforzando il ruolo dell'Italia nella promozione del traffico Est-Ovest».

Fondamentale il ruolo che in questa vicenda ha saputo giocare proprio [] di Savona guidata dal presidente Gian Luigi Miazza, che si è dotata di locomotori di proprietà necessari a impostare un sistema a costi industriali.

L'obiettivo commerciale è ambizioso: mostrare ai principali operatori del settore ortofrutticolo insediati sull'area piemontese che possono essere serviti non più dai porti del Nord Europa ma dagli scali liguri. Se si considera che solo sul Centro Agroalimentare Torino, collocato nella piattaforma di Orbassano, si movimentano più di mezzo milione di tonnellate ortofrutta all'anno (oggi trasportata esclusivamente su gomma) si può facilmente comprendere la ricaduta dell'operazione. A Orbassano, inoltre, che offre grandi spazi e magazzini, il carico può sostare, eventualmente essere lavorato e rilanciato con treni lunghi verso l'Italia settentrionale, la Francia, la Svizzera e parte della Germania.

(massimo minella)



IL MINISTRO
Graziano Delrio e a
fianco il presidente
Miazza

Il Secolo XIX

LA LETTERA

«Nessun colloquio fra Pettorino e il consigliere del ministro»

DA Luisa Gabbi, capo ufficio stampa del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, riceviamo e pubblichiamo:

«In relazione all'articolo "Genova, tempi lunghi per la presidenza", si fa presente che non c'è stata alcuna comunicazione da parte del consigliere del Ministro, Ivano Russo, al commissario Giovanni Pettorino riguardo ad un presunto procrastinarsi dell'incarico di 7 mesi, dovuto ad un altrettanto presunto slittamento del decreto attuativo sulla governance portuale. Inoltre, il

consigliere Russo, dopo l'incontro con le Compagnie portuali, è stato in [redacted] per incontri e riunioni programmati da tempo. Nessun "colloquio" con il commissario Pettorino, che tra l'altro contestualmente era in riunione con il segretario generale, e meno che mai "un messaggio" sul tema della durata del suo incarico».

Il Secolo XIX è ovviamente in grado di confermare l'incontro fra Ivano Russo e l'ammiraglio Giovanni Pettorino, avvenuto mercoledì pomeriggio nella "Sala dei protettori" di

Palazzo San Giorgio, sede [redacted]. Apprendiamo con favore le rassicurazioni circa il fatto che l'incarico affidato all'ammiraglio Pettorino durerà non più di due mesi - come garantito dallo stesso ministro Delrio a margine dell'assemblea pubblica di Confindustria Genova - e attendiamo quindi di conoscere, il giorno 21 gennaio, il nome del nuovo presidente [redacted] unica Genova-Savona. (J.Je.)

P.S. Il Secolo XIX ha inviato, alle ore 14.46 di ieri, una richiesta di chiarimenti alla dott.ssa Gabbi, senza ottenere risposta.

Dopo Expo, il blitz di Maroni "Coordinamento alla Statale non può farlo l'Iit di Genova"

Oggi il vertice dei tre presidenti del Nord Ovest sulle infrastrutture
Ma il governatore lombardo nomina il rettore milanese al vertice

MASSIMO MINELLA

ARRIVERA pure stamattina a Genova a benedire il nuovo "Ge.Mi.To" non più industriale ma infrastrutturale, il presidente della Lombardia Roberto Maroni insieme ai colleghi del Piemonte Sergio Chiamparino e della Liguria Giovanni Toti. Ma sarà opportuno che con lui ci sia al più presto un chiarimento sul progetto che sta nascendo a Milano sulle aree del dopo-Expo. Quale occasione migliore, allora, dell'incontro in agenda proprio oggi a Genova? Nella sede di piazza De Ferrari, andrà infatti in scena l'incontro dei tre presidenti del Nord Ovest sul tema delle Infrastrutture. Con il padrone di casa Giovanni Toti, infatti, Sergio Chiamparino e Roberto Maroni daranno vita alla prima punta della "cabina di regia per le Infrastrutture", alleanza oggettivamente strategica sul fronte delle merci per consentire ai porti liguri di servire al meglio i retroporti

messi a disposizione da Piemonte e Lombardia per salire fino al Nord Europa. Da questo punto di vista, l'asse del Nord Ovest è perfetto: Genova è il punto iniziale del corridoio Reno Alpi, che sale fino a Rotterdam: i container di Genova e di Savona vanno sul terzo valico, che facendo gli Appennini arriva nel Basso Piemonte e poi in Lombardia, sfruttando la nuova linea ad alta capacità. Benissimo. Ma se sintonia dev'esserci, allora sarebbe opportuno co-

minciare a chiarirsi a largo raggio su tutti quanti i tavoli di confronto. Che dire, allora, della decisione di ieri del presidente Maroni di fronte al progetto "Human

Technopole" di affidare il coordinamento al rettore della Statale Gianluca Vago togliendolo di fatto al direttore scientifico dell'Iit Roberto Cingolani, peraltro designato a questo incarico dal governo? Anche in questo caso, è opportuno fare un passo indietro. Il governo decida che, finito l'Expo, su quelle aree debba sorgere una città del sapere che indaghi sulle tecnologie utili all'uomo e sia in grado di dare una grande risposta al Paese sui temi della salute e dell'invecchiamento. All'impegno, che ha pure una scadenza entro la quale dare queste risposte (il 2040), il governo chiama non solo gli atenei milanesi, ma un soggetto al cento per cento pubblico, o "italiano" per definizione, che si occupa di ricerca, l'Iit, l'Istituto Italiano di tecnologia, che ha sede a Morego (sede peraltro saturata da quasi mille dipendenti) e va dove la ricerca chiama. Da Genova, l'assessore regionale allo Sviluppo Economico Edoardo Rixi, leghista, mette in guardia sul possibile scippo del "nostro" Iit, con il rischio di veder svuotare Morego dei suoi laboratori (e molti assumono l'allarme come certezza). Da Milano il presidente della Regione Roberto Maroni, leghista, contesta la colonizzazione genovese in terra lombarda, sorpreso del fatto che la regia non sia milanese. Sembrano schermaglie,

prese di posizione di difesa del territorio, facilmente chiaribili con il fatto che nessuno vuole invadere alcunché, né tantomeno spostare laboratori da una parte all'altra. Morego è saturo e quindi l'Iit crescerà a Erzele, ma andrà anche a occuparsi del dopo-Expo; le aree del dopo-Expo saranno la sede principale della nuova ricerca italiana e rappresenteranno un'affermazione di centralità del capoluogo lombardo anche sul piano dell'hi tech. Il governo si mette al lavoro e si definisce uno schema condiviso da tutti per la nascita di "Human Technopole": alleanza fra università e Iit e coordinamento del progetto affidato all'istituto genovese e al suo direttore scientifico Roberto Cingolani. Maroni però prosegue per la sua strada e convoca il rettore della Statale di Milano, Gianluca Vago, e gli affida «l'incarico di coordinare le istituzioni milanesi e lombarde per il progetto scientifico di cui parla Renzi e che non può essere coordinato dall'Iit di Genova».

Durante la conferenza stampa dopo la riunione di Giunta, Maroni risponde a una domanda sul ruolo del Governo nella società Expo, ribadendo che l'ingresso non è ancora stato formalizzato. «Siamo ancora in attesa di capire se, come e quando» il Governo entrerà effettivamente nella società Arexpo. «Avrò incontri nei prossimi giorni perché ce lo dica» ha sostenuto il presidente della Lombardia, augurandosi che il premier Matteo Renzi decida «prima di Natale». Auguri a tutti.

MASSIMO MINELLA

Dopo l'industria, Lombardia, Piemonte e Liguria varano con la "cabina di regia" un nuovo "Ge.Mi.To" sui servizi e le merci

La Gazzetta Marittima

Tutti a bordo a La Spezia per conoscere le crociere

Il progetto è rivolto agli studenti, insegnanti e famiglie

LA SPEZIA – Nell'ambito delle iniziative promosse dall'Autorità Portuale e volte ad una sempre maggiore conoscenza e promozione delle attività portuali, prende il via il progetto "Tutti a bordo", presentato da Lorenzo Forcieri, presidente Autorità Portuale della Spezia; Gabriele Landi, esperto in didattica dell'arte e ideatore del progetto; Laura Lattughini, vicepresidente ISA 6 La Spezia; Loredana Barberotti, ISA 4 La Spezia; Maria Cristina Rosi, dirigente scolastico Istituto Comprensivo di Porto Venere; Fabrizio Rozzi, dirigente scolastico Istituto Comprensivo di Lerici.

"Tutti a bordo" è un percorso ludico-didattico volto a far conoscere ai bambini delle scuole primarie dei comuni di La Spezia, Lerici e Portovenere, il mondo delle crociere, la nave, la vita di chi lavora a bordo o di chi si trova sulla nave per trascorrere una vacanza. L'iniziativa "Tutti a bordo", che vuole sensibilizzare insegnanti, alunni e famiglie in particolare sullo sviluppo del settore crocieristico alla Spezia, fenomeno relativamente nuovo che suscita curiosità e dibattiti nella nostra comunità, si svolgerà attraverso un grande gioco da tavolo. Preciso intento è quello di far conoscere le numerose attività legate al mondo delle crociere, le diverse figure professionali che vi operano e i differenti punti di vista sia di chi sulle navi passeggeri lavora sia di chi, sulle stesse, si trova per trascorrere una vacanza.

Il progetto si articola in due fasi. La prima vedrà coinvolte quattro classi della Scuola Primaria della provincia della Spezia: una classe dell'Istituto Comprensivo di Lerici Scuola Primaria "Paolo Fiori"; una classe dell'Istituto Comprensivo ISA 6 di La Spezia, Scuola Primaria "Giosuè Carducci"; una classe dell'Istituto Comprensivo ISA 4 di La Spezia, Scuola Primaria "Giuseppe Verdi"; una classe dell'Istituto Comprensivo di Porto Venere, Scuola Primaria di Le Grazie.

In questa prima fase saranno svolti quattro laboratori di arte e immagine durante i quali verranno realizzati alcuni dei supporti utili alla creazione del gioco. Nei laboratori, sotto l'attenta guida di Gabriele Landi e Valeria Tognoni, i bimbi delle classi coinvolte daranno vita ai ritratti del personale di bordo mediante l'impiego sia di tecniche pittoriche convenzionali (tempera acrilica su tavola) sia grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie.

La seconda fase si svolgerà all'interno del Terminal Crociere dell'Autorità Portuale nei mesi di gennaio e febbraio, ovvero la bassa stagione per le navi passeggeri, e vedrà protagonisti bambini dai sei ai dieci anni che giocheranno assieme a Matteo Sara alle partite di "Tutti a Bordo". Una grande sagoma verticale, di 6 metri per 3 metri, rappresentante una nave da crociera, sarà la plancia di gioco su cui muoversi per indovinare il maggior numero di cose che riguardano la vita di bordo.

Il presidente dell'AP, Lorenzo Forcieri ha dichiarato: "Da molti anni è attivo il progetto Porto Lab del Gruppo Con-ship Italia, con cui l'Autorità Portuale collabora, e attraverso il quale il porto mercantile ed i centri intermodali diventano un laboratorio a cielo aperto, a disposizione delle scuole e della cittadinanza che possono così conoscere la realtà portuale con un percorso didattico guidato da "tutor" specializzati. Ora, con questo progetto, siamo in grado di intraprendere un'iniziativa che vuole sensibilizzare insegnanti, alunni e famiglie sullo sviluppo del settore crocieristico alla Spezia, fenomeno relativamente nuovo che suscita curiosità e dibattiti nella nostra comunità. Sono molto soddisfatto del favore con cui le scuole hanno accolto questa nostra iniziativa".

La Gazzetta Marittima

La Spezia formazione per giovani

LA SPEZIA – Aiuto cuoco, acconciatore, magazziniere, montatore e installatore di macchine e impianti: sono i quattro percorsi formativi rivolti ai giovani spezzini di età compresa tra i 16 e i 19 anni che hanno smesso di studiare e che desiderano acquisire una qualifica professionale utile per il lavoro.

Per accedere ai corsi, gratuiti, occorre iscriversi a Garanzia Giovani entro il 31 dicembre prossimo. Per informazioni su corsi e procedura rivolgersi a Is.For.Coop, in via Lunigiana 229, a Mazzetta (0187.564974).

L'iniziativa rientra tra le attività formative di Garanzia Giovani che alla Spezia coinvolge: Camera di Commercio (ente capofila), Cisis Formazione Superiore, Scuola Edile Spezzina, Formazione Cooperazione Lavoro, Aesseffe Agenzia Servizi Formativi, Formimpresa Liguria, Associazione Val di Magra Formazione, Forma Ente di Formazione Professionale, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, Ciofs-Fp Liguria, Is.For.Coop, Cescot Genova, Former Formazione e Consulenza, Randstad Italia, Adecco Italia, Bpi Italia, Università di Genova, Conform, Manpower, Wintime, Mondo Nuovo Caritas.

La Gazzetta Marittima

Sul traffico in crescita dei tir record Sat sulla Sestri-Livorno

E' il settore autostradale che ha registrato la crescita maggiore in Italia – L'influenza dei tre porti tirrenici e il problema della bretella di Piombino

ROMA – Il traffico stradale, con particolare rilievo per quello pesante dei tir, sta registrando un deciso aumento sulle autostrade italiane. Lo certifica l'Aiscat, la società che raggruppa i gestori autostradali, riferendosi ai dati fino alla fine di settembre. Il traffico dei tir è aumentato del 4,3% nel mese mentre nei primi nove mesi dell'anno si sono registrati aumenti differenziati che vanno dal clamoroso +83% sulla Br-Mi (che peraltro è entrato da poco in servizio) al record della Sestri-Livorno-Rosignano della Sat con un +6,7% che batte gli incrementi sia della Asti-Cuneo (+6,3%) e della Brescia-Padova (+5,6%) e del traforo del Monte Bianco (+5,2%). Il consuntivo per chilometro percorso è di 13,3 milioni di tir/km (+3,3%), in crescita. Secondo l'Aiscat la crescita del traffico pesante testimonia una ripresa della produzione e dell'import-export sia nell'area industriale della Lombardia, sia nel settore dei porti: con particolare riguardo con la ripresa del traffico sulla costiera ligure-toscana (la Sat tra Sestri e Rosignano) sulla quale confluiscono i tir da e per i porti di Piombino, Livorno e La Spezia. Per quanto riguarda il porto di Piombino, rimane aperta – e urgente – la soluzione attesa da ormai trent'anni della "bretella" tra la superstrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia e il porto, sulla quale di recente si è impegnata anche la Regione Toscana.

La Gazzetta Marittima

Allarme rosso sui forestali causa la Cina

LIVORNO – Solo poche settimane fa sul porto labronico si festeggiava l'aumento percentuale a due cifre dei forestali, materia prima per le cartiere italiane non solo toscane ma anche del nord Italia.

Adesso arriva, come una doccia gelata, l'annuncio che se alla Cina sarà riconosciuto nel 2016 lo status di "economia di mercato" – come ha formalmente richiesto e come l'Europa sta per decidere – il settore italiano della carta e la relativa filiera perderebbero da 7 mila a 15 mila posti di lavoro. Una catastrofe: che ovviamente si rifletterebbe anche sulle importazioni – ed esportazioni – della materia prima, per la quale sono in corso importanti interventi infrastrutturali nel porto labronico (nuovo magazzino nella zona MK, aree e depositi dedicati sul molo Italia).

L'allarmato studio non è campato in aria. Lo ha elaborato l'Economic Policy Institute sulla base di un confronto della produzione italiana con quella cinese. Allargando all'intera Europa, il comparto rischia di perdere oltre 600 mila posti di lavoro sui circa 3 milioni esistenti ad oggi.

Il problema non è soltanto della forte capacità produttiva della Cina e della sua sovra-produzione, che comporta la necessità di esportare anche a costi ridotti. E' anche legato agli aiuti di Stato che in Cina sono consistenti e ovviamente uccidono ogni possibilità di concorrenza da parte di chi, come l'Italia, opera senza supporti. Secondo il direttore generale di Assocarta Massimo Medugno se venissero eliminati gli attuali dazi antidumping, davanti a episodi di concorrenza sleale con aiuti di Stato non ci sarebbero più difese concrete". Insomma, è allarme rosso.

A.F.

La Gazzetta Marittima

Interporto Vespucci alla scelta della "mission"

Torna in discussione il ruolo preminente di retroporto con il riassetto dello statuto - L'uscita dal board della Camera di Commercio di Livorno e la linea dell'Authority portuale

COLLESALVETTI - Probabilmente gli assetti sono stati già definiti, ma in chiave ufficiale almeno due soci dell'interporto Vespucci Spa, la Camera di Commercio di Livorno e l'Authority portuale, si sentono ai margini delle scelte. La verifica si avrà giovedì prossimo 17 dicembre nell'assemblea in seconda convocazione, con all'ordine del giorno le modifiche dello statuto e la riduzione del consiglio d'amministrazione a soli 5 membri. Dovrebbe anche essere l'occasione per una revisione dei vertici, dopo il flop del precedente consiglio che aveva presentato come candidato alla presidenza l'ingegnere Giandomenico Caridi (amministratore unico della Navicelli Spa) ed aveva poi ripiegato sul funzionario regionale Rocco Guido Nastasi. Più che sui nomi, il tema verte sulla "mission" dell'interporto. Con alcune prese di distanza già annunciate: quella del Comune di Livorno, che da tempo si dice non interessato e intende uscire, e quella della Camera di Commercio, che per dichiarazione del suo presidente Sergio Costalli ha già deliberato di mettere in vendita la maggioranza assoluta della sua quota (5,8%) per mantenere solo una simbolica presenza dello 0,5% come "diritto di tribuna". La vendita avverrà con gara secondo legge, ma Costalli ha espresso la speranza che sia l'Authority portuale ad acquistare le quote camerale. Ma non sembra affatto scontato. Il vicepresidente del Vespucci, Massimo Provinciali (segretario generale della Port Authority) non si è ancora pronunciato ma secondo gli osservatori non ha gradito la recente iniziativa di un protocollo tra Comune di Collesalveti, Interporto e Assoindustriali, che ha totalmente ignorato l'Authority portuale. Il tema di fondo che l'Authority pone è: il Vespucci sta andando verso una valorizzazione del suo ruolo di area ad insediamento industriale o vuole mantenere gli impegni assunti in precedenza di vero e proprio retroporto? Vero che ci sono spazi per entrambi gli scopi, ma l'incertezza della "mission" non aiuta: specie se l'Authority fosse chiamata a investire ulteriori risorse pubbliche su terreni che finiscono per avere una connotazione portuale molto annacquata. A margine, c'è anche la preoccupazione per la situazione finanziaria del Vespucci, con la pesante esposizione bancaria che in tempi di forte sensibilità del governo centrale (e di quello regionale) verso gli assetti bancari, potrebbe spingere verso una politica di dismissioni di aree a tutti i costi e per tutte le opzioni, pur di vendere e rientrare. Sotto questo aspetto il recente protocollo ha confermato che il comune di Collesalveti, competente per territorio, ha messo in atto una serie di iniziative che facilitano in particolare gli insediamenti produttivi, sia con la leva fiscale che con quella della ridotta burocrazia sui progetti. In sostanza, dall'assemblea ci si attende un chiarimento non solo della "mission" ma anche e specialmente di come attuarla sul concreto. E con chi al timone.

Antonio Fulvi

Interporto Toscano: modificato lo statuto

In commissione Ambiente parere favorevole a maggioranza con raccomandazione per un CdA da cinque a sette membri. Contrarie le opposizioni

Sono quattro gli articoli dello statuto della Società Interporto Toscano Amerigo Vespucci spa sottoposti a modifica nell'ambito delle procedure di monitoraggio delle partecipazioni regionali. Modifiche che hanno riscosso il parere favorevole a maggioranza della commissione Ambiente, presieduta da Stefano Baccelli (Pd), pur con una raccomandazione formulata dallo stesso presidente. La previsione di un range di membri del Consiglio di amministrazione da cinque a nove, inserita all'articolo 20, "dovrebbe essere rivista al ribasso con un range da cinque a sette in coerenza e in conformità alla normativa che invita ad una limitatura dei costi" ha commentato il presidente Baccelli.

Per quanto attiene gli altri articoli, sono oggetto di modifica gli obiettivi della Società costituita con leggi regionali nel 1987 (art. 4). In particolare viene aggiunto quello di sviluppare il proprio status strategico di retro porto dello scalo portuale di Livorno.

Sulla delibera di Giunta hanno espresso parere contrario tutte le opposizioni. Il vicepresidente segretario della commissione Francesco Gazzetti (Pd) ha espresso soddisfazione per le modifiche introdotte alla società che ha come oggetto sociale l'allestimento di un interporto finalizzato allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto. "Sono convinto che questi interventi potranno rendere più operativa e funzionale una realtà che contribuisce al rilancio del settore" ha commentato a margine della seduta di oggi, giovedì 10 dicembre. (f.cio)

L'ULTIMA FOTO IN REGALO COL TIRRENO

C'era una volta lo scalo Morosini

È stato il simbolo di tutti i passaggi storici nell'area del Cantiere



A sinistra: lo scalo Morosini in una vecchia immagine. A destra: la zona com'è adesso

► LIVORNO

C'era una volta un luogo simbolo della rinascita del Cantiere: lo scalo Morosini è stato nel tempo l'emblema delle battaglie per il Cantiere che fu. Adesso? Non c'è più: perché non c'è più quel Cantiere ma ce n'è un altro: Benetti al posto dell'Orlando.

Simbolo, il Morosini lo è stato una prima volta quando un secolo fa è l'infrastruttura del cantiere che consente il varo di navi più grandi verso il mare aperto. La seconda volta, quando da qui anche se siamo negli anni del fascismo scende in acqua il Tashkent, cacciatorpediniere della Marina di Stalin. La terza volta è con i bombardamenti che lo distruggono così come devastano il Cantiere. La quarta volta è anche nel suo nome la battaglia per il rilancio del Cantiere. La quinta volta lo diventa quando il Cantiere-coop lo rimette in piedi come emblema della rinascita e della ricon-

quista del futuro. L'ultimo atto è il sesto: di nuovo l'abbattimento, a pochi anni dalla ricostruzione, e non potrebbe esempio migliore del voltare pagina con gli yacht di Azimut Benetti che prendono il posto degli scali delle gasiere o delle pisciavai.

È questa l'ultima foto delle

21 coppie di immagini - a sinistra quella da amarcord, a destra quella più recente - che Il Tirreno, in tandem con **Il Tirreno** ha mandato in edicola gratis come omaggio ai lettori. Termina qui l'avventura del "Puro ieri e oggi" che abbiamo riscoperto grazie al lavoro di Mario Bellagotti e Vito Lo Piccolo.

Giallito e L'ambro

La Gazzetta Marittima

Natale in Fortezza Vecchia per la festa delle meraviglie

Dal 18 al 20 dicembre ingresso libero per le avventure di Alice dedicate ai più piccoli – La visita al “Port Center”

LIVORNO – Conoscere il porto, le sue funzioni ma anche la sua storia e quel monumento di eccezionale valore che è la Fortezza Vecchia affacciata tra il Mediceo e la Darsena Vecchia. Così per il terzo anno consecutivo l’Autorità portuale e la Porto 2000 hanno organizzato per i più piccoli – ma non solo – una serie di manifestazioni in Fortezza Vecchia, tra venerdì 18 e domenica 20 dicembre. L’iniziativa è stata presentata dal presidente della Porto 2000 Massimo Provinciali e dal segretario generale della Camera di Commercio – che patrocina la manifestazione – Pierluigi Giuntoli.

Partner dell’iniziativa anche Toscana Promozione, cui si deve il cortometraggio “Alice’s Adventures in Tuscany” presentato nell’ultima edizione di Miami Cruise e che si riallaccia al tema scelto per le feste in Fortezza: Alice e il Natale delle meraviglie.

Una scelta in linea con quella dell’anno passato, quando il tema della festa in Fortezza fu la leggenda di Peter Pan. L’ingresso in Fortezza – è stato ricordato – sarà completamente gratuito e avverrà dal varco doganale adiacente, con apertura venerdì alle 15 e per sabato e domenica dalle 10 alle 20. L’uscita dalla Fortezza potrà avvenire dalla passerella mobile che attraversa il Fosso Reale, mantenendo il consueto orario di apertura ciclica per il transito delle barche. Il presidente della Porto 2000 Provinciali e il segretario camerale Giuntoli hanno sottolineato come già nel passato la festa in Fortezza ha richiamato migliaia di persone (nel 2014 furono 5 mila i visitatori) che hanno potuto conoscere dall’interno uno dei monumenti più caratteristici e significativi della Livorno medicea. Uno splendido regalo alla città – è stato detto – che apre la strada anche a un sempre maggior coinvolgimento dell’Autorità portuale nella gestione del monumento: gestione rivelatasi ad oggi – ha detto Giuntoli – la migliore di sempre e che fa sperare in una formalizzazione della sua diretta responsabilità.

Per valorizzare e regolarizzare ulteriormente la visita, saranno distribuiti speciali permessi e le eventuali file all’ingresso saranno allietate da spettacolini di clowns e di intrattenitori. All’interno, nella Canaviglia si esibiranno Alice e il Bianconiglio: nel corridoio Pinco & Panco; nella cannoniera Brucaliffo & Stregatto; poi ancora nelle varie zone gli altri personaggi della fiaba (Cappellaio Matto e Lepre Marzolina, la Regina & il Re di cuori etc).

Dal 18 al 20 sarà anche aperta alle visite il “Port Center” nella palazzina del Capitano con gli strumenti tecnologici per conoscere sugli schermi ogni angolo del porto. Inaugurato di recente, il “Port Center” è tra i più sofisticati d’Italia: da uno schermo a scorrimento è possibile conoscere in dettaglio i vari soggetti operanti all’interno del porto, con una “live Map” piazzata al centro dello spazio espositivo per consultare i dati aggiornati del movimento delle navi; fino ai multi-proiettori per esemplificare le categorie merceologiche e la loro gestione.

La Gazzetta Marittima

In festa per il decennale il “Porto dei piccoli” a Livorno

E' intervenuto anche il presidente dell'associazione Ignazio Messina con il suo staff – L'impegno per i bambini dell'Ospedale e della Stella Maris

LIVORNO – Mercoledì scorso l'associazione Il Porto dei piccoli ha festeggiato anche a Livorno, nella bella location della Fortezza Vecchia, il proprio decennale. Dopo l'evento di Genova infatti è stata la volta della città labronica di accogliere, ospiti dell'Autorità Portuale, i soci, i sostenitori e gli amici della Onlus, per rivivere insieme al presidente Ignazio Messina e alla fondatrice Gloria Camurati dieci anni di attività a favore dei bimbi meno fortunati. La serata è stata anche occasione per fare un bilancio delle iniziative proposte in tre anni di presenza sul territorio livornese, dove l'associazione è approdata coinvolgendo anche grazie ad un solido nucleo di volontari scuole, famiglie e strutture mediche, per portare serenità e gioia a tutti i bambini in difficoltà.

L'associazione è infatti attiva negli ambulatori di Neuropsichiatria infantile all'Ospedale di Livorno, alla Fondazione Stella Maris di Calambrone (Pisa) dove in molti reparti segue circa centoventi bambini, svolge assistenza domiciliare, è presente nelle scuole ed inoltre organizza esplorazioni con l'intento di far vivere ai bambini – insieme alle proprie famiglie – un'esperienza a contatto diretto con il mare e con le realtà che lo circondano, per distoglierli dal loro problema offrendo occasioni di socializzazione e cultura.

Tra i presenti alla serata molti volti noti della nostra città, da Nello D'Alesio, entrato da tempo nella grande famiglia del Porto dei piccoli, al direttore marittimo della Toscana capitano di vascello Vincenzo Di Marco – nominato nel corso della serata socio onorario dell'Associazione – al capo-pilota portuale Massimo Lupi, Corrado Neri della Neri Group, Matteo Savelli della Toremar e molti altri.

Ancora una volta Livorno ha risposto alla chiamata della solidarietà, offrendo tutto il proprio sostegno per donare a tutte le famiglie del territorio che vivono le difficoltà della malattia tanti momenti di distrazione e divertimento con i loro bimbi, facendole sentire davvero speciali per un giorno.

 NEL WEEKEND DAL 18 AL 20

Apertura extra per il Port Center in Fortezza

Dal 18 al 20 dicembre la terza edizione del "Natale in Fortezza" (con l'organizzazione di Porto 2000 in tandem con ) è prevista una apertura extra del Port Center dentro l'antico fortillio. Appuntamento



dalle 10 alle 13 e dalle 15 alle 19 (ma solo il venerdì solo nel pomeriggio): visite gratis alla Palazzina del Capitano e, al secondo piano, al centro didattico high tech dedicato al mondo delle banchine fra schermo a scorrimento, "live map", multiproiettori e "oggetti narranti".

Assieme al Museo dedicato alle imbarcazioni storiche della città dei Quattro Mori (situato all'ex Magazzino Collettame della Ferrovia) il Port Center - spiega  - rappresenta il completamento di un percorso espositivo che permette a Livorno di comunicare, e

di fare in larga parte scoprire, non solo i valori materiali del sistema portuale, ossia le strutture, i mezzi, le infrastrutture, ma anche i valori immateriali, ossia i saperi operativi, la professionalità e le tradizioni tuttora vive delle imprese e dei lavoratori portuali.

La Gazzetta Marittima

SIN di Piombino avanza il progetto per le bonifiche

ROMA – “Una riunione proficua, quella del tavolo tecnico con Aferpi e Invitalia, che si è tenuta presso il ministero dell’Ambiente sul Sin di Piombino”. Ad annunciarlo è stato il sottosegretario all’Ambiente Silvia Velo al termine dell’incontro.

“Entro dieci giorni – ha continuato Velo – Aferpi invierà la planimetria necessaria ad integrare il progetto di Invitalia relativo agli interventi di messa in sicurezza operativa della falda e dei suoli delle aree demaniali dell’area del SIN di Piombino. In questo modo sarà possibile, per Invitalia, completare il relativo progetto e avviare le gare di affidamento per il primo stralcio dei 50 milioni delle bonifiche.

Entro questa settimana, inoltre, Aferpi invierà alla Regione Toscana e alla Provincia di Livorno la documentazione per avviare la fase preliminare della procedura di Via in cui sarà contenuta anche la planimetria delle aree e il layout del progetto industriale.

Questo ci consentirà di arrivare alla prossima riunione del tavolo tecnico, già programmata per il prossimo 20 gennaio, in cui saranno presentate le osservazioni odierne all’analisi di rischio sulla base delle indicazioni di Ispra e dell’Arpa e una versione più definita del piano industriale comprensivo della parte relativa all’impiantistica.

“Sto seguendo passo dopo passo la vicenda di Piombino – ha concluso il sottosegretario Velo – e posso garantire che il lavoro, seppur complesso, va avanti senza sosta”.



Accordo Comune-porto: il Ministero chiede chiarimenti dopo un esposto

Il commissario Monti spiega perché i soldi non sono ancora stati versati: il Pincio ha anche presentato i piani dei servizi e delle opere solo pochi giorni fa

CIVITAVECCHIA - «Quando ho sottoscritto il protocollo d'intesa con il Sindaco ero pienamente conscio dell'importanza di tale accordo per la città di Civitavecchia, tant'è che ero e resto convinto della validità e della correttezza dell'atto, che altrimenti non avrei firmato».

Replica così il commissario straordinario della Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta Pasqualino Monti alle dichiarazioni del consigliere del M5S Emanuele La Rosa che ieri aveva parlato di "nubi all'orizzonte", in quanto «l'Autorità Portuale non avrebbe ancora onorato l'impegno firmato. In particolare non si è vista traccia dei due milioni previsti (di cui 500.000€ in opere) che l'Autorità Portuale - aveva sottolineato - si era impegnata a erogare alla città entro il 30 novembre di quest'anno. Auspicio che il Presidente Monti possa recuperare quanto prima».

«Il consigliere La Rosa, però, probabilmente ignora, altrimenti credo si sarebbe astenuto dal rilasciare le sue dichiarazioni - ha chiarito Monti - che sull'accordo è stato depositato un esposto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il quale ha chiesto delucidazioni in merito all'Autorità Portuale, che di conseguenza, in autotutela, ha sospeso l'erogazione della prima annualità, prevista entro il 30 novembre scorso, fino a che il ministero vigilante non avrà confermato la piena correttezza dell'atto. Peraltro - ha concluso Monti - il Comune ha trasmesso all'ente il piano di servizi ed opere previsto dall'accordo solo pochi giorni prima della scadenza del 30 novembre, quindi nel frattempo gli uffici stanno verificando i contenuti del piano per poi poter procedere, non appena arriverà il parere del ministero, secondo quanto previsto».

Infrastrutture. Confronto aperto sul rilancio dello scalo marittimo - Prezioso: troppi i ritardi, investimenti bloccati

Zona economica speciale per Napoli

Una zona economica speciale per i grandi porti della Campania, quelli di Napoli e Salerno, si da essere volano per l'economia regionale e di tutto il Mezzogiorno, da inserire tra le misure del Patto per il Sud e realizzare grazie alla leva fiscale e utilizzando le risorse della Campania. E poi la necessità di semplificare norme e burocrazia, ottimizzare tempi e risorse, e creare un hub logistico-commerciale e un hub turistico.

Queste le proposte per il futuro del porto di Napoli, secondo quel che è emerso dall'incontro promosso dall'Unione industriali di Napoli, ospitato dalla Fondazione dell'Ordine degli Ingegneri presieduto da Luigi Vinci, inserito nell'edizione del Sabato delle Idee ideato da Marco Salvatore e aperto a interventi di rappresentanti del mondo accademico napoletano, dell'imprenditoria, delle istituzioni. «I due principali porti della Campania possono e devono diventare un grande polo integrato di una zona economica speciale - ha affermato Amedeo Lepore, assessore regionale alle Attività produttive - che consenta di ravvivare, grazie alla free tax zone, gli investimenti». L'idea è fare sistema, partendo da un punto su

cui tutti sono stati d'accordo: le potenzialità del porto cittadino per lo sviluppo della Campania.

Parlano i numeri: oltre 7 milioni di passeggeri, 822 milioni di tonnellate di merci in transito, il 19% del traffico navale nazionale.

«Il porto è la prima azienda della città per volume di affari ma è anche la metafora degli ostacoli e dei problemi di competitività di cui soffrono Napoli e il nostro Paese - ha sottolineato Ambrogio Prezioso, presidente dell'Unione industriali -. Sono anni che parliamo di piani di sviluppo che poi restano fermi al palo tra poteri di veto e prescrizioni che bloccano gli investimenti». Uno stallo che gli industriali, con Confcommercio e altre associazioni, propongono di superare prevedendo un'autorità regionale unica in cui Napoli abbia un ruolo centrale e siano valorizzate le esperienze di Salerno e le peculiarità di Castellammare, Torre Annunziata e Pozzuoli, e poi creando un hub logistico-commerciale e un hub turistico.

Per il primo occorrerebbe intervenire su tombamento della darsena di levante, dragaggio e escavo dei fondali, infrastrutture e potenziamento dei collegamenti tra porto, interporto, retroporti.

Per il hub turistico l'idea è riqualificare la parte monumentale del porto, sfruttando la sua naturale estensione verso il cuore della città. E tra le idee al vaglio c'è il Museo del mare nei locali dell'ex



- segue

magazzino generale, l'apertura del molo di San Vincenzo e la possibilità di consentire l'attracco anche a yacht e piccole navi da crociera. Napoli come core, quindi.

«Sono fiducioso in una rinascita - ha dichiarato Antonio Basile, presidente dell'Autorità portuale -. L'accorpamento con Salerno è una buona opportunità. «Serve però - ha puntualizzato Andrea Annunziata, al vertice dell'Autorità portuale di Salerno - una regia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

VIVIANA LANZA



Porti: Regione Campania, Napoli e Salerno siano zone speciali

Industriali, creiamo hub turistico e hub commerciale

NAPOLI, 12 DIC - La creazione di un hub logistico-commerciale e di un hub turistico. E la previsione normativa di una Zona economica speciale per i grandi porti della Campania, a Napoli e Salerno. Sono le due proposte emerse dall'incontro, all'interno della rassegna il "Sabato delle Idee", dedicato al futuro del Porto di Napoli, promosso dall'Unione Industriali di Napoli.

Oltre tre ore di discussione e proposte, dieci relatori in rappresentanza di imprese, università ed istituzioni e più di 500 partecipanti per affrontare le potenzialità del Porto di Napoli per lo sviluppo economico, turistico ed occupazionale della Campania. Sul porto sta lavorando la Regione, come testimoniato dall'assessore regionale alle attività produttive Amedeo Lepore: "Abbiamo proposto al Governo - ha detto - di istituire una Zes, Zona Economica Speciale, per le aree portuali e retroportuali di Napoli e Salerno, misura già concessa per il Porto di Cagliari. Noi crediamo che questa misura possa essere recepita in un percorso condiviso con il governo nazionale e le istituzioni europee". Una proposta che verrà discussa a breve con il governo Renzi nell'ambito del Patto per il Sud.

"Il porto - ha detto il presidente dell'Unione Industriali Ambrogio Prezioso - è la prima azienda della città per volume di affari ma è anche la metafora degli ostacoli e dei problemi di competitività di cui soffrono Napoli e il nostro Paese. Sono anni che parliamo di piani di sviluppo che poi restano fermi al palo tra poteri di veto e prescrizioni che bloccano gli investimenti". E allora per superare questo stallo, l'Unione Industriali di Napoli ha realizzato, in collaborazione con Confcommercio e altre associazioni, un documento progettuale per l'intero sistema portuale della Campania che, come ha spiegato Prezioso, "seguendo i nuovi indirizzi governativi per una visione strategica unitaria per lo svolgimento delle attività portuali, operi attraverso un'autorità regionale unica in cui attorno al ruolo centrale anche a livello europeo di Napoli si valorizzino le ottime esperienze di Salerno e le realtà specifiche di Castellammare, Torre Annunziata e Pozzuoli". Dal documento emerge la necessità che il Porto di Napoli sia valorizzato attraverso la creazione di un hub logistico-commerciale e di un hub turistico.

Due azioni per le quali l'Unione Industriali ha anche illustrato gli interventi necessari. Tombamento della darsena di Levante, dragaggio ed escavo dei fondali, realizzazione di opere stradali e ferroviarie per il potenziamento dei collegamenti fra Porto, interporti e retroporti e semplificazioni normativa e burocratica sono le quattro condizioni imprescindibili attraverso cui realizzare l'Hub logistico-commerciale. Per la creazione dell'hub turistico, come ha spiegato Prezioso, occorre intervenire con una profonda riqualificazione della parte monumentale del Porto che metta a sistema le diverse zone: Beverello, piazzale Angioino, Calata Piliero, darsena Acton, molo San Vincenzo, ed edificio dell'Immacolatella. "Sono tutti spazi importanti da valorizzare - ha concluso Prezioso - se vogliamo accogliere bene i 7 milioni di passeggeri che ogni anno attraversano il Porto di Napoli".

MARINA MILITARE: ENNESIMO BRILLAMENTO DI RESIDUATI BELLICI RINVENTI NEL PORTO DI NAPOLI

Proprio in considerazione dell'intensa attività di bonifica dei litorali del Tirreno centrale e meridionale, la Marina Militare sta valutando l'opportunità di dislocare permanentemente a Napoli un Nucleo S.D.A.I. autonomo.

Napoli, 11 dicembre 2015 - Prosegue incessante l'attività di individuazione, rimozione e brillamento di ordigni bellici della seconda guerra mondiale rinvenuti nel porto di Napoli da parte dei palombari della **Marina Militare**. Nei giorni scorsi, la ditta SOGELMA impegnata nei rilievi del fondale marino dello scalo partenopeo propedeutici al dragaggio del fondo, ha segnalato alle competenti autorità locali la presenza di possibili ordigni inesplosi in tre distinte aree del porto: nei pressi del molo San Vincenzo, sia all'altezza dell'eliporto dove stazionano gli alicanti non impegnati nei collegamenti, sia nei pressi dell'imboccatura dell'antico Bacino da Raddobbo, e nelle immediate vicinanze del molo Angioino, dove abitualmente attraccano le grandi navi da crociera.

Conseguentemente, la Prefettura di Napoli ha richiesto alla **Marina Militare** l'immediato intervento del "**Nucleo S.D.A.I.**" (Sminamento Difesa Antimezzi Insidiosi) di Taranto. Il team di palombari della **Marina Militare** è giunto a Napoli nella serata dello scorso martedì 8 dicembre e nella prima mattina del giorno successivo ha dato inizio ad una attenta ricognizione subacquea della zona durata ben 6 ore ininterrotte e condotta da 4 operatori. Durante la perlustrazione sono stati rinvenuti tre proiettili di grosso calibro da 155 mm, ed una bomba da mortaio per un totale di circa 80 Kg di materiale esplosivo. Per il particolare stato in cui si presentavano i predetti residui bellici, è stato necessario interdire l'attracco ai transatlantici ad una parte del molo Angioino per tutta la giornata di giovedì 10 dicembre.

Nella mattinata dell'11 dicembre, quindi, con le opportune precauzioni si è provveduto a radunare sott'acqua tutto il materiale rinvenuto, operazione che ha richiesto molte ore di lavoro da parte di tutto il team di palombari. Infatti, per motivi di sicurezza, non è possibile portare fuori dall'acqua quanto rinvenuto né provvedere al disinnescamento come abitualmente si usa fare per i rinvenimenti di residui bellici a terra e, necessariamente, occorre procedere alla distruzione del materiale attraverso il suo brillamento.

Pertanto, imbragati gli ordigni e mantenuti in sospensione a circa 5 metri dal pelo dell'acqua attraverso l'uso di appositi galleggianti, con l'ausilio di un natante si è proceduti a trasportarli a circa 2 miglia al largo del porto, in un'area per l'occasione interditta alla navigazione ed alla pesca. A questo punto, ha avuto inizio l'ultima fase dell'operazione di bonifica. Un subacqueo della **Marina Militare** si è immerso ed ha sistemato accanto ai residui bellici da distruggere una "controcarga" di esplosivo al plastico di circa 5 kg, collegandola con cavi elettrici ad un detonatore posto sul barca appoggio, ferma a distanza di sicurezza. Verificata l'assenza di banchi di pesce in zona attraverso l'uso dell'ecoscandaglio, il Tenente di Vascello *Mirko Leonzio*, Comandante del **Nucleo S.D.A.I.** di Taranto, ha eseguito il classico "conto alla rovescia" ed alle ore 11:18 è avvenuto il brillamento di quanto rinvenuto.

Il prezioso lavoro del **Nucleo S.D.A.I.** del *Gruppo Operativo Subacqueo* di **COM.SUB.IN** della **Marina Militare** prosegue ininterrottamente da oltre sessant'anni, in tutta Italia, e grazie alla loro alta professionalità e perizia tecnica sono in grado di garantire interventi rapidi e risolutivi, limitando al minimo indispensabile il blocco della attività marittima, soprattutto quando le aree interessate dalla bonifica sono interne ai porti nazionali. A mero titolo di esempio, solo il **Nucleo S.D.A.I.** di Taranto, dal 1° di gennaio di quest'anno ad oggi, nella propria area di competenza (litorali campano, calabrese e pugliese) ha eseguito poco più di 70 interventi di bonifica, procedendo alla neutralizzazione di oltre 4 tonnellate di residui bellici la cui pericolosità, ad oltre 70 anni dalla fine della guerra, è altissima a causa dell'ossidazione di spolette ed inneschi.

Napoli: Continua la ricerca dei dispersi in mare di due pescatori sportivi di 69 ed 80 anni

Napoli, 12 dicembre 2015 - Proseguono incessantemente le attività di ricerca dei due uomini salpati dal Borgo Marinari a bordo di un piccolo natante di colore rosso con motore

fuoribordo di 6 cavalli e dispersi in mare dal pomeriggio del giorno 8 dicembre.

Anche nella odierna giornata il 4° Centro Secondario di soccorso marittimo (MRSC) della Capitaneria di porto di Napoli ha coordinato i numerosi uomini e mezzi impiegati nelle operazioni di ricerca che hanno interessato principalmente il Golfo di Napoli e le isole minori non tralasciando la più vasta area del sud tirreno attenzionata tramite sorvolo aereo.

Le operazioni odierne si stanno svolgendo con il concorso delle Unità aeronavali della Guardia Costiera tra cui la motovedetta CP 829 unità specificatamente destinata alle operazioni di ricerca e soccorso ed il battello pneumatico GC A06 particolarmente indicato per ispezionare i tratti di costa meno accessibili.

Fattiva la partecipazione delle altre amministrazioni, tra cui la Polizia di Stato, che ha impiegato in data odierna l'elicottero AB 212 del 6° Reparto Volo, ed essenziale il costante supporto logistico ed operativo del Comando Aeroporto "U. Niutta" dell'Aeronautica Militare di Capodichino.

Numerose sono state le segnalazioni effettuate all'MRSC da una cittadinanza che ha dimostrato grande apprensione per le sorti dei dispersi ed aventi ad oggetto l'avvistamento di materiale affiorante in mare, capi di vestiario ed altro, segnalazioni tutte puntualmente verificate dal personale della Capitaneria di porto, purtroppo, senza risultati per la ricerca.

La Gazzetta Marittima

Cagliari in “pole position” per la zona franca portuale

I lavori potrebbero cominciare entro 3 mesi insieme alla realizzazione del primo PIF per la Sardegna – Record dei contenitori nel terminal Contship

CAGLIARI – Nella nuova corsa italiana per le zone franche portuali, Cagliari sembra ormai in “pole position”. La Regione Sardegna proprio in questi giorni ha dedicato 1,2 milioni di euro (svincolati dai fondi del consorzio industriale Cacip) per gli interventi infrastrutturali propedeutici a una zona franca doganale nel molo di Levante del porto-canale. Esiste da tempo, come noto, una società consortile per la zona franca portuale con il Cacip socio dello stesso consorzio al 50% con l’Autorità portuale.

L’area della zona franca, specifica l’Autorità portuale, è prevista in partenza di 6 ettari, successivamente da allargare fino a oltre 32 ettari.

I lavori per le infrastrutture così finanziati dovrebbero cominciare non più tardi di 90 giorni, come ha spiegato il neo-commissario dell’Autorità portuale Roberto Isidori, che ha sostituito il capitano di vascello (Cp) Di Marco oggi a Livorno.

Insieme ai lavori per dare il via alla zona franca saranno anche avviati i lavori per il primo PIF (posto di ispezione frontaliero) della Sardegna, che sarà dedicato all’importazione di carni sia per il consumo umano che per altri utilizzi. La zona franca, compreso il PIF, rappresenta un obiettivo molto importante, per un porto che sta registrando una forte crescita anche nel settore dei contenitori (700 mila teu come previsto consuntivo del 2015 del terminal Contship); tanto che all’insediamento nella suddetta zona sarebbero interessati anche gruppi internazionali sudamericani, cinesi, dell’Oman e degli Usa.

Piergiorgio Massidda, responsabile della società per la zona franca, è comunque in una posizione ancora critica nei confronti dei tempi. Ha detto che si sta accelerando, ma che i ritardi sono ancora eccessivi.

Nuovo porto Tremestieri A un passo dalla firma

Se il sindaco Renato Accorinti ha tracciato una linea globale sugli sforzi profusi dall'amministrazione comunale, è l'assessore all'Urbanistica, Sergio De Cola ad approfondire alcuni aspetti che riguardano la pianificazione territoriale della città.

La notizia più importante riguarda il porto di Tremestieri, una delle questioni più ingarbugliate la cui risoluzione potrebbe rivoluzionare l'assetto strutturale di Messina. «Stavolta siamo davvero ad un passo dalla firma, l'incartamento è sulle scrivanie di Padoan e Del Rio, a breve dovrebbe esserci la conferenza dei servizi che darebbe, dopo la fumata bianca, la possibilità di dare il via ai lavori con l'apertura dei cantieri», ha spiegato. Un progetto che, per il segretario generale dell'**Autorità Portuale**, Francesco Di Sarcina, è «l'elemento chiave di tutto il Piano regolatore portuale, che attende la Vas come passo conclusivo». De Cola si è soffermato brevemente sull'importanza del Piau Porti e Stazioni, ribadendo la crucialità di alcuni principi nel programma di riconcettualizzazione urbana: lotta al dissesto idrogeologico e sostenibilità sociale oltre che economica.

Un caso emblematico: ci si orientavero una reale riqualificazione per l'ex ponte ferroviario di Camaro: «Abbiamo scritto ai vertici regionali di Rfi, chiedendo loro l'uso che può esserne fatto, conosciuti i termini ragioneremo su come raccogliere i contributi».3(ema rig)

Cronaca di Messina
Visione d'insieme, è quel che manca a Messina
La necessità di condividere percorsi quando si parla di riqualificazione di spazi e di recupero della Falce

Messina per il Tremestieri A un passo dalla firma

Masterplan, domani i sindaci a confronto

Buona credibilità e qualità Sono il mandato vincente

PIERO il Serravalle DODDIS MESSINA

Le riunioni volute dagli amministratori locali hanno prodotto la nascita di un coordinamento di sindaci

Masterplan Città Metropolitane difficile dialogo tra primi cittadini

Prevista la redazione di schede con interventi di sviluppo strategico del territorio

MESSINA - I sindaci della provincia di Messina rivendicano la titolarità delle decisioni che investono i territori che amministrano. I rappresentanti delle 108 municipalità però, di fronte al vuoto legislativo che caratterizza ancora le Città Metropolitane siciliane e pressati dalla sfida del Masterplan con la scadenza del 31 dicembre, faticano a fare squadra e in più non riconoscono nessuna leadership al sindaco Renato Accorinti che per il Governo centrale però rimane l'unico referente per la progettazione da inserire nel patto per il Sud.

Le riunioni volute dagli amministratori locali che continuano a susseguirsi, promosse dal commissario dell'ex Provincia Filippo Romano, hanno prodotto finora la nascita di un coordinamento formato da sindaci delle diverse aree comprensoriali che si avvarrà del supporto dell'Università, degli ordini professionali e delle categorie produttive, per la redazione delle schede con gli interventi che preveda una visione di sviluppo strategica del territorio.

Quanto elaborato sarà sottoposto all'approvazione dell'assemblea dei sindaci che individueranno il loro rappresentante per gli adempimenti previsti dalle linee guida del Master plan.

Una linea questa emersa durante l'ultimo incontro dove era assente però Renato Accorinti, convocato il giorno dopo a Roma per parlare proprio di Masterplan.

In quel contesto Giovanni Lazzari, presidente dell'Ordine degli Architetti, aveva suggerito all'Assemblea di indicare una delegazione che accompagnasse il sindaco di Messina all'incontro con il sottosegretario Claudio De Vincenti. Ma la proposta è stata respinta malgrado Giovanni Formica, sindaco di Milazzo avesse sottolineato come potesse essere controproducente in questa fase di necessario raccordo ignorare che gli unici referenti delle città metropolitane sono per il Governo i sindaci del capoluogo ghi.

Il rischio resta quindi quello che si proceda su due strade parallele, da una parte i sindaci della

The image shows a newspaper page from Messina, dated December 12, 2015. The main headline is "Masterplan Città Metropolitane difficile dialogo tra primi cittadini". Below the headline, there is a sub-headline: "Prevista la redazione di schede con interventi di sviluppo strategico del territorio". The page includes a photograph of a coastal town, likely Messina, and several columns of text. The newspaper's masthead "Messina" is visible at the top, along with the date and issue information.

The image shows a newspaper page from Messina, dated December 12, 2015. The main headline is "Aeroporto dello Stretto: nuove idee". Below the headline, there is a sub-headline: "Avanti i vari strumenti per il progetto, 1 per Tarso, nel 2016 l'Avviso-Ricordo". The page includes a photograph of an airport terminal and several columns of text. The newspaper's masthead "Messina" is visible at the top, along with the date and issue information.

- segue

provincia con le loro peculiarità e differenze che fanno il loro percorso, dall' altra il primo cittadino della città dello Stretto che con il suo vice Guido Signorino ha già monitorato la disponibilità di un parco di progettazione per oltre 700 milioni di euro e tutto questo in contrasto con quello che si continua a dire da più parti e che cioè le scelte operate devono essere strategiche e di sistema.

Lo ribadiscono gli Ordini professionali, Confindustria, i sindacati.

Secondo Carmelo Catania segretario provinciale della Uil non si può a due settimane dalla scadenza "rischiare di fare fallire una così grande opportunità per il nostro territorio per il mancato riconoscimento di una leadership così come non si può pensare di portare avanti una ipotesi di sviluppo con l' esclusione di soggetti portatori di interesse. Vanno banditi particolarismi ed egoismi mettendo al centro di ogni ragionamento interessi e speranze di intere comunità".

Guido Signorino fa riferimento a progetti rientranti nel Programma Innovativo in Ambito Urbano come la Piastra logistica di Tremestieri, o nel Prusst come gli insediamenti produttivi a Larderia. A questi si aggiungono gli interventi di prevenzione del rischio idrogeologico insieme a quelli condivisi con l' Autorità portuale, in particolare il porto di Tremestieri, l' approdo per navi da crociera nella cittadella fieristica e il collegamento veloce con l' Aeroporto dello Stretto.

"I temi delle infrastrutture, dei trasporti, delle politiche ambientali, della salvaguardia del territorio, non possono essere affrontati attraverso la semplice sommatoria dei piani comunali e dei sistemi strategici locali, dice Michele Limosani docente di Politica economica all' Università di Messina, chiamato a dare un supporto tecnico scientifico alla redazione del Master plan. Senza una cabina di regia nazionale, - dice Limosani - che verifichi la coerenza, la compatibilità tra obiettivi locali, regionali, nazionali e comunitari, questo sforzo è con buona probabilità destinato a fallire".

INFRASTRUTTURE IL SINDACO ANNUNCIA TRE OPERE NELLO SCALO CITTADINO E IL COMPLETAMENTO DELLA CASA DELL' ANZIANO

Mercato e rifiuti, nuova vita al porto di Sciacca

«Impegno e perseveranza ci hanno permesso di portare a termine i lavori e gli impegni programmati», ha detto il sindaco Di Paola che ha annunciato anche il programma natalizio al teatro Samonà.

Gabriele Messina Le incompiute tornano alla luce mentre nuove opere sorgono nell' area portuale. A Sciacca si chiudono i cantieri e sul fronte delle infrastrutture cittadine arrivano buone notizie. «Impegno e perseveranza ci hanno permesso di portare a termine i lavori e gli impegni che avevamo programmato» spiega, ai microfoni di Ditele a Rgs, il sindaco Fabrizio Di Paola nel corso della rubrica «Le buone notizie del sindaco».

La città di Sciacca accoglie tre nuove infrastrutture, di che opere si tratta?

«Finalmente, abbiamo portato a termine tre opere infrastrutturali di grande prestigio tutte collocate nella zona portuale. Si tratta del piccolo mercato del pescatore, dell' isola ecologica e di un' area per il rimessaggio degli attrezzi da pesca. Tre opere che sono state realizzate, in pochissimo tempo, dal Gac, il Gruppo di azione costiera, attraverso il fondo europeo della pesca e che unitamente ad altri interventi sia di natura museale che di natura promozionale e di formazione hanno costituito oggetto di un' attività molto in tensa di questo nuovo strumento di attuazione della programmazione comunitaria».

Novità anche sul versante delle opere incompiute. Può spiegarci meglio?

«Siamo giunti a completare, una volta e per tutte, un' opera pubblica che purtroppo era un' eterna incompiuta, da troppi anni ferma al palo. Si tratta della casa albergo per anziani.

Quest' opera andava avanti da tanto tempo, ci siamo messi d' impegno e finalmente l' opera è stata completata. Adesso stiamo per diramare un A Taormina il Comune gestirà da solo le attività di pulizia della città. (Giardina) bando per la sua gestione. Naturalmente, esternalizzeremo il servizio e faremo in modo che sarà gestita da enti o da cooperative che abbiano la capacità di potere prestare un servizio così importante alla comunità».

Altra grande opera che però è tornata, recentemente, a nuova vita è il teatro Samonà. State pensando ad un calendario di manifestazioni e appuntamenti in vista del Natale edel

LE BUONE NOTIZIE DEL SINDACO

- Il sindaco Di Paola ha annunciato che il mercato del pescatore è stato completato e sarà inaugurato a breve.
- Il sindaco Di Paola ha annunciato che l'isola ecologica è stata completata e sarà inaugurata a breve.
- Il sindaco Di Paola ha annunciato che l'area per il rimessaggio degli attrezzi da pesca è stata completata e sarà inaugurata a breve.

Nissan Micra 1.6tci
LA TECNOLOGIA GIBIA, IN OGNI MOMENTO

MICRA DA € 8.450

GIBIAUTO SpA

- segue

capodanno?

«Da grande incompiuta l'opera è oggi uno spazio, finalmente, fruibile. È stata un sfida difficile ma ci siamo riusciti. C'è già un programma natalizio che comincerà a breve. Ci sarà spazio per la musica leggera, per il cabaret e per lo spettacolo. Avremo l'onore di avere anche ospiti di prestigio internazionale. Ci sarà, infatti, in programma, un incontro con l'étoile Carla Fracci che verrà a fare una lectio magistralis proprio al teatro Samonà. Ma ci sarà spazio anche per il "Premio Ferdinanda", un riconoscimento che viene conferito alle personalità che hanno rappresentato delle eccellenze nel corso tempo per la nostra città. Insomma, abbiamo in programma un calendario molto ricco che comincerà venerdì 11 dicembre e terminerà nel nuovo anno, a cavallo dell'Epifania. Da non dimenticare, poi, il grande concerto di Capodanno che avrà luogo l'1 gennaio. Questa sarà soprattutto un'occasione per augurare un buon anno a tutti i nostri concittadini».

ANTITERRORISMO

Nel porto di Palermo realizzati due tunnel per controllare i mezzi provenienti da Tunisi

PALERMO. Le stragi di Parigi del 13 novembre non sono un lontano ricordo.

Anzi, al contrario. Ogni giorno che passa, su tutto il territorio siciliano, le forze preposte alla sicurezza e diversi enti pubblici alzano i livelli dei dispositivi anti-terrorismo. Nell'area extra Schengen del porto di Palermo, in concessione alla Società Grimaldi Group, ad esempio, l'Autorità portuale ha completato la realizzazione di due arco-tunnel per facilitare e migliorare i servizi di controllo degli autoveicoli in arrivo e in partenza da e per Tunisi da parte delle forze di polizia.

Già da tempo, inoltre, sono in funzione due moduli prefabbricati che, sempre nel rispetto della privacy, potenziano i controlli effettuati dall'Agenzia delle Dogane e dalle altre forze dell'ordine. I moduli, dotati di metal detector e scanner, sono posizionati all'inizio della banchina Piave e vengono utilizzati per l'ispezione dei passeggeri in arrivo da Tunisi con le linee della Grimaldi Group e di Grandi Navi Veloci.

Le ultime norme in tema di anti terrorismo, lo ricordiamo, si concentrano, con soluzioni anche analoghe a quelle adottate di recente da altri Paesi europei, quali la Francia, sull'aggiornamento delle misure di prevenzione e contrasto del terrorismo.

Sul piano penale sono previste: l'introduzione di una nuova figura di reato destinata a punire chi organizza, finanzia e propaganda viaggi per commettere condotte terroristiche (reclusione da tre a sei anni); la punibilità del soggetto reclutato con finalità di terrorismo anche fuori dai casi di partecipazione ad associazioni criminali operanti con le medesime finalità (attualmente, l'art. 270 -quater c. p. sanziona solo il reclutatore); la punibilità, sul modello francese, di colui che si «auto addestra» alle tecniche terroristiche (oggi è punito solo colui che viene addestrato da un terzo: art. 270 -quin quies c. p.); l'introduzione di specifiche sanzioni, di ordine penale ed amministrativo, destinate a punire le violazioni degli obblighi in materia di controllo della circolazione delle sostanze (i cd. «precursori di esplosivi») che possono essere impiegate per costruire ordigni con materiali di uso comune.

Sul piano degli strumenti di prevenzione, le misure contemplate comprendono anche la possibilità di applicare la misura della sorveglianza speciale di pubblica sicurezza ai potenziali «foreign fighters»; la facoltà del Questore di ritirare il passaporto ai soggetti indiziati di terrorismo, all'atto della proposta di

applicazione della sorveglianza speciale di p. s. con obbligo di soggiorno. Il provvedimento è sottoposto a convalida dell'Autorità Giudiziaria.

LEONE ZINGALES

«L'Isis vuole conquistare anche la Libia»

Intesi alla Conferenza Med a Roma: «Distruzione dei ghetti non prevista. E la Libia rischia una crisi di lungo periodo»

Il ministro dell'Interno, Marco Minniti, ha parlato alla Conferenza Med a Roma, sottolineando che la distruzione dei ghetti non è prevista. Ha anche parlato della situazione in Libia, dove l'Isis vuole conquistare anche la Libia. Il ministro ha detto che la Libia rischia una crisi di lungo periodo.

Nel porto di Palermo sono stati realizzati due tunnel per controllare i mezzi provenienti da Tunisi. I tunnel sono stati realizzati in modo da facilitare e migliorare i servizi di controllo degli autoveicoli.

L'Unione Europea ha messo in mora l'Italia per la gestione dei migranti. L'Italia è stata criticata per non aver rispettato gli obblighi di legge.

Terrorismo: Porto Palermo, due arco tunnel per controllo auto da e per Tunisi

Palermo, 10 dic. (AdnKronos) - Due arco-tunnel sono stati realizzati nell' area extra Schengen del porto di Palermo per facilitare e migliorare i servizi di controllo degli autoveicoli in arrivo e in partenza da e per Tunisi. I lavori sono stati effettuati dall' **Autorità portuale**. Già da tempo, inoltre, sono in funzione due moduli prefabbricati dotati di metal detector e scanner che vengono utilizzati per l' ispezione dei passeggeri in arrivo da Tunisi con le linee della Grimaldi Group e di Grandi Navi Veloci. I moduli si trovano alla radice della banchina Piave.



Terrorismo, al porto di Palermo: controlli sui mezzi da Tunisi

Nell' area extra Schengen del porto di Palermo, in concessione alla Società Grimaldi Group, l' Autorità portuale ha completato la realizzazione di due arco-tunnel per facilitare e migliorare i servizi di controllo degli autoveicoli in arrivo e in partenza da e per Tunisi da parte delle forze di polizia. Già da tempo, inoltre, sono in funzione due moduli prefabbricati che, nel rispetto della privacy, potenziano i controlli effettuati dall' Agenzia delle Dogane e dalle altre forze dell' ordine. I moduli, dotati di metal detector e scanner, sono posizionati alla radice della banchina Piave e vengono utilizzati per l' ispezione dei passeggeri in arrivo da Tunisi con le linee della Grimaldi Group e di Grandi Navi Veloci. di REDAZIONE.



Porto di Palermo: Due arco-tunnel per il controllo degli autoveicoli da e per Tunisi

Nell' area extra Schengen del porto di Palermo, in concessione alla Società Grimaldi Group, l' **Autorità portuale** ha completato la realizzazione di due arco-tunnel per facilitare e migliorare i servizi di controllo degli autoveicoli in arrivo e in partenza da/per Tunisi da parte delle forze di polizia operanti in porto. Già da tempo, inoltre, sono in funzione due moduli prefabbricati che, sempre nel rispetto della privacy, potenziano i controlli effettuati dall' Agenzia delle Dogane e dalle altre forze dell' ordine. I moduli, dotati di metal detector e scanner, sono posizionati alla radice della banchina Piave e vengono utilizzati per l' ispezione dei passeggeri in arrivo da Tunisi con le linee della Grimaldi Group e di Grandi Navi Veloci.



Il Sito di Palermo

Primo piano

Porti e sicurezza: a Palermo tunnel per controllo mezzi diretti a Tunisi

Nell' area extra Schengen del porto di Palermo, in concessione alla Società Grimaldi Group, l' 'Autorità portuale ha completato la realizzazione di due arco-tunnel per facilitare e migliorare i servizi di controllo degli autoveicoli in arrivo e in partenza da e per Tunisi da parte delle forze di polizia. Già' da tempo, inoltre, sono in funzione due moduli prefabbricati che, sempre nel rispetto della privacy, potenziano i controlli effettuati dall' Agenzia delle Dogane e dalle altre forze dell' ordine. I moduli, dotati di metal detector e scanner, sono posizionati all' inizio della banchina Plave e vengono utilizzati per l' ispezione dei passeggeri in arrivo da Tunisi con le linee della Grimaldi Group e di Grandi Navi Veloci.



Porto di Palermo: Due arco-tunnel per il controllo degli autoveicoli per Tunisi

Nell' area extra Schengen del porto di Palermo, in concessione alla Società Grimaldi Group, l' Autorità portuale ha completato la realizzazione di due arco-tunnel per facilitare e migliorare i servizi di controllo degli autoveicoli in arrivo e in partenza da/per Tunisi da parte delle forze di polizia operanti in porto. Già da tempo, inoltre, sono in funzione due moduli prefabbricati che, sempre nel rispetto della privacy, potenziano i controlli effettuati dall' Agenzia delle Dogane e dalle altre forze dell' ordine. I moduli, dotati di metal detector e scanner, sono posizionati alla radice della banchina Piave e vengono utilizzati per l' ispezione dei passeggeri in arrivo da Tunisi con le linee della Grimaldi Group e di Grandi Navi Veloci. porto arco-tunnel.

The screenshot shows the L'Orca newspaper website. At the top, there is a navigation bar with the newspaper's name 'L'ORCA' in large, bold letters. Below the navigation bar, there is a main article with a large image of a white arch-tunnel structure. The article title is 'Porto di Palermo. Due arco-tunnel per il controllo degli autoveicoli per Tunisi'. To the right of the main article, there is a sidebar with a search bar, a phone number '3315782464', and a list of news items with red circular icons. At the bottom right, there is a logo for 'Civitas Digital'.

Sicurezza nell' area portuale nuovi strumenti per i controlli

PALERMO - Nell' area extra Schengen del porto palermitano, in concessione alla Società Grimaldi group, l' Autorità portuale ha completato la realizzazione di due arco tunnel. Si tratta di due strumenti pensati per facilitare e migliorare i servizi di controllo degli autoveicoli in arrivo e in partenza da e per Tunisi da parte delle Forze di polizia operanti in porto.

Non si tratta dell' unica recente innovazione nel campo della sicurezza. Già da tempo, Infatti, sono in funzione due moduli prefabbricati che, sempre nel rispetto della privacy, potenziano i controlli effettuati dall' Agenzia delle Dogane e dalle altre forze dell' ordine operanti all' interno dell' area portuale del capoluogo.

I moduli, dotati di metal detector e scanner, sono posizionati alla radice della banchina Piave e vengono utilizzati per l' ispezione dei passeggeri in arrivo da Tunisi con le linee della Grimaldi group e di Grandi navi veloci.

Quotidiano di Sicilia
Maggio 2015

1400
1000 € a settimana

Provincia
Palermo

1000
1000 € a settimana

Preventivi in mostruoso ritardo e pioggia di commissariamenti

Funzionari regionali investiti in molti Enti: gli ultimi fatti delle Fiamme e Capad

Palermo - I preventivi per la gestione delle attività di polizia in materia di sicurezza pubblica, in particolare per quanto riguarda i commissariamenti, sono in ritardo di oltre 100 giorni. I dati, pubblicati dalla Direzione provinciale di Palermo, mostrano che il numero di commissariamenti è in costante crescita, ma che i preventivi sono in ritardo di oltre 100 giorni. I dati, pubblicati dalla Direzione provinciale di Palermo, mostrano che il numero di commissariamenti è in costante crescita, ma che i preventivi sono in ritardo di oltre 100 giorni.



Il numero di commissariamenti è in costante crescita, ma che i preventivi sono in ritardo di oltre 100 giorni. I dati, pubblicati dalla Direzione provinciale di Palermo, mostrano che il numero di commissariamenti è in costante crescita, ma che i preventivi sono in ritardo di oltre 100 giorni.

Gestione dell'impianto di depurazione

Intesa raggiunta nei mesi dell'anno scorso: il nuovo impianto di depurazione è in fase di completamento

Il nuovo impianto di depurazione è in fase di completamento. L'opera è stata finanziata dalla Regione Siciliana e dalla Provincia di Palermo. Il nuovo impianto di depurazione è in fase di completamento. L'opera è stata finanziata dalla Regione Siciliana e dalla Provincia di Palermo.



Il nuovo impianto di depurazione è in fase di completamento. L'opera è stata finanziata dalla Regione Siciliana e dalla Provincia di Palermo. Il nuovo impianto di depurazione è in fase di completamento. L'opera è stata finanziata dalla Regione Siciliana e dalla Provincia di Palermo.

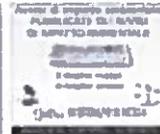
Sicurezza nell'area portuale nuovi strumenti per i controlli

Due moduli prefabbricati per potenziare i controlli di sicurezza

Due moduli prefabbricati per potenziare i controlli di sicurezza. I moduli, dotati di metal detector e scanner, sono posizionati alla radice della banchina Piave e vengono utilizzati per l'ispezione dei passeggeri in arrivo da Tunisi con le linee della Grimaldi group e di Grandi navi veloci.



Due moduli prefabbricati per potenziare i controlli di sicurezza. I moduli, dotati di metal detector e scanner, sono posizionati alla radice della banchina Piave e vengono utilizzati per l'ispezione dei passeggeri in arrivo da Tunisi con le linee della Grimaldi group e di Grandi navi veloci.



Advertisement for a public utility company, featuring a logo and text in Italian.

Arco-tunnel per controllo autoveicoli per Tunisi

PALERMO - Nell'area extra Schengen del porto di Palermo, in concessione alla società Grimaldi Group, l'azienda ha completato la realizzazione di due arco-tunnel per facilitare e migliorare i servizi di controllo degli autoveicoli in arrivo e in partenza da o per Tunisi da parte delle forze di polizia operanti nello scalo del capoluogo.

Già da tempo, inoltre, sono in funzione due moduli prefabbricati che, sempre nel rispetto della privacy dei passeggeri, consentono di migliorare e potenziare i controlli effettuati dal

(continua in ultima pagina)

Arco tunnel per controllo

personale dall'Agenzia delle Dogane e delle altre forze dell'ordine.

I moduli, dotati di metal detector e scanner, sono posizionati alla radice della banchina Piave e vengono utilizzati per l'ispezione dei passeggeri in arrivo da Tunisi a bordo delle navi della Grimaldi Group e di Grandi Navi Veloci.

Le somme degli incarichi esterni andranno alla realizzazione di opere

APQ TERMINI IMERESE. L' IRSAP DEFINISCE IL GRUPPO DI LAVORO DI TECNICI INTERNI

La decisione assunta con determina del reggente della direzione generale, l'ingegnere Carmelo Viavattene, consentirà di dare nuovo impulso a tutte le attività collegate all' APQ, in primis i lavori già appaltati per l' impianto di illuminazione dell' agglomerato industriale, e al contempo ottimizzare le risorse utilizzando tecnici qualificati interni all' Irsap. Le somme risparmiate dagli incarichi tecnici affidati all' esterno saranno impiegate per un maggior numero di opere. L' Irsap ha già appaltato i lavori dell' impianto di pubblica illuminazione delle strade, aggiudicati per un valore di circa 3,5 milioni di euro a base d' asta. L' anticipazione di circa 2 milioni di euro che l' Istituto ha richiesto alla Regione è stata rinviata ai primi del 2016, data in cui potranno partire i lavori. Nel frattempo è stato ridefinito il gruppo di tecnici che si interesserà di gestire per conto del' Ente l' esecuzione dei lavori, consentendo all' Irsap di non ricorrere a tecnici esterni, organizzando un lavoro di squadra per la realizzazione del APQ di Termini Imerese del valore complessivo di 40 milioni di euro a valere su 6 progetti. Il gruppo di lavoro è composto dall' architetto Mario Santangelo (Irsap Agrigento), architetto Luigi Traversa, ingegnere Pietro Minacapilli (Agrigento), geometra Quintino Gaetano Russo, geometra Vincenzo Averna, perito Angelo Bottaro (Gela), geometra Sergio Salonia (Ragusa), architetto Cristoforo Bentivegna (Enna), ingegnere Salvatore Giammusso (Caltanissetta), ingegnere Gaetano Collura (Palermo), ingegnere Daniele Tricomi (Catania), geometra Salvatore Cimino (Catania) e il geometra Antonino Aiuto (Trapani). Il commissario ad acta dell' Irsap, l' onorevole Maria Grazia Elena Brandara, nell' esprimere "apprezzamento per la decisione", auspica "un veloce avvio dei lavori" delle opere nell' area industriale di Termini Imerese. L' Accordo di programma Quadro tra Regione Siciliana, Ministero dello Sviluppo economico, comune di Termini Imerese, ex provincia di Palermo, consorzio Asi di Palermo (oggi Irsap), Anas Spa, Autorità portuale di Palermo, RFI, Società interporti siciliana, Consorzio Himera sviluppo 2010 e società So.Vi.ma Spa, venne sottoscritto il 27 ottobre 2011 ed è stato aggiornato con decreto presidenziale del 15 gennaio 2014. di Redazione.



Nel container banane alla cocaina nuovo sequestro dei finanzieri

Nascosti tra i bancali della frutta 220 chili di droga provenienti dalla Colombia: dopo gli arresti di esponenti della 'ndrangheta del 3 dicembre, le Fiamme Gialle sapevano del carico in arrivo

Dopo il sequestro di circa 130 kg portato a termine la scorsa settimana, i finanzieri del Nucleo di polizia tributaria di Venezia hanno intercettato un ulteriore carico di cocaina. Mercoledì, infatti, dal porto di Livorno è giunto un container al porto destinato allo sdoganamento. Il carico ufficialmente dichiarato era costituito da banane, ma le Fiamme Gialle di Venezia sapevano già, grazie alle investigazioni condotte, che all'interno delle casse di frutta tropicale avrebbero trovato ben altro e, pertanto, hanno atteso l'arrivo del carico a Venezia con in mano un decreto di perquisizione della Direzione distrettuale antimafia.

Non appena giunto negli spazi doganali, il container è

stato ispezionato a fondo dai militari del Nucleo di polizia tributaria, coadiuvati dai colleghi del II Gruppo di Venezia, dai "Boschi verdi" e dai funzionari dell'Agenzia delle Dogane. Nel corso delle operazioni, nascosti fra i bancali, sono stati individuati 188 pacchetti di cocaina purissima, ciascuno del peso di circa 1.200 grammi, per un totale di oltre 220 chilogrammi.

Si trattava di una nuova partita di droga destinata al sodalizio criminale 'ndranghetista smantellato la scorsa settimana, operante principalmente nel Veneziano e nell'hinterland milanese, che era stata ordinata nello scorso mese di novembre e che i trafficanti avrebbero dovuto prendere in

consegna proprio in questi giorni.

Gli arresti di giovedì 3 dicembre, invece, hanno fatto saltare completamente i piani e non hanno reso possibile fermare il carico, che era già salpato a bordo di una nave dal porto di Turbo, in Colombia.

Dopo quasi tre anni di indagini e 410 chili di cocaina sequestrati - sul mercato avrebbero fruttato 13 milioni di euro - la Guardia di Finanza il 3 dicembre scorso aveva arrestato nove persone tre dei quali appartenenti al clan Morabito di Africo. Il blitz è scattato in un capannone di Meolo quando è arrivato il carico di cocaina nascosto in un container salvato di radici di manioca. Oltre ad usare una pizzeria- trattoria di San Biagio di Callalta come co-

pertura, l'organizzazione aveva creato una società di import ed export di frutta per far arrivare dal Sud America le partite di "neve". I due capi dell'organizzazione sono Attilio Vittorio Violi, 52 anni, residente da vent'anni a Marcon, "santista" affiliato al gruppo del Morabito di Monticella con precedenti per tentato omicidio, associazione di tipo mafioso, estorsione e detenzione abusiva di armi. L'altro "santista" finito in carcere è Santo Morabito, 52, socio in affari di Violi e specializzato nel tenere i contatti tra Calabria, Veneto e Lombardia, cioè nell'area dove veniva piazzata la droga. I finanzieri del Goa hanno bloccato anche due fratelli albanesi, Gazmend Tahiray e Tahra Azem, destinatari di alcune perquisizioni effettuate dagli investigatori.

In Senato. Ieri l'ok della commissione Lavori pubblici, il testo atteso la prossima settimana in Aula

Appalti, a rischio il sì alla riforma

Mauro Salemi
ROMA

La riforma appalti supera di slancio l'esame in commissione, ma rischia lo stesso di non riuscire a ottenere il via libera finale del Senato entro la fine dell'anno a causa del fitto calendario di appuntamenti che attende l'Aula di Palazzo Madama nelle prossime due settimane.

Ieri la commissione Lavori pubblici del Senato ha licenziato senza modifiche il testo tornato dalla Camera per la terza e ultima lettura. Esame rapidissimo: tutti gli emendamenti (poco più di un centinaio) sono stati ritirati, re-

spinti o dichiarati decaduti. La corsa della commissione (che non ha neppure atteso il parere della commissione Bilancio) rischia comunque di risultare inutile rispetto all'obiettivo di consegnare la delega al governo entro fine anno. L'esame del Ddl in Aula è programmato per la prossima settimana. Prima della delega appalti l'Aula dovrà però occuparsi della conversione del decreto Giubileo-Expo e della riforma della Rai. Mentre la settimana successiva sarà con tutta probabilità dedicata alla legge di Stabilità. Senza un intervento sul calendario dei lavori l'esame della

riforma è a forte rischio di rinvio a gennaio. Un ritardo che rischia di scontrarsi con il cronoprogramma della commissione governativa incaricata di riscrivere il codice del 2006 a partire dai 73 criteri contenuti nella delega. Visti i tempi strettissimi per recepire le nuove direttive Ue su appalti e concessioni (18 aprile 2016), rischia di pesare anche uno slittamento di pochi giorni. Un'urgenza che non sfugge al relatore Stefano Esposito (Pd). «La commissione ha rispettato i tempi - dice -. Ora tocca al presidente Grasso e alla conferenza dei capigruppo trovare una soluzione agendo sui

calendari. Uno slittamento a gennaio non sarebbe un bel segnale per una riforma che tutti considerano necessaria».

Il passaggio in commissione ha lasciato inalterato il testo, destinato a rinnovare profondamente l'affidamento dei contratti pubblici. Cuore della riforma sono i nuovi poteri affidati all'Anac di Raffaele Cantone. Molte le novità anche per le gare, con la stretta su deroghe e procedure negoziate, l'addio al massimo ribasso e la nascita dell'albo dei commissari delle commissioni giudicatrici. Per ridurre i costi delle opere arriva la stretta sulle varianti. Il progetto torna al centro del processo costruttivo, con nuovi paletti all'appalto integrato.

© RIPRODUZIONE AUTORIZZATA

Dal 20 novembre nuova disciplina per i concessionari e sanzioni

Infrastrutture, in vigore i protocolli della legalità

Dal 20 novembre sono in vigore nuovi protocolli di legalità con i contraenti generali delle grandi opere infrastrutturali. Fra le novità previste dal nuovo schema approvato dal Cipe figura anche l'equiparazione dei concessionari di reti nazionali a tutti gli altri soggetti aggiudicatori; l'applicazione di un nuovo sistema sanzionatorio; l'istituzione di cabine di regia presso la prefettura competente per territorio per il monitoraggio dei flussi finanziari. Sono questi gli effetti della pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* del 20 novembre 2015 della delibera Cipe del 6 agosto 2015, n.63 che rende disponibile il nuovo «Schema di protocollo di legalità» (il primo era del 2011) elaborato dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere (Ccaago) per disciplinare i rapporti fra contraente generale e committente.

La decorrenza dei nuovi protocolli da stipulare è scattata per i bandi di gara pubblicati successivamente alla data di pubblicazione della delibera (20 novembre 2015) e l'ambito di applicazione oggettivo è riferibile all'affidamento di lavori di realizzazione di infrastrutture strategiche a carico del contraente generale o del concessionario che risulterà aggiudicatario.

Per i procedimenti in corso la delibera prescrive che la prefettura procederà comunque a trasmettere al Ccaago la bozza del protocollo di legalità redatta secondo quanto stabilito dalla delibera del 2011 e dell'allegato alla stessa delibera provvedendo -per quanto possibile, ai fini della determinazione dell'entità delle sanzioni pecuniarie per inadempimenti previsti nell'allegato- a fornire indicazioni per applicare comunque le disposizioni

relative a gestione delle penali e all'utilizzo dell'eventuale quota residua delle penali al soggetto aggiudicatario (saranno riconosciute soltanto nell'ipotesi che il contributo non sia stato assegnato a carico delle risorse statali o per l'eventuale importo che ecceda tale contributo).

Nel merito, la prima novità riguarda l'equiparazione dei concessionari di reti nazionali al soggetto aggiudicatario, in coerenza con i contenuti delle linee guida in tema di monitoraggio finanziario e in considerazione della «specifica posizione istituzionale dei concessionari».

Importante, per quel che concerne le opere in corso, il principio contenuto nella delibera relativamente alla figura del cedente nel settore autostradale; la delibera stabilisce infatti che le disposizioni dello schema di protocollo in tema di gestione delle penali da applicarsi in caso di amministrazioni pubbliche aggiudicatrici, prevalgono sulle disposizioni dei protocolli di legalità già stipulati con Anas che regolino diversamente tale aspetto.

Viene poi previsto un articolato sistema sanzionatorio per le diverse violazioni degli adempimenti previsti dal protocollo e, nei contratti da stipulare con tutte le imprese appartenenti alla «filiera», si prevede che siano inserite anche clausole finalizzate a prevenire interferenze illecite a scopo corruttivo.

Confermato l'esonero dalle verifiche antimafia per gli operatori iscritti nelle *white list* e l'istituzione di una cabina di regia presso la prefettura competente per un monitoraggio congiunto o per l'esame di specifiche problematiche di rilievo.

Grandi Stazioni fa gola 60 gruppi già in pista per la privatizzazione

FONDI DI PRIVATE EQUITY, FONDI SOVRANI, SVILUPPATORI IMMOBILIARI E DI CENTRI COMMERCIALI HANNO MANIFESTATO INTERESSE. IL VALORE DELL'AZIENDA POTREBBE ARRIVARE A UN MILLARDO, INCLUSI 250 MILIONI DI DEBITI FINANZIARI

Sara Bennewitz

Milano

Sono circa 60 le manifestazioni di interesse per partecipare alla privatizzazione di Grandi Stazioni che stanno per essere esaminate dalle Ferrovie dello stato. Un numero elevato nonostante sia il prezzo sia il risultato ottenuto sinora dai vecchi soci privati che venderanno insieme alle Fs, non sia dei più strabilianti. Malgrado ciò, la vendita in blocco del 100% dei 100 mila metri quadri di spazi commerciali fa gola ai fondi di private equity, ai fondi sovrani, agli sviluppatori immobiliari e perfino ai gestori di centri commerciali di tutto il mondo. La scommessa di colossi come Blackstone, Carlyle, Cliven, Nomura, piuttosto che del fondo sovrano di Abu Dhabi e della Gic di Singapore, o di Morgan Stanley Re, Starwood Capital, Westfield, Tc Real, o di sviluppatori come Klépierre, Or-

to Group, Unibail Rodamco, è quella di estrarre valore dalle stazioni italiane. Utilizzandola come piattaforma per vincere nuove gare nel mondo, come già fatto nel 2013 con le due stazioni in Repubblica Ceca tra cui Praga (la cui concessione scadrà al 2043). Guardando ai ricavi attesi per il 2015 (circa 100 milioni), una stima di valore dell'azienda pari a 10 volte il fatturato per una concessione che comunque scadrà nel 2040 è un bel pagare. Su 60 interessati ci sarebbero solo due nomi italiani, Clessidra e Gwm, che secondo fonti vicine all'operazione - salvo che uniscano le forze con una cordata più ampia di partner - singolarmente hanno poche chance di vincere la gara. Secondo il piano industriale elaborato da McKinsey per il 2015-2020 la società riuscirà in cinque anni a raddoppiare il fatturato, grazie a 150-160 milioni di investimenti, di cui la maggior parte sarà già stata effettuata quando la gara verrà aggiudicata (ovvero entro aprile 2016). Con l'aumento dei ricavi, anche la redditività dovrebbe salire più che in proporzione, perché i costi fissi tra cui quello del personale (circa 90 dipendenti) non dovrebbero aumentare di troppo nonostante lo sviluppo, e perché le aree dove i ricavi crescono di più, come la pubblicità, sono anche tra

quelle più redditizie (inteso come margine lordo sui ricavi). «Ci sono ancora 130 mila metri quadri di spazi commerciali da sviluppare - spiega Paolo Gallo, ad di Grandi Stazioni - tra questi 40 mila sono rappresentati dai Magazzini Raccordati per cui, insieme al comune di Milano, abbiamo un grande progetto di riqualificazione urbana». L'altro pilastro della crescita è la pubblicità: oggi il gruppo ha una quota del 5,5% nel mercato "out of home", e entro il 2020 conta di intercettare il 10% di questo segmento grazie all'advertising digitale che permette anche una profilazione del destinatario finale. «La scommessa futura è quella di trasformare le stazioni in luoghi dove la gente andrà anche quando non deve prendere il treno - aggiunge Gallo - e per fare questo bisognerà proseguire il percorso già avviato nel 2015 con nuovi investimenti in manutenzione, pulizia e sicurezza». Ma anche aumentare la permanenza dei passeggeri nelle stazioni, avrebbe un effetto moltiplicatore sui ricavi e quindi sulle royalties del gruppo retail. Inoltre - essendo questi esercizi commerciali aperti anche 20 ore al giorno per 7 giorni alla settimana - ci sono buone potenzialità per attrarre anche un pubblico diverso dai viaggiatori. Infi-

ne, la crescita dei passeggeri dell'alta velocità, sarà un ulteriore volano futuro per il gruppo. Detto questo, stando alle stesse assunzioni di McKinsey, i magazzini che potranno essere trasformati in aree commerciali hanno comunque una redditività attesa per metro quadro inferiore rispetto alle aree già a reddito. Qualcuno fa poi notare che se Benetton, Pirelli e Caltagirone in 15 anni non sono riusciti a ottenere un ritorno adeguato a quello di un private equity, sarà dura per chi verrà dopo fare molto meglio. Benetton, Pirelli e Caltagirone, soci in trasparenza con circa il 14% ciascuno, nel 2000 rilevarono una quota di minoranza di Grandi stazioni attraverso un aumento di capitale, valutando l'azienda circa 400 milioni e poi dotandola delle risorse per lo sviluppo effettuato negli anni 2009-2013. I tre partner privati investirono poco più di 50 milioni a testa, e ipotizzando che ora il 100% del gruppo venga ceduto per un miliardo (da cui vanno sottratti 200-250 milioni di debiti) i tre soci privati, senza contare i dividendi, potrebbero incassare 110 milioni a testa. Ma a differenza del trio di soci tricolori, il futuro vincitore della gara potrà gestire l'azienda a suo piacimento, senza compromessi con altri soci e con una governance e processi decisionali molto più snelli.



INTESA PER SVILUPPO INFRASTRUTTURE NORD OVEST

GENOVA - A Genova è stato siglato ieri il protocollo per lo sviluppo delle infrastrutture del Nord Ovest, nell'ambito della "cabina di regia" tra le tre regioni, dai presidenti delle Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia, Giovanni Toti, Sergio Chiamparino e Roberto Maroni.

Tra le principali azioni individuate nell'intesa, figurano: la convocazione nel mese di Marzo a Novara degli stati generali della logistica del Nord Ovest; la nomina a breve del presidente dell'Autorità portuale di Genova, attraverso un'intesa col Governo; la nomina del commissario del Terzo Valico dei Giovi, per arrivare a una rapida cantierizzazione del terzo lotto e al reperimento delle risorse mancanti per il quarto lotto costruttivo; l'individuazione di una sede di confronto con il Governo e Rfi per anticipare la realizzazione delle tratte di accesso da Nord e da Sud al Terzo Valico e favorire maggiore flessibilità e competitività alle imprese che trasportano merci e una considerevole riduzione dei tempi di percorrenza passeggeri lungo le tratte tra Genova - Milano e Roma.

Dopo l'intesa e l'alleanza siglata a metà Settembre a Pianeta Lombardia, nella sede dell'Expo di Milano 2015, su un modello di sviluppo comune tra le tre regioni e dopo gli incontri tecnici avvenuti nelle scorse settimane, si è insediata