Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 14/9/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

- **Assoporti: "Da una crescita maggiore a una crescita migliore"** (Ferpress, Ansa, Primo Magazine)
- **Riforma dei porti** (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Lasicilia.it, Gazzetta del Sud, TeleSud3, Alqamah, La Sberla, Giornale di Sicilia,La Nazione)

Dai porti

Trieste:

"...Serracchiani domani a Monaco di Baviera per presentare lo scalo..." (Ferpress)

"..."Portopiccolo Yacht Race"..." (L'Informatore Navale)

La Spezia:

"...Ok bilanci investimenti..." (La Gazzetta Marittima)

"...Ormeggiate 2 navi Sea Shepard..." (Ferpress, The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Nuova scandenza per il bando Piattaforma Europa..." (La Nazione, Il Tirreno, L'Avvisatore Marittimo, Informazioni Marittime, Ansa, Il Nautilus, L'Informatore Navale, The Medi Telegraph)

"...Tar respinge i ricorsi, regolare iter del Prp..." (La Nazione, Il Tirreno, Ansa)

"... Su Sintermar e Porto 2000 sussurrri & grida..." (La Gazzetta Marittima, La Nazione)

"...Il Mediceo e il futuro della nautica da diporto..." (L'Informatore Navale)

Piombino:

"... Demolizioni navali..." (La Gazzetta Marittima)

Carrara:

"...Porto, scattano le perquisizioni..." (Il Tirreno)

Gioia Tauro:

"...Il MIT in visita..." (Informazioni Marittime, Ansa)

"...Messina: per Gioia Tauro Zes come per area Expo..." (Ansa)

Taranto:

"...Sicurezza e shipping, il workshop..." (La Gazzetta del Mezzogiorno, Informazioni Marittime)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 14/9/2016

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Messina:

"...Sviluppo del porto, riflettori in Consiglio e in Comitato..."

(Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Riunione su regolamentazione accessi al porto..." (Ferpress, Tiscali, Plermo Today, Giornale di Sicilia, La Repubblica, La Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

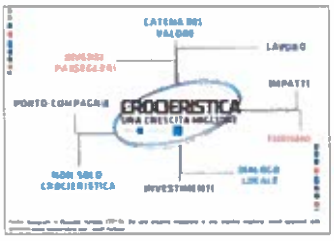
Lloyd's List

Assoporti: risultati dello studio sulla crocieristica per un nuovo approccio dei porti al fenomeno

(FERPRESS) – Roma, 13 SET – "Da una crescita maggiore a una crescita migliore: nuovi approcci alla gestione della crocieristica per i porti italiani" è un progetto di ricerca realizzato da *Risposte Turismo* in collaborazione con Assoporti, l'Associazione dei Porti Italiani.

Assoporti nella propria attività di sviluppo e coordinamento ha deciso di collaborare ad uno studio dedicato alla crocieristica che, per l'Italia, rappresenta un settore molto importante sia per il volume di traffico in sé, sia per i suoi riflessi in ambito turistico e produttivo. È un lavoro originale ed innovativo, che si inserisce a pieno titolo in un rinnovato processo di riflessione e ricerca che sta caratterizzando il contesto europeo, tra cui il recente ESPO code of good practices for cruise and ferry ports al quale anche Assoporti ha dato un importante contributo.

Il quinquennio in corso ha mostrato come non sempre la crescita della crocieristica (quantomeno quella in termini di numeri di navi e passeggeri) possa essere data per scontata. Le oscillazioni che stanno caratterizzando i volumi di traffico in Italia (e nel Mediterraneo tutto) negli ultimi anni hanno rappresentato un invito a riflettere sul fenomeno e sulla sua lettura e gestione attraverso filtri e strumenti che non siano unicamente riferiti ai numeri di navi e passeggeri.



Numeri che resteranno, giustamente, una misura fondamentale per comprendere la geografia crocieristica mondiale, ma che non possono essere "lasciati soli" nella definizione di cosa sarebbe giusto ed opportuno inseguire ed ottenere all'interno di questo dinamico e complesso contesto per i porti, così come per le destinazioni. È quanto mai fondamentale passare da obiettivi di "bigger growth", prevalentemente misurata con indicatori di traffico, a quelli di "better growth", basata su nuovi elementi e concetti.

Il progetto sviluppato in questi mesi si propone quale nuovo possibile approccio da parte dei porti al fenomeno crocieristico, capace di suggerire una visione diversa, più ampia, più responsabile, per inquadrare il fenomeno in una nuova ottica riconoscendo una serie di fronti, quali-quantitativi, cui dare pari dignità ed attenzione nella definizione degli obiettivi (pre) e nel giudizio sulle performance (post). Nello sviluppo del lavoro si è proceduto innanzitutto all'identificazione di quante più possibili tematiche di cui tener conto. Una successiva aggregazione delle stesse, validata in una serie di incontri del gruppo di lavoro, ha portato ad identificare 9 temi:

1. gli investimenti per la crocieristica;
2. la crocieristica e le altre attività portuali;
3. la relazione porto-compagnie;
4. i diversi passeggeri della crocieristica;
5. la catena del valore attivata dalla crocieristica: intensità ed estensione
6. crocieristica e lavoro
7. impatti ed esternalità
8. dal crocierista al turista
9. crocieristica occasione "interna"

Nell'affrontare il lavoro si è proceduto, per ognuno dei nove temi così che per il fenomeno nel suo complesso, ad analizzare l'esistente, raccogliere ulteriori informazioni e produrre nuove elaborazioni così da contestualizzare le riflessioni e le considerazioni. Lo si è fatto anche ascoltando, direttamente o indirettamente, numerosi soggetti coinvolti nella portualità crocieristica, a partire dai referenti dei porti crocieristici italiani integrate con testimonianze europee.

Il lavoro condotto rappresenta una novità nel panorama della ricerca in materia crocieristica. E quanto abbiamo realizzato crediamo possa fornire un contributo di livello per la gestione del fenomeno da parte di chi è preposto ad esso all'interno dei porti. I temi oggi presentati sono la base su cui si potrà rinnovare l'attenzione e l'impegno dei porti nel proseguire un processo di miglioramento continuo di gestione della crocieristica.

L'auspicio è che questi elementi possano innanzitutto migliorare la consapevolezza sul presente e possibile futuro del fenomeno inseguendo una crescita sostenibile e capace di generare vantaggi non solo in termini di aumento del traffico. I porti potrebbero dunque diventare i sostenitori di questo nuovo modo di guardare al fenomeno e di intervenire in esso, gestendolo e facendosi interpreti di una migliore crescita dei territori cui appartengono.

La sfida sarà quella di essere consapevoli di tutte le questioni e riuscire, nel rispetto delle peculiarità delle singole realtà portuali, a trovare il migliore equilibrio nell'affrontarle nel tentativo di assicurare una crescita migliore.

Tale composizione e scomposizione di elementi è uno dei primi passaggi nella creazione di indicatori capaci di misurare performance nei più diversi settori (dalla qualità della vita alla competitività turistica), indicazioni e misure che eventualmente diventeranno protagonisti in una seconda fase di lavoro in questo percorso di approfondimento.

La sintesi dello studio di Risposte Turismo

Ansa

Porti e Crociere: da crescita maggiore a crescita migliore

Presentata la ricerca di Risposte Turismo e Assoporti

13 settembre, 20:06

(ANSA) - ROMA, 13 SET - Un nuovo approccio alla gestione della crocieristica per i porti italiani, basato non soltanto sulla valutazione del volume dei traffici ma anche per i suoi riflessi sul turismo e sull'econonomia del territorio. E' questo l'obiettivo del progetto di ricerca realizzato da Risposte Turismo in collaborazione con Assoporti che ha messo in luce alcuni nuovi indicatori qualitativi e quantitativi per la valutazione delle reali performance del contesto portuale.

Negli ultimi cinque anni, secondo Risposte Turismo, le oscillazioni della crocieristica (in termini di numero di navi e passeggeri) ha subito importanti oscillazioni in Italia e nel Mediterraneo, ma per comprenderne l'andamento reale a livello mondiale è opportuno esaminare anche gli altri fattori chiave emersi dallo studio, che determinano il successo di uno scalo sugli altri competitor: investimenti per la crocieristica; la crocieristica e le altre attività portuali; la relazione porto-compagnie; i diversi passeggeri della crocieristica; la catena del valore attivata dalla crocieristica; crocieristica e lavoro; impatti ed esternalità; dal crocierista al turista e la crocieristica come occasione interna.

"Il lavoro ha coinvolto direttamente o indirettamente numerose professionalità dei porti crocieristici italiani, integrate con testimonianze europee - ha dichiarato Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo - e rappresenta una novità nel panorama della ricerca in materia crocieristica in grado di contribuire ad un processo di miglioramento continuo dei porti e ad una crescita sostenibile e capace di generare vantaggi, non solo in termini di aumento del traffico, ma anche di crescita dei territori a cui appartengono". Secondo Assoporti, questo lavoro si inserisce nel processo di riflessione e ricerca che sta caratterizzando tutto il contesto europeo.

CROCIERE: DA UNA CRESCITA MAGGIORE A UNA CRESCITA MIGLIORE

14 settembre 2016 - E' stato presentato ieri in Assoporti lo studio di Risposte Turismo "Da una crescita maggiore ad una crescita migliore- nuovi approcci alla gestione del fenomeno crocieristico per i porti italiani" redatto con il contributo delle Autorità Portuali coordinate dallo staff dell'Associazione. Nel contesto europeo, le coste italiane ed i suoi porti sono naturali soluzioni di accesso ad un entroterra ricco di fattori di attrattiva per turisti con qualsiasi genere di motivazione e provenienza.

Tra essi i crocieristi, pur sempre un singolo segmento della domanda che interessa l'Italia ma di grande interesse: basti pensare ai quasi 5.000 accosti di navi in oltre 50 porti benché di diversissima natura ed organizzazione e dunque traffico, con 14 di loro a vedere nel 2015 oltre 100.000 passeggeri, concentrando il 90% del traffico nazionale. Si è giunti a questi risultati non solo per merito delle compagnie di crociera, ma per l'impegno di numerose istituzioni e operatori, e su tutti i porti ed i terminalisti, nel garantire un'operatività efficace ed un'esperienza soddisfacente per viaggiatori di tutto il mondo.

Molti porti hanno sostenuto - o stanno sostenendo - investimenti ed operato scelte spesso compiute in un contesto in cui la crescita sembrava inarrestabile. Ma il quinquennio in corso ha mostrato come non sempre - ed anche per fattori evidentemente esogeni al campo d'azione di porti e territori - tale crescita (quantomeno quella in termini di numeri di navi e passeggeri) possa essere data per scontata.

Se infatti a livello mondiale il fenomeno continua a dare dimostrazioni di incremento, a livello di singole aree è fortemente esposto alle scelte di deployment in capo alle compagnie di crociera, che, inseguendo legittimamente risultati economici, possono però esporre porti e territori a salti, negativi o positivi, delle dimensioni di traffico da gestire capaci di generare non pochi shock alle ricadute e alle condizioni economiche ed occupazionali territoriali.

Proprio le oscillazioni che hanno caratterizzato i volumi di traffico in Italia (e nel Mediterraneo tutto) negli ultimi anni hanno rappresentato un invito a riflettere sul fenomeno e sulla sua lettura e gestione attraverso filtri e strumenti che non siano unicamente riferiti ai numeri di navi e passeggeri. Numeri che resteranno, giustamente, una misura fondamentale per comprendere la geografia crocieristica mondiale, ma che non possono essere "lasciati soli" nella definizione di cosa sarebbe giusto ed opportuno inseguire ed ottenere all'interno di questo dinamico e complesso contesto per i porti, così come per le destinazioni.

È quanto mai fondamentale passare da obiettivi di "bigger growth", prevalentemente misurata con indicatori di traffico, a quelli di "better growth", basata su nuovi elementi e concetti. In questi anni, in Italia come altrove, sono stati realizzati alcuni studi, molti dei quali proprio da Risposte Turismo, per comprendere e stimare quali ricadute economiche la crocieristica fosse in grado di assicurare ai territori interessati dal fenomeno avendo un porto capace di accogliere questo tipo di navi e/o essendo destinazione delle escursioni da parte dei passeggeri.

Il progetto che Risposte Turismo ha sviluppato in questi mesi con Assoporti cerca di essere una proposta articolata di nuovo approccio, da parte dei porti, al fenomeno crocieristico, capace di suggerire una visione diversa, più ampia, più responsabile, per inquadrare il fenomeno in una nuova ottica e riconoscere una serie di fronti, quali-quantitativi, cui dare pari dignità ed attenzione nella definizione degli obiettivi (pre) e nel giudizio sulle performance (post). L'ampio numero di aspetti da tenere in considerazione e che vengono esaminati nel corso del lavoro permette di fornire spunti e strumenti che potranno e dovranno essere calati nella singola realtà portuale.

Porti, Delrio: «Sulle richieste di proroga non ho ancora deciso»

Alessandria - Accorpamenti Genova-Savona e La Spezia-Carrara. Ma il ministro tende la mano a Toti: «Si è posto in termini istituzionali».

Alessandria - « **Non sono obbligato a concedere le proroghe, che sono da considerare un'eccezione.** Inoltre, le richieste delle Regioni devono essere motivate». Mette le mani avanti il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Graziano Delrio,** ieri ad Alessandria per il Terzo valico. Le proroghe sono quelle chieste dal presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e cioè una moratoria dell'accorpamento tra le Autorità portuali di Savona e Genova e tra quelle della Spezia e di Carrara. Motivazioni diverse, tra ponente e levante, la sostanza non cambia: «Ci serve più tempo per armonizzare l'unione tra gli scali, non si possono fare subito». Il ministro, rientrato proprio ieri dalle ferie, «ci sta riflettendo». **«Valuterò in questi giorni le richieste delle Regioni» dice.** La decisione arriverà a breve. Non c'è solo la Liguria, anche Campania e Sicilia si sono fatte avanti, pare anche la Puglia nelle ultime ore. Delrio pone alcuni paletti alle "eccezioni". Cita il parere del Consiglio di Stato, organo di secondo grado della giustizia amministrativa ma che ha tra i suoi compiti anche la consulenza in materia di pubblica amministrazione: «Il Consiglio di Stato osserva che il regime delle proroghe può inficiare la riforma nel suo impianto generale». Insomma, le moratorie devono essere una eccezione. Non solo:la riforma è ormai stata approvata dal Parlamento e pure dall'Europa. Non si può stravolgere.

Le "eccezioni"

Esistono però motivazioni eccezionali. «Valuterò nel merito» dice ancora Delrio, sapendo che la Liguria ha il problema degli investimenti ancora da portare a termine per la piattaforma di Vado, mentre a levante il nodo è l'armonizzazione dei piani regolatori tra le due Autorità portuali. Delrio, ma questa è soltanto una interpretazione, potrebbe concedere una parte soltanto dei 36 mesi di proroga che la legge consente. Sei mesi? Un anno? Il ministro riconosce a Toti di essersi «proposto in termini istituzionali». Traduzione: il governatore ligure avrebbe posto osservazioni tecniche e non di bassa bottega politica. Per cui potrebbe essere accontentato. Naturalmente le cose non stanno esattamente così. Toti e Delrio hanno un accordo politico sul nome del futuro presidente dell'Autorità unificata tra Genova e Savona, l'attuale segretario generale della Regione, Paolo Signorini. E si sa anche che Toti ha chiesto la deroga soprattutto per accontentare l'alleato di governo, la Lega, che vuole più autonomia per Savona. Il ministro, però, non può scontentare troppo il Pd ligure, spiazzato dalla richiesta di proroga avanzata da Toti dopo aver dato il proprio benestare alla nomina di Signorini. I dem vogliono un nome forte alla segreteria della futura Autorità perché considerano Signorini un dirigente valido ma non adatto a gestire una fetta decisiva della portualità ligure.

Il sistema Alessandria

Ieri è tornato in auge il retroporto di Alessandria a servizio dei porti di Genova e Savona e in connessione con il sistema logistico del Nord-Ovest. Sembrava aver segnato il passo, Alessandria, a tutto beneficio di Novara. «Alessandria sta dentro questo disegno complessivo di un sistema che deve spostare il trasporto di merci e persone dalla gomma alla rotaia e al mare» è la sentenza di Delrio.

Il Secolo XIX

ACCORPAMENTI GENOVA -SAVONA E LA SPEZIA -CARRARA

Porti, Delrio: «Sulle richieste di proroga non ho ancora deciso»

ALESSANDRIA. «Non sono obbligato a concedere le proroghe, che sono da considerare un' eccezione. Inoltre, le richieste delle Regioni devono essere motivate». Mette le mani avanti il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, ieri ad Alessandria per il Terzo valico. Le proroghe sono quelle chieste dal presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e cioè una moratoria dell' accorpamento tra le Autorità portuali di Savona e Genova e tra quelle della Spezia e di Carrara. Motivazioni diverse, tra ponente e levante, la sostanza non cambia: «Ci serve più tempo per armonizzare l' unione tra gli scali, non si possono fare subito».

Il ministro, rientrato proprio ieri dalle ferie, «ci sta riflettendo». «Valuterò in questi giorni le richieste delle Regioni» dice. La decisione arriverà a breve. Non c' è solo la Liguria, anche Campania e Sicilia siso no fatte avanti, pare anche la Puglia nelle ultime ore. Delrio pone alcuni paletti alle "eccezioni". Cita il parere del Consiglio di Stato, organo di secondo grado della giustizia amministrativa ma che ha tra i suoi compiti anche la consulenza in materia di pubblica amministrazione: «Il Consiglio di Stato osserva che il regime delle proroghe può inficiare la riforma nel suo impianto generale». Insomma, le moratorie devono essere una eccezione. Non solo la riforma è ormai stata approvata dal Parlamento e pure dall' Europa. Non si può stravolgere.

Le "eccezioni" Esistono però motivazioni eccezionali. «Valuterò nel merito» dice ancora Delrio, sapendo che la Liguria ha il problema degli investimenti ancora da portare a termine per la piatta forma di Vado, mentre a levante il nodo è l' armonizzazione dei piani regolatori tra le due Autorità portuali. Delrio, ma questa è soltanto una interpretazione, potrebbe concedere una parte soltanto dei 36 mesi di proroga che la legge consente. Sei mesi? Un anno?

Il ministro riconosce a Toti di essersi «proposto in termini istituzionali». Traduzione: il governatore ligure avrebbe posto osservazioni tecniche e non di bassa bottega politica.

Per cui potrebbe essere accontentato.

Naturalmente le cose non stanno esattamente cosl. Toti e Delrio hanno un accordo po litico sul nome del futuro presidente dell' Autorità unificata tra Genova e Savona, l' attuale segretario generale della Regione, Paolo Signorini. E si sa anche che Toti ha chiesto la deroga soprattutto per accontentare l'

alleato di governo, la Lega, che vuole più autonomia per Savona.
Il ministro, però, non può scontentare troppo il Pd ligure, spiazzato dalla richiesta di proroga avanzata da Toti dopo aver dato il proprio benestare alla nomina di Signorini. Idem vogliono un nome forte alla segreteria della futura Autorità perché considerano Signorini un dirigente valido ma non adatto a gestire una fetta decisiva della portualità ligure.
Il sistema Alessandria ieri è tornato in auge il retro porto di Alessandria a servizio dei porti di Genova e Savona e in connessione con il sistema logistico del Nord -Ovest. Sembrava aver segnato il passo, Alessandria, a tutto beneficio di Novara. «Alessandria sta dentro questo disegno complessivo di un sistema che deve spostare il trasporto di merci e persone dalla gomma alla rotaia e al mare» è la sentenza di Delrio.

Il Secolo XIX

Porti, la valanga dei dissidenti

Sale il numero delle richieste di moratoria: solo la Regione Sicilia ne presenta tre

GENOVA. Sono 6 su 15 le Autorità di sistema per le quali è stato chiesto un rinvio della loro nascita, 8 su 15 se ci si mettono le situazioni in bilico, 8 su 10 se si vogliono escludere dal conto le Authority di sistema costituite da un singolo porto.

Ultima in ordine di tempo è arrivata al ministero dei Trasporti l' istanza di rinvio (36 mesi) del presidente della Regione siciliana Rosario Crocetta, per tutte e tre le Authority per cui è previsto l' accorpamento sull' isola: non solo quindi il contestato matrimonio Messina -Gioia Tauro, ma anche Palermo - Trapani e Augusta -Catania.

La giunta campana ha dato mandato alla fine della scorsa settimana al presidente Vincenzo De Luca di presentare istanza per il rinvio dell' accorpamento di Napoli e Salerno, anche qui per 36 mesi: il massimo consentito dal decreto di riforma della governance portuale che entra in vigore domani costituendo anche il termine di scadenza entro cui le Regioni possono chiedere questa particolare deroga al governo.

A questi dossier si aggiunge quello della Liguria, regione che per prima ha presentato, pur lasciando mano libera al ministero dei Trasporti sulle tempistiche, una deroga all' accorpamento di Genova -Savona e La Spezia -Marina di Carrara.

In Sardegna, dove è prevista un' unica Autorità di sistema, il consiglio comunale di Olbia rivendica la sede del nuovo ente, mentre quello di Cagliari ricorda che la leg ge designa lo scalo del capoluogo, in quanto "porto core" nella mappa dei corridoi europei. Olbia chiede la proroga, il presidente Francesco Pigliaru non si è ancora espresso. Pressing sul governatore Michele Emiliano lo sta facendo anche il Comune di Brindisi, che sin dalla pubblicazione in Gazzetta ufficiale del decreto 169 rivendica per l' Autorità portuale il diritto a essere inglobata nell' Autorità di sistema di Taranto, e non in quella di Bari.

La decisione di dare le proroghe ora è tutta nelle mani del ministro Graziano Delrio, che non ha ancora sciolto la riserva se concedere, e per quanto tempo, le proroghe richieste: all' organismo nazionale di co ordinamento, vero centro del nuovo potere portuale italiano, dovrebbero sedere solo i presidenti delle Autorità di sistema, e non quelli delle Authority in proroga: potere che quindi sarebbe dimezzato.

Forum a Genova Sarà interamente dedicata alla nuova portualità italiana e alla legge di riforma la terza edizione del Forum "Intermodal and Shipping Transport", in agenda il 21 novembre prossimo a Genova. La partecipazione all' evento, organizzato da The MediTelegraph e Il Secolo XIX, è gratuita previa registrazione obbligatoria. Il Forum si svilupperà in due sessioni: la prima, alla quale saranno invitati i protagonisti del nuovo corso della portualità (presidenti delle Authority e rappresentati del governo), sarà riservata al funzionamento dei porti e alle novità in materia normativa e finanziaria. La seconda vedrà invece protagonisti gli operatori privati e avrà come focus il ruolo degli scali italiani nel panorama mondiale, con particolare attenzione a regolamenti internazionali e cybersecurity.

Alle precedenti edizioni del Forum hanno partecipato più di 700 addetti ai lavori .Nei prossimi giorni sarà disponibile l' agenda definitiva. Per informazioni è possibile rivolgersi a press@themeditelegraph.com.

Infrastrutture, la Regione congela gli accorpamenti: porti, bocce ferme per tre anni

La Regione congela gli accorpamenti. Augusta ha 36 mesi per diventare hub

Catania. Prorogate per tre anni le Autorità portuali di Catania, Messina e Trapani. Il comunicato della Regione recita esattamente così: «Il presidente della Regione siciliana, Rosario Crocetta, comunica di avere prorogato per un periodo di 36 mesi le Autorità portuali di Catania, Messina e Trapani». Ciò vuol dire che l' Autorità portuale di Catania per tre anni conserverà la sua totale autonomia e non farà parte dell' Autorità di sistema del Sud-Est jonico a guida Augusta. L' accorpamento è rimandato e la situazione resta congelata. Lo stesso dicasi per Messina-Milazzo che non andrà a fare parte dell' Autorità di sistema a guida Gioia Tauro, e per Trapani che non sarà accorpata a Palermo. Ciascuno per i fatti suoi e con la propria identità. Poi si vedrà. Del resto il decreto ministeriale relativo all' accorpamento dei porti da 24 a 15 prevedeva che su richiesta motivata del presidente della Regione si poteva ottenere una proroga di 36 mesi. Crocetta ha chiesto la proroga con motivazioni facilmente supponibili e il ministro Graziano Del Rio l' ha concessa. Questo significa anche una tregua nella contesa, sia pure garbata, tra Catania e Augusta. E' chiaro che Augusta è stata scelta come Autorità di sistema per la sua conformazione geografica, cioè per la vastità della sua rada e la profondità delle sue acque che in alcuni punti supera i venti metri (quindi in grado di accogliere le navi portacontainer da 10 mila Tus che escono dal Canale di Suez), ma è altrettanto chiaro che Augusta non ha ancora completato la sua ristrutturazione, ha bisogno di tempo, quindi i tre anni sono anche necessari per riuscire a diventare veramente l' hub portuale della Sicilia che veramente ci manca per competere con i porti del Nord Europa come Rotterdam e Amburgo. La sfida è quella di fare approdare in Sicilia le grandi navi che attualmente passano lo Stretto di Gibilterra e risalgono l' Atlantico impiegando almeno quattro giorni di navigazione. Ecco perché Augusta è indispensabile per competere, potendo sfruttare la vicinanza a Suez. Tutto questo sia detto a parte lo scandalo dei petroli, del compagno della ex ministra Federica Guidi trattata «come una sguattera del Guatemala» dall' imprenditore rampante Gianluca Gemelli, il tutto compreso nell' inchiesta per le "influenze" sui petroli che ha coinvolto anche il presidente di Unioncamere Ivan Lo Bello e ha portato alle dimissioni dell' allora presidente dell' Autorità portuale Alberto Cozzo. Comunque lo slittamento di tre

anni non è dipeso dalle vicende giudiziarie relative al "traffico di influenze" quanto dal fatto che occorrono altri investimenti europei e governativi per preparare il porto di Augusta al suo compito di leader. Nel frattempo il porto di Catania, affidato all' ammiraglio Martello, continua a macinare record perché resta al centro dei traffici interni ed esterni e ha il privilegio di contare su autostrade e ferrovie. Comunque vada, non è nemmeno il caso di fare una battaglia di campanile perché quello di Catania con la nuova darsena che ha razionalizzato il nuovo design portuale resterà in ogni caso il porto commerciale più attivo di Sicilia, e attualmente ha anche confermato la sua valenza turistica, mentre oggi come oggi il porto augustano è soprattutto petrolifero. Augusta ha lavori in corso e ci auguriamo che fra tre anni sia in grado di reggere il ruolo che gli è stato assegnato. Non ci può essere nessuna rivalità, né c' è mai stata tra i due porti, al punto che per parecchi anni il presidente dello scalo augustano è stato il catanese Garozzo. Per il resto, buon lavoro per 36 mesi.

Gazzetta del Sud

Il governatore Crocetta vuole l' autonomia dei suoi porti da Gioia Tauro

In bilico la grande Authority La Sicilia frena, Delrio decide

Ivano Russo delegato del ministro in visita allo scalo calabrese Fari puntati sul nodo ferroviario e sulle prospettive dei traffici

Alfonso Naso REGGIO CALABRIA È tutto nelle mani del ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio. Dovrà decidere se concedere la proroga dell' autonomia per 36 mesi all' Autorità portuale di Messina (insieme a tutte le altre dell' isola) come chiesto dal governatore siciliano Crocetta. La Sicilia ha preso tempo in vista della realizzazione della nuova Authority del Tirreno Meridionale, che vede in Gioia Tauro il punto di riferimento, ma sarà il governo ad avere l' ultima parola sulle richieste di deroga rispetto alla legge che riforma ilsistema portuale italiano. Mossa politica o meno per Gioia Tauro i giochi stanno per iniziare perché da qui a breve si dovrà scegliere il nuovo presidente dell' Ente che andrà a sostituire il commissario Andrea Agostinelli.

Della situazione dello scalo calabrese riferirà al ministro Delrio il suo consigliere Ivano Russo che nella giornata di lunedì è stato a Gioia Tauro nel corso di una giornata non accessibile alla stampa e avvolta fino alla fine nel massimo riserbo nonostante il futuro dello scalo rappresenti una questione che interessa tutta la Calabria e soprattutto migliaia di lavoratori.

«Russo - in base a quanto si legge in una nota dell' Autorià portuale - dopo aver effettuato un sopralluogo, ha concentrato la sua attenzione all' area dove sorgerà il gateway ferroviario, per il quale, lo scorso 10 agosto, è stato sottoscritto, nei locali dell' Autorità portuale, il contratto con la ditta Sogemar, che si è aggiudicata la gara internazionale di realizzazione e gestione di questa strategica infrastruttura, che offrirà allo scalo un collegamento diretto più efficiente con la linea ferroviaria nazionale e, di conseguenza, servirà a dare un chiaro slancio all' aumento dei traffici portuali. A tale proposito, al fine rendere più celere la procedura di avvio dei relativi lavori, in una conference call con l' amministratore delegato della Soge mar, Sebastiano Grasso, sono stati definiti gli accordi esecutivi necessari all' apertura del cantiere di costruzione dell' opera. La visita tecnica all' interno dello scalo portuale si è conclusa con un successivo sopralluogo lungo le aree che potranno essere destinare alla creazione del futuro bacino di carenaggio e al conseguente insediamento

dell' attività di riparazione container». Il gateway viene considerato strategico ma i tempi ancora non ci sono.
Stessa attenzione è stata, altresì, rivolta nel "costruttivo" confronto con i rappresentanti del cluster marittimo, che è la società di gestione del terminal (Medcenter) con il suo rappresentante Antonio Testi in una riunione organizzata al fine di illustrare le tematiche relative al traffico container del porto di Gioia Tauro e le diverse strategie, messe in atto dall' Autorità portuale, per meglio definire un maggiore sviluppo dello scalo e dell' economia dell' intera area. Non specificando nulla sul contenuto di queste azioni non possiamo fare altro che ricordare quanto fatto fino a ora dallo stesso Ente in tema di tasse di ancoraggio.3.

ALFONSO NASO

Crocetta chiede la moratoria per il porto

Dalla Regione parte ufficialmente la richiesta di moratoria per l' istituzione dell' Autorità portuale di sistema dove è previsto l' accorpamento del porto di Trapani con Palermo. Lo ha reso noto oggi l' onorevole Nino Oddo. Il governo regionale guidato dal presidente Rosario Crocetta ha deciso di richiedere formalmente al governo nazionale la proroga triennale dell' autonomia amministrativa del porto di Trapani. In questo modo, viene rinviata l' applicazione della nuova legge sulle autorità portuali che vedeva Trapani accorpata con Palermo. La moratoria di 36 mesi per l' istituzione dell' Autorità portuale di sistema era stata sollecitata da diversi amministratori ed esponenti politici del territorio, a partire dal sindaco di Trapani Vito Damiano e dall' onorevole Mimmo Fazio. La vicenda dell' accorpamento del porto di Trapani con Palermo nella nuova autorità portuale di sistema tiene banco ormai da mesi, con gli operatori che da subito si sono schierati contro le scelte del governo nazionale nell' ambito della riforma dei porti, chiedendo il mantenimento dell' autonomia dello scalo. Un posizione portata avanti soprattutto da Confindustria Trapani, che si è fatta sentire più volte con il suo presidente Gregory Bongiorno, fino che ai primi di settembre ha inviato al presidente della Regione Rosario Crocetta una nota per sollecitare la richiesta di moratoria per l' attuazione della riforma dei porti. E compiacimento per la decisione del governatore è stata espressa dall' onorevole Nino Oddo, che ha evidenziato come il governo regionale abbia rispettato l' impegno assunto. Ora la palla passa al ministero delle infrastrutture, ha ricordato il parlamentare trapanese, confermato l' impegno dei socialisti affinche' la risposta partita dagli operatori portuali trapanesi venga accolta". (Letto 16 volte)

News

Proroga dell' autonomia amministrativa del porto di Trapani: Nino Oddo soddisfatto della richiesta del governo Crocetta

TRAPANI. Commenta favorevolmente, il deputato regionale, Nino Oddo, la decsione del governo Crocetta di richiedere al governo nazionale la proroga triennale dell' autonomia amministrativa del porto di Trapani In questo modo - sottolinea l' onorevole - viene rinviata l' applicazione della nuova legge sulle autorita' portuali che vedeva Trapani accorpata con Palermo. "Il governo regionale- sottolinea il parlamentare trapanese- ha rispettato l' impegno assunto in tal senso. Ora la palla passa al ministero delle infrastrutture- continua-, dove confermo l' impegno dei socialisti affinche' la risposta che partiva dagli operatori portuali trapanesi venga accolta".

Porto di Trapani: Crocetta chiede la proroga triennale per l' autonomia

Il deputato regionale del Psi, Nino Oddo, ha espresso compiacimento per la decisione assunta dal governo Crocetta di richiedere formalmente al governo nazionale la proroga triennale dell' autonomia amministrativa del porto di Trapani. In questo modo, viene rinviata l' applicazione della nuova legge sulle autorità portuali che vedeva Trapani accorpata con Palermo. "Il governo regionale - sottolinea il parlamentare trapanese - ha rispettato l' impegno assunto in tal senso. Ora la palla passa al ministero delle Infrastrutture, dove confermo l' impegno dei socialisti affinché la risposta che partiva dagli operatori portuali trapanesi venga accolta". 74 Total Views 74 Views Today.

Giornale di Sicilia

O Porto di Trapani

Autonomia amministrativa Oddo: bene così

OOO Il deputato regionaledel Psi, Nino Oddo, ha espresso compiacimento per la decisione assunta dal governo Crocetta di richiedere formalmente al governo nazionale la proroga triennale dell' autonomia amministrativa del porto di Trapani.
In questo modo, viene rinviata l' applicazione della nuova legge sulle autorità portuali che vedeva Trapani accorpata con Palermo. «Il governo regionale - sottolinea il parlamentare - ha rispettato l' impegno assunto in tal senso. Ora la palla passa al ministero delle Infrastrutture».

Gazzettadelsud.it

Porti, Crocetta presenta la richiesta di proroga

Il presidente della Regione chiede al ministro Delrio di mantenere in vita l' Authority per altri tre anni. La stessa istanza anche per Catania e Trapani (dove, però, l' Autorità è stata soppressa già dal 2009...)

«Il presidente della Regione siciliana Rosario Crocetta comunica di aver prorogato, per un periodo di 36 mesi, le Autorità portuali di Catania, Messina e Trapani». Bisognerebbe stappare tre bottiglie di spumante, una per ogni Authority. Ma, in realtà, la notizia, rilanciata dalle agenzie di stampa, va sfrondata dai toni trionfalistici e letta per quello che è realmente. È vero, il governatore siciliano ha inviato al ministro dei Trasporti Graziano Delrio la lettera grazie alla quale sarà possibile una deroga al decreto di riforma della portualità nazionale. E Crocetta chiede il mantenimento dell' autonomia gestionale ed economico-finanziaria dei porti di Messina-Milazzo, di Catania e di Trapani. Un passaggio essenziale, quello compiuto dal presidente della Regione, ma la proroga non rientra nei poteri di Crocetta. Sarà Delrio a dover esprimere il proprio parere (entro 15 giorni) e poi saranno il ministro e il premier Matteo Renzi a firmare l' eventuale decreto di proroga. Va chiarito anche un altro aspetto. Crocetta dice di aver chiesto il mantenimento in vita delle tre Autorità portuali, una delle quali, però, quella di Trapani, non esiste più dal 2009, da quando cioè è stata soppressa, dopo essere rimasta in funzione soltanto per pochi anni (era stata istituita nel 2002 e nel 1994, l' anno della nascita delle 24 Autorità portuali italiane). Il porto di Trapani negli ultimi sette anni è stato gestito dalla Capitaneria e nel quadro della riforma nazionale è destinato a essere inglobato nell' Autorità di sistema della Sicilia occidentale che ha come capofila il porto di Palermo. Ma al di là del caso trapanese, quello che interessa è il futuro del sistema portuale di Messina e Milazzo. Troppe richieste di proroga preoccupano e non vorremmo che il Governo nazionale alla fine adottasse una logica punitiva contro le istanze dei territori che già nei mesi scorsi lo stesso Delrio definì "campanilistiche". In verità, la proroga per Messina-Milazzo è un atto dovuto, non è una concessione né un favore. E anzi deve essere solo il primo passo al quale dovrà far seguito la richiesta di un emendamento alla legge di riforma volto all' istituzione della nuova Autorità di sistema portuale Messina-Milazzo (alla quale andrebbero aggregati anche i porti calabresi dello Stretto, Reggio e Villa San Giovanni), che agirebbe in stretta collaborazione con l' Autorità di Gioia Tauro, ma senza esserne inglobata e fagocitata. Non c' è nulla di "campanilistico" in questa visione, solo il riconoscimento della specificità del ruolo svolto dai nostri porti, dell' importanza delle due Città metropolitane dello Stretto (Messina e Reggio), dei numeri inequivocabili, riguardanti i traffici mercantili e di passeggeri, che supportano tale richiesta. Nulla è ancora deciso e tutto è ancora da giocare. I tre anni potrebbero essere un prezioso lasso di tempo, che però non va sprecato. I Governi che verranno, alla guida della Regione e del Paese, non potranno non prendere atto della volontà del popolo dello Stretto che, pur emarginato e quasi sempre inascoltato, rappresenta una delle porzioni più importanti del territorio italiano e dell' intera regione euromediterranea.

Giornale di Sicilia

AUTORITÀ PORTUALE. Il segretario cittadino, Triberio: «Bisogna uscire subito dalla gestione commissariale»

Augusta, il Pd a Delrio: nominare il presidente

O OO «Adesso auspichiamo che il ministro dei Trasporti Graziano Delrio nomini subito un presidente dell' autorità portuale autorevole e competente in grado di gestire l' autorità portuale e renderla davvero competitiva».
A commentare cosi la richiesta di spostare di 36 mesi l' avvio della riforma dei porti in Sicilia e, quindi, l' accorpamento delle autorità portuali di Augusta e Catania, presentata l' altro ieri al ministro dal governatore siciliano Rosario Crocetta è il segretario cittadino del Pd, Giancarlo Triberio che se pur ritiene «pessima» la scelta assunta da Crocetta di fronte ad una legge importante e ad un cambiamento epocale, dall' altro individua alcuni elementi di positività per Augusta qualora la richiesta dovesse essere accolta.
«Perchè intanto si uscirebbe dalla gestione commissariale e si avrebbe un presidente dell' Autorità portuale che deve avere i requisiti previsti dalla legge - spiega Tribe rio -. Inoltre il mancato accorpamento in questi mesi consentirebbe alla cassa dell' Autorità portuale megarese, che è molto ricca, di restare ad Augusta e il nuovo presidente se, è all' altezza, avrà la possibilità di spendere all' interno del comprensorio di Augusta questi soldi che, in caso contrario, finirebbero invece a disposizione dell' Autorità di sistema della Sicilia orientale. Ci domandiamo, invece, quale è l' atteggiamento dell' amministrazione comunale, che l' unico atto sul porto che ha fatto finora è stato quello di opporsi alla realizzazione dei nuovi piazzali, mentre si riconosce da più parti che - conclude - i nuovi canali di Suez aumenteranno la movimentazione dei container e Augusta dovrà essere per forza interessata».
La richiesta di mantenere, cosl come sono, per altre 3 anni le Au torità portuali siciliane non riguarda solo i porti di Catania e quindi Augusta, che nella riforma dei porti sono destinate a diventare un' unica Autorità di sistema della Sicilia orientale, ma ancheMessina e Trapani (anche se quest' ultima non è più Autorità portuale dal 2009), che sono state accorpate rispettivamente a Gioia Tauro e Palermo. Adesso la decisione spetta al ministro Delrio, che dopo aver valutato le richieste del presidente Crocetta con le sue motivazioni, avrà altri 15 giorni di tempo per decidere se accoglierla, bocciarla tutta o solo in parte.

La Nazione

L'ECONOMIA DEL MARE PUBBLICATO IL DECRETO

La riforma dei porti è diventata legge Ma Toti stoppa Marina con La Spezia

LA RIFORMA dei porti è legge. Il decreto è stato pubblicato sulla «Gazzetta Ufficiale» e ora, i presidenti di Regione hanno 15 giorni di tempo pr chiedere la proroga, come previsto dal nostro ordinamento. Per quanto ci compete (porto di Marina di Carrara aggregato a La Spezia), il presidente della Liguria Giovanni Toti ha chiesto uno stop di 36 mesi per l'accorpamento delle Autorità Portuali: Genova con Savona e La Spezia con Marina di Carrara, formalizzando le richiesta: modelli incompatibili. Sul fronte toscano, il presidente Rossi si è detto favorevole alla legge che oltre a Marina di Carrara che va a La Spezia, è prevista la creazione della Port[redacted]di sistema, Livorno e Piombino. A La Spezia dura presa di posizione contro il presidente regionale da parte della Port Service contraria al rinvio della fusione dello scalo spezzino con quello carrarese. La Port Service che rappresenta gli agenti marittimi, in una nota, ha manifestato la propria contrarietà rispetto all'ipotesi di uno slittamento e di un rinvio richiesto dalla Regione Liguria. Essa, sottolinea, chiedere a un porto come La Spezia di aspettare tre anni, anche solo un anno, prima di completare l'accorpamento con lo scalo marittimo apuano , equivale a una risoluzione del tutto negativa delle due realtà. Intanto, a Marina di Carrara nessun commento dopo l'annuncio del decreto di riforma sulla Gazzetta Ufficiale.

Gianfranco Baccicalupi

Porto Trieste: Serracchiani sarà domani a Monaco di Baviera per la presentazione dello scalo

(FERPRESS) – Trieste, 13 SET – La presidente del Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani sarà mercoledì prossimo, 14 settembre, in visita a Monaco di Baviera (Germania) dove incontrerà il ministro bavarese per gli Affari europei e i Rapporti regionali Beate Merk con cui prenderà parte alla presentazione del porto di Trieste che si terrà al Gasteig, il centro congressuale per la Cultura e l'Istruzione di Monaco.

La visita di Serracchiani fa seguito alla venuta a Trieste del presidente della Baviera Horst Seehofer dello scorso 4 maggio, nel corso della quale è stato sottoscritto con la Regione Friuli Venezia Giulia un accordo di collaborazione sul traffico merci, la cooperazione, lo sviluppo sostenibile e l'innovazione. In quella sede il presidente Seehofer aveva manifestato tutto il suo apprezzamento per le risorse del porto di Trieste e condiviso la strategia di un potenziamento dell'asse tra lo scalo giuliano e il territorio bavarese.

L'incontro, intitolato "Il Porto di Trieste e la sua rilevanza per l'economia della Germania del Sud", vedrà anche la presenza dell'ambasciatore d'Italia in Germania Pietro Benassi, con cui Serracchiani, in precedenza, nel campus adiacente la Scuola bilingue italo-tedesca "Leonardo Da Vinci", incontrerà la collettività italiana. La presidente del Friuli Venezia Giulia sarà accolta a Monaco dal console generale italiano Renato Cianfarani.

La presentazione dello scalo regionale nella capitale bavarese sarà curata dal commissario straordinario dell'Autorità portuale di Trieste Zeno D'Agostino e a essa seguiranno interventi di alcuni tra i principali operatori.

Dopo alcune testimonianze sul successo della cooperazione tra la Baviera e il porto di Trieste, le conclusioni saranno tratte dalla direttrice dell'Associazione spedizionieri della Baviera (Lbs) Edina Brenner e dal vicepresidente dei trasportatori della Baviera (Lbt) Wolfgang Anwander. Ai lavori interverrà anche il vicepresidente della Camera di commercio e dell'industria di Monaco e Baviera Superiore Detlef Dorrié.

1 E 2 OTTOBRE 2016 A PORTOPICCOLO SISTIANA L'IMPERDIBILE 2° EDIZIONE DELLA "PORTOPICCOLO YACHT RACE"

Trieste, 13 settembre 2016 – Il 01 e 02 ottobre 2016, nella straordinaria cornice di Portopiccolo Sistiana, si terrà la 2° edizione del Portopiccolo Yacht Race. Non solo una regata tra le più attese e prestigiose dell'Alto Adriatico, grazie alla qualità e al numero di imbarcazioni partecipanti, ma anche l'occasione per vivere il lifestyle di una delle marine più glamour d'Italia.

La Portopiccolo Yacht Race ha già catturato l'attenzione di grandi armatori e si prepara a due giorni di competizione e adrenalina; il 01 ottobre la regata sarà dedicata agli scafi di lunghezza non inferiore ai 45 piedi, mentre il secondo giorno, il 02 ottobre, l'evento si unirà al Trofeo Bernetti, dove sono già attese oltre 150 imbarcazioni, senza limiti di dimensione.

Grazie ai 121 posti barca della marina, alla possibilità di accogliere i partecipanti e gli ospiti nelle residenze o all'Hotel Falisia, a Luxury Collection Resort & Spa, Portopiccolo e al suo Yacht Club, Portopiccolo Sistiana offre un contesto unico ai partecipanti e agli amanti di queste competizioni.

L'ambiente intrigante, le piscine a sfioro che si confondono con il mare e il salotto bianco e teak del Beach Club, inoltre, saranno l'atmosfera perfetta per trascorrere anche divertenti momenti di svago durante l'evento!

Il Beach Club di Portopiccolo Sistiana è stato progettato in linea con la ricerca di qualità che è punto di forza di questa nuova meta in Italia, che rappresenta oggi un progetto di valorizzazione del territorio senza paragoni; Portopiccolo è il piacere di vivere in un borgo gioiello, in una dimensione ideale, sostenibile e dal comf ort assolutamente contempora-

PORTOPICCOLO SISTIANA

Portopiccolo Sistiana è il progetto promosso da Rilke Srl che ne gestisce la costruzione e la commercializzazione. Sorto su di un'area di 35 ettari accanto alla baia di Sistiana, Portopiccolo rappresenta il progetto di risanamento ambientale e riqualificazione urbanistica più interessante oggi in Italia. Incastonato in un crocevia strategico a pochi chilometri da Trieste e Venezia, il resort offre uno stile di vita di alta qualità: residenze di diverse metrature, tutte dal generoso affaccio sul mare; l'hotel 5 stelle Falisia, a Luxury Collection Resort & Spa, Portopiccolo, parte di Starwood Luxury Collection; un marina da 121 ormeggi; Beach Club e Yacht Club; numerosi negozi e ristoranti. Il progetto prevede anche una Medical Spa, una Beauty Spa, un'area fitness e un centro congressi.

La Spezia: ok bilanci e investimenti

LA SPEZIA – Con una comunicazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla Corte dei Conti, sono stati approvati senza osservazioni dal Ministero dell'Economia e delle Finanze il bilancio dell'esercizio 2015 e l'assestamento al Bilancio di previsione 2016 dell'Autorità Portuale della Spezia, già adottati all'unanimità dal Comitato Portuale, con il parere favorevole del Collegio dei Revisori.
I documenti, dei quali il Ministero ha attestato il rispetto dei vigenti provvedimenti normativi, presentano rispettivamente un avanzo finanziario corrente di euro 12.841.936 (bilancio consuntivo) e di euro 12.525.220 (bilancio previsionale). Ciò significa che per entrambi gli esercizi, grazie ad una efficiente e corretta gestione economica e finanziaria, oltre 12 milioni di euro sono stati resi disponibili per coprire gli oneri degli importanti investimenti effettuati e programmati, rafforzando ulteriormente la capacità di autofinanziamento dell'Ente e consentendo la realizzazione di importanti interventi infrastrutturali, sulle aree portuali e non solo, senza attingere sino ad oggi all'accensione di prestiti, che restano solo quale ulteriore garanzia di copertura.
A fine esercizio 2015, in particolare, è stato raggiunto un utile di esercizio di circa 11 milioni di euro, il più alto mai raggiunto nella storia dell'Ente.
Il presidente Lorenzo Forcieri ha evidenziato con soddisfazione gli importanti risultati raggiunti e gli investimenti messi in campo, che per il 2015 assommano ad oltre 33 milioni di euro.
Nel 2016 il bilancio di previsione assestato prevede l'avvio dei lavori per il completamento del Piano Regolatore Portuale per complessivi 213 milioni di euro, di cui ben 121 a carico dei privati.
L'Authority investirà invece 60 milioni di euro di risorse proprie per la realizzazione di infrastrutture non solo in ambito portuale ma anche a tutela dell'ambiente e delle aree cittadine, quali le barriere antirumore e la fascia di rispetto nell'area retrostante del quartiere di Fossamastra, mentre circa 39 milioni di euro già assegnati dal CIPE verranno destinati al progetto di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie nel porto mercantile, per cui è già in corso la relativa gara.

Autorità Portuale La Spezia: da oggi al Molo Italia ormeggiate due navi Sea Shepard

(FERPRESS) – La Spezia, 13 SET – E' arrivata oggi nel porto della Spezia la nuova m/n Ocean Warrior, pattugliatore oceanico veloce, recentemente varato dall'organizzazione internazionale senza fini di lucro SEA SHEPARD, schierata da anni in prima linea per la salvaguardia dell'ecosistema marino e per sensibilizzare riguardo la cultura del mare e dell'ambiente.

La m/n Ocean Warrior si aggiunge alla m/n Sam Simon già ormeggiata alla Spezia sin dal 12 luglio scorso e per la quale AP ha recentemente prorogato la disponibilità di ormeggio fino al prossimo 28 settembre. Le due navi sono oggi fianco a fianco sul primo braccio del Molo Italia.

Si conferma quindi la collaborazione sui temi ambientali fra Autorità Portuale della Spezia e SEA SHEPARD che lavora da anni attivamente in Italia e anche sul territorio spezzino grazie all'aiuto di soli attivisti volontari tutti molto qualificati (biologici, tecnici ecc.).

Due navi Sea Shepard alla Spezia

La Spezia - La m/n Ocean Warrior si aggiunge alla m/n Sam Simon già ormeggiata in porto e per la quale l'Autorità portuale ha recentemente prorogato la disponibilità di ormeggio fino al prossimo 28 settembre.

La Spezia - E' arrivata oggi nel porto della Spezia la nuova m/n Ocean Warrior, pattugliatore oceanico veloce, recentemente varato dall'organizzazione internazionale senza fini di lucro Sea Shepard, schierata da anni in prima linea per la salvaguardia dell'ecosistema marino e per sensibilizzare riguardo la cultura del mare e dell'ambiente. **La m/n Ocean Warrior si aggiunge alla m/n Sam Simon già ormeggiata alla Spezia sin dal 12 luglio scorso e per la quale l'Autorità portuale ha recentemente prorogato la disponibilità di ormeggio fino al prossimo 28 settembre.** Le due navi sono oggi fianco a fianco sul primo braccio del Molo Italia. Si conferma quindi la collaborazione sui temi ambientali fra Autorità Portuale della Spezia e SEA SHEPARD che lavora da anni attivamente in Italia e anche sul territorio spezzino grazie all'aiuto di soli attivisti volontari tutti molto qualificati (biologici, tecnici ecc.).

LE SFIDE DEL MARE

PORTE VINCIANE: LA STORIA INFINITA
ANCHE L'ANNOSA QUERELLE DELLE PORTE VINCIANE È RISOLTA PER ORA SOLO SULLA CARTA: DI FATTO LA GESTIONE È ANCORA IN MANO ALLA NAVICELLI SPA

L'incognita della riforma

SU TUTTO c'è l'incognita della riforma portuale con probabile cambio radicale della governance

Piattaforma Europa, nuovo rinvio La maxigara slitta al 15 dicembre

Proroga di due mesi e mezzo. In ritardo anche Porto 2000 e bacini

- LIVORNO -

ANCORA una proroga, questa volta di altri due mesi e mezzo. Slitta così dal 30 settembre al 15 dicembre l'ultimo termine utile per presentare le domande di partecipazione alla gara relativa alla progettazione, realizzazione, allestimento e gestione del terminal container della Piattaforma Europa, ovvero il maxi ampliamento a mare del porto commerciale destinato a dare impulso ai traffici e dunque all'economia toscana. «Considerata l'entità dell'investimento complessivo della gara d'appalto, 504,46 milioni di euro di cui 326,7 milioni a carico del privato, e visto l'impegno che ciò comporta per i concorrenti, anche con riferimento alle modalità di acquisizione del finanziamento, abbiamo ritenuto opportuno fissare una nuova scadenza per la presentazione delle domande» ha detto il commissario [redacted] di Livorno, [redacted] che ha aggiunto: «Abbiamo optato per una nuova dilazione dei termini dopo aver ricevuto numerose richieste in tal senso da parte di soggetti interessati a costituire Associazioni Temporanee di Imprese che posseggano tutti i requisiti per partecipare alla gara. Avendo come proponimento quello di favorire la maggiore partecipazione possibile, riteniamo che due mesi e mezzo in più siano un periodo di tempo congruo».

CERTO È che sulle grandi gare indette [redacted] Gallanti sembra essersi abbattuta la maledizione di Tutankamen, perché non ce n'è una che stia andando nei tempi previsti: sulla Porto 2000 (scadenza tra una settimana) incombe lo spauracchio agitato dal sindaco Nogarin, con minaccia addirittura di ricorrere al tar se non sarà bloccata, sulla gara per i bacini di carenaggio, c'è stata la sciagurata avventura della novella Urania, che ha affondato più di un anno fa il galleggiante e ancora oggi non si sa quando potrà tornare in funzione (gara "congelata"); sulla demolizione della struttura del Marzocco ci si è trascinati tra beghe tecniche, liti di progetto, resistenze di concessionari e solo oggi si comincia a lavorare, con un'attesa di almeno un anno e mezzo per arrivare a risultati; l'altrettanto sciagurata vicenda delle "porte vinciane" è risolta solo sulla carta e per quanto la gestione dovrebbe essere già passata [redacted] di fatto è ancora in mano a Pisa che si prepara a ricaricare in Darsena Toscana tutti i fanghi delle prime piene d'autunno. Si potrebbe aggiungere altro: e ora è arrivata la ciliegina sulla torta del rinvio della "madre di tutte le gare". Con l'incognita supplettiva della riforma portuale ormai agli sgoccioli, che probabilmente vedrà un cambio radicale della "governance" al vertice delle [redacted] come va ricordato il ministro Delrio. E il rischio è di dover ricominciare daccapo. Brutto rischio, davvero.

A.F.

IN STAND BY Una veduta aerea del porto di Livorno: Piattaforma Europa è il suo raddoppio a mare

PORTO » LE NOVITÀ

Slitta ancora la scadenza per la Piattaforma Europa

Prorogato al 15 dicembre il termine per la presentazione delle domande alla gara Gallanti: «I soggetti interessati hanno chiesto più tempo per costituire le Ati»

LIVORNO

Una proroga di altri due mesi e mezzo. Un altro rinvio. Così il maxi-progetto riguardante lo sviluppo del porto livornese si allontana ancora un po'.

Slitta infatti dal 30 settembre al 15 dicembre l'ultimo termine utile per presentare le domande di partecipazione alla gara relativa alla progettazione, realizzazione, allestimento e gestione del terminal container della Piattaforma Europa, ovvero il maxi ampliamento a mare del porto commerciale destinato a dare impulso ai traffici e dunque all'economia toscana.

Non è la prima volta, come detto, che ci si trova di fronte a uno slittamento dei termini: era già accaduto a metà marzo, quando il bando della Darsena Europa era stato fatto slittare a fine giugno. E la stessa cosa si era ripetuto all'inizio dell'estate, con la proroga a metà del dicembre prossimo.

L'area portuale dove è prevista la realizzazione della maxi Darsena Europa (Marzi/Pentafoto)

Da Palazzo Rosciano arrivano commenti rassicuranti ma è inevitabile che questo continuo prolungarsi dell'attesa cominci a innescare un po' di nervosismo. «Considerata l'entità dell'investimento complessivo della gara d'appalto, 504,46 milioni di euro di cui 326,7 milioni a carico del privato, e visto l'impegno che ciò comporta per i concorrenti - afferma il commissario [redacted] - anche con riferimento alle modalità di acquisizione del finanziamento, abbiamo ritenuto opportuno fissare una nuova scadenza per la presentazione delle domande».

Lo stesso Gallanti ha poi aggiunto che «abbiamo optato per una nuova dilazione dei termini dopo aver ricevuto numerose richieste in tal senso da parte di soggetti interessati a costituire Associazioni Temporanee di Impresa che posseggano tutti i requisiti per partecipare alla gara. Avendo come proponimento quello di favorire la maggiore partecipazione possibile, riteniamo che due mesi e mezzo in più siano un periodo di tempo congruo».

In precedenza, per quanto riguarda il bando internazionale per la Darsena Europa, il rinvio era stato giustificato con la necessità di mettersi in linea con gli aggiornamenti della normativa sugli appalti e, soprattutto, decidere una volta per tutte se tenere legati o no l'appalto delle opere pubbliche (come la nuova diga foranea) e la ricerca di investitori privati. Senza contare che nella scorsa primavera [redacted] aveva pubblicato una puntualizzazione urgente per precisare che la concessione in ballo aveva la durata di 50 anni.

Ora il nuovo rinvio: la città spera che si tratti veramente dell'ultimo spostamento temporale in avanti del progetto.

Il commissario [redacted]

Shipping & dintorni

Piattaforma Europa, nuova scadenza fissata al 15 dicembre

Una proroga di altri due mesi e mezzo. Slitta dal 30 settembre al 15 dicembre di quest'anno l'ultimo termine utile per presentare le domande di partecipazione alla gara relativa alla progettazione, realizzazione, allestimento e gestione del terminal container della Piattaforma Europa, ovvero il maxi ampliamento a mare del porto commerciale della città toscana destinato a dare impulso ai traffici e dunque all'economia toscana.

«Considerata l'entità dell'investimento complessivo della gara d'appalto, 504,46 milioni di euro di cui 326,7 milioni a carico del privato, e visto l'impegno che ciò comporta per i concorrenti, anche con riferimento alle modalità di acquisizione del finanziamento, abbiamo ritenuto opportuno fissare una nuova scadenza per la presentazione delle domande», ha detto il commissario [redacted] di Livorno [redacted] che ha anche aggiunto: «Abbiamo optato per una nuova dilazione dei termini dopo aver ricevuto numerose richieste in tal senso da parte di soggetti interessati a costituire associazioni temporanee di Impresa che posseggano tutti i requisiti per partecipare alla gara. Avendo come proponimento quello di favorire la maggiore partecipazione possibile, riteniamo che due mesi e mezzo in più siano un periodo di tempo congruo».

Livorno, nuova scadenza per il bando Piattaforma Europa

Due mesi e mezzo di proroga per presentare le domande di partecipazione alla gara relativa alla progettazione, realizzazione, allestimento e gestione del terminal container della **Piattaforma Europa** del porto di Livorno. Slitta infatti dal 30 settembre al **15 dicembre** di quest'anno l'ultimo termine utile per le candidature delle imprese interessate agli interventi per il maxi ampliamento a mare del porto commerciale della città toscana.

"Considerata l'entità dell'investimento complessivo della gara d'appalto, 504,46 milioni di euro di cui 326,7 milioni a carico del privato, e visto l'impegno che ciò comporta per i concorrenti, anche con riferimento alle modalità di acquisizione del finanziamento, abbiamo ritenuto opportuno fissare una nuova scadenza per la presentazione delle domande", ha spiegato il commissario dell'Autorità portuale di Livorno, Giuliano Gallanti. L'ente portuale ha ricevuto numerose richieste in tal senso da parte di soggetti interessati a costituire associazioni temporanee di impresa per partecipare alla gara.

Porti: Livorno, prorogati i termini bando Piattaforma Europa

Domande per partecipare alla gara entro il 15 dicembre 2016

(ANSA) - LIVORNO, 13 SET - Una proroga di altri due mesi e mezzo: slitta dal 30 settembre al 15 dicembre l'ultimo termine utile per presentare le domande di partecipazione alla gara relativa alla progettazione, realizzazione, allestimento e gestione del terminal container della Piattaforma Europa, ovvero il maxi ampliamento a mare del porto commerciale destinato a dare impulso ai traffici e dunque all'economia toscana. Lo rende noto l'Autorità portuale livornese.

"Considerata l'entità dell'investimento complessivo della gara d'appalto, 504,46 milioni di euro di cui 326,7 milioni a carico del privato - ha detto il commissario dell'authority, Giuliano Gallanti - e visto l'impegno che ciò comporta per i concorrenti, anche con riferimento alle modalità di acquisizione del finanziamento, abbiamo ritenuto opportuno fissare una nuova scadenza per la presentazione delle domande. Abbiamo optato per una nuova dilazione dei termini dopo aver ricevuto numerose richieste in tal senso da parte di soggetti interessati a costituire associazioni temporanee di impresa che posseggano tutti i requisiti per partecipare alla gara. Avendo come proponimento quello di favorire la maggiore partecipazione possibile, riteniamo che due mesi e mezzo in più siano un periodo di tempo congruo". (ANSA).

Porto di Livorno: prorogati i termini del bando per la Piattaforma Europa

LIVORNO – Una proroga di altri due mesi e mezzo: slitta dal 30 settembre al 15 dicembre l'ultimo termine utile per presentare le domande di partecipazione alla gara relativa alla progettazione, realizzazione, allestimento e gestione del terminal container della Piattaforma Europa, ovvero il maxi ampliamento a mare del porto commerciale destinato a dare impulso ai traffici e dunque all'economia toscana. Lo rende noto l'Autorità portuale livornese.

"Considerata l'entità dell'investimento complessivo della gara d'appalto, 504,46 milioni di euro di cui 326,7 milioni a carico del privato – ha detto il commissario dell'authority, Giuliano Gallanti – e visto l'impegno che ciò comporta per i concorrenti, anche con riferimento alle modalità di acquisizione del finanziamento, abbiamo ritenuto opportuno fissare una nuova scadenza per la presentazione delle domande.

Abbiamo optato per una nuova dilazione dei termini dopo aver ricevuto numerose richieste in tal senso da parte di soggetti interessati a costituire associazioni temporanee di impresa che posseggano tutti i requisiti per partecipare alla gara. Avendo come proponimento quello di favorire la maggiore partecipazione possibile, riteniamo che due mesi e mezzo in più siano un periodo di tempo congruo".

Livorno:Piattaforma Europa:nuova scadenza fissata al 15 dicembre.Impegno finanziario imponente:i candidati chiedono tempo

Prorogati di due mesi e mezzo i termini per la presentazione delle domande

Livorno, 13 settembre 2016 – Una proroga di altri due mesi e mezzo. Slitta dal 30 settembre al 15 dicembre l'ultimo termine utile per presentare le domande di partecipazione alla gara relativa alla progettazione, realizzazione, allestimento e gestione del terminal container della Piattaforma Europa, ovvero il maxi ampliamento a mare del porto commerciale destinato a dare impulso ai traffici e dunque all'economia toscana.

«Considerata l'entità dell'investimento complessivo della gara d'appalto, 504,46 milioni di euro di cui 326,7 milioni a carico del privato, e visto l'impegno che ciò comporta per i concorrenti, anche con riferimento alle modalità di acquisizione del finanziamento, abbiamo ritenuto opportuno fissare una nuova scadenza per la presentazione delle domande›› – ha detto il commissario dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, che ha aggiunto:

«Abbiamo optato per una nuova dilazione dei termini dopo aver ricevuto numerose richieste in tal senso da parte di soggetti interessati a costituire Associazioni Temporanee di Impresa che posseggano tutti i requisiti per partecipare alla gara. Avendo come proponimento quello di favorire la maggiore partecipazione possibile, riteniamo che due mesi e mezzo in più siano un periodo di tempo congruo››.

Piattaforma Europa, nuova scadenza fissata al 15 dicembre

Livorno - Slitta dal 30 settembre al 15 dicembre di quest'anno l'ultimo termine utile per presentare le domande di partecipazione alla gara relativa alla progettazione, realizzazione, allestimento e gestione del terminal container di Livorno.

Livorno - Una proroga di altri due mesi e mezzo. **Slitta dal 30 settembre al 15 dicembre di quest'anno l'ultimo termine utile per presentare le domande di partecipazione alla gara relativa alla progettazione, realizzazione, allestimento e gestione del terminal container della Piattaforma Europa,** ovvero il maxi ampliamento a mare del porto commerciale della città toscana destinato a dare impulso ai traffici e dunque all'economia toscana.

«Considerata l'entità dell'investimento complessivo della gara d'appalto, 504,46 milioni di euro di cui 326,7 milioni a carico del privato, e visto l'impegno che ciò comporta per i concorrenti, anche con riferimento alle modalità di acquisizione del finanziamento, abbiamo ritenuto opportuno fissare una nuova scadenza per la presentazione delle domande», ha detto il commissario dell'Autorità portuale di Livorno, **Giuliano Gallanti,** che ha anche aggiunto: «Abbiamo optato per una nuova dilazione dei termini dopo aver ricevuto numerose richieste in tal senso da parte di soggetti interessati a costituire associazioni temporanee di Impresa che posseggano tutti i requisiti per partecipare alla gara. Avendo come proponimento quello di favorire la maggiore partecipazione possibile, riteniamo che due mesi e mezzo in più siano un periodo di tempo congruo».

LA BATTAGLIA DEGLI UNDICI
CIRCOLI NAUTICI E CLUB DEL MEDICEO CHIEDEVANO L'ANNULLAMENTO DELLA DELIBERA DEL 24 MARZO 2015 PER LA CONCESSIONE DEL «MARINA» A BENETTI

L'ULTIMA CARTA
RIMANE SOLO IL RICORSO AL CONSIGLIO DI STATO CONTRO LA SENTENZA DEL TAR TOSCANA NON È STATA ANCORA SCRITTA LA PAROLA FINE

Circoli nautici ko davanti al Tar «Corretto l'iter del piano portuale»

Futuro del Mediceo: le motivazioni del ricorso smontate nel merito

-LIVORNO-

ANCORA una volta, ricorso respinto e condanna al pagamento delle spese processuali dal Tar della Toscana sulla lunga vertenza dei circoli nautici del porto Mediceo contro la concessione per il "marina" della Benetti. Il Tribunale amministrativo regionale di Firenze ha dato ragione [redacted] portuale, difesa dall'Avvocatura dello Stato, smontando nel merito le motivazioni che hanno portato 11 tra associazioni sportive e circoli nautici a chiedere l'annullamento della deliberazione del 24 marzo del 2015 con la quale il Consiglio Regionale della Toscana aveva approvato il Piano Regolatore Portuale dello scalo labronico.

AL CENTRO della battaglia l'intero iter cominciato nel 2007 con la sottoscrizione di un accordo di programma presso la presidenza del Consiglio, sulla base del quale la Port[redacted]si era assunta il compito di sviluppare la pianificazione urbanistica necessaria per fare del Porto mediceo e della Darsena Nuova un approdo turistico, avviando così la redazione di una variante al Piano Regolatore e facendola approvare a dicembre del 2010. Il nuovo Piano Regolatore Portuale - specifica una nota di palazzo Rosciano-di fatto recepisce i contenuti della variante approvata nel 2010 prevedendo anche la realizzazione di un piccolo approdo nautico presso la Bellana. I ricorrenti hanno affidato l'impugnazione a sei motivi di diritto, sostenendo: che è stato violato l'art. 5 della legge 84/94 nella parte relativa alla mancata partecipazione dei Comuni di Capraia Isola e di Collesalvetti all'intesa che ha preceduto l'approvazione del Piano regolatore portuale che l'intesa richiesta dall'art 5 della 84/94 è stata sostituita con un accordo di pianificazione; che l'approvazione del piano portuale è stata viziata da un'inversione procedimentale che ha fatto si che il parere rilasciato dal Nurv seguisse, e non precedesse, come di norma, l'intesa preliminare; che il Piano portuale non è stato approvato entro sessanta giorni dall'approvazione della legge regionale 65/2014; che la mancata pubblicazione dell'avvenuta adozione del piano portuale sul Bollettino ufficiale della Regione costituisce una grave violazione; che il termine di 13 giorni assegnato dalla Regione Toscana al Comune di Livorno per provvedere all'approvazione della variante al Piano Strutturale sarebbe incongruo.

SCONFITTI Undici fra circoli e club nautici del Mediceo hanno perso il ricorso davanti al Tar contro la concessione a Benetti del marina

I RICORRENTI, titolari di concessioni demaniali di specchi acquei all'interno del porto, hanno impugnato tutto l'iter lamentando in primo luogo la perdita dell'area attualmente riservata alla nautica da diporto (il porto mediceo e la Darsena nuova sono state assegnate in concessione alla società Porta a Mare) e sostenendo, in secondo luogo l'inadeguatezza della Bellana a soddisfare le loro esigenze.

L'alternativa è prevista

SECONDO il tribunale il prp non taglia fuori i circoli nautici e prevede una soluzione alternativa

SECONDO il tribunale il piano regolatore portuale non taglia fuori i circoli nautici dall'ambito marittimo prevedendo per loro una soluzione alternativa rispetto a quella in essere; e la scansione procedimentale seguita dalle amministrazioni competenti per addivenire all'approvazione regionale del piano è risultata essere conforme a quanto stabilito dalla normativa. Adesso rimane ancora in atto l'ultimo tentativo dei circoli, con il ricorso al Consiglio di Stato contro il Tar. Una corsa quasi infinita...

Il Tirreno

Una veduta del porto Mediceo

APPRODO TURISTICO

Il Tar respinge il ricorso presentato da 11 circoli nautici

LIVORNO

Ricorso respinto e condanna al pagamento delle spese processuali. Il Tar ha dato ragione [redacted] difesa dall'Avvocatura dello Stato, smontando nel merito le motivazioni che hanno portato 11 tra associazioni sportive e circoli nautici a chiedere l'annullamento della deliberazione del 24 marzo del 2015 con la quale il Consiglio Regionale della Toscana aveva approvato il Piano Regolatore Portuale dello scalo labronico.

Al centro della battaglia l'intero iter cominciato nel 2007 con la sottoscrizione di un accordo di programma alla presidenza del Consiglio, sulla base del quale la Port[redacted] si era assunta il compito di sviluppare la pianificazione urbanistica necessaria per fare del Porto mediceo e della Darsena Nuova un approdo turistico, avviando così la redazione di una variante al Piano Regolatore e facendola approvare a dicembre del 2010. Il nuovo Piano Regolatore Portuale di fatto recepisce i contenuti della variante approvata nel 2010 prevedendo anche la realizzazione di un piccolo approdo nautico presso la Bellana.

I ricorrenti, titolari di concessioni demaniali di specchi acquei all'interno del porto, hanno impugnato tutto l'iter lamentando in primo luogo la perdita dell'area attualmente riservata alla nautica da diporto (il porto mediceo e la Darsena nuova sono state assegnate in concessione alla società Porta a Mare) e sostenendo, in secondo luogo l'inidoneità della Bellana a soddisfare le loro esigenze.

» «Non ci sono state violazioni: l'iter che è stato seguito per l'approvazione del Prp risulta corretto»

I ricorrenti hanno affidato l'impugnazione a sei motivi di diritto ma i giudici del Tar della Toscana hanno bocciato tutte e sei le eccezioni, ritenendole infondate (come , ad esempio, il caso o della pubblicazione sul Burt dell'adozione del Prp che era effettivamente avvenuta) o inammissibili, affermando sostanzialmente due cose: che il Il Prp non taglia fuori i circoli nautici dall'ambito marittimo prevedendo per loro una soluzione alternativa rispetto a quella in essere, e che la scansione procedimentale seguita dalle amministrazioni competenti [redacted] e Comune in primis) per addivenire all'approvazione regionale del PRP è risultata essere conforme a quanto stabilito dalla normativa vigente.

Porti: Livorno, Tar respinge ricorsi, regolare iter del Prp

Erano stati presentati da associazioni e circoli nautici

(ANSA) - LIVORNO, 13 SET - Ricorso respinto e condanna al pagamento delle spese processuali. Il Tar ha dato ragione all'Autorità portuale di Livorno, difesa dall'avvocatura dello Stato, smontando nel merito le motivazioni che hanno portato 11 tra associazioni sportive e circoli nautici a chiedere l'annullamento della delibera del 24 marzo del 2015 con la quale il consiglio regionale toscano approvò il Piano Regolatore Portuale dello scalo. Lo rende noto l'Authority livornese.

Al centro della battaglia c'era l'iter iniziato nel 2007 con la sottoscrizione di un accordo di programma presso la presidenza del Consiglio, sulla base del quale la Port Authority si era assunta, spiega una nota dell'ente, "il compito di sviluppare la pianificazione urbanistica necessaria per fare del Porto mediceo e della Darsena Nuova un approdo turistico, avviando così la redazione di una variante al Piano Regolatore e facendola approvare a dicembre del 2010: il nuovo Piano Regolatore Portuale di fatto recepisce i contenuti della variante approvata nel 2010 prevedendo anche la realizzazione di un piccolo approdo nautico presso la Bellana". I ricorrenti, titolari di concessioni demaniali di specchi acquei all'interno del porto, hanno impugnato tutto l'iter lamentando in primo luogo la perdita dell'area attualmente riservata alla nautica da diporto (Mediceo e Darsena nuova sono state assegnate in concessione alla società Porta a Mare) e sostenendo, in secondo luogo, l'inidoneità della Bellana a soddisfare le loro esigenze. I giudici amministrativi toscani hanno respinto i ricorsi ritenendoli, conclude l'Authority, "infondati o inammissibili, affermando sostanzialmente che il Prp non taglia fuori i circoli nautici dall'ambito marittimo prevedendo per loro una soluzione alternativa rispetto a quella in essere, e che la scansione procedimentale seguita dalle amministrazioni competenti per addivenire all'approvazione regionale del Piano è risultata conforme alla normativa vigente". (ANSA).

La Gazzetta Marittima

Su Sintermar e Porto 2000 sussurri & grida

LIVORNO – Qualcuno le chiama grandi manovre, altri si limitano a sostenere che era tutto scontato. Fatto sta che due eventi stanno movimentando questa metà di settembre: il "nient" del sindaco di Livorno Filippo Nogarin alla gara per la privatizzazione della Porto 2000, e l'uscita del gruppo storico Fremura dal terminal Sintermar – che aveva creato insieme ai D'Alesio e ai Neri – con il subentro nella propria quota del gruppo Grimaldi.
Se si tiene conto del fatto – ne abbiamo scritto di recente – che i Neri sono oggi in possesso attraverso la società PIM (vedi a fianco) del grande terminal per le demolizioni navali a Piombino, con investimenti milionari e il filo diretto con la Regione, il nuovo assetto di Sintermar (50% ciascuno tra Neri e Grimaldi) qualche ipotesi la consente sulla crescita del polo dei ro/ro a Livorno. In più girano da qualche tempo sussurri & grida di un possibile accomodamento (armistizio o accordo) tra i gruppi Grimaldi ed Onorato, di cui si sarebbe fatto parte attiva lo stesso premier Matteo Renzi. Forse sono chiacchiere, forse sono solo speranze per scongiurare una guerra che – come tutte le guerre – rischia di far male non solo ad entrambe le parti, ma anche al territorio. Di certo Livorno sta diventando, se non l'ombelico del mondo, l'ombelico dei nuovi assetti portuali del Tirreno, anche e specialmente nella speranza di quella Piattaforma Europa di cui tutti parlano e per la gara della quale ci si va schierando. Da notare – ma forse è la pausa estiva – il silenzio pressoché assoluto del quotidiano livornese sulla Sintermar, almeno fino a ieri. Strategia o dormono?
E l'intervento di Nogarin sulla Porto 2000? In attesa che il presidente della società dei traghetti & crociere Massimo Provinciali torni in sede, si è sentita solo la voce del sindaco. Durissimo, Nogarin: ha scritto a Gallanti di sospendere la gara – che dovrebbe "chiudersi" per le adesioni il prossimo 28 settembre – o in caso contrario si rivolgerà al ministero e al governo. Da Palazzo Rosciano nessuna replica ufficiale, anche se si è fatto capire che si considera l'uscita del sindaco "totalmente fuori tema", e la gara non verrà sospesa, dopo i precedenti rinvii. Comunque non è una faccenda da prendere alla leggera: perché Nogarin è testardo e perché anche nel cluster marittimo, il rinvio (l'ennesimo) della gara non dispiacerebbe a molti, visti i tempi di riforme, le incertezze sull'applicazione concreta della stessa, l'attesa (spasmodica!) delle designazioni di Delrio per i nuovi presidenti, i dubbi sulla durata del necessario iter con le commissioni parlamentari da consultare, la Corte dei Conti e infine il "rodaggio". Tanta carne al fuoco: e c'è anche il timore che a insistere, dall'una o dall'altra parte, qualcuno rimanga scottato.
Antonio Fulvi

La Nazione

«Altri 4 anni sulla Calata Orlando» Contromossa di Tco contro Ltt

Alberti avrebbe chiesto il rinnovo della concessione: la strategia

di ANTONIO FULVI

MOSSE e contromosse, come in una partita a scacchi. Così lo scontro ormai aperto tra le strategie del Terminal Calata Orlando di Roberto Alberti e il nuovo Livorno terminal Tirreno di Federico Barbera sulla concessione cui entrambi puntano, la radice della sponda est della Darsena Toscana.

Formalmente parlando, Federico Barbera ha presentato la richiesta di concessione con il relativo piano d'impresa, chiedendo che ci sia "comparazione" con l'altra richiesta, quella del Tco di Alberti. E fin qui le cose erano note.

LA NOVITÀ sta nel fatto che a fianco della richiesta di concessione sulla sponda Est, il Tco avrebbe anche avanzato la richiesta [illegible] di un rinnovo della concessione nella sua sede attuale, la calata Orlando, per quattro anni ancora. Un anno di condizionale perché la notizia è ufficiosa: è stata riferita al personale del Tco dai vertici dell'azienda in una recente cena per festeggiare i vent'anni di vita del terminal.

PIANO B

Riconferma con clausola di salvaguardia: sloggiare se decolla il polo crociere

LA DOMANDA è: si tratta di una vera strategia del ritmo, nella previsione che il tante volte annunciato "polo" delle crociere tra calata Orlando e calata Alto Fondale ritarderà parecchio? Oppure è "disinformazia", come sostiene qualcuno, tanto per dare una via d'uscita ai vertici della Porto 2000 in vista degli (annunciati) scompigli dirigenziali della riforma portuale?

BRACCIO DI FERRO Lavoratori sulle banchine del porto

UN MODO come l'altro per rinviare le scelte, davanti a una sfida dura. Il che potrebbe aprire anche la strada a una soluzione di questo tipo: riconferma della concessione al Tco dove attualmente lavora (calata Orlando) con la clausola di salvaguardia che se decollerà il "polo" crociere dovranno velocemente sloggiare; e concessione al terminal Ltt di Barbera della radice della sponda est, una volta verificato il piano industriale, gli investimenti di 12 milioni promessi e le ricadute sulla clientela.

MA SAREBBE accettabile un compromesso del genere se è vero che entrambi i terminal puntano (ufficialmente) a quel settore così poco remunerativo che sono i rinfusi? In sostanza: due terminal rinfusi sono compatibili sul porto di Livorno, senza danneggiarsi l'un l'altro? C'è chi ricorda che dietro la radice dell sponda est c'è il "tesoro" dei terreni di Paduletta, sul quale si appuntano molti appetiti, specie se si configurasse la volontà (leggi necessità) per la Spil di vendere. Gioco complicato, gli scacchi. Anche e specialmente su un porto.

Il «tesoro» di Paduletta

DIETRO la radice della sponda est c'è il "tesoro" dei terreni di Paduletta ambiti da molti

Il Mediceo e il futuro della nautica da diporto: circoli nautici ko in tribunale

Il Tar respinge il ricorso presentato da associazioni e circoli nautici "Nessuna violazione: l'iter seguito per l'approvazione del PRP è corretto"

Livorno, 13 settembre 2016 - Ricorso respinto e condanna al pagamento delle spese processuali. Il Tar ha dato ragione all'Authority, difesa dall'Avvocatura dello Stato, smontando nel merito le motivazioni che hanno portato 11 tra associazioni sportive e circoli nautici a chiedere l'annullamento della deliberazione del 24 marzo del 2015 con la quale il Consiglio Regionale della Toscana aveva approvato il Piano Regolatore Portuale dello scalo labronico.

Al centro della battaglia l'intero iter cominciato nel 2007 con la sottoscrizione di un accordo di programma presso la presidenza del Consiglio, sulla base del quale la Port Authority si era assunta il compito di sviluppare la pianificazione urbanistica necessaria per fare del Porto mediceo e della Darsena Nuova un approdo turistico, avviando così la redazione di una variante al Piano Regolatore e facendola approvare a dicembre del 2010. Il nuovo Piano Regolatore Portuale di fatto recepisce i contenuti della variante approvata nel 2010 prevedendo anche la realizzazione di un piccolo approdo nautico presso la Bellana.

I ricorrenti, titolari di concessioni demaniali di specchi acquei all'interno del porto, hanno impugnato tutto l'iter lamentando in primo luogo la perdita dell'area attualmente riservata alla nautica da diporto (Il porto mediceo e la Darsena nuova sono state assegnate in concessione alla società Porta a Mare) e sostenendo, in secondo, luogo l'inidoneità della Bellana a soddisfare le loro esigenze.

I ricorrenti hanno affidato l'impugnazione a sei motivi di diritto, sostenendo: 1) che è stato violato l'art. 5 della legge 84/94 nella parte relativa alla mancata partecipazione dei Comuni di Capraia Isola e di Collesalvetti all'intesa che ha preceduto l'approvazione del PRP; 2) che l'intesa richiesta dall'art 5 della 84/94 è stata sostituita con un accordo di pianificazione; 3) che l'approvazione del prp è stata viziata da un'inversione procedimentale che ha fatto sì che il parere rilasciato dal Nurv seguisse, e non precedesse, come di norma, l'intesa preliminare; 4) che il Prp non è stato approvato entro sessanta giorni dall'approvazione della legge regionale 65/2014; 5) che la mancata pubblicazione dell'avvenuta adozione del PRP sul BURT costituisce una grave violazione; 6)che il termine di 13 giorni assegnato dalla Regione Toscana al

Comune di Livorno per provvedere all'approvazione della variante al Piano Strutturale sarebbe incongruo.

Il Tar Toscana ha bocciato tutte e sei le eccezioni, ritenendole infondate (come nel caso della pubblicazione sul Burt dell'adozione del Prp, effettivamente avvenuta) o inammissibili, affermando sostanzialmente due cose: che il il Prp non taglia fuori i circoli nautici dall'ambito marittimo prevedendo per loro una soluzione alternativa rispetto a quella in essere, e che la scansione procedimentale seguita dalle amministrazioni competenti per addivenire all'approvazione regionale del PRP è risultata essere conforme a quanto stabilito dalla normativa vigente.

La Gazzetta Marittima

Demolizioni navali a Piombino ora PIM mette mano alle aree

Programmi e previsioni per la joint venture tra il gruppo livornese Neri e quello genovese dei Cantieri San Giorgio – Il tema del bacino di carenaggio e l'accordo con la Marina Militare

FIRENZE – L'atto di concessione delle aree alla Piombino Industrie Marittime (PIM) è stato firmato nella sede della Regione Toscana, su precisa volontà del governatore Enrico Rossi. E anche questo ha un significato: nel senso che l'iniziativa di un grande polo portuale "per le demolizioni navali, il refitting e la realizzazione di navi" (questa la formula usata dalla Regione) non solo è stata appoggiata dalla Regione stessa con un contributo di quasi 100 milioni, ma risponde anche a una precisa strategia di rilancio dell'economia del sistema portuale Livorno-Piombino.
Non per niente PIM nasce dalla joint venture tra il gruppo livornese Neri e il gruppo genovese Cantieri San Giorgio, quest'ultimo specializzato proprio in lavori navali di alto livello. Piero Neri è il neo presidente di PIM: alla firma degli atti c'erano a fianco di Enrico Rossi e dei VIP di PIM Piero Neri e Ferdinando Garrè (amministratore delegato per i San Giorgio) il commissario dell'Authority di Piombino Luciano Guerrieri, il consigliere regionale piombinese Gianni Anselmi, il presidente di Logistica Toscana Giovanni Bonadio, il comandante Angelo Roma maritime consultant molto vicino a Rossi, Nereo Marcucci presidente di Confetra e pochi altri livornesi.
Di PIM e dei progetti di fare a Piombino un grande polo di demolizioni navali se n'è parlato spesso su queste colonne e non solo. Forse l'idea era maturata con la grande beffa della demolizione della "Costa Concordia" – che però ha almeno regalato al porto uno sviluppo prima impensabile grazie alla previdenza del piano regolatore fortemente voluto da Luciano Guerrieri – forse era stata coltivata anche prima. Piero Neri, detto "La Sfinge", non ama esternare programmi e iniziative prima che siano completati. Fatto sta che nato il problema – quello di demolire in Mediterraneo navi obsolete secondo regole moderne, civili e rispettose dell'ambiente, con tanto di normative imposte dall'UE – si è studiata la soluzione. E malgrado le tante chiacchiere in giro in tanti porti, Piombino è arrivata per prima. Gli manca ancora un bacino di carenaggio, che per certe operazioni è importante, ma non sembra un ostacolo: tanto più che da mesi lo steso Guerrieri va sondando in giro per il mondo il settore dei bacini di carenaggio galleggianti in vendita. Forse presto avremo notizie anche in questo campo.
Con l'atto pubblico firmato la scorsa settimana a Firenze, PIM può disporre per 40 anni di aree per 103.295 metri quadri, di cui 80.922 già complete e altre per 22.373 da completare entro 12 mesi. Il crono-programma è da impresa che non perde tempo: entro il 2017 si conta di iniziare l'attività, probabilmente su alcune vecchie unità dismesse dalla Marina Militare – c'è già l'accordo in merito – che oggi arrugginiscono tra Taranto e La Spezia. L'investimento privato per il centro PIM è stato quantificato in 14 milioni di euro, per capannoni, impianti di smaltimento, uffici tecnici, mezzi di banchina. La ricaduta occupazionale è stata prevista intorno alle 200 unità, più i benefici nell'indotto. Di fatto, nasce una grande azienda che per essere la prima nel Mediterraneo potrà davvero attirare ogni genere di nave da demolire e forse anche da "refittare". Una sfida, perché gli altri porti – specie quelli dell'occidente mediterraneo – non staranno a guardare, e quelli dell'oriente cercheranno di difendere il proprio business. Ma i Neri sono nati con le sfide e la competizione "è il mare entro il quale hanno sempre nuotato", come disse una volta il fondatore della dinastia, il sor Tito. Che oggi, ne siamo certi, sarebbe anch'egli in prima fila con bombetta e vestito nero, per offrire a tutti un bel cacciucco.
A.F.

I commenti dei VIP

"Quello che PIM realizzerà a sarà l'unico polo portuale del Mediterraneo per demolizioni, manutenzioni e refitting navali conforme alle normative europee. Quella di oggi è una firma storica per la Val di Cornia e la Toscana perchè, grazie ad un massiccio intervento finanziario della Regione sul porto per oltre 110 milioni di euro, siamo stati in grado di dare un futuro a quest'area e una accelerazione alla portualità toscana, per un'opera di stabilità produttiva e occupazionale che si completerà a fine anno con l'arrivo di General Electric e della sua piattaforma di assemblaggio e logistica industriale. E' la mano pubblica che ha creato una infrastruttura di livello europeo, con fondali di 20 metri e attrattiva per gli imprenditori privati e quindi in grado di generare nuova occupazione". E' questo il commento del presidente della Regione, Enrico Rossi, a margine della firma per la concessione alla piombino industrie marittime delle aree del nuovo porto destinate ad ospitare attività di demolizioni, refitting e costruzioni navali.

* * *

"Il Gruppo Neri impegna in questa iniziativa le esperienze maturate nei più diversi settori dell'economia marittimo-portuale e logistica che vanno dai più svariati servizi marittimi al terminalismo portuale per prodotti liquidi e solidi. Il punto di partenza dell'attività di PIM – la demolizione navale eco-compatibile – rappresenta una sfida nuova che l'Europa ha deciso di accettare ed alla quale noi con SGdP abbiamo deciso di partecipare. L'infrastruttura che ci sarà affidata nei prossimi giorni ha caratteristiche di flessibilità e dimensionali che stimolano il nostro Gruppo a ricercare ogni ulteriore opportunità offerta da un mondo, come quello dell'economia del mare, nel quale l'innovazione è fattore di successo", ha dichiarato Piero Neri, presidente di Piombino Industrie Marittime.

* * *

"Con il polo di Piombino, l'Italia ha l'opportunità di svolgere un ruolo guida a livello europeo nelle demolizioni navali, un settore ad alto potenziale di crescita. L'eccellenza nella cantieristica, la vocazione all'economia marittima, il know-how tecnico in nostro possesso rappresentano presupposti strategici per lo ship recycling. Partendo dall'accordo per lo smantellamento delle navi militari della Marina e poi aprendoci alle richieste del mercato, a Piombino siamo pronti per mettere queste competenze all'opera", ha dichiarato Ferdinando Garrè, amministratore delegato di Piombino Industrie Marittime.

* * *

"Con questa assegnazione – è il commento di Luciano Guerrieri, commissario straordinario dell'Autorità portuale di Piombino – siamo giunti ad una fase importante dell'attività dell'autorità portuale, che è stata in grado di dare nuova vita, ed in tempi molto brevi, ad una infrastruttura di grande pregio, selezionando un operatore di qualità come Pim. Queste scelte proiettano il porto di Piombino in un nuovo mercato, in grado di dare risposte occupazionali concrete nell'ambito di una filiera dalle notevoli potenzialità di sviluppo, in grado di dare risposte logistiche, portuali e ambientali per uno sviluppo sostenibile del settore".
"La società – ha affermato il sindaco di Piombino, Massimo Giuliani – costituita la scorsa primavera dalla Fratelli Neri di Livorno e la San Giorgio del Porto di Genova per lo smantellamento e il refitting delle grandi navi a Piombino rappresenta un tassello molto significativo per la diversificazione economica del nostro territorio con prospettive occupazionali, una volta a regime, per circa 200 lavoratori. Si tratta della concretizzazione di un'attività importante, prevista dall'Accordo di Programma per la reindustrializzazione del territorio di Piombino, resa sicura dalle nuove normative europee per il riciclaggio sicuro ed ecocompatibile. Piombino dunque potrà partire con questa nuova sfida, dando un segnale chiaro di concretezza e di vitalità."

* * *

"Questa firma è un sigillo su un percorso che ha scelto il porto di Piombino come pilastro di una nuova economia".
Commenta così Gianni Anselmi, il consigliere regionale Pd Gianni Anselmi l'atto che prevede la concessione per la realizzazione del polo di Piombino.
"In particolare – continua Anselmi – la scelta che facemmo con Rossi nel 2012-13, ribadita e qualificata nell'accordo di programma del 2014 che firmammo con Matteo Renzi di dotare le nuove banchine di fondali a meno 20 metri per aumentare la competitività dello scalo ha consentito di attrarre investitori in un settore del tutto nuovo per il tessuto produttivo locale, quello appunto della cantieristica navale. Inoltre l'investimento che Pim si appresta a fare può rappresentare un impulso vigoroso sul terreno dell'economia circolare puntando sul riuso della materia, coerente, con riferimento al rottame ferroso, con la siderurgia elettrica del progetto Aferpi".

* * *

"L'evento odierno – ha constatato il presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara Alberto Ricci – segna un altro significativo traguardo del progetto di consolidamento dello scenario industriale sulla costa Toscana. Non molti mesi orsono, si sarebbe potuto prevedere che il problema delle Acciaierie si avviasse a soluzione, che il Porto di Piombino fosse trasformato in uno dei porti più "attrezzati" e competitivi del Tirreno, che nascesse proprio a Piombino il "Polo delle Demolizioni e Refitting" del naviglio in dismissione.
"E' un risultato che concretizza i riflessi costruttivi di aver potuto e saputo ottenere un Accordo di Programma, grazie alla tenacia del Presidente Rossi con il concorso del Governo e di tutti gli Enti ed Autorità interessate.
"Per la Confindustria Territoriale – che oggi rappresenta unitariamente sia la provincia di Livorno sia quella di Massa Carrara – è una doppia soddisfazione nel vedere realizzato un progetto articolato di consolidamento del manifatturiero labour intensive, di cui fa parte integrante una delle sue più storiche Aziende qual è il Gruppo Neri, che dai primissimi interventi di messa in sicurezza della Concordia all'iniziativa che oggi viene ufficializzata, conferma di essere tra più solidi punti di riferimento dell'industria terrestre e navale.
"Le aspettative più che legittime – ha concluso Ricci – di vedere una ripresa dell'occupazione in uno dei territori più colpiti dalla crisi degli scorsi anni, iniziano finalmente a intravedere più di una prospettiva per il nascere di iniziative che hanno il valore aggiunto di essere organiche e funzionali all'assetto economico e produttivo di tutta la Toscana Costiera".

Porto, ora scattano le perquisizioni

La società di Bogazzi doveva versare 550.000 euro di canone. Passa al setaccio uffici e abitazioni, sequestrati file

di Alessandra Vivoli

CARRARA

Nuovo atto della Procura della Repubblica nei confronti del porto di Marina di Carrara. Ieri nel primo pomeriggio sono stati disposti (con un decreto) una serie di perquisizioni personali e il sequestro di documenti e file all'interno [redacted] e della società presieduta dall'armatore Enrico Bogazzi.

Le perquisizioni. Il decreto della procura è stato emesso ieri l'altro. Le perquisizioni sono scattate ieri poco prima delle ore 16 a carico di Francesco Messineo, presidente [redacted] (difeso dall'avvocato Adriano Martini), Nicola Del Nobile, segretario del porto (assistito dal legale Erica Bertola), Vittorio Maggiani (difeso dall'avvocato Franco Perfetti) e Mario Testai (difeso dal legale Giorgio Porzano).

Un nuovo atto di una maxi indagine che la Procura ha aperto sulla situazione del porto di Marina di Carrara e sulle aree demaniali al proprio interno.

L'indagine. L'indagine della Procura, lo ricordiamo, ha definito «arbitraria l'occupazione da parte della Porto di Carrara Spa di suolo del demanio marittimo all'interno dello scalo di Marina di Carrara, in quanto effettuata in assenza della concessione». La Porto sarebbe quindi stata «conseguentemente avvantaggiata dal mancato esercizio dei poteri di vigilanza e controllo (previsti dalla legge 84/1994) da parte [redacted] Vigilanza e controllo - si legge nel provvedimento di informazione di garanzia e contestuale decreto di perquisizione e sequestro della procura, che «sarebbero dovuti sfociare nell'adozione delle iniziative del caso perché la società corrispondesse il canone di 550.000 euro per il conseguimento della concessione».

Le perquisizioni sono scattate negli uffici e nelle abitazioni degli indagati.

Ma cosa sta cercando la procura? «Le richieste della società Porto di Carrara avanzate nel periodo di entrare in vigore della legge 84/94 fino ad oggi per il rilascio dell'autorizzazione e i provvedimenti - si legge nel documento della procura - di volta in volta adottati [redacted] E, infine gli atti relativi alle eventuali impugnazioni dinnanzi alla giurisdizione amministrativa in relazione ai provvedimenti di volta in volta adottati [redacted] in relazione a ciascuna richiesta».

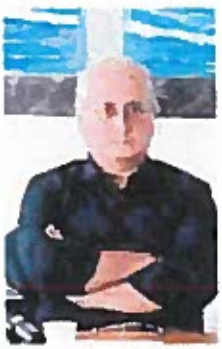
Gli interrogatori. Nella giornata di ieri sono stati nuovamente sentiti alcuni degli indagati. Quello che la Procura sta cercando di ricostruire sono le fasi esatte dell'occupazione delle aree demaniali all'interno dello scalo.

Il presidente [redacted] è stato sentito all'interno del suo ufficio. Le indagini vanno avanti: sono stati requisiti infatti anche tutti i documenti che finiranno nel fascicolo che il procuratore capo Aldo Giubilaro ha aperto ormai da qualche mese e che ha già portato ad azioni eclatanti nei confronti della Porto spa come ad esempio i due sequestri del mese di agosto: la banchina Fiorillo è stata poi dissequestrata mentre a ponente la situazione resta molto complessa.

CONTINUA A PAGINA

I sigilli allo scalo di Marina di Carrara (Foto d'archivio)

Il presidente [redacted] Francesco Messineo



Il procuratore Aldo Giubilaro

L'arrivo della Guardia costiera [redacted]

Il MIT in visita a Gioia Tauro

Ivano Russo, consigliere del ministro dei Trasporti Graziano Delrio e membro della squadra del dicastero impegnata a lavorare alla riforma dei porti **ora che è diventata legge**, ha visitato ieri il porto Gioia Tauro. Accolto dal commissario dell'Autorità portuale Andrea Agostinelli, la visita ha avuto inizio a bordo della motovedetta della Capitaneria di porto, lungo il canale portuale, ed è proseguito nelle aree portuali e retro portuali. Nel corso del sopralluogo, particolare attenzione è stata rivolta all'area dove sorgerà **il gateway ferroviario**, per il quale lo scorso 10 agosto è stato sottoscritto il contratto con la Sogemar, che si è aggiudicata la gara internazionale di realizzazione e gestione dell'infrastruttura. Al fine rendere più celere la procedura di avvio dell'opera, in una conference call con l'amministratore delegato della Sogemar, Sebastiano Grasso, sono stati definiti gli accordi esecutivi necessari all'apertura del cantiere di costruzione dell'opera. La visita tecnica è proseguita con un sopralluogo lungo le aree che potranno essere destinate alla creazione del **futuro bacino di carenaggio** e al conseguente insediamento dell'attività di riparazione container. Tornati in Autorità portuale, il primo pomeriggio è stato scandito dall'incontro con i rappresentanti di tutte le sigle sindacali (Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Sul), al quale hanno preso parte i delegati nazionali, regionali e territoriali. L'obiettivo dell'Autorità portuale è stato quello di illustrare i meccanismi di funzionamento dell'istituenda Agenzia del lavoro interinale, prevista dall'Accordo di Programma Quadro sottoscritto a fine luglio, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. A tal proposito, sottolinea l'Autorità portuale, Russo ha manifestato interesse nella ricezione delle istanze pervenute dai rappresentanti sindacali ai quali ha evidenziato la massima apertura del governo, fissando per il 21 settembre una riunione operativa al dicastero dei Trasporti. Infine, confronto i rappresentanti del cluster marittimo del porto di Gioia Tauro, in una riunione organizzata al fine di illustrare le tematiche relative al traffico container del porto e le diverse strategie messe in atto dall'Autorità portuale per meglio definire un maggiore sviluppo dello scalo e dell'economia dell'intera area.

Porti: visita a Gioia del consigliere di Delrio, serie di incontri

Il 21 settembre riunione operativa al Ministero con i sindacati

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 13 SET - "Giornata intensa e ricca di appuntamenti quella di Ivano Russo, consigliere del Ministro Graziano Delrio, in visita all'Autorità portuale di Gioia Tauro". Lo riferisce un comunicato dell'ufficio stampa dell'Autorità portuale.

"Dopo essere stato accolto dal Commissario straordinario Andrea Agostinelli - si aggiunge nella nota - l'incontro operativo ha avuto inizio a bordo della motovedetta della Capitaneria di porto ed é proseguito nelle aree portuali e retro portuali al fine di poter meglio illustrare, percorrendone direttamente i siti interessati, lo stato dell'arte dei cantieri aperti dei lavori finanziati dall'ente. Nel corso del sopralluogo, particolare attenzione è stata rivolta all'area dove sorgerà il gateway ferroviario, per il quale, lo scorso 10 agosto, è stato sottoscritto, nei locali dell'Autorità portuale, il contratto con la ditta Sogemar, che si è aggiudicata la gara internazionale di realizzazione e gestione di questa strategica infrastruttura, che offrirà allo scalo un collegamento diretto più efficiente con la linea ferroviaria nazionale e, di conseguenza, servirà a dare un chiaro slancio all'aumento dei traffici portuali. A tale proposito, al fine rendere più celere la procedura di avvio dei relativi lavori, in una conference call con l'amministratore delegato della Sogemar, Sebastiano Grasso, sono stati definiti gli accordi esecutivi necessari all'apertura del cantiere di costruzione dell'opera. La visita tecnica all'interno dello scalo portuale si è conclusa con un successivo sopralluogo lungo le aree che potranno essere destinate alla creazione del futuro bacino di carenaggio e al conseguente insediamento dell'attività di riparazione container".

"Dopo il rientro Autorità portuale- é detto ancora nel comunicato - il primo pomeriggio è stato scandito dall'incontro, molto partecipato in un clima distensivo e di reciproca collaborazione, con i rappresentanti di tutte le sigle sindacali (Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Sul), al quale hanno preso parte i delegati nazionali, regionali e territoriali. L'obiettivo dell'Ente è stato quello di illustrare i meccanismi di funzionamento dell'istituenda Agenzia del lavoro interinale, prevista dall'Accordo di Programma Quadro sottoscritto, lo scorso 27 luglio, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. A tale proposito, Russo ha manifestato spiccato interesse nella ricezione delle istanze pervenute dai rappresentanti sindacali ai quali ha evidenziato la massima apertura del Governo che, nello specifico, ha fissato, per il prossimo 21 settembre, una riunione operativa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Stessa attenzione è stata, altresì, rivolta in un costruttivo confronto con i rappresentanti del 'cluster' marittimo del porto di Gioia Tauro in una riunione organizzata al fine di illustrare le tematiche relative al traffico container del porto di Gioia Tauro e le diverse strategie messe in atto dall'Autorità portuale per meglio definire un maggiore sviluppo dello scalo e dell'economia dell'intera area". (ANSA).

Ansa

Porti: Messina (Idv), per Gioia Tauro Zes come per area Expo

Serve porto infrastrutturato e logisticamente conveniente

14 settembre, 09:34

(ANSA) - CATANZARO, 13 SET - "Fa bene il sindaco di Milano a definire quali settori strategici dovranno insediarsi nell'area di Expo per poi individuare in un secondo tempo gli incentivi fiscali necessari per attrarre investimenti. Nel Mezzogiorno abbiamo una realtà che si chiama Gioia Tauro che non ha bisogno di autodefinirsi strategica in quanto lo è oggettivamente". Lo afferma, in una dichiarazione, il segretario nazionale di Italia dei valori, Ignazio Messina.

"Infatti - aggiunge - le rotte dei commerci che le grandi navi, passando da Suez porteranno merci in tutto il Mediterraneo hanno bisogno di un porto infrastrutturato e logisticamente conveniente. Quindi la missione di Gioia Tauro è definita e, per il suo sviluppo, è necessario che diventi come Expo di Milano, una Zes, proposta che Idv ha già portato in Parlamento in quanto il Governo deve incentivare gli investimenti al Nord come al Sud, in Lombardia come in Calabria".

ECONOMIA DEL MARE
2 GIORNI DI APPROFONDIMENTO

Domani e venerdì al castello aragonese le giornate di studio organizzate dallo «Ionian Shipping Consortium»

Lo scalo, oltre alla ripresa del terminal container, si candida a un rinnovato sviluppo commerciale e turistico

Il porto di Taranto e le nuove sfide

Dal traffico delle navi da crociera al distretto della logistica del settore energetico

GIACOMO RIZZO

«Il porto di Taranto. Sicurezza, shipping e nuovi mercati». È il primo tema che sarà affrontato nel corso dell'iniziativa "Ionian shippig days", la due giorni di workshop in programma domani e venerdì prossimi al castello aragonese di Taranto. Saranno presenti gli operatori economici ed istituzionali dello shipping, provenienti da numerosi Paesi europei, oltre ai rappresentanti delle associazioni di categoria. La manifestazione è organizzata dallo Ionian Shipping Consortium, nato nel marzo del 2015 grazie alla sinergia di nove agenzie marittime, tra i soggetti che avevano presentato manifestazioni di interesse per le aziende Ilva, nello specifico per la società Ilva Servizi Marittimi, e che fa parte della cordata «Ulisse», unico soggetto in campo per la concessione di parte della banchina del molo polisettoriale del porto nell'ambito del bando per il terminal container. I contenuti delle due giornate sono stati illustrati nel corso di una conferenza stampa moderata da Nicla Pastore, a cui hanno partecipato il presidente dello Ionian Shipping Consortium Rinaldo Melucci, il vicepresidente Arcangelo Santamato e il capo ufficio stampa del Comando Marittimo sud, Benedetto Esposito. In occasione dei due convegni lo storico veliero «Palinuro» sarà ormeggiato nella vicina banchina. Il convegno di domani consentirà un approfondimento sul ruolo e l'importanza geopolitica del porto di Taranto, che si candida ad un rinnovato sviluppo commerciale e turistico. Interverranno Sergio Prete, commissario straordinario [redacted] Alessandro Panaro, responsabile Ufficio Maritime and Mediterranean Economy-Srm; Nicolò Giovanni Carnimeo, dell'Università degli Studi di Bari "Aldo Moro", Fulvio Cartini, presidente Italian Cruises Shipping Services Srl; l'ammiraglio di Squadra della Marina Militare, Donato Marzano; e il presidente dello Ionian Shipping Consortium Rinaldo Melucci. Si parlerà anche dell'avvio del traffico crocieristico a Taranto. Lo scalo è stato infatti inserito negli itinerari della stagione estiva 2017 della Thomson Cruises, compagnia di navigazione anglosassone. La comunicazione del definitivo calendario degli approdi è stata inviata dalla Italian Cruises Shipping Services srl, in rappresentanza di Intercruises agenzia generale dell'armatore, che ha confermato la prenotazione effettuata per il tramite dell'agente marittimo raccomandatario Ionian Shipping Consortium.

Il workshop di venerdì mattina approfondirà il tema: "Oil & gas. Prospettive di sviluppo sostenibile per Taranto". Sono previsti gli interventi di Alessandro Oriolo, presidente Saga Italia Spa, che fa parte del Gruppo Bolloré, leader mondiale nel campo dei trasporti internazionali e della logistica integrata; il commissario straordinario [redacted] Sergio Prete, Sergio Polito, presidente Assomineraria-Settore società fornitrici di beni e servizi, e Rinaldo Melucci.

IONIAN SHIPPING DAYS La conferenza di presentazione (foto Todaro)

Sicurezza e shipping, il workshop a Taranto

Sicurezza nella navigazione commerciale, nuovi scenari dello shipping, nuovi mercati e prospettive di sviluppo commerciale. Sono gli argomenti che animeranno il ricco programma della due giorni di workshop organizzata domani e giovedì al castello aragonese di **Taranto**.

L'evento internazionale è promosso dalla Ionian Shipping Consortium, nato nel marzo del 2015 grazie alla sinergia di nove agenzie marittime, tra i soggetti che avevano presentato manifestazioni di interesse per le aziende Ilva, nello specifico per la società Ilva Servizi Marittimi, e che fa parte della cordata "Ulisse", unico soggetto in campo per la concessione di parte della banchina del molo polisettoriale del porto nell'ambito del bando per il terminal container.

Le due giornate vedranno riuniti gli operatori economici ed istituzionali dello shipping, provenienti da numerosi Paesi europei, oltre alle autorità locali e nazionali ed i rappresentanti delle associazioni di categoria. La manifestazione è patrocinata da Marina Militare, Università di Bari, Autorità portuale di Taranto, Comune di Taranto, Camera di Commercio, Confindustria, fondazione Michelagnoli e Propeller Club of Taras.

Nella mattinata di giovedì 15 settembre si approfondiranno le questioni legate al porto, al commercio marittimo, alla sicurezza nelle rotte mercantili e ai nuovi mercati. Parteciperà Fulvio Carlini, presidente di Italian Cruises Shipping Services stl. L'incontro si concluderà con il conferimento di borse di studio agli studenti del dipartimento ionico in "Sistemi Giuridici ed Economici del Mediterraneo", tra quelli che si sono particolarmente distinti nella redazione di tesi sull'economia portuale e la materia doganale.

Gazzetta del Sud

Piano regolatore

Sviluppo del porto, riflettori in Consiglio e in Comitato

Andrea Italiano MILAZZO Si riunirà oggi il Comitato portuale per trattare l' adozione del Piano regolatore generale del porto di Milazzo. Al tavolo della discussione arriveranno anche le decisioni del consiglio comunale mamertino che concluderanno i lavori d' aula, previsti sempre stamattina alle 9.

Un orientamento che il sindaco Giovanni Formica ha ritenuto "importante" intervenendo lunedì sera in consiglio, nel corso di una seduta sull' argomento che ha permesso di tracciare lo scenario che si delinea per il futuro assetto del porto di Milazzo.

Ogni decisione comunque pone come presupposto la proroga di 3 anni chiesta dall' Autorità portuale al competente ministero.

«Una misura studiata -ha detto Formica - anche per fare completare i percorsi già tracciati dall' Authority di Messina e per consentire l' impiego delle rilevanti somme disponibili con la realizzazione di altre infrastrutture».

Il sindaco, in premessa, ha fatto cenno alle vicende giuridiche che hanno interessato nel tempo lo scalo mamertino e alle tematiche che hanno accompagnato il discorso politico in aula consiliare negli ultimi tempi, in merito al prospettato accorpamento con Gioia Tauro, ed alle posizioni dell' Amministrazione che si è dichiarata contraria, esprimendo seri dubbi sul percorso dettato dal Governo nazionale, anche e soprattutto per la posizione strategica che riveste il porto milazzese rispetto a quello calabrese.

Quindi, lavori ed esami sono rimasti fermi ad una fase in cui l' organo consiliare aveva dato parere favorevole allo strumento presentato per il porto, per cui - ha aggiunto il primo cittadino - «vedremo come operare scelte strategiche nei prossimi 3 anni».3.

ANDREA ITALIANO

Palermo: riunione su regolamentazione accessi al porto. Rimane in vigore l'attuale ordinanza

(FERPRESS) – Palermo, 13 SET – Si è tenuto ieri una riunione presso il Polo tecnico comunale per discutere la regolamentazione degli accessi al porto. Alla riunione erano presenti i rappresentanti dell'Autorità portuale, Autorità marittima, Guardia di finanza, Agenzia delle Dogane, Polizia di frontiera, Polizia municipale. Per l'amministrazione comunale erano presenti il vicesindaco Emilio Arcuri e l'assessore alla mobilità Giusto Catania.

L'Autorità portuale ha garantito che sarà predisposta, nel più breve tempo possibile, la segnaletica di indirizzamento verso il porto e ha manifestato la disponibilità a verificare entro la riunione di domani, la modalità di attuazione dell'apertura del varco Sammuzzo al fine di aumentare la capacità di accesso all'area portuale. L'amministrazione comunale, nelle more di questo approfondimento, ha ritenuto di dover mantenere in vigore l'attuale ordinanza, continuando a garantire un supporto logistico tramite la Polizia Municipale, in prossimità degli accessi attualmente aperti.

Palermo, ok a intesa su varchi a porto

Palermo, ok a intesa su varchi a porto Tweet di ANSA (ANSA) - PALERMO, 13 SET - Trovato l' accordo sui varchi d' accesso al porto di Palermo: d' ora in poi saranno aperti i cinque ingressi, incluso varco Sammuzzo. Sarebbe questo il contenuto dell' intesa raggiunta tra il comune di Palermo e l' autorità portuale nel corso della riunione in programma questo pomeriggio e convocata dopo il caos e le polemiche sulla mobilità in via Francesco Crispi, a causa dei lavori per l' anello ferroviario. Dopo un primo confronto cominciato ieri, le parti avevano deciso di proseguire la riunione oggi, mantenendo in vigore, almeno per oggi, l' ordinanza comunale emanata nei giorni scorsi. 13 settembre 2016.

Caos Porto, arriva l' intesa: saranno aperti tutti gli accessi

Cronaca / Politeama / Via Francesco Crispi Caos Porto, arriva l' intesa: saranno aperti tutti gli accessi Riunione tra gli enti interessati. Torneranno in funzione tutti gli ingressi, compreso varco Sammuzzo. Quello di via Patti sarà raddoppiato e utilizzato per i mezzi pesanti di Tirrenia e Grimaldi. Stop nelle ore notturne in via Cristoforo Colombo Redazione I più letti di oggi 1 Caos in via Crispi, i commercianti: "Aprire tutti i varchi del porto" 7 settembre 2016 Tutti gli accessi al porto saranno aperti. Si è conclusa la riunione svolta oggi presso l' assessorato alle Infrastrutture del Comune per definire la regolamentazione degli accessi al porto. Si è trovata un' intesa istituzionale (dopo le feroci polemiche degli ultimi giorni) tra tutti i soggetti coinvolti: Autorità portuale, Autorità marittima, Agenzia delle Dogane, guardia di finanza, polizia marittina e Amministrazione comunale. Quest' ultima rappresentata dal vice sindaco Emilio Arcuri e dall' assessore alla mobilità Giusto Catania. Saranno aperti tutti gli accessi, compreso il varco Sammuzzo, così da decongestionare la pressione sul varco di via Amari che risulta essere il più vicino al cantiere dell' anello ferroviario. Il varco di via Patti sarà raddoppiato e utilizzato per i mezzi pesanti di Tirrenia e Grimaldi, il varco di via Cristoforo Colombo sarà aperto solo a partire dalle 7 per non arrecare disagi ai cittadini nelle ore notturne, quando invece sarà utilizzato il varco Santa Lucia, aperto anche per gli imbarchi extra UE. Ritornerà attivo il varco di via Amari che sarà alleggerito dalle ore 17.00 alle ore 20.30 dalla nuova apertura del varco Sammuzzo che garantirà l' accesso ai veicoli dotati di pass o di biglietto di imbarco. Domani sarà pubblicata la nuova ordinanza di regolamentazione stradale in via Crispi in conseguenza dell' accordo raggiunto e pertanto si potrà procedere nei prossimi giorni al completo posizionamento della segnaletica che servirà a indirizzare i passeggeri diretti al porto, mitigando notevolmente i disagi per tutti i cittadini.

Giornale di Sicilia

Ingorghi in via Crispi, ora c' è l' accordo: saranno aperti tutti i varchi del porto

Dopo gli scontri, intesa raggiunta. Attesa l' ordinanza

Al vertice interistituzionale, per il Comune erano presenti il vicesindaco Ar curi e l' assessore Calania. Assente il presidente dell' Autorità portuale, Vincenzo Cannatella, sostituito dal segretario generale Renato Coroneo.

Stefania Giuffrè OOO La nuova ordinanza per regolare il traffico in via Crispi sarà pronta oggi. Un' ordinanza che sancisce, di fatto, il dietrofront del Comune, dopo giorni di scontri e polemiche con l' Autorità portuale e soprattutto di caos e traffico.

L' accordo è stato raggiunto ieri, dopo un nuovo vertice nella sede dell' assessorato alle Infrastrutture del Comune, a cui hanno partecipato i rappresentanti di Autorità portuale, Autorità marittima, Agenzia delle Dogane, Guardia di finanza, Polizia marittima e amministrazione comunale. Per il Comune erano presenti il vicesindaco Emilio Arcuri e l' assessore alla mobilità Giusto Catania. Assente anche ieri (un primo incontro, lunedì, era andato a vuoto) il presidente dell' Autorità portuale, Vincenzo Cannatella, sostituito dal segretario generale Renato Coro neo.

Accordo che prevede l' apertura di tutti i varchi, come da giorni chiede l' Autorità portuale che aveva anche minacciato di impugnare l' ordinanza con cui il Comune aveva invece bloccato gli ingressi Amari e Santa Lucia. Da giorni, lungo l' asse che costeggia il porto, si registrano code e incolonnamenti: l' intensificarsi dei controlli antiterrorismo e il concomitante allargamento del cantiere dell' anello ferroviario che ha costretto a deviare il traffico tutto sulla carreggiata lato mare hanno creato non poche difficoltà.

A dire il vero, code e traffico si erano registrati già da fine agosto, prima della chiusura del tratto di strada (lato monte) fra via Gerbasi e via Amari, interessato dai lavori.

Il rientro dalle ferie, unitamente al traffico commerciale di sempre, aveva congestionato via Crispi, con lunghi incolonnamenti fino alla Cala da un lato e all' Ucciardone dall' altro. La chiusura del tratto di strada, una volta scattata, ha peggiorato ulteriormente la situazione del traffico.

L' intesa raggiunta ieri prevede adesso l' utilizzo di tutti gli accessi al porto, con l' obiettivo di snellire il traffico nella zona. Saranno aperti tutti gli accessi al porto, compreso il varco Sammuzzo, così da decongestionare la pressione sul var co di via Amari, quello più vicino al cantiere dell' anello ferroviario.

ma anche quello da cui è più facile accedere al parcheggio che invece in questi giorni restava quasi vuoto.
Il varco di via Patti (a ridosso del Castello a mare) sarà raddoppiato e utilizzato per i mezzi pesanti di Tirrenia e Grimaldi. Per il varco di via Cristoforo Colombo è stata trovata una soluzione compatibile con l' alta densità di abitazioni nel la zona: l' ingresso sarà aperto solo a partire dalle 7, con l' obiettivo appunto di non arrecare disagi ai cittadini nelle ore notturne. Di notte, invece, sarà utilizzato il varco Santa Lucia, aperto anche per gli imbarchi extra Ue.
Ritornerà attivo il varco di via Amari, che sarà alleggerito dalle 17 alle 20.30 dalla nuova apertura del varco Sammuzzo, il quale garantirà l' accesso ai veicoli dotati di pass o di biglietto di imbarco.
Un piano dettagliato che ora dovrà essere sintetizzato nella nuova ordinanza del Comune. Il provvedimento dovrebbe essere pronto già oggi. Nei prossimi giorni, quindi, si procederà al posizionamento della segnaletica stradale che servirà a indirizzare i passeggeri diretti al porto, cercando di evitare confusione rispetto ai vari accessi previsti.

La Repubblica

Imbarchi al porto si cambia ancora aperti tutti i varchi

Raggiunta l' intesa per l' ingresso di auto e mezzi pesanti Il Comune: "Una soluzione che ridurrà gli attuali disagi"

FRANCESCO PATANÈ Contrordine. Tutti i varchi del porto di Palermo saranno aperti per agevolare le operazioni di imbarco delle auto e dei mezzi pesanti. Dopo due giorni di riunioni Comune, Autorità portuale, Agenzia delle dogane, guardia di finanza e polizia marittima hanno trovato l' intesa sulle modalità di accesso all' area portuale, rese critiche dal via ai lavori dell' anello ferroviario in via Crispi e dal contestuale aumento dei controlli antiterrorismo. Dopo la prima ordinanza di dieci giorni fa in cui Palazzo delle Aquile ha chiuso i varchi Santa Lucia e Amari per evitare la paralisi del traffico in via Crispi, per oggi è attesa una seconda ordinanza sulla regolamentazione dell' accesso al porto che di fatto cambia radicalmente le modalità d' imbarco per auto e tir. Si conclude così il braccio di ferro fra l' amministrazione comunale e l' Autorità portuale cominciato a fine agosto per le lunghe code e i disagi alla circolazione in via Crispi. «Sono molto soddisfatto dell' accordo raggiunto con il Comune - sottolinea il presidente dell' Autorità portuale Vincenzo Cannatella - Alla fine ha trionfato il buonsenso e tutti i varchi sono stati aperti. Ci sono state alcune piccole incomprensioni con l' amministrazione comunale, ma dopo esserci seduti attorno a un tavolo siamo riusciti a trovare una soluzione che limita il più possibile i disagi alla circolazione e non penalizza l' attività del porto».

Saranno aperti tutti gli accessi al porto, compreso il varco Sammuzzo, così da decongestionare la pressione sul varco di via Amari che risulta essere il più vicino al cantiere dell' anello ferroviario. Complessivamente saranno cinque gli accessi all' area portuale e ognuno sarà "dedicato" ai diversi traghetti in partenza a seconda di dove sono ormeggiati.

Il varco di via Patti sarà raddoppiato e utilizzato per i mezzi pesanti di Tirrenia e Grimaldi, il varco di via dell' Arsenale sarà aperto solo a partire dalle ore 7 al fine di non arrecare disagi ai residenti di notte. Da una settimana infatti chi abita in via dell' Arsenale ha dovuto fare i conti con i tir incolonnati a motore acceso già in piena notte. Durante le ore notturne per i camion verrà adibito il varco Santa Lucia, aperto anche di giorno ma soltanto per gli imbarchi dei mezzi pesanti diretti in paesi che non aderiscono al trattato di Schengen. Ritornerà attivo il varco di via Amari che sarà alleggerito dalle ore 17 alle 20,30 dalla nuova apertura del varco Sammuzzo che garantirà l' accesso ai veicoli dotati di pass o di biglietto di imbarco. «Si è trovata - sottolinea in una nota il Comune - un' intesa per tutelare il più possibile le diverse esigenze. Una soluzione che mitigherà notevolmente i disagi per tutti i cittadini». La nuova ordinanza scatterà entro la fine della settimana: bisogna prima installare i cartelli della segnaletica.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

L' arrivo di un cargo mercantile riaccende la speranza di rilancio commerciale

L' arrivo della Marvel Scan - primo cargo mercantile a fare scalo a Riposto dopo 14 anni - ha riacceso la speranza di un rilancio commerciale del molo foraneo e in particolare della banchina Costanzo, destinata all' attracco di mega yacht e navi passeggeri. La valorizzazione della struttura portuale in chiave commerciale non poteva non trovare d' accordo il sindaco Enzo Caragliano, che negli ultimi anni e stato in prima linea affinché la banchina Costanzo venisse aperta all' ormeggio di navi passeggeri e di barche della nautica di lusso. Tutto questo in sinergia con Autorità marittima (e in particolare con l' ex comandante della Circomare Luca Provenzano che ha emanato diversi stru menti tecnico -giuridici che regolano la vita portuale), Dogana e agenzia marittima Luise Associates Sicily (rappresentata da Antonella Fariello e Giampiero Puglisi).

A credere nello sviluppo del porto commerciale sono anche Mario Massimino e Gioacchino Copani, rispettivamente presidenti dell' associazione "La voce dei marittimi" e del Circolo Ufficiali Marina Mercantile (Cumm).

«L' ingresso della Marvel Scan - osserva il direttore di macchine Massimino - e la "prova del nove" che il nostro porto può essere ancora utilizzato per l' ormeggio di navi.

Ci potrebbe essere un problema di fondali alla testata del porto, dove sono stati gettati a conclusione dei lavori di prolungamenti massi di cemento, ma questi possono essere benissimo spostati altrove. Sono convinto che qui possono attraccare, con maggiore condizioni di sicurezza, le navi da crociera di medio tonnellaggio che fanno scalo a Giardini Naxos». «Vedere in porto - afferma il capitano Copani - una nave mercantile dopo tanti anni fa ben sperare. Noi del Cumm abbiamo sempre sostenuto che il settore commerciale può convivere con quelli peschereccio e turistico. Potrebbero attraccare anche dei traghetti, ma resta il problema parcheggi. Perché non trasformare l' area posta dinanzi alla Capitaneria in area di sosta?».

SALVO SESSA.

Rete di porti turistici: anche Gallipoli sottoscrive il protocollo insieme ad Ostuni, Trani ed Otranto

OSTUNI – Nella mattinata di ieri presso il Comune di Ostuni alla presenza del senatore Salvatore Tomaselli è stato nuovamente sottoscritto il protocollo d'intesa tra i Comuni di Ostuni, Trani ed Otranto a cui si è aggiunto anche il Comune di Gallipoli. Oggetto del protocollo la promozione di una rete di porti turistici in Puglia per ampliare e consolidare l'offerta di strutture portuali e per la nautica da diporto mediante il completamento, l'infrastrutturazione e l'adeguamento funzionale delle strutture portuali già esistenti o da realizzare ex-novo.

Ecco le dichiarazioni dei quattro sindaci e del senatore Salvatore Tomaselli che si è fatto promotore di questa iniziativa. Gianfranco Coppola, Sindaco di Ostuni: mi auguro il massimo risultato da questa iniziativa anche se un grande risultato lo abbiamo già raggiunto: quello di mettere insieme quattro Città bellissime della nostra meravigliosa Puglia che, partendo dal Porto, avranno modo di mettere insieme altre risorse per lo sviluppo dei nostri territori. Ci siamo "imbarcati" in questa avventura che ci porterà alla valorizzazione dei nostri porti e delle nostre Città. Le risorse, pur limitate, ci sono e sono convinto che la sinergia tra i nostri comuni porterà i frutti sperati.

Amedeo Bottaro, Sindaco di Trani: scriviamo una buona pagina di politica legata alla portualità turistica. Abbiamo colto al volo l'occasione di fare rete con altre tre splendide realtà pugliesi amministrate da tre bravissimi e capaci sindaci. L'intuizione del senatore Tomaselli ci permetterà attraverso un'articolata progettualità di consolidare la filiera turistica regionale, valorizzare ancor più i nostri territori e potenziare le attività di nautica da diporto. Trani, Ostuni, Gallipoli e Otranto intraprendono con entusiasmo questa strada che ci permetterà di sviluppare tutta una serie di attività congiunte legate al nostro mare.

Luciano Cariddi, Sindaco di Otranto: Con il Protocollo d'intesa siglato ad Ostuni il Comune di Otranto, insieme agli altri Comuni partner, si candida per l'utilizzo delle nuove risorse finanziarie che verranno rese disponibili dal Patto per la Puglia siglato tra Regione e Governo. Con tali fondi si punterà ad infrastrutturare il nostro porto commerciale affinché possa ospitare in maniera adeguata i traffici passeggeri del sistema crocieristico che naviga nel Mediterraneo e dei traghetti che dovrebbero ristabilire il collegamento ad Otranto con Grecia e Albania".

Stefano Minerva, Sindaco di Gallipoli: Consapevoli dell'importanza di operare in sinergia e sicuri che la cooperazione possa essere molto fruttuosa in termini di sviluppo e progresso, in seguito ai diversi incontri istituzionali tra l'Amministrazione Comunale e i rappresentanti della municipalità, è emersa la comune volontà, solo successivamente, di inserire anche la città di Gallipoli nel suddetto accordo. Non solo perché l'apertura ad altri comuni è espressa nel protocollo, ma anche per avvalorare il concetto secondo cui si debba operare in una logica di rete. Inoltre, la condivisione del Protocollo permette altresì di definire politiche e misure di valorizzazione dell'offerta turistica integrata nell'ottica della continua crescita e produttività nel settore.

Salvatore Tomaselli, senatore: Una filiera turistica integrata non può fare a meno di un porto turistico moderno, efficiente ed attrezzato ovviamente dentro un quadro di sostenibilità ambientale e tutela del territorio. E' nata questa idea a cui ho lavorato in queste settimane grazie alla disponibilità dei sindaci di tre delle mete più gettonate nel panorama nazionale ed internazionale; realtà che hanno necessità di migliorare le proprie infrastrutture in particolare dei porti turistici. Per questo abbiamo costruito un'offerta integrata. Una rete di porti turistici da candidare a finanziamento nel prossimo quadro di sostegno dell'Unione europea, ma anche del redigendo patto tra governo e Regione Puglia affinché attraverso queste risorse si possa completare l'infrastruttura per la nautica da diporto.

Porti cinesi, lieve incremento dei traffici

I soli scali marittimi hanno movimentato 17,1 milioni di teu (+5%)

I porti cinesi hanno movimentato ad agosto un traffico delle merci pari a 1 miliardo di tonnellate, con un lieve incremento del +0,3% rispetto all'agosto 2015. La contenuta crescita è stata determinata dall'aumento del traffico nei soli scali portuali marittimi, che hanno movimentato un totale di 683,6 milioni di tonnellate di carichi (+2%), mentre nei porti interni il traffico è diminuito del -3,5% attestandosi a 316,7 milioni di tonnellate. Tra i principali porti per volume di traffico, Ningbo-Zhoushan ha movimentato 79,0 milioni di tonnellate (-0,8%), Shanghai 55,5 milioni di tonnellate (+1,3%), Tianjin 49,0 milioni di tonnellate (-2,7%), Guangzhou 43,5 milioni di tonnellate (+3,2%), Qingdao 41,9 milioni di tonnellate (+3,6%) e Tangshan 41,1 milioni di tonnellate (+5,5%). Ad agosto 2016 il solo traffico containerizzato movimentato dai porti cinesi è stato pari a 19,1 milioni di teu, con una progressione del +4,9% rispetto all'agosto 2015. I soli porti marittimi hanno movimentato 17,1 milioni di teu (+5%) e i porti interni 2 milioni di teu (+4,0%). Lo scorso mese i principali porti container cinesi sono stati Shanghai con 3,0 milioni di teu (+4,8%), Shenzhen con 2,2 milioni di teu (+0,4%), Ningbo-Zhoushan con 2,0 milioni di teu (+8,8%), Guangzhou con 1,5 milioni di teu (+7,2%) e Qingdao con 1,5 milioni di teu (+3,2%). Nei primi otto mesi di quest'anno i porti cinesi hanno movimentato un totale di 7,79 miliardi di tonnellate di merci, con un incremento del +1,9% rispetto al periodo gennaio-agosto del 2015. I soli porti marittimi hanno movimentato 5,38 miliardi di tonnellate (+1,8%) e i porti interni 2,41 miliardi di tonnellate (+2,1%).