



Dai Porti:

Venezia:

"...Unesco, ultimatum a Venezia..." (La Repubblica)

Savona:

"...Arriveranno i cinesi e si compreranno tutto..." (Il Secolo XIX)

Genova:

"...Si attende il verdetto europeo anche sui Terminal del porto..."
(La Repubblica)

"...Salone nautico spacchettato dalla fiera..." (Il Secolo XIX)

"...Causa maltempo urto tra 2 navi in porto..." (Ferpress)

"...Tunnel Gottardo, nuova sfida..." (The Medi Telegraph)

La Spezia:

"...La Community portuale chiede un presidente che sia espressione degli operatori..." (Ferpress, L'Informatore Navale, The Medi Telegraph)

"...Crociere: La Spezia torna home port di MSC..."
(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

Ravenna:

"...CMC Ravenna rileva azioni Sapir di Cciao Bologna..."
(Ansa, L'Informatore Navale)

Livorno:

"...Come nasce l'incontro con gli Emirati Arabi..." (La Nazione)

"...Grimaldi conquista lo scalo..." (La Nazione)

"...Seminario sulle opportunità dello scalo..." (Il Tirreno)

Ancona:

"...Porto: incontro con il Comandante Carozza..." (Il Nautilus)

Brindisi:

"...Porto: il comitato blocca il Grimaldi..." (Il Nautilus)

Messina:

"...Porto: ampliamento sicurezza..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...Il Consiglio approva una mozione..." (Giornale di Sicilia)

"...Accordo tra Palermo e Los Angeles..." (WebItMag)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 15/7/2016



ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Trapani:

"...Forza Italia-mozione porto di Trapani..."

(TrapaniOk, Social Tp, La Sberla)

Notizie da altri porti, italiani ed esteri

Unesco, ultimatum a Venezia "Finirà nella nostra lista nera"

FRANCESCO ERBANI

L'ultimatum è perentorio. Se entro il primo febbraio del 2017 non verranno prese misure urgenti, Venezia finirà in una lista nera dell'Unesco, la List of the World Heritage in Danger. Un passaggio che può provocare l'uscita della città e della laguna dal sito patrimonio dell'umanità (Venezia si era guadagnata il riconoscimento nel 1987). Lo ha deciso l'Unesco stesso, ieri a Istanbul, durante la quarantesima sessione del World Heritage Committee.

Con un voto all'unanimità è stato infatti approvato il rapporto che tre ispettori avevano redatto dopo la visita di una settimana compiuta a Venezia nell'ottobre scorso. Al rapporto, 78 densissime pagine, seguiva uno stringente elenco di criticità. Fra le questioni più roventi agli occhi dell'Unesco spicca il passaggio di Grandi Navi davanti al bacino di San Marco e in generale il transito sregolato e caotico di imbarcazioni a motore che alterano pericolosamente il moto ondoso. Altrettanto preoccupanti sono gli interventi in laguna, in particolare gli ipotizzati scavi o allargamenti di canali che sconvolgerebbero definitivamente l'equilibrio di quel pregiato specchio d'acqua. Infine desta allarme l'assenza di politiche turistiche, un settore niente affatto governato, con flussi di visitatori incompatibili con la fragilità di Venezia, dove è consentita quasi senza limiti la possibilità di trasformare le abitazioni in residenze temporanee, per lo più bed & breakfast.

La richiesta di un intervento dell'Unesco risale al 2011 e fu avanzata da Italia Nostra veneziana, presieduta da Lidia Fersuoch. I cui rilievi sono in

tima. Ne arrivano ogni anno, dicono alcune stime, più di 700, il che vuol dire 1400 passaggi davanti a piazza San Marco. Gravissimi, stando sempre alle denunce, sono i danni da inquinamento e da moto ondoso, oltre all'impatto visivo. L'Unesco, nel rapporto, chiede che questi giganti del mare non entrino più in laguna.

Ma le Grandi Navi sono anche l'estremo simbolo di una città consegnata al turismo, 30 milioni di presenze l'anno, il che vuol dire che dalla primavera all'autunno i visitatori ogni giorno sono in numero di gran lunga superiore ai residenti nella città storica, scesi ormai a 56mila (sono 260mila se

gran parte accolti nel rapporto. In questi anni l'organismo delle Nazioni Unite ha avviato tutte le procedure istruttorie per verificare se esistessero ancora le condizioni perché la città e la laguna potessero far parte dei 51 siti italiani patrimonio dell'umanità.

L'Italia è il paese con il più alto numero di siti, che nel mondo sono 1031. Negli ultimi anni hanno rischiato di essere esclusi, senza poi conseguenze, anche Villa Adriana a Tivoli, minacciata prima da una discarica, poi da un insediamento residenziale, e l'area archeologica di Pompei. Una procedura di verifica l'Unesco l'ha avviata qualche mese fa per Vicenza e il paesaggio palladiano: qui un gigantesco complesso edilizio è sorto a qualche centinaio di metri dalla Villa La Rotonda, mentre incalzano preoccupanti progetti per l'Alta Velocità.

Secondo Italia Nostra e altre associazioni, i presupposti sono venuti meno anche a Venezia. Le Grandi Navi transitano regolarmente nel canale della Giudecca per raggiungere la Stazione marit-

si comprende Mestre e la terraferma). Tutto, a Venezia, si va piegando alle esigenze turistiche, che sostituiscono i tratti essenziali di una dimensione urbana.

E poi fioccano i progetti alternativi al passaggio delle Grandi Navi. Alcuni prevedono lo scavo di altri canali in laguna per farvi passare le navi tenendole lontane da San Marco: prima il Contorta, più recentemente il Tronco. Su questi progetti il rapporto dell'Unesco esprime molte preoccupazioni per gli effetti di stravolgimento che potrebbero generare sul fondale della laguna stessa, deformandone la natura o trasformandola completamente in un braccio di mare. Il che avrebbe conseguenze drammatiche sulla città di Venezia, il cui benessere dipende molto dallo stato di salute della laguna. Non a caso l'Unesco dichiara patrimonio dell'umanità inconfondibilmente città e laguna, raccomandando la tutela di quest'ultima «al pari dei palazzi e delle chiese».

Il Secolo XIX

«Arriveranno i cinesi e si compreranno tutto, non c'è competizione»

Marcello Rocchieri dei Bagni Savona: cosa ne sanno delle nostre coste?

SAVONA. Dopo 32 anni cono sce i suoi clienti uno ad uno.

Clientela fissa che sono fami glie. Come la sua. Marcello Rocchieri, 60 anni, savonese, teme la concorrenza straniera che arriverebbe con le gare euro pee per mettere in palio le concessioni demaniali per le spiagge. Compresa la sua. Non riuscirebbe a competere. Ge stisce con moglie, figli e nuora, e altri sei dipendenti, i bagni Savona storico lido cittadino.

«Arrivano i cinesi e si compra no tutto, non solo i miei stabi limenti balneari, ma quelli di tutta la città e mettono me a fare il bagnino. Non ci può es sere competizione con certi colossi stranieri. Ma in Ger mania o in Cina cosa ne sanno delle nostre spiagge e del no stro tipo di turismo?».

L' accordo tra il titolare dei bagni e l' **Autorità Portuale** si no ad oggi si è rinnovato di quattro anni in quattro anni.

«Ogni anno pago circa 12 mila euro all' ente porto, la cifra si calcola in base alla superficie» spiega Rocchieri . Prima face va il panettiere.

«Mi ero riem pito di debiti». All' epoca per rilevare uno stablimento bal neare servivano almeno 300 milioni di vecchie lire. Da ven t' anni Marcello è rimasto solo.

Il socio ha lasciato. La sua fa miglia è stata "reclutata" fa cendo diventare i bagni Savo na un' azienda familiare. «Il 100% dei bagni savonesi sono gestiti da famiglie come la mia» aggiunge. I figli di Mar cello (Francesco, 30 anni, e Marco, 27 anni) ogni anno fanno i bagnini. E non solo. La moglie Milena e la nuora si al ternano dietro al bancone. La vorano da aprile a settembre.

Gestiscono 170 cabine e 200 ombrelloni.

«Cosa faccio adesso? Sono amareggiato dall' assenza di tutela dell' Europa e dei nostri governanti. Tutelano più i pro fughi dei balneari». Papà Rocchieri con tanti sacrifici ha per messo ai suoi figli di studiare all' università. A loro passerà tutto. «Il 10% di quello che gua dagniamo ogni anno noi lo reinvestiamo nelle ristrutturazioni».

ALBERTO PARODI

IL RETROSCENA

E il caso ora si apre anche per i porti

SULLA carta sono due materie differenti, anche se il mare li unisce. Da una parte le spiagge e gli stabilimenti, dall'altra i porti e i terminali. Eppure la sentenza di Bruxelles invita a una riflessione allargata anche al business terminalistico, tanto più che il Consiglio di Stato ha "suggerito" di procedere con nuove gare alla scadenza delle concessioni, invece che con il rinnovo dopo l'evidenza pubblica.

SEGUE A PAGNA V

E ora si attende il verdetto europeo anche sui terminal del porto

All'autorità sono ferme quattro istanze: Spinelli, Sech, San Giorgio e Rinfuse.

I privati hanno investito centinaia di milioni, ma hanno bisogno di certezze

L'ANALISI

MASSIMO MINELLA

«SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA»

C'è un altro elemento che induce a riflettere, vale a dire il soggetto che ieri si è pronunciato contro le proroghe delle concessioni agli stabilimenti balneari, cioè l'Alta Corte di Giustizia della Ue, la stessa che all'inizio degli anni Novanta si pronunciò contro l'abuso del monopolio delle compagnie (l'abuso non il monopolio) ponendo le basi per la nuova portualità in cui il "controllo di tutti i fattori della produzione" è nelle mani del soggetto privato e non più di quello pubblico. Bisogna capire come procedere e in che tempi per quanto riguarda il futuro, soprattutto quello di Genova. Sono ferme in attesa di un verdetto quattro richieste

di rinnovo delle concessioni. Atti firmati da imprenditori privati che nel corso degli anni hanno investito complessivamente centinaia di milioni e che intendono sapere se potranno continuare a farlo oppure se, alla scadenza delle loro concessioni, dovranno rimettere tutto quanto in gara. Il dilemma non è certo di poco conto. Le richieste arrivate sono quattro: Sech,

Spinelli, San Giorgio e Rinfuse. In realtà sono arrivate lo scorso anno, durante il mandato dell'allora presidente Luigi Merlo. All'epoca, non essendoci ancora il regolamento, Merlo si rivolse al ministero per chiedere notizie in merito alle istanze. E fu proprio questa richiesta a far scattare la decisione di redigere un nuovo regolamento da parte del ministero dei Trasporti, visto che quello precedente era fermo al 1994. Le istanze vennero in tanto pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale, ma l'iter non si completò e la pratica passò automaticamente dallo scorso novembre al commissario Giovanni Pettorino. Palazzo San Giorgio in questi mesi non è stato fermo. Anzi, ha predisposto l'istruttoria e attende di poterla concludere alla luce del nuovo regolamento. Nel frattempo, però, è arrivato il pronunciamento del Consiglio di Stato che "invita" a bandire nuove gare al termine della scadenza delle concessioni. La ri-

chiesta delle concessioni a Genova è già arrivata in comitato portuale, sotto forma di istruttoria, ma la pratica è stata trasferita al ministero. Una volta acquisito il parere di Delrio si potrà tornare in comitato a decidere. Il fatto è che il mandato del commissario sta davvero per giungere al termine. Vorrà Pettorino concludere la vicenda o lascerà tutto quanto al suo successore che potrà essere operativo probabilmente già alla ripresa di settembre? Oltretutto, anche volendo, senza il parere del ministero non si può procedere. Quindi bisogna attendere. Altri porti, però, si sono mossi in modo diverso, accelerando i tempi. Lo ha fatto Marina di Carrara con due concessioni ventennali, una delle quali a una delle aziende storiche di Genova, la Grandi. La concessione è arrivata ma sulla rapidità dei tempi e sui metodi (affissione per venti giorni all'Albo Pretorio del Comune, come peraltro chiede il Codice della Navigazione) pare che la Procura abbia aperto un'inchiesta per capire se l'operato sia stato corretto o meno. A Trieste, invece, di fronte a una concessione di 60 anni a un terminal petrolifero in sede comunitaria si è sancito che la procedura era corretta, in risposta a un ricorso. Insomma, una decisione complessa, quella delle concessioni, che dovrà essere chiarita. Si spera il più in fretta possibile, anche

- segue

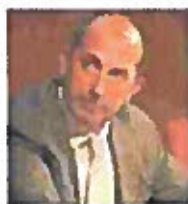
per dare ai terminalisti privati quello risposto necessario per capire come impostare il loro lavoro futuro. L'incognita dell'Italia, peraltro, esiste e si chiama demanio, che negli altri Paesi non c'è e consente di procedere nella concessione degli atti con un taglio più vicino al diritto privatistico.

GIORGIO NERI/ANSA

INODI

L'ALTA CORTE

Il soggetto che ieri si è pronunciato contro le proroghe delle concessioni è l'Alta Corte di Giustizia della Ue



LE RICHIESTE

Sono ferme in attesa di un verdetto quattro richieste di rinnovo delle concessioni

GLI INVESTIMENTI

I terminalisti privati nel corso degli anni hanno investito complessivamente centinaia di milioni di euro



I SOGGETTI

Le richieste arrivate sono quattro: Sech, Spinelli, San Giorgio e Rinfuse. Sono state depositate lo scorso anno

IL REGOLAMENTO

Pettorino ha predisposto l'istruttoria e attende di poterla concludere con il nuovo regolamento



IL TERMINAL
Nella foto il terminal Sech di Calata Sanità che ha chiesto il rinnovo

In comitato si è già discusso dell'argomento e si attende che il ministero dei Trasporti si pronunci



Difficile che il commissario Pettorino possa concludere questa pratica, se ne occuperà il successore

“

ALLA PORTO ANTICO ANDREBBERO SOLO LE MANIFESTAZIONI MINORI

Salone Nautico "spacchettato" dalle attività della Fiera

Regione e Camera di Commercio pensano a una società ad hoc

UNA SOCIETÀ di scopo per il Salone nautico. L'ultima alchimia per salvare i gioielli della Fiera di Genova sarebbe un sorta di doppio spacchettamento. Operazione al quale stanno lavorando Regione Liguria, Comune di Genova, Camera di Commercio e Porto Antico.

L'ipotesi sta emergendo in queste ore e di fatto prevede la separazione del Nautico dal resto dell'attività fieristica di Genova. Il ramo di aziende che prevede l'attività fieristica generale (e dunque Fiera di Primavera e le consorelle minori, tutte quelle che non prevedono grandi spazi e grandi investimenti) seguirebbe la via della Porto Antico Spa. Per il salone dei saloni, invece, si vorrebbe una società diversa, capace di mantenere il Nautico a Genova e di mettere insieme tanto Ucina quanto Nautica Italiana come chiesto in prima battuta dalla Regione Liguria e sostenuto subito dopo anche dal Ministero delle attività produttive nel corso di un incontro con il ministro Carlo Calenda. Sul punto il Mise è stato chiaro: Salone Nautico a Genova e collaborazione tra le due so-



Barche esposte al Salone Nautico

cietà, altrimenti il rischio è che saltino i ricchi - dice il governo - finanziamenti per la manifestazione nautica.

La novità della società di scopo è anche un'altra: l'impegno della Regione, molto più forte di quello fino ad ora previsto. Di tutto questo, però, si parlerà a settembre in

vista delle manifestazioni del prossimo anno 2017. E sempre entro quella data, si dovrà capire come saranno recuperati e dislocati tra le due società i 18 dipendenti che sono ancora rimasti a Fiera di Genova, spa in liquidazione. Nel 2016 per il Nautico di Ucina non dovrebbe cambiare

molto: solito posto (la Fiera di Genova), ma lievemente anticipato (dal 20 al 25 settembre) per evitare la concorrenza di Cannes. Mentre è ancora tutto in forse per il salone delle grandi imbarcazioni dei produttori fuoriusciti da Ucina. L'evento programmato nella primavera del 2017 nella Darsena del Porto Antico potrebbe virare su Viareggio. Secondo fonti vicine a Nautica Italiana, anzi, la decisione definitiva dovrebbe essere presa entro la fine del mese. La realtà è che Nautica Italiana, guidata da Lamberto Tacoli (che ha affidato l'organizzazione del proprio evento a Fiera di Milano), non è del tutto indifferente alle offerte che arrivano da Viareggio e, soprattutto, dalla Regione Toscana. Sul piatto, dicono, ci sarebbe un finanziamento di 3 milioni di euro per riempire sei mega yacht le banchine del porto di Viareggio. Senza contare che sul territorio toscano ci sono i cantieri dei principali marchi italiani del comparto che oggi fanno parte proprio del sodalizio capitanato da Tacoli, tra questi Azimut/Benetti e Perini Navi.

costante@ilsecolo XIX.it

© RYNDAL GUNDTI REPRAT

Genova: a causa del mare mosso e del vento forte urto tra due navi in porto

Author : red

Date : 14 luglio 2016



(FERPRESS) - Genova, 14 LUG - Le condizioni del mare molto mosso durante tutto la giornata di ieri su tutto il litorale genovese e il fortunale che, con raffiche di vento fino a 40 nodi si è abbattuto sulla città e sul Porto di Genova, hanno impegnato duramente la Guardia Costiera e i presidi di soccorso in mare da essa coordinati. Lo comunica in una nota la Direzione Marittima della Liguria, Capitaneria di Porto- Guardia Costiera di Genova.

Il fortunale che, con forti raffiche e grandine, si è abbattuto sul Porto di Genova intorno alle ore 21.00 ha provocato conseguenze che hanno impegnato la Capitaneria di porto: il Traghetto SHARDEN della Tirrenia-Cin, pronto a salpare alla volta di Porto Torres, sorpreso da una forte raffica in fase di disormeggio dal Ponte Assereto ha urtato con la parte di destra alta della propria poppa contro la fiancata alta di sinistra della prua del Traghetto EXCELSIOR di GNV, anch'esso ancora ormeggiato presso l'adiacente banchina e quasi pronto a partire per Palermo. Al di là della concitazione dei passeggeri delle due navi, non si sono registrati feriti, avendo l'urto causato solo delle lievi ammaccature alle parti alte delle sovrastrutture delle due navi senza conseguenze per la navigazione.

Una prima ispezione fatta dal personale della Capitaneria di porto sul traghetto Excelsior non ha, infatti, rilevato danni alle parti vitali della nave, che, seppur in ritardo, è partita regolarmente per Palermo intorno alle ore 22.30, mentre per lo Sharden – che si trovava già in fase di manovra e che, anche sulla base di quanto riportato dal Pilota a bordo, non presentava problemi che compromettessero la sicurezza della navigazione – un'ispezione mirata sarà eseguita nel Porto di destinazione. L'episodio costituirà, comunque, oggetto di indagine amministrativa (inchiesta sommaria) da parte della Capitaneria di porto di Genova per accertarne le cause.

Per concludere, quelle stesse raffiche delle 21.00 hanno, altresì, portato una pila di contenitori a bordo nella Portacontainer SATIE di bandiera maltese, ormeggiata alla banchina del porto di Prà, ad inclinarsi sulla pila adiacente. Riprese le operazioni di sbarco, che erano già state sospese a causa del vento forte, tutti i container interessati sono stati sbarcati in sicurezza e posti in banchina per le verifiche del caso.

Tunnel del Gottardo, nuova sfida per Genova

Genova - Attualmente il porto del capoluogo ligure movimentata circa 2.300.000 di teu e quasi 52 milioni di tonnellate di merce all'anno, più 2,8 milioni di passeggeri.



Genova - Il 1 giugno è stato inaugurato il tunnel ferroviario del S. Gottardo che di fatto permetterà collegamenti ferroviari con l'asse di Rotterdam e, tramite le linee svizzere, con i mercati della Baviera e la stessa Svizzera, mettendo di fatto in collegamento le aree europee più produttive con la nostra area piemontese/padana che oggi è per il porto di Genova il 72% del traffico totale. **Attualmente il porto di Genova movimentata circa 2.300.000 di teu e quasi 52 milioni di tonnellate di merce all'anno, più 2,8 milioni di passeggeri/anno.** Questi dati sono sicuramente un segnale più che positivo per l'economia, sia cittadina che nazionale (10,9 miliardi di produzione e 4,6 miliardi di valore aggiunto), sia in termini occupazionali (54.000 tra diretti/indiretti ed indotto). Alla luce dei nuovi investimenti di Psa/Vte con la prime 4 nuove gru "Gooseneck" capaci di operare sulle meganavi da 20.000 teu (più ulteriori 4 gru nell'ottobre di quest'anno) e con le potenzialità dei terminal sia containers che altre merci nel cosiddetto "porto vecchio", Genova è in grado di riuscire a captare i traffici che oggi dai bacini padani vanno verso i porti del nord.

Se l'ambizione è quella di intercettare quei 6/700 mila teu che dall'area italiana oggi vanno verso i porti del nord e, anzi, per quanto sopra, riuscire a recuperare traffico merci dalla bassa Germania, se non si potenziano subito le quote di merce via ferro da/per il porto di Genova, si rischia seriamente un "effetto aspirapolvere" tramite il "S. Gottardo" delle merci anche destinate al mercato italiano verso i porti nord europei.

- segue

Secondo noi non è plausibile aspettare la realizzazione del Terzo valico (2020/2021) ma dobbiamo subito poter intervenire sulle linee esistenti con due priorità: **coordinamento tra Rfi e Imprese su arrivi e partenze, evitando che si occupino "tracce" che non vengono utilizzate.** Utilizzo dei parchi esistenti vicini (Campasso, ecc.) come aree di coordinamento traffico e i parchi di Novi S. Bovo ed Alessandria (dotati di ampia capacità) come polmoni per il traffico da/per il porto di Genova. Crediamo che queste due azioni possano essere immediate e sicuramente decongestionanti. Naturalmente il secondo binario di Voltri/Vte è indispensabile e non più rimandabile, ma nel mentre della sua realizzazione, un maggior coordinamento tra entrate/uscite da Vte permetterebbe un'ottimizzazione della struttura esistente. La possibilità di effettuare le verifiche dentro i parchi portuali sarebbe ottimale per diminuire sensibilmente i tempi di attesa tra manovra ed aggancio del treno per andare in linea. **Quanto sopra finora descritto sarebbe, a nostro avviso, fondamentale per poter, da subito, aumentare le quote esistenti del traffico merci su ferro da/per il porto e perciò permettere di catturare, almeno in parte, le merci che oggi vanno verso i porti del Nord, addirittura intercettando quote di traffico provenienti/destinate per l'area della Baviera e Svizzera.**

Inoltre queste operazioni permetterebbero di abbattere sensibilmente il traffico cittadino che quotidianamente intasa sia le autostrade che la viabilità urbana (in costante peggioramento sia per gli imbarchi estivi dei traghetti sia per i lavori previsti per il rifacimento e sopraelevazione del varco S. Benigno) e, sicuramente, sarebbe un ottimo strumento per dare un freno alle condizioni disagiate che i camionisti, di fronte a una concorrenza agguerrita delle tariffe da parte dei cosiddetti "contratti transnazionali", sono costretti a subire, riportando sicuramente tutto il comparto in un ambito più regolamentato, vivibile e dignitoso per i lavoratori. **La Filt- Cgil, unitamente alle organizzazioni sindacali confederali, ha richiesto fin dallo scorso anno degli incontri alla Autorità portuale, Regione Liguria e Comune per affrontare il problema per tempo** ma, se dalle prime abbiamo avuto riscontro almeno in termini di confronto, dal Comune non vi è stato alcun cenno di risposta nonostante il tema si intersechi fortemente con i problemi di traffico cittadino e sostenibilità ambientale. Abbiamo portato le nostre perplessità sul tema ai politici, l'onorevole Mario Tullo le ha portate all'attenzione della Camera dei Deputati attraverso un "Question time". Noi non ci arrendiamo e continueremo a cercare di dare il nostro contributo e punto di vista per non fare spegnere questo porto e questa città.

** Gli autori dell'intervento fanno parte della segreteria Filt Cgil Genova*

La Community portuale chiede per La Spezia un presidente che sia espressione degli operatori

(FERPRESS) – La Spezia, 14 LUG – La Community portuale di La Spezia ha per prima tracciato un identikit del futuro presidente che sarà designato a guidare l'Autorità portuale di La Spezia. Lo annuncia in una nota La Spezia Port Service.

Attraverso La Spezia Port Service, gli operatori avevano sottolineato la necessità di chiudere la stagione dei politici, dei burocrati e dei centri di potere per affidare il timone del porto a chi davvero conosca le esigenze di uno scalo complesso, delicato e per molti aspetti unico come è quello di La Spezia.

“Oggi di fronte alla fioritura di nomi autorevoli spesso pescati, crediamo arbitrariamente, da settori che nulla hanno a che fare con il porto e quindi con i requisiti che la legge impone nella scelta del presidente – afferma La Spezia Port Service – la Community portuale non può esimersi dal chiedere un forte segnale di discontinuità rispetto al passato e di invitare governo e Regione a concentrare la sua attenzione proprio sul mondo degli operatori che oggi sono in grado di esprimere la professionalità di cui la nuova Autorità portuale di sistema ha bisogno”.

“Per rispetto alle istituzioni che per legge sono titolate a compiere la scelta – conclude la nota -la Community non partecipa oggi al toto-nomi, ma rivendica ruolo e professionalità, anche noti e citati, pronta nel momento opportuno a sostenere, con forza e convinzione, il miglior candidato”.

La community chiede una netta discontinuità rispetto al passato



Per La Spezia un presidente che sia espressione degli operatori

La Spezia, 14 luglio 2016 – La Community portuale di La Spezia ha per prima tracciato un identikit del futuro presidente che sarà designato a guidare l'Autorità portuale di La Spezia. Attraverso La Spezia Port Service, gli operatori avevano sottolineato la necessità di chiudere la stagione dei politici, dei burocrati e dei centri di potere per affidare il timone del porto a chi davvero conosca le esigenze di uno scalo complesso, delicato e per molti aspetti unico come è quello di La Spezia.

“Oggi di fronte alla fioritura di nomi autorevoli spesso pescati, crediamo arbitrariamente, da settori che nulla hanno a che fare con il porto e quindi con i requisiti che la legge impone nella scelta del presidente – afferma La Spezia Port Service – la Community portuale non può esimersi dal chiedere un forte segnale di discontinuità rispetto al passato e di invitare governo e Regione a concentrare la sua attenzione proprio sul mondo degli operatori che oggi sono in grado di esprimere la professionalità di cui la nuova Autorità portuale di sistema ha bisogno”.

“Per rispetto alle istituzioni che per legge sono titolate a compiere la scelta – conclude la nota -la Community non partecipa oggi al toto-nomi, ma rivendica ruolo e professionalità, anche noti e citati, pronta nel momento opportuno a sostenere, con forza e convinzione, il miglior candidato”.

«Discontinuità con il passato per la guida dell'Autorità portuale»

La Spezia - L'appello de La Spezia Port Service che per prima ha tracciato un identikit del futuro presidente.



La Spezia - **La Community portuale di La Spezia ha per prima tracciato un identikit del futuro presidente che sarà designato a guidare l'Autorità portuale di La Spezia.** Attraverso La Spezia Port Service, gli operatori avevano sottolineato la necessità di chiudere la stagione dei politici, dei burocrati e dei centri di potere per affidare il timone del porto a chi davvero conosca le esigenze di uno scalo complesso, delicato e per molti aspetti unico come è quello di La Spezia. «Oggi di fronte alla fioritura di nomi autorevoli spesso pescati, crediamo arbitrariamente, da settori che nulla hanno a che fare con il porto e quindi con i requisiti che la legge impone nella scelta del presidente - afferma La Spezia Port Service - la Community portuale non può esimersi dal chiedere **un forte segnale di discontinuità rispetto al passato** e di invitare governo e Regione a concentrare la sua attenzione proprio sul mondo degli operatori che oggi sono in grado di esprimere la professionalità di cui la nuova Autorità portuale di sistema ha bisogno». «Per rispetto alle istituzioni che per legge sono titolate a compiere la scelta - conclude la nota - la Community non partecipa oggi al toto-nomi, ma rivendica ruolo e professionalità, anche noti e citati, pronta nel momento opportuno a sostenere, con forza e convinzione, il miglior candidato».

Crociere, La Spezia torna home port di Msc

Ginevra - Dall'anno prossimo, la compagnia incrementerà i propri investimenti su La Spezia, tornando a utilizzare lo scalo anche per l'imbarco dei propri passeggeri e non solo per il transito.



Ginevra - Dall'anno prossimo, in considerazione del nuovo terminal crociere alla Spezia, Msc Crociere incrementerà i propri investimenti su La Spezia, tornando a utilizzare lo scalo spezzino anche per l'imbarco dei propri passeggeri e non solo per il transito. «Il nuovo terminal crociere di La Spezia è dotato di servizi che rispondono pienamente agli standard di ospitalità Msc Crociere», ha sottolineato **Gianni Onorato**, Chief Executive Officer di Msc Cruises. «Un risultato raggiunto grazie all'ottimo lavoro del presidente **Lorenzo Forcieri** che, in sinergia con le autorità locali, ha messo a disposizione delle compagnie un terminal che non ha nulla da invidiare alle infrastrutture realizzate nei migliori porti del Mediterraneo. Per questo motivo, a partire dal 2017, avremo il piacere di continuare a investire su La Spezia».

A partire dalla stagione estiva 2017, i passeggeri di Msc Crociere torneranno quindi anche a imbarcarsi da La Spezia, in particolare ogni sabato per le crociere a bordo di **“Msc Orchestra”**, che dal 29 aprile al 20 ottobre 2017 sarà impegnata in itinerari settimanali verso Genova, Cannes, Palma di Maiorca, Barcellona, Ajaccio e Civitavecchia. **Per il 2016, Msc Crociere prevede di movimentare nello scalo spezzino più di 110.000 passeggeri**, un numero destinato a crescere e rafforzarsi nel 2017 grazie al ritorno di La Spezia al ruolo anche di porto di imbarco.

L'ANNUNCIO DOPO L'INCONTRO TRA APONTE E FORCIERI A GINEVRA

Crociere, La Spezia torna home port di Msc dal 2017

Onorato: «Decisione favorita dal nuovo terminal passeggeri»

GINEVRA. L'annuncio è arrivato a poche ore di distanza dalla visita di Lorenzo Forcieri a Ginevra, in Svizzera.

Dove il presidente del porto spezzino ha incontrato il patron di Msc, Gianluigi Aponte. Poco dopo il messaggio ufficiale: dall'anno prossimo, in considerazione del nuovo terminal passeggeri del porto della Spezia, Msc Crociere incrementerà i propri investimenti sulle banchine liguri, tornando a utilizzare lo scalo anche per l'imbarco dei propri passeggeri e non più solamente per il transito.

«Il nuovo terminal crociere della Spezia è dotato di servizi che rispondono pienamente agli standard di ospitalità Msc Crociere», ha sottolineato Gianni Onorato, Chief Executive Officer della compagnia. «Un risultato raggiunto grazie all'ottimo lavoro del presidente Lorenzo Forcieri che, in sinergia con le autorità locali, ha messo a disposizione delle compagnie una struttura che non ha nulla da invidiare alle infrastrutture realizzate nei migliori porti del Mediterraneo. Per questo motivo, a partire dal 2017, avremo il piacere di continuare ad investire sulla Spezia», ha aggiunto

Onorato. A partire dalla stagione estiva 2017 dunque, i passeggeri di Msc Crociere torneranno anche ad imbarcarsi dalla città ligure, in particolare ogni sabato per le crociere a bordo della nave "Msc Orchestra", che dal 29 aprile al 20 ottobre 2017 sarà impegnata in itinerari settimanali verso Genova, Cannes, Palma di Maiorca, Barcellona, Ajaccio e Civitavecchia.

Per il 2016 inoltre, la compagnia prevede di movimentare nello scalo spezzino più di 110 mila passeggeri, un numero destinato a crescere e rafforzarsi il prossimo anno grazie al ritorno della Spezia

al ruolo anche di porto di imbarco. Al momento, i principali home port italiani della compagnia ginevrina sono gli scali di Genova, Civitavecchia, Venezia, Napoli e Bari. Il capoluogo ligure sarà il primo home port di "Msc Seaview", seconda nave di classe Seaside che verrà costruita da Fincantieri a Monfalcone, anche se il primo troncone della nave è in fase di realizzazione a Sestri Ponente. Dal 2017 invece, alla Spezia, "Msc Orchestra" effettuerà quasi 30 imbarchi durante il periodo in cui sarà ormeggiata in banchina.

www.thomsonreuters.it

di MICHAEL LUTHERS/THOMSONREUTERS

Porti: Cmc Ravenna rileva azioni Sapir di Cciaa Bologna

Colosso cooperativo aumenta suo peso nella compagine



(ANSA) - RAVENNA, 14 LUG - La Cmc (Cooperativa muratori e cementisti) di Ravenna si è aggiudicata, tramite asta pubblica, il pacchetto di 44.420 azioni Sapir detenute dalla Camera di commercio di Bologna. Lo rende noto un comunicato della stessa Cmc, colosso delle cooperative nel campo delle costruzioni.

La base d'asta, non soggetta a ribasso, era di 283.843,80 euro e la cooperativa ha effettuato un investimento di 298.843,80 euro per rilevare il pacchetto azionario. Dopo questo investimento Cmc accresce il proprio peso diventando proprietaria di 52.201 azioni pari allo 0,21% del capitale Sapir - il principale Terminal Operator del porto di Ravenna - e posizionandosi al 17/o posto su 182 soci.

"Noi siamo una società profondamente radicata nella comunità ravennate e pronta ad effettuare non solo investimenti in attività culturali e sportive, ma anche industriali per la valorizzazione del territorio", ha commentato Alfredo Fioretti, Vice Presidente Cmc. Il Gruppo ha un fatturato di circa 1,1 miliardi di euro.

(ANSA).

C.M.C. di Ravenna: non si fermano gli investimenti nella comunità ravennate, acquisito un pacchetto di azioni SAPIR



(foto di g.bisemi)

Ravenna, 14 luglio 2016 – Nella giornata di ieri, C.M.C. di Ravenna si è aggiudicata, tramite asta pubblica, il pacchetto di 44.420 azioni SAPIR detenute dalla CCIAA di Bologna. La base d'asta, non soggetta a ribasso, era di 283.843,80 euro e la cooperativa ha effettuato un investimento di 298.843,80 euro per rilevare il pacchetto azionario.

Dopo questo investimento C.M.C. accresce il proprio peso diventando proprietaria di 52.201 azioni pari allo 0,21% del capitale di SAPIR e posizionandosi al diciassettesimo posto su 182 soci.

“Noi siamo una società profondamente radicata nella comunità ravennate e pronta ad effettuare non solo investimenti in attività culturali e sportive, ma anche industriali per la valorizzazione del territorio” – ha dichiarato **Alfredo Fioretti, Vice Presidente di C.M.C di Ravenna (in foto).**

C.M.C. di Ravenna, fondata nel 1901, è tra le principali società di costruzioni italiane, ed opera a livello internazionale da oltre quarant'anni.

Il Gruppo ha un fatturato di circa 1,1 miliardi di euro, un portafoglio ordini di oltre 3,5 miliardi di euro e circa 8mila dipendenti. Si è affermato in Italia e nel mondo per la realizzazione di opere nei settori dei trasporti, dell'idraulica, dell'energia, dell'edilizia, dell'ecologia e ambiente nonché in ambito marittimo e portuale.

L'INIZIATIVA PARLA L'ASSESSORE ALLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE FRANCESCA MARTINI

Come nasce l'incontro con gli Emirati Arabi «Tutto è partito dal centro di villa Letizia...»

SI DEFINISCE il programma dell'incontro di venerdì 22 organizzato dal Comune labronico con i dirigenti della free-zone del porto di Fujairah, lo scalo degli Emirati Arabi in forte crescita proprio fuori dallo strategico stretto di Hormuz. Il programma dell'incontro della piccola delegazione araba è stato messo a punto dall'assessore comunale Francesca Martini che ci ha parlato dell'iniziativa.

Assessore, intanto una sorpresa: incontri tra porti senza che [] e l'Autorità marittima livornese ne sappiano niente?

«Il canale attraverso il quale è nato il contatto non è portuale, ma riguarda in particolare le infrastrutture immateriali, il know how relativo allo sviluppo delle piccole imprese e agli studi sulla logistica del centro interuniversitario di villa Letizia. In quanto all'informazione e alle autorità del nostro porto, ne ho parlato io stessa con il segretario generale Massimo Provinciali, che ovviamente intendiamo

coinvolgere, come dal programma della visita».

La delegazione di Fujairah ha chiesto incontri specifici?

«Gli specialisti arabi della delegazione avranno a Livorno due tipi di incontri:

LE AUTOSTRADE DEL MARE

«Qui si sta puntando tutto sulle infrastrutture materiali ma serve anche la cultura»

uno istituzionale, che il Comune sta mettendo a punto, e uno con gli operatori delle piccole e medie imprese e del porto, sui temi della logistica sui quali il centro interuniversitario livornese è specializzato. Analoghi incontri avranno luogo anche a Pesaro nella stessa trasferta del gruppo».

Nel comunicato in cui avete annunciato gli incontri si è parlato di interesse reciproco tra il porto arabo e

la nostra piattaforma Europa...

«Lo scalo di Fujairah è interessato a sviluppare i collegamenti con il nostro porto e quindi guarda anche alla piattaforma Europa e al suo progetto. Ma da quello che sappiamo, gli Emirati Arabi stanno puntando molto sulla crescita dell'intera free-zone intorno al loro porto e vogliono parlare anche e specialmente con le imprese livornesi specializzate nelle infrastrutture immateriali, nello sviluppo dell'informativa di servizio e negli scambi di know how».

Un'ultima curiosità: avete parlato di autostrade del mare tra i due porti, un termine che riguarda invece il cabotaggio...

«Per autostrade del mare intendiamo anche scambi di contatti relativi ai traffici marittimi. Mi lasci dire che abbiamo l'impressione che qui si stia puntando tutto sulle infrastrutture materiali mentre noi riteniamo che debbano essere affiancate o precedute da rapporti tra istituzioni, imprese e culture».

A.F.



IL PROFILO
Francesca Martini assessore alle attività produttive

Grimaldi conquista il nostro scalo «Benefici all'intera comunità»

Intervista al presidente: «La nostra presenza frutto di investimenti»

—LIVORNO—

L'OBIETTIVO è dichiarato: potenziare i traffici con la Sardegna, sia per quanto riguarda i passeggeri sia per quanto riguarda le merci su Tir e semirimorchi. E' un'offensiva che comporta una vera e propria testa di ponte della sua compagnia, la Grimaldi, sui due porti di Livorno ed Olbia. Con una presenza su Livorno che diventa ogni giorno più significativa. Ne abbiamo parlato con il presidente del gruppo (e presidente di Confindustria) Emanuele Grimaldi.

Presidente, su Livorno ed Olbia state investendo molto.
«Premesso che la Sardegna è oggi una delle mete turistiche più gradite, lo scalo di Olbia rappresenta il porto più vicino per i collegamenti con l'Italia peninsulare e Livorno il suo diretto frontaliere. C'è una flotta efficiente, la più giovane del Mediterraneo, con un'età media di dieci anni. La qualità del servizio per noi è fondamentale».

Avete incrementato anche i collegamenti merci da Livorno.
«Per le merci, in particolare l'au-



L'ARMATORE Emanuele Grimaldi presidente del gruppo Grimaldi e di Confindustria

totrasporto, abbiamo raddoppiato il servizio Livorno-Cagliari e il Livorno-Olbia, con navi veloci ed efficienti. La nostra flotta ha anche aperto l'unico collegamento merci tra Palermo e Cagliari».

Grandi investimenti a terra.
«I porti in cui operiamo per la Sardegna sono legati al gruppo da relazioni commerciali decen-

nali, come Livorno. Il porto di Olbia è il più recente del network e in Sardegna abbiamo creato un'agenzia diretta nostra, la Grimaldi Sardegna Srl, con sede a Cagliari e sedi operative anche a Porto Torres e appunto a Olbia. La nostra presenza su un porto non è mai momentanea ma frutto di investimenti duraturi nel tempo a beneficio dell'intera comunità portuale come a Livorno».

Presidente, adesso si sta parlando molto del GNL, il gas metano liquefatto, come carburante per le navi allo scopo di inquinare meno. Qual è la sua opinione?

«Al momento l'utilizzo del Gnl come carburante alternativo non è una soluzione valida, sia per ragioni economiche che infrastrutturali. Il prezzo non è economicamente conveniente. In più in Mediterraneo manca-

IL PROGETTO
Potenziamento
dei collegamenti
con la Sardegna

no aree di stoccaggio e il rifornimento di GNL è complicato o impossibile».

Si parla di ulteriori potenziamenti per i vostri servizi cargo anche da Livorno.

«Posso confermare che abbiamo allo studio progetti di allungamento di alcune delle nostre navi che permetteranno di trasportare più merci a parità di emissioni».

Antonio Fulvi

LA STOCCATA

«C'È UNA FLOTTA EFFICIENTE, LA PIÙ GIOVANE DEL MEDITERRANEO, CON UN'ETÀ MEDIA DI DIECI ANNI»



FRIZZONE

Seminario sulle opportunità dello scalo

Una presentazione rivolta a chi di quell'opportunità può approfittare. È quella che si è svolta ieri pomeriggio a palazzo Bernardini, organizzata da Confindustria Toscana Nord e dedicata, a un anno e mezzo dalla sua inaugurazione, e a un anno dalla sua entrata a regime, al centri intermodale ferroviario di Capannori e Porcari o, come è più conosciuto, allo scalo del Frizzone. Un seminario che è servito a fare il punto sulle potenzialità e sulle prospettive di quella struttura nata per spostare dalla cerchia urbana di Lucca al polo industriale

della Piana le attività legate alla movimentazione delle merci su rotaia. Un progetto che in corso d'opera è stato ampliato, arrivando a creare un centro per anche per l'interscambio tra gomma e rotaia. All'incontro erano presenti e sono intervenuti, tra gli altri, il vicedirettore di Confindustria Toscana Nord Claudio Romiti, il consigliere provinciale Renato Botturi, Marco Toccafondi di Rfi, i tecnici Francesca Lazzari e Fernando Angeli e il segretario [redacted] di Livorno Massimo Provinciani.

Porto di Ancona: incontro con il comandante Carozza

Scritto da Redazione [Authority](#), [Centro](#), [News](#) giovedì, luglio 14th, 2016



ANCONA – Visita di cortesia questa mattina all'Autorità Portuale del nuovo Comandante regionale della Guardia di Finanza Generale Gianfranco Carozza, che ha sostituito il Generale Umberto Sirico, destinato a Roma per altri prestigiosi compiti.

Il Generale Carozza è stato accolto dal Presidente Rodolfo Giampieri che ha sottolineato l'importanza del ritorno nel territorio marchigiano del Generale, a cui ha espresso auguri di buon lavoro, certo che le due Amministrazioni proseguiranno sulla strada della proficua collaborazione.

Porto di Brindisi: il comitato “blocca” Grimaldi

Scritto da Redazione Authority, News, Sud giovedì, luglio 14th, 2016



BRINDISI – “Un profondo ed accorato sentimento di cordoglio verso le vittime e le loro famiglie del disastro ferroviario avvenuto tra Andria e Corato”. Il Comitato portuale di Brindisi, riunitosi questo pomeriggio per discutere su un’istanza di concessione d.m. presentata dalla società Grimaldi Euromed spa, unanimemente, in apertura della seduta ha inteso indirizzare il proprio pensiero alla tragedia ferroviaria avvenuta lo scorso 12 luglio.

Subito dopo, si è sviluppata un’articolata e significativa discussione nel corso della quale sono stati esaminati tutti gli aspetti della delibera di concessione presentata al Comitato. Nella giornata di ieri, l’Autorità portuale aveva provveduto ad inviare ai componenti l’Organo deliberante il parere del Collegio dei Revisori dei Conti, reso all’esito di alcune osservazioni sollevate nella precedente seduta del 01.07 u.s., di cui il Comitato portuale odierno è stata la continuazione.

Nel corso della riunione, oltre alla documentazione ricevuta, i componenti il Comitato hanno ottenuto dai vertici dell’Authority le risposte alle ulteriori richieste di chiarimento.

All’esito di una lunga ed articolata discussione, il Comitato portuale, presieduto dal commissario straordinario Mario Valente, ha manifestato una ferma e forte volontà di accogliere le attività imprenditoriali della società Grimaldi nel porto di Brindisi. A tal riguardo, sebbene si sia deciso di non condividere la proposta delibera così come presentata, il predetto Consesso ha apportato le seguenti modifiche, da sottoporre alla valutazione della società istante:

- il rilascio di una concessione ex art. 36 del Codice della Navigazione, di circa 25.000 mq di aree e piazzali nell’ambito di Costa Morena Ovest, per la durata di 5 anni; un primo accosto preferenziale, individuato nel n. 15 di cui all’ordinanza n. 48/2004 della Capitaneria di porto;
- un secondo accosto preferenziale nel momento in cui sarà reso disponibile un ormeggio ad altre navi che abbiano le stesse caratteristiche delle navi della società Grimaldi; il rilascio di una concessione ex art. 36 del Codice della Navigazione, per la durata di 5 anni, di una quota parte del terminal di Costa Morena Ovest, al fine della collocazione degli uffici operativi della società;
- il rilascio di una autorizzazione ai sensi dell’art. 16 della L. 84/94, per la durata di 5 anni per l’esercizio delle operazioni portuali e traffico Ro-Ro. La delibera, così come modificata, è stata approvata all’unanimità dei presenti.

Palazzo dell' Aquila auspica un' accelerazione

Porto, ampliamento e sicurezza

Fondi a disposizione, progetti dell' Authority esistenti: quando i lavori?

Le notizie (e soprattutto la crisi) provenienti da Gioia Tauro preoccupano non poco Milazzo in quanto si ha la sensazione che una volta finiti nel calderone (pardon, accorpamento) col porto calabrese, il rischio di perdere il cospicuo "tesoretto" rappresentato dall' avanzo di amministrazione - che è più sinonimo di incapacità a spendere i soldi che abilità a conservarli - è assai concreto. E la città del Capo che grazie alla Raffineria e ad altre movimentazioni rappresenta il maggior contribuente, non vuole che il suo porto resti incompleto così come avvenne negli anni '90 col fallimento dell' impresa Manganaro.

Per tale ragione le forze politiche hanno invitato il sindaco a pretendere una decisa accelerazione degli interventi da tempo programmati nel porto di Milazzo anche perché le somme sono disponibili: ben quattro milioni di euro solo per la messa in sicurezza. E a dire il vero risulta che anche i vertici dell' **Autorità portuale**, sollecitati dagli amministratori mamertini - che chiedono azioni concrete a fronte degli impegni assunti da tempo - sollecitano gli uffici a definire gli interventi infrastrutturali legati alla «sistemazione logistica e messa in sicurezza delle aree commerciali del porto di Milazzo».

La stessa **Autorità portuale** ha comunicato l' intenzione di attuare un progetto di allargamento del molo Marullo per consentire un migliore attracco alle navi da crociera e offrire servizi più efficienti a terra. Ciò perché si ritiene che nonostante tutto ed in particolare la concorrenza della Calabria, Milazzo possa avere un futuro nel crocierismo, non ovviamente legato alla presenza sporadica di qualche nave, ma attraverso un inserimento stabile negli itinerari. E così da un lato - come ribadito dallo stesso presidente De Simone - si lavora nei vari appuntamenti di settore per "sponsorizzare" lo scalo mamertino, dall' altro si cerca di assicurare le migliori condizioni strutturali delle banchine. L' **Autorità portuale** ha previsto 7 milioni di euro nel Piano delle opere triennali 2014-2016 e l' obiettivo è l' ampliamento della banchina che rappresenta la parte terminale del porto mamertino, preceduto dal molo Marullo e dal cosiddetto terzo lotto; oggi quest' area è costituita da una tratta rettilinea di lunghezza pari a circa 300 metri oltre a un dente in testata di lunghezza pari a circa 20 metri. Lo studio è stato definito perché non si mette in gara e si accelera per avviare i lavori?4(g.p.)

Salvare il porto, il Consiglio approva una mozione

La proposta è stata presentata dal gruppo di Forza Italia. Il capogruppo Guaiana: «È per la difesa del territorio»

Il Consiglio chiede al presidente della Regione di intervenire così come stanno già facendo i suoi colleghi della Liguria e della Campania, in difesa dei porti del loro territorio.

--- Difendere il porto e la sua autonomia. È a questo che mira la mozione «Quale futuro per il porto di Trapani» approvata ieri mattina dal consiglio comunale. Secondo il decreto Del Rio, infatti, il porto trapanese finirà accorpato a quello di **Palermo**.

La mozione è stata presentata dal gruppo di Forza Italia ed è stata condivisa e votata dai consiglieri **Peppe Ruggirello**, **Domenico Peralta**, **Nicola Lamia**, **Franco Briale**, **Peppe La Porta**, **Domenico Ferrante**, **Tiziana Carpitella**, **Nicola Sveglia**, **Michele Cavarretta**, **Francesco Guamotta** e **Pietro Cafarelli**.

In tre (**Enzo Abbruscato**, **Nino Grignano** e **Ninni Barbera**), invece, hanno votato contro.

Ad illustrare la mozione è stato **Peppe Guaiana**, capogruppo di Forza Italia. «Non era una questione politica, ma di difesa del territorio - spiega Guaiana -. La norma prevede attualmente che il presidente della Regione possa chiedere udienza al governo nazionale per la modifica del decreto. **Crocetta** potrebbe chiedere una moratoria triennale, al fine di poter trovare, in questi tre anni, la giusta soluzione per salvaguardare il nostro porto.

Così come stanno già facendo i presidenti della Liguria e della Campania, i quali hanno già preparato la documentazione per salvaguardare i porti del loro territorio.

«Apprezziamo l'iniziativa tempestiva del consiglio comunale e, in particolare, del gruppo di Forza Italia, con a capo il consigliere **Giuseppe Guaiana**, di presentare una mozione denominata "Quale futuro per il porto di Trapani" che è stata votata favorevolmente nella seduta di questa mattina. Una mozione tramite la quale è chiara l'intenzione di salvaguardare il porto di Trapani che, se dovesse essere approvato il decreto Delrio, sarebbe accorpato all'**Autorità Portuale di Palermo**, subendone l'egemonia e pesanti conseguenze sul piano economico - afferma il coordinamento provinciale di Forza Italia attraverso una nota ufficiale -.

Adesso attendiamo che gli organi di Governo, adeguatamente sollecitati dal sindaco di Trapani e dal presidente del consiglio comunale, col chiaro obiettivo di far valere i diritti della città, diano una risposta in termini concreti anche sulle motivazioni che hanno indotto ad assumere una tale decisione. In particolare la speranza è che il presidente della Regione **Crocetta** difenda i diritti di una Regione a

statuto speciale come la Sicilia con la collaborazione dei parlamentari trapanesi eletti all'Ars. Adesso più che mai è necessario che ognuno faccia la propria parte».

Porti: accordo tra Palermo Termini Imerese e Los Angeles

Siglato un accordo d' intesa tra i porti di Palermo Termini Imerese e Los Angeles. L' obiettivo è quello di potenziare i rapporti commerciali, la cooperazione economica e il turismo tra USA e Sicilia capitalizzando le opportunità commerciali e turistiche di entrambi i porti. Un' alleanza, riporta una fonte Agi, che getta le basi per l' avvio della comunicazione su investimenti, tecnologie innovative, politiche ambientali e promozione dello sviluppo commerciale, e stabilisce di condividere best practices e competenze nella gestione dei porti e delle operazioni portuali, sia nella logistica dei containers sia nei servizi per le navi da crociera e nelle soluzioni per il trasporto multimodale. L' accordo coinvolge non solo i porti ma anche le rispettive città, e "riveste un' importanza strategica per le opportunità che offre. La California e la Sicilia hanno parecchio in comune, uno scambio può avere benefici per entrambi e rappresentare un buon punto di partenza per costruire nuovi progetti ed elaborare nuove iniziative". dichiara Vincenzo Cannatella, presidente dell' Autorità portuale di Palermo. "Per questa ragione - aggiunge il consigliere del 15° distretto della città di Los Angeles Joe Buscaino - mi preme sviluppare una collaborazione tra i nostri porti e rafforzare le relazioni tra Palermo e Los Angeles, dal punto di vista turistico, ma anche economico e culturale. Lavorare insieme rafforza le energie e riduce le debolezze, insieme si cresce. Siamo interessati a conoscere, per esempio, come Palermo abbia costruito il suo successo nel settore delle crociere. I nostri due porti - sottolinea Buscaino - possono imparare molto l' uno dall' altro". Twitter Facebook Google + Pinterest Tutte le notizie su: Los Angeles Palermo Termini Imerese porti Trasporti Infrastrutture News Dorina Macchi Restiamo in contatto Iscriviti a WebItmag Travel Report per essere sempre aggiornato sulle ultime notizie di turismo e tecnologia.

DORINA MACCHI

Politica

FORZA ITALIA - MOZIONE PORTO DI TRAPANI

comunale e, in particolare, del gruppo di Forza Italia, con a capo il consigliere Giuseppe Guaiana, di presentare una mozione denominata "Quale futuro per il porto di Trapani" che è stata votata favorevolmente nella seduta di questa mattina. Una mozione tramite la quale è chiara l'intenzione di salvaguardare il porto di Trapani che, se dovesse essere approvato il decreto Delrio, sarebbe accorpato all'**Autorità Portuale di Palermo**, subendone l'egemonia e pesanti conseguenze sul piano economico. Adesso attendiamo che gli organi di Governo, adeguatamente sollecitati dal sindaco di Trapani e dal presidente del consiglio comunale, col chiaro obiettivo di far valere i diritti della città, diano una risposta in termini concreti anche sulle motivazioni che hanno indotto ad assumere una tale decisione. In particolare la speranza è che il presidente della Regione Crocetta difenda i diritti di una Regione a statuto speciale come la Sicilia con la collaborazione dei parlamentari trapanesi eletti all'Ars. Adesso più che mai è necessario che ognuno faccia la propria parte.

REDAZIONE REGIONALE

TRAPANI, IL CONSIGLIO APPROVA MOZIONE A FAVORE DEL PORTO

Passa la linea e la "filosofia" del senatore Antonio D'Alì al consiglio comunale di Trapani. Il gruppo di Forza Italia presenta ed ottiene i voti dell'aula su una mozione che riguarda il futuro del porto. Il documento - illustrato dal consigliere forzista Giuseppe Gualana - critica il nuovo sistema delle **Autorità Portuali** ed il decreto che sta per essere approvato che accorpa il porto di Trapani a quelli di Palermo, Termini Imerese e Porto Empedocle. La mozione chiama in causa la Regione ed invita il presidente Rosario Crocetta a chiedere una moratoria per 3 anni. Può farlo se la richiesta arriverà entro 15 giorni dall'approvazione del decreto. "Il decreto Delrio - ha sottolineato Gualana - sta per essere approvato in queste ore, la mozione assume dunque un valore importante. Liguria e Campania chiederanno la moratoria per i porti di Savona e Salerno". A conclusione del dibattito consigliare il presidente Peppe Bianco ha messo la mozione ai voti per appello nominale. Hanno votato a favore lo stesso presidente, Gualana, Mannina, Carpitella, Sveglia, Barbera, Guarnotta, Briale, Cavarrretta, Ruggirello (1953), Ruggirello (1958), Lamia e Peralta. Astenuti, Abbruscato, Grignano e Salone.

Trapani, Forza Italia presenta mozione sul futuro del porto

Il gruppo consiliare trapanese di Forza Italia, con a capo il consigliere Giuseppe Gualana, ha presentato una mozione denominata "Quale futuro per il porto di Trapani", votata favorevolmente nella seduta di questa mattina. "Una mozione tramite la quale è chiara l'intenzione di salvaguardare il porto di Trapani - dichiarano dal partito - che se dovesse essere approvato il decreto Delrio, sarebbe accorpato all' **Autorità Portuale di Palermo**, subendone l' egemonia e pesanti conseguenze sul piano economico". Adesso FI attende che gli organi di Governo, "adeguatamente sollecitati dal sindaco di Trapani e dal presidente del consiglio comunale, col chiaro obiettivo di far valere i diritti della città", diano una risposta in termini concreti anche sulle motivazioni che hanno portato a prendere questa decisione. "Speriamo - concludono da FI - che il presidente della Regione Crocetta difenda i diritti di una Regione a statuto speciale come la Sicilia con la collaborazione dei parlamentari trapanesi eletti all' Ars. Adesso più che mai è necessario che ognuno faccia la propria parte". 370 Total Views 370 Views Today.

TURISMO

Riposto, via al catamarano per le Eolie

RIPOSTO. Stufi del solito traghetto o aliscafo per raggiungere le Eolie? Da questa settimana, e per tutta l'estate, c'è una novità. I turisti, amanti delle isole, potranno arrivarci in due ore, a bordo di un catamarano. E la tratta non sarà quella consueta. Partenza dal molo "Costanzo" del porto di Riposto. La banchina, che in passato ha ospitato anche mega yacht di lusso, ha ricevuto l'autorizzazione ad ospitare gli 80 metri dei catamarani, messi a disposizione da una ditta di navigazione palermitana. Le imbarcazioni ospiteranno fino a 300 passeggeri e viaggeranno alla velocità di 38 nodi. Raggiungeranno ogni isola dell'arcipelago e saranno disponibili ogni giorno. Il progetto ha visto la luce grazie all'azione congiunta del Gal "Terre dell'Etna e dell'Alcantara" e della Circumetnea, che operando in sinergia con l'amministrazione di Riposto, hanno intenzione di accaparrarsi una fetta del business del turismo eoliano. Sono state attrezzate anche due ampie aree parcheggio, per accogliere la clientela che giungerà al porto: la prima in via Rocco La Porta; la seconda nella zona della del molo d'imbarco. Milazzo si prepara a perdere il monopolio siciliano del trasporto marittimo verso le isole.

*Shipping
& dintorni*

Porti Usa, l'import stenta a decollare

I porti Usa hanno ottenuto un modesto rialzo del traffico a maggio rispetto all'anno precedente, ma nel confronto con il mese di aprile 2016, il dato è stato di un incremento più alto. Nel quinto mese dell'anno l'import totale ha pesato per 1,6 milioni di teu, il 12,8% in più rispetto ad aprile e l'1,1% di crescita rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. I volumi di giugno sono in fase di previsione e riportano un totale di 1,56 milioni di teu, in calo dello 0,5% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, ma in salita dell'1,4% su maggio. Agosto dovrebbe portare 1,65 milioni di teu, in ribasso del 2% e settembre un calo del 2,8%. Da ottobre invece dovrebbe tornare il segno positivo con 1,62 milioni di teu (+3,3%).