



Dai Porti:

Trieste:

"...Porto di Trieste hub per l'Adriatico..." (Il Piccolo)

"...Trieste, luce e ombre dagli affari con la Turchia..."

(L'Avvisatore Marittimo)

"...Quale futuro per portualità e collegamenti ferroviari..." (Ferpress)

Savona:

"...Traffico merci +18% nel primo quadrimestre 2016..."

(The Medi Telegraph, L'Avvisatore Marittimo, Ansa, Ferpress)

Genova:

"...Porto, nuovo decreto per Pettorino..." (La Repubblica GE, Il Secolo XIX)

"...L'inossidabile Carena ai vertici del Palazzo..." (La Repubblica GE)

"...Stazioni marittime un 2015 in crescita..." (La Gazzetta Marittima)

"...15 domande per avere in gestione gli spazi..." (The Medi Telegraph)

"...Monitoraggio sui traghetti..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Anche Gallanti riconfermato commissario..." (La Gazzetta Marittima)

"...Darsena Europa e Porto 2000, va verso il rinvio..."

(Il Tirreno, La Gazzetta Marittima)

"...Arriva il via libera dal PM..." (L'Informatore Navale)

"...Restituita a Livorno e ai suoi cittadini il Mito della Gregoretti che torna a splendere..." (L'Informatore Navale)

Piombino:

"...Riciclo navi obsolete..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Crisi mondiale e cambio generazionale..." (Civonline)

Napoli:

"...Porti, governance unica treni, i fondi ci sono già..." (Il Mattino)

"...Anche il Vespucci all'apertura della Naples Shipping Week..."

(La Gazzetta Marittima)

Salerno:

"...Presentazione del Nuovo Piano Regolatore..." (L'Informatore Navale)



Messina:

"...Moli e diportismo emergono timori..." (Giornale del Sud)

Augusta:

"...Delrio nomina Commissario straordinario Antonio Donato..."
(Ferpress, Giornale di Sicilia, Ansa, L'Avvisatore Marittimo)

"...L'isola dei Cavalieri è più vicina..." (La Sicilia)

Palermo:

"...A Palermo ripartono i lavori nel bacino di carenaggio..."

(Ansa, L'Avvisatore Marittimo, Giornale di Sicilia, Il Sito di Palermo)

"...Trasporti, infrastrutture e logistica Comuni e aziende ora fanno rete ..." (Giornale di Sicilia)

"...Da Palermo a Castelvetro, si tenta di fare rete..." (TP24)

"...Anci, intesa per governance area vasta tra T. Imerese e Marsala..."
(Libero.it)

«Porto di Trieste hub per l'Adriatico»

Il commissario D'Agostino dopo le dichiarazioni del ministro Delrio: «Il governo riconosce il nostro ruolo strategico»

di Giuseppe Palladini

TRIESTE

«I porti hub sono solo due, Genova in testa al Tirreno e Trieste guida per il mare Adriatico». Un messaggio quanto mai esplicito, quello che il ministro alla Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio, ha lanciato attraverso l'intervista di Paolo Possamai pubblicata ieri sull'inserto Nordest Economia del nostro giornale.

La dichiarazione di Delrio lascia intravedere i contenuti della legge di riforma portuale, attesa a breve, a sua volta legata al Piano strategico nazionale sulla portualità e la logistica. «C'è una precisa volontà del governo», osserva Zeno D'Agostino, commissario straordinario di Trieste - di investire sui porti più importanti riducendo il numero delle

Il ministro parla anche di una missione che l'Italia ha da compiere nel contesto dei traffici marittimi internazionali: «Intercettare», si legge, «i container che viaggiano verso i

porti del Mare del Nord e poi sono in effetti diretti all'area padana». Ma quali gli strumenti per raggiungere questo obiettivo? «Si tratta di fare quello che stiamo facendo a Trieste in tema di servizi ferroviari», spiega D'Agostino. «Tutti sono sorpresi», aggiunge, «dei nostri collegamenti, che vanno dall'Ungheria al Lussemburgo. Ciò perché si pensa sempre che i nostri porti non servano i Paesi esteri. Per intercettare i traffici di cui parla il ministro dobbiamo continuare a incrementare i servizi ferroviari da e per i nostri scali».

Su questo fronte serve però una concreta collaborazione con Rfi. «Non mi lamento», dichiara D'Agostino - Rfi è propositiva e ci segue. Del resto abbiamo avuto una crescita del 25% dei treni da e per il porto. Rfi vede che per ogni euro che investe qui i risultati ci sono».

Con Rfi ha infatti aperto un dialogo da tempo, che dopo l'efficientamento della manovra ferroviaria in porto sta ora portando alla definizione

ne del progetto per lo scalo ferroviario di Campo Marzio, per il quale sono stati stanziati 50 milioni.

Nell'intervista Delrio allarga poi il discorso a «Trieste capofila e punta più avanzata di un sistema unitario che comprende e dà valore a Venezia e a Ravenna», aggiungendo che i tre porti «devono ragionare come un unico sistema portuale».

D'Agostino dice di condividere la posizione del ministro, ma vede difficoltà sulla strada del dialogo con Venezia. «Mettersi attorno a un tavolo non fa male a nessuno», commenta, «ma oggi non lo si fa perché sembra che si debba accettare il progetto veneziano del porto off shore. Prima o poi, comunque, bisognerà cominciare a ragionare con Venezia».

In tema di intermodalità e collegamenti fra porti e corridoi europei, il ministro parla come esempio proprio il porto di Trieste, inquadrandolo nell'ambito del corridoio Adriatico-Baltico. «Una delle esperienze più straordinarie

del porto di Trieste», si legge, «consiste nel ruolo dell'intermodalità, con il 70% dei camion che girano sui treni, e arriveremo al 100% con le Rn-La».

Il corridoio Adriatico-Baltico presenta però dei colli di bottiglia... «I colli di bottiglia», sottolinea D'Agostino, «sono presenti sulle reti estere e gli enormi investimenti necessari a superarli presuppongono volumi di traffici altrettanto ingenti. Per quanto ci riguarda, fino a Tarvisio tutte le condizioni di rete ci sono. Trieste dispone anche della stazione di Opicina, che ha una capacità im-

portante, è pronta per essere usata ma non viene citata». Come mai? «Manca la conoscenza, e forse la volontà politica». E quali rotte terrestri potrebbe servire? «Si potrebbe passare di là», osserva il commissario, «per arrivare a Villaco e anche per le destinazioni dell'Est Europa. Non vedo grandi criticità nel scegliere la rete attraverso Udine e Tarvisio o quella della Slovenia. Ci dev'essere però una regia, ed è quanto stiamo facendo con Rfi da oltre un anno».

COMPTON 2010 PIRELLA

Cosolini: Venezia se ne faccia una ragione

«In un anno e mezzo, con il commissario D'Agostino e assieme alla Regione abbiamo ottenuto l'importante risultato di rappresentare al ministro Delrio la natura unica del porto di Trieste». Non nasconde la sua soddisfazione, il sindaco Roberto Cosolini, per quanto affermato dal ministro nell'intervista a Nordest Economia. «Affermando che Trieste è il principale hub assieme a Genova», prosegue, «Delrio attribuisce al nostro porto una funzione di rilievo, che deriva dalla posizione fortemente internazionale ma anche da altri due fattori: i fondali naturali e un'infrastruttura ferroviaria già oggi utilizzata da 600 treni al mese, e che con i 50 milioni di investimento previsti per lo scalo ferroviario di Campo Marzio può decisamente aumentare. Venezia se ne faccia una ragione...». Tutto ciò, sempre secondo il primo cittadino, è la dimostrazione che «il lavoro svolto per far funzionare la cosa, e gli interventi sulle strutture che ci sono, ci rendono competitivi senza attendere le grandi infrastrutture di cui si discute da decenni. Inoltre i terminalisti hanno dimostrato la capacità di usare in pieno il treno e di presentarsi in maniera concorrenziale sui mercati internazionali».



Zeno D'Agostino



Porto di Trieste

Trieste, luce e ombre dagli affari con la Turchia

L'apertura prossima del terzo ponte sul Bosforo preoccupa i terminalisti del porto di Trieste. E' stato Francesco Parisi, presidente di Europa Multipurpose Terminals che opera al Molo Sesto dello scalo giuliano, a manifestare una serie di perplessità: «La chiusura dei due ponti attualmente aperti, seppur ad orari alternati, sul traffico commerciale comporterà un notevole allungamento dei tempi di percorrenza tra il versante europeo ed asiatico». A rassicurarlo è stato Halim Yurdakul, docente alla Okan International University in occasione dell'incontro sulla logistica in Turchia e sulle nuove opportunità di integrazione dei servizi, organizzato dalla società Elevarite in collaborazione con [redacted] di Trieste. Il pericolo di perdere traffico non sussisterebbe.

Il sistema ro-ro continua ad essere quello più competitivo rispetto ai containeristi: i turchi si presentano sul mercato europeo per essere fornitori che possono consegnare con rapidità la merce. L'altro elemento riguarda l'affidabilità: il viaggio dura circa 5 giorni quindi è un servizio affidabile in termini di durata di trasporto. Gli operatori italiani hanno messo in evidenza, tuttavia, una serie di difficoltà in termini di penetrazione del mercato

turco: il controllo del trasporto, infatti, è prevalentemente in mano alle imprese turche perciò è più facile per un turco proporsi ad un esportatore della sua stessa nazionalità che ad un veneto, triestino o lombardo.

Una sorta di pigrizia, è stato detto, da parte delle imprese italiane che non vogliono occuparsi del trasporto che, quindi, viene generalmente controllato dalla controparte estera. La velocità resta per gli operatori turchi un requisito fondamentale a fronte, è emerso, di una mancata pianificazione della produzione. Per quanto riguarda il porto di Trieste, il commissario Zeno D'Agostino è stato chiaro: «Sono le imprese turche che hanno permesso quel network intermodale che fa di Trieste il punto di un sistema logistico più complesso, siamo la porta della Turchia in Europa perciò gli operatori turchi devono trovare qui una piattaforma logistica adeguata».

Alcuni dati: gli investimenti infrastrutturali in Turchia sono cresciuti molto dal 2005 al 2010 per poi stabilizzarsi, l'economia ha segnato un +2,2% nel 2012 e +4,1% nel 2013 mentre l'export ha registrato nel 2013 un incremento pari a 25,4%, +18% la logistica nel 2014 (+40% la prospettiva dal

2018). Il Turkish Logistic Masterplan prenderà forma nel 2017 ed entrerà in forza agli inizi del 2018: si tratta di una vera e propria legislazione in materia per promuovere logistics villages, centri e hubs al fine di incrementare la competitività. Resterà però difficile fare business in Turchia nonostante il Paese sia in evoluzione: «Facciamo fatica a penetrare questo mercato, per certi aspetti lo stiamo subendo» ha detto Maurizio Codognotto della Codognotto Italia.

Vi sono tuttavia numerose aziende italiane che hanno delocalizzato la produzione nelle cosiddette aree speciali (ad esempio Manisa) grazie alle facilitazioni offerte dal Governo turco. La Simer&Co Shipping ha ricordato le 12 partenze settimanali verso la Turchia (oltre 210 mila i camion all'anno) mentre Parisi ha evidenziato «il grande spirito imprenditoriale e il coraggio degli imprenditori turchi che più degli italiani hanno la capacità di insistere in ricerca e sviluppo» nonostante la Turchia sia ancora un Paese terzo distante dai mercati centrali e non ancora membro dell'Unione europea. Fondamentale è la comunicazione tra gli operatori: la necessità comune è che l'esecuzione dell'ordine debba viaggiare in tempi istantanei.

Elisabetta Boffe

Trieste: quale futuro per portualità e collegamenti ferroviari. Rilezioni di Brunello Zanitti

Author : red

Date : 17 maggio 2016



(FERPRESS) - Trieste, 17 MAG - Riceviamo e pubblichiamo una riflessione di Giuliano Brunello Zanitti sulle prospettive per la logistica di retroporto di Trieste.

"Poiché un porto moderno non vive soltanto di banchine e fondali, penso che lo sviluppo e l'operatività dello scalo triestino sia pesantemente condizionata dall'attuale inadeguatezza dei suoi ormai "ultra centenari" tracciati ferroviari, che non credo sarebbero in grado di smaltire i notevoli volumi di movimentazione annua quantificabili in alcuni milioni di Teu in entrata/uscita scalo, che la realizzazione di un moderno Terminal Contenitori che possa contare su fondali da 18 ml dovrebbe essere in grado di generare.

Le perplessità sono da imputare alle particolari caratteristiche ambientali del Territorio Carsico ed al livello d'urbanizzazione presente lungo tutto il Cigione ed alle conseguenti difficoltà ed ai presumibili costi necessari per cantierizzare delle soluzioni percorribili che siano in grado di incrementare notevolmente la capacità/velocità dei vetusti tracciati ferroviari esistenti "linea bassa Aurisina / Trieste Centrale" per poter migliorare sensibilmente la loro potenzialità sia per il Comparto Merci che per quello Passeggeri.

Se il citato menzionato miglioramento delle reti esistenti non fosse perseguibile, o se gli interventi non si rilevassero sufficienti per supportare una auspicabile rilevante crescita dei Traffici dello Scalo e delle esigenze Cittadine, e se anche le opere previste dal Corridoio N° 5 si rivelassero problematiche o irrealizzabili date le citate particolari e sfavorevoli caratteristiche ambientali, forse in presenza di un'adeguata disponibilità finanziaria e una reale volontà Politica, l'unica soluzione ancora perseguibile "da considerare una sorta di ultima spiaggia" per far sì che Trieste possa realmente disporre di un collegamento ferroviario adeguato per quelle che sono le esigenze della mobilità del terzo millennio, sarebbe quella di prendere in considerazione la fattibilità e l'eventuale sostenibilità economica della realizzazione di un tracciato sottomarino "per collegare direttamente le Reti Internazionali con la Stazione Centrale o lo Scalo Triestino" questa soluzione che prevedrebbe l'uso di elementi prefabbricati risolverebbe definitivamente i problemi legati all'alta velocità/capacità ferroviaria tra Ronchi e Trieste e quindi anche assecondare le crescenti esigenze della Logistica di Porto e Retroporto, in quanto sarebbe garantito lo smaltimento dei notevoli flussi merceologici in entrata/uscita Scalo.

Questa soluzione consentirebbe a Trieste di poter realmente sfruttare sia i suoi profondi fondali che le enormi potenzialità tuttora inesprese del Corridoio Baltico Adriatico e potrebbe rivelarsi particolarmente vantaggiosa anche per i Traffici Passeggeri ed Aeroportuali, poiché sfruttando lo Scalo Regionale di Ronchi dei Legionari sarebbe in grado di garantire rapidi collegamenti Internazionali.

Savona, traffico merci +18% nel primo quadrimestre 2016

Savona - Bene frutta e rinfuse, in flessione ro-ro e container. Il comparto passeggeri ha raggiunto le 282.097 unità (-5% rispetto allo scorso anno).



Savona - Il mese di aprile ha chiuso il primo quadrimestre 2016 con un dato complessivo positivo per la movimentazione merci nel porto di Savona-Vado: **+17,84 rispetto allo stesso periodo del 2015**. Trainata dalle rinfuse liquide che globalmente hanno fatto segnare un +23,85% ma soprattutto dalle rinfuse solide con un +290%, la crescita dei traffici in questi due settori ha compensato il segno negativo evidenziato, invece, nel comparto delle merci varie (-20,77%). Unico risultato positivo in questo settore è stato registrato dall'ortofrutta con +2,76% mentre in flessione sono risultati gli acciai (-11%), i prodotti forestali (-6,7%) e i rotabili (-12%) e ancora i container (-33%): su ro-ro e contenitori rispettivamente hanno pesato la sospensione provvisoria della linea per Barcellona di Grimaldi e il trasferimento del cabotaggio con la Sardegna da Vado Ligure a Marina Carrara da parte del gruppo Grendi, il quale aveva già ridotto il traffico dall'inizio anno con un solo vettore. I cambiamenti avvenuti sulle banchine di Savona- Vado hanno quindi segnato in maniera evidente i dati dei primi mesi 2106 portando a registrare nel primo quadrimestre movimentazioni pari a 3.941.566 tonnellate di merci con una flessione del -6% (- 257.436 tonnellate).

- segue

Considerando i risultati da gennaio ad aprile, emergono in maniera costante numeri positivi per le rinfuse liquide (+1.9% pari a +41.310 tonnellate) e per le rinfuse solide (+5% pari a +26.152 tonnellate), per i prodotti ortofrutticoli (+16.5%). Scendendo nel dettaglio, per quanto riguarda le rinfuse liquide, si segnala un aumento dei movimenti dei biocarburanti ed oli a base vegetale, dei petroliferi raffinati ed una tenuta dell'importazione di greggio (+0.1%) Per quanto riguarda le rinfuse solide, ad un aumento delle rinfuse cerealicole (+52%) e delle altre rinfuse (coke petrolifero), risponde una diminuzione di movimenti di carbone e minerali; il consuntivo della macrocategoria chiude comunque in positivo. Per quanto concerne le merci convenzionali, i cali sono contenuti e generalizzati su tutte le voci; per quanto riguarda la flessione dei forestali (-21%) è utile sottolineare l'andamento ciclico del settore. **Il comparto passeggeri ha raggiunto le 282.097 unità (-5% rispetto al quadrimestre 2015):** crociere -2.9% risultato dovuto al minor numero di scali delle navi già previsto per l'anno in corso da Costa Crociere che ha spostato sul mercato asiatico una delle ammiraglie; traghetti -26.5%, per un traffico verso la Corsica legato all'andamento stagionale.

Savona, traffico merci +18%

Bene frutta e rinfuse, in flessione ro-ro e container

Il mese di aprile ha chiuso il primo quadrimestre 2016 con un dato complessivo positivo per la movimentazione merci nel porto di Savona-Vado +17,84 rispetto allo stesso periodo del 2015.

Trainata dalle rinfuse liquide che globalmente hanno fatto segnare un +23,85% ma soprattutto dalle rinfuse solide con un +290%, la crescita dei traffici in questi due settori ha compensato il segno negativo evidenziato, invece, nel comparto delle merci varie (-20,77%). Unico risultato positivo in questo settore è stato registrato dall'ortofrutta con +2,76% mentre in flessione sono risultati gli acciai (-11%), i prodotti forestali (-6,7%) e i rotabili (-12%) e ancor più i container (-33%); su ro-ro e containeri rispettivamente hanno pesato la sospensione provvisoria della linea per Barcellona di Grimaldi e il trasferimento del cabotaggio con la Sardegna da Vado Ligure a Marino Carrara da parte del gruppo Grendi, il quale aveva già ridotto il traffico dall'inizio anno con un solo vettore. I cambiamenti avvenuti sulle banchine di Savona-Va-



Il porto di Savona

do hanno quindi segnato in maniera evidente i dati dei primi mesi 2016 portando a registrare nel primo quadrimestre movimentazioni pari a 3.941.566 tonnellate di merci con una flessione del -6% (-257.436 tonnellate).

Considerando i risultati da gennaio ad aprile, emergono in maniera costante numeri positivi per le rinfuse liquide (+1,9% pari a +41.310 tonnellate) e per le rinfuse solide (+5% pari a +26.152 tonnellate), per i prodotti ortofrutticoli (+16,5%).

Scendendo nel dettaglio, per

quanto riguarda le rinfuse liquide, si segnala un aumento dei movimenti dei biocarburanti ed oli a base vegetale, dei petroliferi raffinati ed una tenuta dell'importazione di greggio (+0,1%). Per quanto riguarda le rinfuse solide, ad un aumento delle rinfuse cerealicole (+52%) e delle altre rinfuse (come petroliferi), risponde una diminuzione di movimenti di carbone e minerali; il complessivo della macrocategoria chiude comunque in positivo.

Per quanto concerne le merci convenzionali, i cali sono contenuti e generalizzati su tutte le voci; per quanto riguarda la flessione dei forestali (-21%) è utile sottolineare l'andamento ciclico del settore.

Il comparto passeggeri ha raggiunto le 282.097 unità (-5% rispetto al quadrimestre 2015); crociere +2,9% risultato dovuto al minor numero di scali delle navi già previsto per l'anno in corso da Costa Crociere che ha spostato sul mercato asiatico una delle ammiraglie; traghetti -26,5%, per un traffico verso la Corsica legato all'andamento stagionale.

Porti: Savona-Vado, primo quadrimestre +17,8 per le merci

Crescita trainata da rinfuse liquide e solide

(ANSA) - SAVONA, 17 MAG - Il porto di Savona Vado Ligure chiude il primo quadrimestre dell'anno con un dato complessivo positivo per la movimentazione merci: +17,84 rispetto allo stesso periodo del 2015. Trainata dalle rinfuse liquide che globalmente hanno fatto segnare il +23,85%, ma soprattutto dalle rinfuse solide con +290%, la crescita dei traffici in questi due settori ha compensato il segno negativo evidenziato, invece, nel comparto delle merci varie (-20,77%). Unico risultato positivo in questo settore è stato registrato dall'ortofrutta con +2,76% mentre in flessione sono risultati gli acciai (-11%), i prodotti forestali (-6,7%) e i rotabili (-12%) e ancora i container (-33%): su Ro-Ro e contenitori rispettivamente hanno pesato la sospensione provvisoria della linea per Barcellona di Grimaldi e il trasferimento del cabotaggio con la Sardegna da Vado Ligure a Marina Carrara da parte del Gruppo Grendi, il quale aveva già ridotto il traffico dall'inizio anno con un solo vettore. (ANSA).

Porto Savona: ad aprile andamento positivo per movimentazione merci. +17,84 rispetto al 2015

Author : com

Date : 17 maggio 2016



(FERPRESS) - Savona, 17 MAG - Il mese di aprile ha chiuso il primo quadrimestre 2016 con un dato complessivo positivo per la movimentazione merci nel Porto di Savona-Vado: +17,84 rispetto allo stesso periodo del 2015.

Trainata dalle rinfuse liquide che globalmente hanno fatto segnare il + 23,85 per cento ma soprattutto dalle rinfuse solide con +290 per cento, la crescita dei traffici in questi due settori ha compensato il segno negativo evidenziato, invece, nel comparto delle merci varie (-20,77 per cento).

Unico risultato positivo in questo settore è stato registrato dall'ortofrutta con + 2,76 per cento mentre in flessione sono risultati gli acciai (-11 per cento), i prodotti forestali (- 6,7 per cento) e i rotabili (-12 per cento) e ancora i container (-33 per cento); su Ro-Ro e contenitori rispettivamente hanno pesato la sospensione provvisoria della linea per Barcellona di Grimaldi e il trasferimento del cabotaggio con la Sardegna da Vado Ligure a Marina Carrara da parte del Gruppo Grendi, il quale aveva già ridotto il traffico dall'inizio anno con un solo vettore.

I cambiamenti avvenuti sulle banchine di Savona- Vado hanno quindi segnato in maniera evidente i dati dei primi mesi 2106 portando a registrare nel primo quadrimestre movimentazioni pari a 3.941.566 tonnellate di merci con una flessione del -6 per cento (- 257.436 tonnellate).

Considerando i risultati da gennaio ad aprile, emergono in maniera costante numeri positivi per le rinfuse liquide (+1,9 per cento pari a +41.310 tonnellate) e per le rinfuse solide (+5 per cento pari a +26.152 tonnellate), per i prodotti ortofrutticoli (+16,5 per cento).

Scendendo nel dettaglio, per quanto riguarda le rinfuse liquide, si segnala un aumento dei movimenti dei biocarburanti ed oli a base vegetale, dei petroliferi raffinati ed una tenuta dell'importazione di greggio (+0,1%)

Per quanto riguarda le rinfuse solide, ad un aumento delle rinfuse cerealicole (+52%) e delle altre rinfuse (coke petrolifero), risponde una diminuzione di movimenti di carbone e minerali; il consuntivo della macrocategoria chiude comunque in positivo.

Per quanto concerne le merci convenzionali, i cali sono contenuti e generalizzati su tutte le voci; per quanto riguarda la flessione dei forestali (-21%) è utile sottolineare l'andamento ciclico del settore.

Il comparto passeggeri ha raggiunto le 282.097 unità (-5 per cento rispetto al quadrimestre 2015): crociere -2,9 per cento risultato dovuto al minor numero di scali delle navi già previsto per l'anno in corso da Costa Crociere che ha spostato sul mercato asiatico una delle ammiraglie; traghetti -26,5 per cento, per un traffico verso la Corsica legato all'andamento stagionale.

Porto, nuovo decreto per Pettorino

MASSIMO MINELLA

Edopo Pettorino? Pettorino. Stanno per scadere i sei mesi di nomina ministeriale dell'ammiraglio scelto come commissario

di Genova e, in assenza di alternative, Delrio non potrà far altro che chiedere al militare di fermarsi ancora qualche mese a Palazzo San Giorgio.

SEGUE A PAGINA IV

Porto, per Pettorino un nuovo decreto sarà commissario fino alla riforma

Imminente la scadenza dei sei mesi
Il ministro Delrio deve rinnovare
l'incarico, ma senza il testo
di riforma, tutto viene posticipato

«DALLA PUMA DI CHIONACA

ALL'AMMIRAGLIO non resterà che obbedire, non perché è un militare, ma perché sa che non ci sono altre soluzioni, pena la messa in gioco della continuità operativa del porto. Il decreto di nomina, firmato il 23 novembre, ha infatti una durata di sei mesi e quindi la scadenza è imminente. Si potrebbe puntare su un altro commissario, ma in una fase in cui non è ancora nemmeno iniziato il dialogo fra il ministro e il presidente della Regione Giovanni Toti (a cui compete l'intesa sul nome

del presidente) la soluzione più opportuna appare una proroga dell'ammiraglio che non ha mai fatto mancare il suo apporto quotidiano allo scalo, gode del gradimento pressoché unanime di terminalisti e lavoratori ed è pure riuscito a rinnovare, senza costi, il comitato portuale e il segretario generale. Il porto è quindi nel pieno della sua operatività e questo conforta non poco Delrio che all'ammiraglio può chiedere ancora uno sforzo. Certo, rispetto a come si erano messe le cose all'inizio, l'incarico pareva di breve durata. Lo stesso Delrio, presentandolo co-

me commissario a Palazzo San Giorgio a novembre, aveva parlato di un "paio di mesi al massimo". Ma, si sa, spesso i tempi della politica si dilatano più di quelli di attesa dal barbiere. Il rischio però è adesso di prorogare fino a inglobare l'intera estate o rinviare tutto all'autunno, festeggiando così il primo anno da commissario di Pettorino. Proprio su questo punto, però, il ministero cercherà di stringere i tempi per arrivare al varo della legge prima dell'estate. Obiettivo possibile? Sì, possibile ma tutto da conquistare. Proprio ieri la Camera ha incardinato il prove-

dimento di riforma della governance delle autorità portuali e quindi le commissioni competenti di Camera e Senato dovranno entro il 16 luglio pronunciarsi sul testo. A questo punto, si può confidare che dopo l'esame delle regioni (con il via libera della conferenza Stato-Regioni) e delle commissioni competenti il testo possa arrivare alla lettura finale del consiglio dei ministri prima della pausa di agosto. Il condizionale è d'obbligo perché le commissioni sono tre (Trasporti, Bilancio e Semplificazione) e i tempi sono abbastanza stretti per concludere

tutto (due mesi). Ma ci si può provare. Anche se prima di agosto ci fosse la legge, comunque, non è detto che per quella data ci sia già l'intesa sul nome del presidente. Il centrosinistra, a Genova, marcia ormai abbastanza compatto sul nome del presidente di Porto Antico Ariel Dello Strolago. E lo stesso Delrio potrebbe convergere sull'avvocato. Ma la nomina secondo la legge passa se c'è l'intesa con la Regione. E la posizione di Toti sull'argomento è opposta. Il centrodestra rivendica una sorta di accordo, che avrebbe già ricevuto un'intesa a livello nazionale con il vicesegretario del Pd Serracchiani, per un "13 a 2" nella spartizione delle presidenze, con 13 ad appanaggio del centrosinistra e 2 al centrodestra. E queste 2 sarebbero nelle regioni in cui il centrodestra ha vinto le elezioni, Liguria e Veneto. Seguendo questo ragionamento, Toti chiede la presidenza di Genova, proponendo l'ex presidente della Regione e parlamentare di Forza Italia, con un lungo passato di operatore della logistica in porto, Sandro Blasotti. Ma può il primo porto d'Italia rientrare in questa spartizione oppure per Genova Delrio chiederà di avere le mani libere sulla decisione? In Liguria c'è anche il porto della Spezia o il centrodestra potrebbe ricevere quella casella. A Genova, invece, potrebbe passare un ticket con Dello Strolago presidente e un segretario generale indicato dal centrodestra. C'è anche un'altra strada, quella di andare su un tecnico che possa mettere tutti quanti d'accordo. Per questo più d'uno ha pensato all'avvocato Luigi Cocchi, esperto amministrativista, ma anche all'ex direttore

Filippo Schiaffino, il papa delle privatizzazioni sui moli genovesi.

(massimo minella)

I VOLT



PETTORINO
L'ammiraglio Giovanni Pettorino dallo scorso novembre commissario



DELRIO
Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio punta alla legge di riforma entro l'estate



META
Il presidente della Commissione Trasporti della Camera Michele Meta

Entro metà luglio anche le commissioni di Camera e Senato dovrebbero finire l'iter

LA PROROGA AL MASSIMO FINO A NOVEMBRE 2016

Palazzo San Giorgio, Pettorino resta commissario del porto

GENOVA. Nei prossimi giorni, secondo fonti vicine al dossier, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, dovrebbe prolungare, al massimo fino a novembre 2016, l'incarico all'ammiraglio Giovanni Pettorino come commissario straordinario del porto di

Genova. L'annuncio ufficiale, da Roma, potrebbe arrivare già nella giornata di domani. L'ammiraglio Pettorino dunque, rimarrà alla guida di Palazzo San Giorgio fino a quando non si concluderà l'iter completo di approvazione della nuova riforma del sistema portuale italiano.

A volte ritornano l'inossidabile Carena ai vertici del Palazzo

Subito al lavoro il segretario generale 'facente funzioni'
Trent'anni a S. Giorgio con 5 presidenti e 3 commissari

MASSIMO MINELLA

A volte ritornano, anche se in realtà non se ne sono mai andati. Prendete Sandro Carena, nominato lunedì commissario "facente funzioni" di Genova. Qualcuno si sorprende? Non lui, da trent'anni abituato a salire a giusto veloce le scale di San Giorgio, dirigente di poche parole e molti fatti, valente podista, orinato terraiola, gran sostenitore della



Dal Cap di D'Alessandro e Magnani di Galliani, Novi e Merlo, passando sempre dagli ammiragli

cosmi della Madonnina, passato senza colpo ferire dal Consorzio Autonomo del Porto, all'ammiraglio Giovanni Pettorino, che candidava di potersi concentrare nell'estate ormai alle porte sul suo ruolo di comandante della Capitaneria di Porto, dovrà continuare a indossare anche i panni del commissario. Così, dopo aver chiesto e ottenuto di rinnovare il contratto, ha scelto Carena per sostituire il segretario generale uscente, l'avvocato Titta D'Asta che ora potrà finalmente decidere che cosa fare da grande, se tornare alla professione o dedicarsi all'attività (ma poco remunerativa) editoriale.

Sarà quindi Carena a ricoprire una casella che non gli è nuova e che nel corso degli ultimi decenni gli ha procurato tante soddisfazioni e qualche grattacapo. Fuoco di laurea e carico d'entusiasmo Sandro Carena viene chiamato al porto di Genova dal

presidente Roberto D'Alessandro. Da lì, da quel palazzo che lui raggiunge ogni giorno da Cusiofatto, sventata a piedi, non se ne andrà più. Forse gli succederà tra un po', quando scaglierà di andare in pensione. Ma per il momento c'è il porto da governare e l'ammiraglio ha un grande bisogno di qualcuno che possa presidiare il palazzo. Chi meglio di Carena, che ha visto e vissuto ogni cosa? Quando D'Alessandro lo chiama, Carena si confronta da subito con i Liberi Bar, all'equivo quasi una provocazione con l'ingresso dei privati nella gestione delle attività di banca, più semplicemente un'istituzione forse pensata troppo in anticipo. Da D'Alessandro al commissario, l'ammiraglio Giuseppe Francese, figura di alto livello che non stamperà le tensioni in riunione mastinando pezzetti di carta, poi ai vertici del Cap con il presidente Rinaldo Magnani, lui segretario generale, Capocaccia direttore generale. Ancora un commissariamento, quello del '94, con Fabio Capocaccia che traghettò la Lanterna dal Cap all'...

...invece la guida... L'irruenza già presidente del Consiglio Regionale è il primo presidente, Capocaccia il segretario generale. Carena si ritaglia un ruolo di gestione operativa e di relazione con i lavoratori e le imprese. Il suo momento, da segretario generale, sembra arrivare nel 2004 con il nuovo presidente Giovanni Novi, ma la convivenza è difficile fin dall'inizio e dopo due anni Carena viene sostituito da Eridio Moscatelli. Intanto, affianca a più riprese la presidenza dell'aeroporto. Carena non vola, a Roma ci va in macchina, ma ai "Colombo" è il primo a tentare (senza riuscirci) l'apertura del capitale ai privati. L'inchiesta del Multipurpose, che porta addirittura gli arresti domiciliari Giovanni Novi, si indirizza anche verso di lui, per l'indennizzo alla Culm. Dopo sei anni e tre gradi di giudizio cadono tutti i capi d'imputazione, ma la vita di Carena resta quella di sempre, mai lasciato il palazzo, sempre direttore... certo un po' più defilato rispetto al passato, ma operativo anche sotto la guida del presidente Luigi Merlo. Così fino a un altro commissario, il terzo della sua vita professionale (contro cinque presidenti). L'ammiraglio Giovanni Pettorino che lo chiama a sostituire D'Asta. Dovrebbe essere un incarico di qualche mese, giusto il tempo di completare la legge di riforma e di nominare il nuovo presidente. Ma visto che non si tratta propriamente di due passaggi scontati può essere che l'inossidabile Carena debba mettere in preventivo una bella quantità di parteggiature da casa al lavoro.

ANTONIO DI NINO

Stazioni Marittime un 2015 in crescita

Buone previsioni per crociere e traghetti anche per l'anno in corso – Gli investimenti

GENOVA – Ammonta a 868.264 euro l'utile netto registrato nel corso del 2015 da Stazioni Marittime spa. Il dato è stato ratificato dagli azionisti della società, riuniti in assemblea per fare il punto sui risultati raggiunti nell'anno passato e sul futuro programma di attività. Il fatturato, pari a circa 22,3 milioni di euro, si è ridotto del 4% rispetto al 2014, mentre il cash flow si è attestato a circa 4,4 milioni di euro. Il 2015 ha registrato 848.227 crocieristi, di cui 565.687 home port e 282.540 in transito, con un incremento di 24.118 passeggeri rispetto al 2014. La crescita ha interessato soprattutto il numero di passeggeri in transito, che sono passati dai 252.646 del 2014 ai 282.540 del 2015 (+11,8%). Sempre importante e maggioritaria la presenza di MSC Crociere, che nel 2015 ha portato nei terminali genovesi oltre 700.000 passeggeri per 133 toccate complessive, confermando il suo costante rafforzamento nel Porto di Genova, hub strategico della compagnia nel Mediterraneo. Da porre in rilievo che la P&O Cruises, dopo gli ottimi riscontri avuti nel 2014 anche in termini di sinergia con l'Aeroporto di Genova, ha confermato la propria presenza movimentando complessivamente circa 65.000 passeggeri per 18 scali complessivi. La Princess Cruises nel 2015 ha incrementato gli scali (dai 4 del 2014 ai 12 del 2015), per un totale di 33.719 passeggeri contro i 12.661 del 2014. Il traffico traghetti ha chiuso il 2015 in positivo rispetto all'anno precedente, con 2.005.626 passeggeri (+4,41%), 717.064 auto (+4,38%), 44.082 moto (+4,86%) e 1.914.758 metri lineari di rotabili (-0,71%), quindi sostanzialmente stabili. Come già accaduto lo scorso anno, il traffico traghetti ha invertito la tendenza al ribasso del periodo precedente, facendo registrare percentuali di incremento contenute ma incoraggianti. Sulle linee con la Sardegna sono stati movimentati circa 92.000 passeggeri in più rispetto al 2014, la Corsica ha registrato un incremento di 7.000 passeggeri e la Sicilia di 13.000 passeggeri. In calo invece il Nord Africa (-21.300 passeggeri). Da evidenziare l'incremento del traffico commerciale sulla Sardegna, pari a 12.600 metri lineari circa, che conferma il trend positivo dei collegamenti con l'isola. Sempre importanti i volumi di traffico di Grandi Navi Veloci che nel 2015 ha movimentato 791.372 passeggeri (circa il 40% del totale) e 1.050.535 metri lineari (circa il 55% del totale), confermandosi come principale operatore traghetti. Per il 2016 si prevede un contenuto incremento del traffico traghetti, con percentuali di crescita che, sebbene contenute, fanno ben sperare in una continuazione della ripresa dei traffici. Per il settore delle crociere si prevede invece per l'anno in corso un forte incremento dei traffici, con una impennata del 30% circa, per un totale di 1.100.000 passeggeri di cui 726.000 home port e 374.000 transiti. La MSC Crociere rinforzerà la presenza effettuando 52 scali in più (dai 133 del 2015 ai 185 del 2016), con un incremento di circa 240.000 passeggeri rispetto al 2015. Confermati anche gli scali P&O Cruises (59.000 pax), Princess Cruises (32.000 pax) e Pullmantur (9.000 pax). A partire dal 2002 Autorità Portuale di Genova e Stazioni Marittime spa hanno investito complessivamente circa 82 milioni di euro sull'area passeggeri (Ponte dei Mille/Ponte Andrea Doria/Terminal Traghetti), effettuando importanti operazioni di adeguamento delle strutture di banchina (per un totale di oltre 16.000 mq di nuovi piazzali) e profondi interventi di ampliamento, ridefinizione e modernizzazione dei 5 terminal passeggeri all'interno dell'area in concessione.

Aree ex Piaggio, 15 domande per avere in gestione gli spazi

Genova - Tra i pretendenti Spinelli, Gmt, aziende hi-tech e cantieri navali. L'Authority di Genova deciderà sull'assegnazione entro fine anno.

Genova - Non una di più, non una di meno: comunque più del previsto, segno che l'area fa gola a molti. **In Autorità portuale, a Genova, sono arrivate in questi giorni 15 buste, che portano i nomi di altrettanti pretendenti che vorrebbero avere in concessione gli spazi ex Piaggio Aerospace di Sestri Ponente, nel capoluogo ligure.** In totale 35 mila metri quadrati di demanio marittimo, tra capannoni, magazzini e piazzali, senza però accesso diretto al mare. Tra le richieste spedite a Palazzo San Giorgio ci sono quelle di **sette imprese che operano nel settore hi-tech**, tra cui la genovese Phase. Poi quelle di **due società attive nel settore della cantieristica navale e la domanda di un'altra realtà industriale.** Infine, **cinque istanze di altrettante società della logistica portuale, tra cui Gruppo Spinelli e Genoa Metal Terminal (Gmt).** «In poco più di un anno - spiega il terminalista **Aldo Spinelli** - potremmo riempire completamente l'area. Fare nuovi investimenti e utilizzare la zona come deposito delle merci che movimentiamo in porto». Nuove spazi che servirebbero anche Gmt, nonostante, in questo caso, la domanda all'Autorità portuale sia stata presentata per avere in concessione solamente la metà dell'area a disposizione. «Per noi si tratterebbe di un deposito molto importante», sottolinea **Andrea Bartalini**, amministratore delegato di Genoa Metal Terminal, società specializzata nelle merci varie che ha in concessione Ponte Eritrea, nello scalo di Genova. Ma il destino dell'area, che fino a poco tempo fa era occupata da Piaggio Aerospace, è strettamente collegato alle sorti di decine di dipendenti dell'azienda aeronautica, che i sindacati chiedono che vengano ricollocati dall'azienda che si insedierà a Sestri Ponente. «Una richiesta logica - dice **Bruno Manganaro**, segretario della Fiom Cgil di Genova - visto che per quell'area vale un accordo firmato nei mesi scorsi a Roma. L'impresa che opererà in quegli spazi dovrà farsi carico fino a un massimo di 150 lavoratori. Pretendiamo maggiori certezze, e proprio per questo abbiamo già chiesto un incontro con presidente della Regione Liguria ed il commissario del porto di Genova». Secondo fonti vicine al dossier, Palazzo San Giorgio vorrebbe concedere gli spazi, per i quali dovrà essere modificato l'uso industriale, ora destinato solamente al settore aeronautico, ad una o più imprese che operano nel comparto hi-tech, ma una decisione finale, in base agli investimenti programmati e gli occupati previsti, **verrà fatta solamente entro fine anno** e dopo l'apertura delle 15 buste.

Riparazioni, nella palude da 37 anni

Genova immobile mentre Marsiglia aggancerà il business delle navi giganti

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Sul fronte delle Riparazioni navali, niente aiuta Genova: a settembre tornerà operativo il bacino 10 di Marsiglia, proprietà di Gin (gruppo che controlla Mariotti-San Giorgio) vasca lunga 465 metri, struttura unica nel Mediterraneo che dopo decenni di abbandono torna in auge grazie al gigantismo navale.

A Marsiglia Gin, prima industria di riparazione genovese, controlla già due bacini, e proprio queste strutture hanno permesso nel 2014 - spiegò tempo fa Ferdinando Garrè, numero uno di San Giorgio - a Genova di incassare a sfavore di Piombino la demolizione della "Concordia", permettendo di portare il relitto sotto la Lanterna senza interrompere

l'attività delle riparazioni.

Ma nel 2017 Gin, insieme a Neri, lancia Piombino nel business di demolizioni e riparazioni, e sono appunto due anni che sia Garrè, sia Marco Bisagno (cantieri Mariotti), mostrano segni di impazienza verso Genova, dove gli spazi per le Riparazioni navali sono inadeguati dal '97, minacciando di spostare le attività lontano dal capoluogo ligure.

Il problema, è che anche oggi ogni progetto di rilancio dell'area genovese è appeso al verdetto del Tar sul ricorso presentato a fine 2015 dal Comitato a difesa del Porticciolo Duca degli Abruzzi, composto da Yacht Club e altri circoli nautici che insistono sull'area da tombare per fare spazio alle Riparazioni. Se il Tar darà loro ragione, se ne parla tra 5 anni (tempo della proroga della concessione richiesta dal Comitato e negata

altimenti lo stesso,

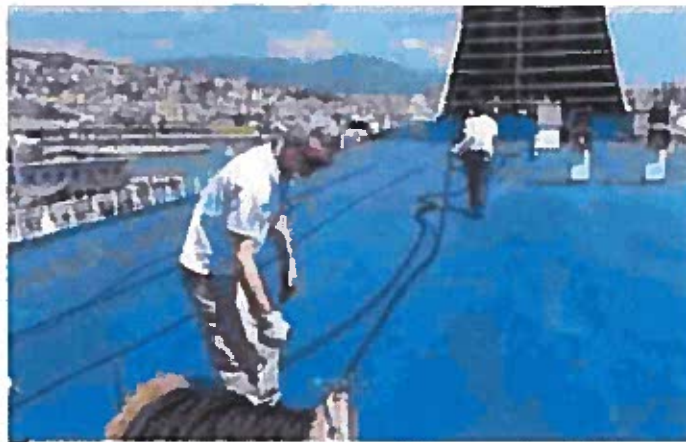
visto che è immaginabile che la battaglia proseguirà in Consiglio di Stato. Intanto il tempo passa: dopo il bacino galleggiante venduto nel '97 dopo 18 anni di inutilizzo, seguì l'Affresco di Piano del 2004, poi il progetto Novi del 2005, quello Merlo del 2009, il piano Confindustria del 2010, l'ipotesi del trasferimento delle Riparazioni a Sestri nel 2011, ancora l'ipotesi del bacino galleggiante comprato cedendo le quote

nell'Aeroporto ecc... sono già passati due anni e mezzo da quando la Regione affidò (dicembre 2013) il ridisegno dell'area a Renzo Piano, che presentò il "Blue Print" a ottobre 2014, lo donò alla città a settembre 2015, e su cui ad oggi manca un accordo di programma tra Comune, Regione e porto (da lunedì commissariato per 6 mesi), mentre già alla presentazione del progetto Piano pronosticava inizio lavori al 2020 con orizzonte temporale di una decina d'anni.



L'area delle Riparazioni navali a Genova

ANSA



Monitoraggio sui traghetti Emissioni, dopo Gnv e Moby coinvolta anche la compagnia Tirrenia

GENOVA. Dopo Grandi Navi Veloci (Gnv) e Moby Lines, verrà coinvolta anche Tirrenia nel monitoraggio sperimentale delle emissioni dei traghetti in fase di manovra e durante la navigazione: l'attività, unica nel suo genere in Italia, è iniziata un paio di anni fa, ed è portata avanti da Capitaneria di Porto di Genova e Arpal del capoluogo ligure. La novità, adesso, è rappresentata dal coinvolgimento di Tirrenia, terzo vettore dopo Grandi Navi Veloci e Moby ad aderire all'iniziativa. Quattro tecnici di Arpal Genova ed un militare della Capitaneria di Porto sono salpati dal capoluogo ligure a bordo del traghetto "Nuraghes".

Portuali, Raugel vicepresidente nazionale



Enzo Raugel (foto), numero uno della Compagnia Portuale, torna a distanza di tre anni nel vertice dell'Anclp, l'associazione che a livello nazionale raggruppa una sessantina di compagnie portuali presenti un po' in tutta Italia.

È quanto è emerso nell'assemblea dell'organizzazione: al timone dell'Anclp va Luca Grilli, presidente della Compagnia portuale di Ravenna, mentre Raugel divide la vicepresidenza con Tirreno Bianchi e Davide Tassin in rappresentanza l'uno di Genova e l'altro di Venezia. Il presidente uscente era Marco Dall'i, anch'egli della Compagnia livornese, ora impegnato in Clp nell'alleanza che i portuali hanno fatto con Neri-Negri.

La Gazzetta Marittima

Anche Gallanti riconfermato commissario

LIVORNO – Come era stato preannunciato fino alla nomina del nuovo presidente e, comunque, per un periodo non superiore ai sei mesi il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha rinnovato la fiducia a Giuliano Gallanti, che rimarrà in sella a Palazzo Rosciano fino a che non si concluderà l'iter di approvazione della riforma. I sei mesi scadranno il 13 novembre. La conferma al timone del porto di Livorno arriva a breve distanza dall'ok dato al commissario straordinario del Porto di Piombino, Luciano Guerrieri. Per Gallanti si tratta della seconda proroga consecutiva. "Ringrazio il ministro e il presidente della Regione per la fiducia accordatami - ha detto Gallanti - abbiamo di fronte a noi impegni gravosi, ora possiamo metterci a lavoro con maggiore serenità e contribuire a dare al nostro porto il futuro che merita". Nel decreto del ministro si specifica che si è preso atto della dichiarazione dell'avvocato Gallanti "secondo le vigenti disposizioni in materia, di insussistenza a suo carico di cause di inconferibilità e incompatibilità nonché di preclusione all'assunzione degli incarichi". A Gallanti spetta adesso la decisione - scontata - di confermare per i sei mesi di rito del suo segretario generale nella persona dell'avvocato Massimo Provinciali.

Darsena Europa e Porto 2000, va verso il rinvio

In pista un doppio slittamento: per l'espansione a mare c'è da adeguarsi alle novità sugli appalti
Pioggia di richieste di chiarimenti sulla privatizzazione della società che gestisce lo scalo crociere

di Mauro Zucchelli

► LIVORNO

È nell'aria la decisione di un nuovo (doppio) rinvio delle scadenze riguardanti due maxi-bandì destinati a segnare la storia del nostro porto: da un lato, l'apertura delle buste relative alle offerte economiche delle quattro candidate in lizza per la privatizzazione della Porto di Livorno 2000, la società pubblica che gestisce lo scalo di crociere e traghetti; dall'altro, il termine entro il quale possono farsi avanti i grandi gruppi privati intenzionati a investire nel project financing della maxi-Darsena.

Si tratta di uno dei primi passi del terzo periodo di Gallanti come commissario di l'a-

lazzo Rosciano, dopo la riconferma arrivata pochi giorni fa dal ministro Delrio (fra un mese esatto scade anche l'incarico di Massimo Provinciali come segretario generale: in questo caso però non si tratta di una nomina ministeriale bensì di un incarico che è nelle mani di Gallanti e, a meno di sorprese in extremis, è prevedibile la riconferma).

Resta da capire se lo slittamento possa essere di poche settimane oppure no.

Non sembra intenzionata a far cadere le due scadenze nel bel mezzo della pausa estiva, dunque o si tratta di un rinvio tecnico di limitata portata o si andrà a dopo l'estate. Va detto che le indiscrezioni accreditano l'inizio di settembre come una delle possibilità

più accreditate per il bando relativo alla Porto 2000. Anche per la maxi-Darsena sarà così?

In realtà, i due rinvii sembrano originati da ragioni differenti. Ad esempio, per quanto riguarda la Darsena Europa risulta che vi sia da 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 poco meno di un mese fa aveva pubblicato una puntualizzazione urgente per precisare che la concessione in ballo ha la durata di 50 anni.

Diverso è il caso della priva-

tizzazione della società del porto crociere. In questo caso il motivo dello slittamento potrebbe risiedere nella pioggia di richieste di chiarimenti che i quattro pool di pretendenti hanno avanzato: non è un mistero che poi i soggetti in lizza dovranno avere un lasso di tempo congruo (30-40 giorni) per poter costruire la propria offerta economica definitiva.

Non è la prima volta che questi due bandi vengono rinviati. Era già accaduto a metà marzo, quando il bando della Darsena Europa era stato fatto slittare a fine giugno. Qualcosa del genere aveva interessato il bando per la privatizzazione della Porto 2000, la cui scadenza è stata finora fissata al 7 giugno.

CONFERENZE STAMPA



Massimo Provinciali

Ma a Livorno la gara "Porto 2000" ritarderà ancora

LIVORNO - Vediamo di chiarirci un attimo le idee. Nel fine settimana scorso a Dubrovnik (Croazia) il rapporto di Risposte Turismo - che riportiamo qui a fianco in sintesi - parla di un 2015 positivo specie per le crociere: ma adombra

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

La gara "Porto 2000"

anche, più o meno tra le righe, che per l'anno in corso saranno cavoli amari specialmente per Venezia - per la diatriba sull'esclusione delle grandi navi dal centro - e per Brindisi - abbandonata da Msc - con un totale quindi negativo per l'Italia. Qui sopra invece l'eliminazione di andare incontro a un buon 2016 e ottime previsioni arrivano anche da Civitavecchia-porti di Roma e da Livorno, grazie anche al ritorno di Carnival su quest'ultimo scalo.

Però, se ci fermiamo un attimo su Livorno, assistiamo al preavviso di un nuovo slittamento della gara per la privatizzazione della Porto 2000, la società delle crociere e dei traghetti. La conferma non è ancora ufficiale, ma da fonti autorevoli della Spa si ammette che le richieste di chiarimento sul testo della gara sono state tante e tali da richiedere più tempo per rispondere. E, poiché l'ultima scadenza ufficiale è a giorni, viene ormai dato per scontato che si andrà a fine giugno. Almeno.

Che vuol dire "almeno"? Volei dire, per quello che siamo riusciti a capire, che in Porto 2000 si sta pensando a questo punto di preaderela e di farla premere un po' più ariosa, andando addirittura a settembre. Il ragionamento sembra, sotto questo aspetto, abbastanza logico: fine giugno vorrebbe dire fare l'analisi delle offerte e quindi un lavoro non certo semplice né velocissimo in piena estate, con la spola di Damocle degli affari che tra luglio ed agosto marcia a mezzo regone (forse ecc.). Meglio rifletterci bene, con calma, e andare, appunto, a settembre. Nella speranza - non dichiarata ma che ha il suo peso - che nel frattempo sia anche partita la riforma, gli assetti

sono stati determinati e l'importante gara per crociere e traghetti non avvenga in

regime di commissariamento.

C'è solo da capire come la prenderanno i quattro giganti che si sono dichiarati interessati alla gara, e che probabilmente vorrebbero "chiudere" la gara stessa in tempo non lubrifici. A meno che - si chiede qualcuno - non siano loro stessi d'accordo, visto che sui porti, e sulla situazione livornese in particolare per quanto riguarda il terminal crociere (spostamento del TCC), magazzini alternativi per la Cgil, ex cetera) non c'è certo chiarezza nel tempo.



PASSO IN AVANTI VERSO IL DISSEQUESTRO: "CONGELATO" DA AGOSTO L'AFFIDAMENTO



La procura: ok al progetto per rimettere in galleggiamento il bacino

«La Procura ha autorizzato Azimut Benetti ad avviare le procedure previste per rimettere in galleggiamento il bacino Mediterraneo e stabilizzare la nave Urania». L'annuncio arriva da Palazzo Rosciano (foto), quartier generale dell'istituzione portuale, e segna un passo in avanti verso il ritorno alla normalità. E dunque alla possibilità di far proseguire l'iter del bando per l'affidamento dei bacini: attualmente il percorso della gara è "congelato" per via delle necessità connesse alle indagini sul tragico incidente sul

lavoro che nell'agosto scorso è costato la vita a un operaio napoletano. Secondo quanto riferisce il sostituto procuratore della Repubblica, Antonella Tenerani, ha infatti dato l'ok l'11 maggio scorso, dopo aver esaminato la perizia dell'ingegner Domenico Trovato, nominato consulente tecnico del pm nel procedimento». Assieme all'ingegner Alberto Marinò, - viene specificato - il consulente ha ritenuto «tecnicamente idoneo» sia il progetto di rigalleggiamento del bacino Mediterraneo che il piano

di stabilizzazione della Urania. Entrambi i progetti, come puntualizza Palazzo Rosciano, «erano stati predisposti dai tecnici di Azimut Benetti e già approvati sia dal Rina che dall'Authority Iabronica». Terminate le operazioni di stabilizzazione dell'Urania, - si afferma - la Procura «potrà ultimare le indagini peritali in tutta sicurezza e procedere con il dissequestro del Bacino, che potrà così essere riconsegnato» proprietaria del Bacino Mediterraneo, del quale Azimut Benetti ha la gestione provvisoria».

Livorno: Arriva il via libera dal PM. Sì al rigalleggiamento del Bacino Mediterraneo dell'Azimut Benetti

Livorno, 17 maggio 2016 - La Procura ha autorizzato l'Autorità Portuale e Azimut Benetti ad avviare le procedure previste per rimettere in galleggiamento il bacino Mediterraneo e stabilizzare la nave Urania. Il sostituto procuratore della Repubblica, Antonella Tenerani, ha infatti dato l'ok l'11 maggio scorso, dopo aver esaminato la perizia dell'ingegner Domenico Trovato, nominato Consulente Tecnico del PM nel procedimento. Assieme all'ingegner Alberto Marinò, il consulente ha ritenuto tecnicamente idonei sia il progetto di rigalleggiamento del bacino Mediterraneo che il piano di stabilizzazione della Urania. Entrambi i progetti erano stati predisposti dai tecnici di Azimut Benetti e già approvati sia dal RINA che dall'APL.

Una volta terminate le operazioni di stabilizzazione dell'Urania, la Procura potrà ultimare le indagini peritali in tutta sicurezza e procedere con il dissequestro del Bacino, che potrà così essere riconsegnato all'Autorità portuale, proprietaria del Bacino Mediterraneo, del quale Azimut Benetti ha la gestione provvisoria.

Restituita a Livorno e ai suoi cittadini il Mito della Gregoretti che torna a splendere:La cerimonia presso il Molo Elba

Da SX Gallanti, Vece, Di Marco

Livorno, 17 maggio 2016 - Una cerimonia per restituire ufficialmente alla città uno dei simboli dello scalo labronico, la mitica motonave Bruno Gregoretti della Capitaneria di Porto, che per oltre trent'anni ha prestato servizio avvistando scafi alla deriva e rintracciando naufraghi e che nel 2007 è stata dismessa e poi consegnata alla Port Authority, che nel frattempo l'ha trasformata in nave museo.

Ad organizzare l'evento è stata l'Autorità Portuale, nell'ambito dei festeggiamenti dedicati alla Giornata Europea del Mare, che, su input della Commissione Europea, viene celebrata il 20 maggio di ogni anno. All'iniziativa ha preso parte il commissario straordinario dell'APL, Giuliano Gallanti. Presente anche il comandante della Capitaneria di Porto, Vincenzo di Marco, che per l'occasione ha donato all'assessore comunale alla mobilità urbana e all'ambiente, Giuseppe Vece, una pergamena con la storia della nave.

«Sono affettivamente legato a questa motovedetta - ha detto Di Marco -, è stata la prima motovedetta su cui sono salito per gli addestramenti. Nel corso della sua lunga carriera, la ex CP 312 si è resa più volte protagonista di rischiose operazioni di soccorso. Vederla oggi a disposizione del porto e della città è per me una grande emozione, do atto all'Autorità Portuale di averla rimessa in sesto».

«Ci abbiamo creduto non appena l'abbiamo vista- ha aggiunto Gallanti - l'abbiamo risistemata e strappata all'oblio perché diventasse oggi uno dei simboli dell'integrazione tra il Porto e la Città. Sono certo che la Gregoretti sarà visitata da molti studenti e ragazzi»

Soddisfatto anche Vece, che ha detto: «Sono contento di essere qui, Livorno è il suo porto e un evento che sottolinei l'importanza del porto per la città è sempre il benvenuto».

Entrata in servizio il 2 luglio del 1975 ed assegnata alla Capitaneria di porto di Livorno, la Gregoretti ha compiuto molte operazioni per recuperare in mare naufraghi di barche affondate o trainando imbarcazioni sorprese dalla tempesta e andate alla deriva in condizioni proibitive. Radiata nel 2007 dal registro navale della Guardia

Costiera, l'imbarcazione è stata consegnata all'Autorità Portuale nel 2012 e risistemata dal Cantiere Lorenzoni. Oggi la nave è oggi uno degli elementi più rappresentativi nel percorso espositivo del Port Center di Livorno.

IN UN SEMINARIO CON LA MARINA MILITARE

Riciclo navi obsolete: il ruolo di Piombino

L'accordo di programma e la nuova società Neri/San Giorgio

NAPOLI - L. [redacted] di Piombino e dell'Elba ha partecipato ad un importante seminario organizzato al Comando Logistico della Marina Militare (MuriComLog) con sede a Napoli.

Nell'ambito del seminario, ha operato una specifica Commissione costituita da rappresentanti di MuriComLog, di Confindustria, dell'Agenzia Investimenti Difesa, dell' [redacted] di Piombino e della San Giorgio del Porto S.p.A.

Il seminario si prefiggeva, tra gli altri, lo scopo di determinare le strategie migliori e più convenienti per il riciclo delle unità navali della Marina al termine della loro vita operativa in numero sempre più crescente nella fase attuale, nel rispetto delle leggi, delle norme internazionali ed in particolare del recente Regolamento UE 1257/2013 sul riciclaggio delle navi.

Nel merito è stata esposta la situazione relativa alla flotta in dismissione nel tempo anche a confronto con altre esperienze europee e nel mondo dove esistono situazioni al limite ed al contrario best practices. Quindi è stata anticipata

l'intenzione della Marina Militare e dell'Agenzia Investimenti Difesa di assumere, al di là della coerenza, le più recenti convenzioni e regolamenti internazionali, oltre ai più recenti ed evoluti Standard ISO sul riciclaggio delle navi.

I rappresentanti [redacted] presenti al seminario, in qualità di relatori la dottoressa Roberta Macii e l'ingegner Sandra Muccetti, hanno esposto i contenuti dell'Accordo di Programma istituzionale del 24 aprile 2014, a seguito del quale, mediante procedura ad evidenza pubblica, l' [redacted]

[redacted] ha assegnato le aree destinate alla demolizione e refitting navale alla nuova Società Piombino Industrie Marittime S.p.A.. E' stato altresì ribadito che nel suddetto Accordo di Programma, il Governo si è impegnato a rendere disponibili navi militari per il sito di Piombino.

Sono stati altresì illustrati i lavori e la capacità operativa della nuova Società. Quale ipotesi di lavoro è stato concluso che le ex unità navali dovranno essere avviate al riciclaggio entro due anni dalla dismissione, abbattendo gli attuali



Luciano Guerrieri

volumi di navi dismesse, coinvolgendo anche il sito di Piombino e definendo le modalità, le condizioni ed i tempi di consegna, di concerto con l' [redacted] e l'operatore economico.

Al termine dell'esposizione, il commissario dell' [redacted] Guerrieri, presente all'illustrazione dei lavori del seminario, ha apprezzato il lavoro svolto dalla Commissione ed ha osservato come la Piattaforma di Piombino possa rappresentare una prima qualificata risposta del nostro Paese ad una domanda di mercato potenzialmente assai vasta. Ha chiesto in tal senso agli armatori di scegliere pienamente e senza indugio la via dell'economia circolare e della tutela dell'ambiente e dei diritti umani, elogiando la Marina Militare per la scelta strategica già compiuta ed avviata, contribuendo così ad indicare una strada da seguire come un esempio di qualità e correttezza.

Crisi mondiale e cambio generazionale. Siamo fuori dalla crisi?

Se ne è discusso con un convegno in occasione del 119° anniversario della CPC

CIVITAVECCHIA - Crisi mondiale e cambio generazionale. Siamo fuori dalla crisi? In occasione del 119 esimo anniversario della compagnia portuale un convegno, occasione di confronto su uno dei temi più scottanti dell'attualità'. Una domanda per nulla retorica, reale a cui la CPC ha chiamato a discutere rappresentanti istituzionali e gran parte delle imprese portuali e territoriali. Al tavolo dei relatori il vicepresidente della Regione Lazio, Massimiliano Smeriglio, il commissario di molo Vespucci, Pasqualino Monti, il Sindaco Antonio Cozzolino, il presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani, i saluti del consigliere regionale Gino De Paolis a moderare il dibattito la giornalista Cristina Gazzellini.

Il disastro Porto sul tavolo di Delrio sei i nodi irrisolti

Oggi il ministro alla riunione del comitato portuale

Dopo la bocciatura del consuntivo dell'autorità per il 2015 incontro con la comunità portuale

Antonino Pane

Bilancio, dragaggi, darsena di Levante, piano regolatore portuale, Grande progetto, vetrii interni, imprenditori che si confrontano non con la produzione ma con la carta bollata. E poi la riforma, le resistenze del porto di Salerno all'accorpamento con Napoli. Il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio oggi si troverà di fronte ad una situazione che, al di là dei sorrisi di circostanza e delle belle parole, è veramente preoccupante. Quali argomenti potrà trovare per risolvere il morale e ridare speranza agli operatori del porto?

Il bilancio il ministro, lo ricordiamo, è stato chiamato d'urgenza dal commissario straordinario Antonio Basile al tavolo del Comitato portuale a conclusione di una riunione riunione che ha visto venir meno il numero legale e non ha approvato il bilancio consuntivo del 2015. Un fatto grave, ma soprattutto sintomatico di una diffusa disaffezione nei confronti delle istituzioni. Se è vero che a far saltare l'approvazione del documento è stata l'appostamento di fondi a rischio per 5,6 milioni di euro valutati prudenzialmente sulla base di debiti non pagati alla portuale e non incassabili, è ancor più vero che sullo sfondo c'è tutta l'insoddisfazione degli operatori per un commissariamento che dura ormai da tre anni, per infrastrutture che non riescono a completarsi, per il continuo rimpallo di responsabilità sugli obiettivi non raggiunti, su controlli mai eseguiti o su crediti non riscossi. Il mancato escavo dei fondali, una storia che dura da oltre 15 anni, ha fatto saltare i nervi a molti operatori. E non ci sono più scuse ragionevoli e credibili, tenuto conto che quasi il 50% dei porti italiani è in area SEN (Si-



Lo scontro Polemica su 5,6 milioni di euro destinati a coprire debiti inesigibili

mortizzatori sociali. Un disastro preannunciato che si accoppia alle richieste risarcitorie milionarie avanzate, in sede giudiziale, da molti concessionari.

Contenziosi. Annualmente le richieste di risarcimento all'Ente portuale ammontano a quasi 140 milioni di euro, di cui 37 milioni richiesti dalla Conateco, 3 milioni richiesti dalla Soteco, 70 milioni richiesti da Porto Florito spa (il concessionario del porto turistico nisi realizzato) e 27 milioni dall'appaltatore della nuova darsena di Levante, la Trevi spa. Un ammontare molto prossimo all'importo restituito all'Ue sul Grande progetto (118 milioni di euro) che la Regione Campania si è vista costretta a riproporre nella programmazione 2014-2020, sottraendo ovviamente equivalenti risorse ad altri investimenti.

I danni Chi risponderà di questi danni? Chi risponderà di questo disastro? C'è chi è pronto a giurare che per il porto di Napoli si stanno creando le condizioni di Bagnoli per un ennesimo esproprio. Ma c'è chi invece gioisce di questa situazione. Parliamo di quei concessionari che pur di tutelare posizioni di privilegio anche legittimamente acquisite nel tempo, in assenza di controlli efficaci sulla produttività delle aree demaniali, preferiscono il disordine all'ordine.

to di bonifica di interesse nazionale) ma Napoli resta il farallino di coda nonostante il ministero dell'Ambiente abbia seguito un lungo iter approvativo che ha visto l'emissione di ben sette decreti. Il porto di Napoli negli ultimi tre anni ha perso centinaia di posti di lavoro ed altrettanti li perderà nei prossimi mesi quando sarà cessato l'accompagnamento degli am-

Come farà il ministro a spiegare tante cose?

Darsena di Levante La Nuova Darsena di Levante, il contenitore che dovrebbe contenere un milione di metri cubi di sabbie inquisite dei fondali del porto, ancor non è ultimata. Un progetto avviato con un accordo di programma del dicembre 2000, su una progettazione assegnata nel 2003 per un importo di circa 5 milioni di euro e per un valore stimato delle opere di circa 40 milioni nel 2004. Ma dopo una progressiva lievitazione dei costi il progetto, giunto ad un valore complessivo di 154 milioni di euro, veniva appaltato nel 2011 con un contratto che avrebbe dovuto garantire l'ultimazione entro 180 giorni. Ad oggi sono trascorsi oltre 1000 giorni. I costi dell'appalto sono lievitati di oltre 26 milioni di euro, i costi di ingegneria sono passati da 5 a 18 milioni di euro, e l'opera è tutt'altro che pronta. Le previsioni ottimistiche prevedono un completamento nel prossimo mese di marzo, quando saranno trascorsi oltre 1300 giorni.

Escavi In tutto questo il progetto degli escavi, quello tanto atteso, ancora non esiste e ci vorranno ancora mesi prima che si possa leggere un bando di gara. Del resto se il contenitore non è pronto che fretta c'è? Ma nessuno riesce a comprendere dove si annidano le responsabilità di tanti ritardi eppure in un comunicato del 20 febbraio 2015 il ministro dell'Ambiente scriveva "il dragaggio dei sedimenti del porto di Napoli, giunto all'approvazione dopo ben 7 decreti predisposti dal ministero, ha radici profonde soprattutto per quanto riguarda le criticità di ordine tecnico riscontrate durante l'esame dei progetti".



Lo stop Piano regolatore da 4 anni niente

-segue

litrazioni

di Napoli". A conservare dunque le semplificazioni sugli scavi apportate dalla recente legge 221/2015 (collegato ambientale) se non si promovono iniziative adeguate? Ma tutto questo non basta.

carte al consiglio superiore

Piano regolatore portuale Il Prp, adottato dal Comitato portuale nel settembre 2012 dopo l'approvazione del Consiglio Comunale, è ancora fermo e si ostina - ad oltre 3 anni - a non fornire al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici le integrazioni richieste nel marzo 2013. Dall'area tecnica fanno sapere che è tutto fermo per

"scelte politiche". Ma quali? Fatto da chi? Gli unici a non volere il Prp sono i concessionari dei depositi costieri che proprio qualche giorno fa hanno depositato l'emisivo ricorso contro il Piano Triennale che ancora contiene la realizzazione di boe esterne alla diga foranea per l'ormeggio di navi petroliere, come accade in molti porti del mondo.

di PIERLUIGI ROSSI



Delio
Il ministro

Al titolare delle Infrastrutture è legata la riforma delle Autorità portuali che porterà, entro tre anni, alla fusione tra Napoli e Salerno



Basile
Il commissario

Antonio Basile ammiraglio della Guardia Costiera è il commissario straordinario

di Napoli

Il porto in pillole

NAPOLI

► Crocieristi	1.269.571
► Traffico del Golfo	6.677.623
► Container	438.280
► Occupati diretti	5.000
► Navi attraccate	48.957

Dal 2015



CAPIRELLI



«Porti, governance unica treni, i fondi ci sono già»

Delrio a Napoli: metro, l'anello bloccato dai contenziosi

Nando SantonastasoMinistro Delrio, parliamo dai tempi di attuazione della riforma dei porti: Salerno intende chiedere una moratoria di 36 mesi prima di entrare nell'Autorità di sistema del Basso Tirreno con Napoli mentre il Consiglio di stato mette in guardia sul rischio che istanze locali possano frenare ulteriormente al riforma. Che ne pensa?

«La riforma va nella direzione della cooperazione fra porti per rafforzare il sistema italiano. Il decreto governance sta procedendo e, dopo la Stato-Regioni e il parere favorevole con osservazioni del Consiglio di Stato, è arrivato alle commissioni parlamentari per poi tornare al Cdm, con il recepimento delle osservazioni. Il Consiglio di Stato esprime una preoccupazione comprensibile. In ogni caso mi auguro che prevalga quel disegno di sistema nazionale e di efficienza che lo stesso Consiglio e la stessa conferenza delle Regioni, Comuni e Province hanno colto e apprezzato. I casi particolari saranno valutati con rispetto e attenzione».

Il parere delle Commissioni parlamentari arriverà a quanto pare solo a fine giugno, lei pensa che la nomina del presidente di Napoli arriverà dopo l'estate?

«No, dobbiamo fare assolutamente entro l'estate».

Eppure, mentre i tempi procedurali in Italia si allungano o quanto meno non sono brevi, altrove come a Suez si è già pronti: non crede che così si complica la possibilità di accrescere la competitività del sistema italiano che è alla base della riforma?

«No, perché la riforma sta procedendo in tutte le sue parti, grazie ad un'azione congiunta, legislativa, amministrativa e tecnica. Gli incentivi da 200 milioni previsti in stabilità, Marebonus e Ferrobonus, vedranno partire i bandi entro l'estate. Solo con il Marebonus ci saranno 800.000 mezzi pesanti in meno sulle strade. Lo Sportello Unico doganale, implementato con l'Agenzia delle Entrate, in un anno e mezzo ha permesso di sdoganare in mare 3.500 navi e lo sdoganamento in mare è oggi attivo in 17 porti. Possiamo contare ora su 16 Fast corridor, di cui nove su gomma, cinque su ferro, due intermodali, per 1.413 container. La norma del Collegato Ambientale per semplificare escavi e dragaggi garantendone la sostenibilità è già in vigore, mentre continua l'iter dei regolamenti. Siamo in dirittura d'

arrivo con le concessioni demaniali e la governance. Sta procedendo l'upgrading del trasporto merci ferroviario da e per i porti e dei collegamenti ultimo miglio con la previsione, nell'aggiornamento del contratto di programma Rfi del 2015, di 1,5 miliardi di interventi di cui il 60% già finanziati. Sono alcuni esempi che dicono come si stia facendo un lavoro profondo e concreto che affronta tutti i punti critici del sistema portuale italiano, a beneficio della crescita e della competitività».

Napoli lamenta di non aver potuto inserire nel bilancio preventivo dell'Autorità portuale le risorse comunitarie destinate anche ad avviare il grande e indispensabile progetto del dragaggio del porto: lo stop dei revisori dei conti di nomina ministeriale sarebbe alla base di una decisione mentre a Salerno questo stop non c'è stato. Perché?

«C'è stato un confronto con i revisori dei conti da parte dell'Autorità portuale di Napoli e, grazie al confronto con la Regione, il problema è ormai in fase di soluzione».

In uno studio Svimez-Unione Industriali di Napoli si osserva che le opere previste dal Patto per la Campania, in particolare quelle ferroviarie, non avrebbero al momento risorse certe per essere completate, come per la Napoli-Bari: è vero? E le nuove risorse arriveranno anche attraverso la flessibilità riconosciuta proprio oggi dall'Ue o c'è da essere preoccupati visti i troppi precedenti di opere a rilento e spesso mai terminate nel Sud in particolare?

«Vi sono già risorse per oltre 3 miliardi di euro disponibili e da spendere per la Napoli-Bari e contiamo di pubblicare bandi per oltre 500 milioni nei prossimi giorni. Le risorse per i corridoi europei come la Napoli-Bari e la Napoli-Palermo sono garantite e sicure anche per i prossimi lotti costruttivi. I corridoi europei sono la priorità al Nord come al Sud e debbono anche trasportare merci.

Il governo Renzi, inoltre, con la Stabilità 2016 ha fatto per la prima volta una pianificazione pluriennale per le infrastrutture, in particolare con i contratti di programma Anas e Rfi proprio per dare più certezza di risorse e di pianificazione. Un cambio di passo notevole. Sulla flessibilità il percorso è stato sostanzialmente positivo e avremo le risorse necessarie per le opere previste».

Il piano per le nuove Metropolitane non ha previsto l'atteso anello della metro di Napoli: è vero che non è stato possibile inserirlo per via dei contenziosi mai risolti dalla precedente amministrazione regionale con le imprese appaltatrici?

«Nel Piano Metropolitane abbiamo previsto il prolungamento della linee L1 e L6. Abbiamo valutato, con la struttura tecnica di missione coordinata dal professor Ennio Cascetta, che l'anello della metropolitana va ovviamente completato. La cosa è allo studio perché non è possibile al momento prevedere esattamente le risorse necessarie, per via di un notevole contenzioso con le imprese a seguito del fermo lavori del 2010».

A che punto è la cabina di regia? E i Patti sono davvero la scommessa vincente per il rilancio del Mezzogiorno?

«La cabina di regia sta portando avanti un lavoro costante e fruttuoso. I patti hanno avuto il pregio di mettere a sistema le principali iniziative che convergono a Sud e di rendere chiaro il disegno. Sono senz'altro un'opportunità da cogliere e una attenzione del Governo attorno alla quale si possono consolidare molte iniziative non estemporanee ma di sostegno stabile a uno sviluppo non assistito. Il Sud è la scommessa più importante di questo governo».

Anche il “Vespucci” all’apertura della Naples Shipping Week

Il programma completo dell’evento giunto alla seconda edizione

NAPOLI – Lunedì 27 giugno inaugura, come già annunciato, la II edizione della Naples Shipping Week, la settimana interamente dedicata alla cultura e all’economia del mare, che si svolgerà a Napoli dal 27 giugno al 2 luglio 2016. La manifestazione, organizzata da ClickutilityTeam e dal Propeller Club Port of Naples, coinvolgerà l’intera città e terminerà con la grande CENA MEDITERRANEA a PALAZZO REALE, luogo simbolo di Napoli. Innovazioni tecnologiche, governance dei porti, autostrade del mare, sicurezza marittima, combustibili rinnovabili, nuovi mercati sono alcuni dei temi che saranno affrontati durante la NSW e che saranno promossi da Università, Enti di Ricerca, Aziende e Associazioni di settore.

[hidepost]In occasione della NSW lunedì 27 arriverà a Napoli la nave scuola «Amerigo Vespucci», il veliero simbolo della Marina Militare che rimarrà sul lungomare Caracciolo per tutta la settimana. Nel pomeriggio la Stazione Zoologica Anton Dohrn ospiterà la conferenza “Veicoli del mare come osservatori” organizzata dalla Stazione Zoologica stessa in collaborazione con ISPRA – Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale. Alla conferenza sarà abbinata una visita alla Sala degli Affreschi. Martedì 28 giugno, due i convegni che si svolgeranno al Molo San Vincenzo straordinariamente aperto per questa occasione. Il Mare Educatore e Formatore a cura del Museo del Mare di Napoli, Fondazione Thetys e Istituto di Studi sulle Società del Mediterraneo del Cnr di Napoli. A seguire, Nuovi modelli di Governance per il dialogo tra Porto e Città organizzato sempre dal Cnr – Università Federico II in collaborazione con Aniai e The International Propeller Clubs. Sempre martedì inaugurerà la MOSTRA DA SCUGNIZZI A MARINARETTI. L’esperienza della Nave Asilo Caracciolo (1913-1928) presso la Sala Caracciolo al Molo San Vincenzo.

Mercoledì 29 giugno, Villa Doria D’Angri ospiterà la conferenza internazionale Promotion, sustainability and control management in Cruise Seaport Systems organizzata dall’Università Parthenope di Napoli. Nel pomeriggio, protagonista la Tavola Rotonda a cura di Conisma e Atena Sud Italia dedicata all’Energia del Mare che si svolgerà nell’Aula Magna dell’Università Parthenope. Alle 15, “LARGE VESSELS, LARGE CONTAINERS?” il convegno organizzato da C.I.S.Co mentre alle 18.30, ospiti dell’Amerigo Vespucci, si svolgerà il convegno “Un Donatore moltiplica la Vita” organizzato dalla Direzione Generale della ASL NAPOLI 1 CENTRO che si soffermerà sulla importanza di avere un numero sempre maggiore di donazioni di organi e di tessuti. Alle 21, il Molo San Vincenzo ospiterà la prima dello SPETTACOLO TEATRALE – MARE MATER – L’esemplare storia della Nave Asilo Caracciolo e della Signora Giulia Civita Franceschi.

Giovedì 30 giugno e venerdì 1° luglio la Stazione Marittima di Napoli ospiterà PORT&SHIPPINGTECH, il Forum internazionale dedicato all’innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, Main Conference della NSW. Un’occasione di confronto tra professionisti con conferenze e incontri dedicati allo shipping e alla logistica che affronterà le seguenti tematiche: GREEN SHIPPING – SMART PORT – SAFETY – NUOVI MERCATI – SHIPPING&FINANCE. Sempre giovedì 30 si svolgerà la MED SECURITY SUMMIT, Conferenza Internazionale sulla sicurezza portuale e marittima che riunirà molteplici esperti in una sessione aperta di confronto sulle problematiche legate al trasporto e alla sicurezza marittima nel Mediterraneo. Alle 19,30, musica in chiusura di giornata con “L’INCANTO DEL MARE”, il concerto del coro Jubilate Deo. In serata, NEW MARITIME GENERATION COCKTAIL PARTY a Posillipo, organizzato da YoungShip Italia, Gruppo Giovani Federagenti, Confitarma e Gruppo Giovani Propeller Port of Naples. Partecipazione riservata su invito.

Venerdì 1 luglio, seconda giornata di PS&T, il forum internazionale dedicato all’innovazione tecnologica in campo marittimo che culminerà con la CENA MEDITERRANEA, importante momento di networking, riservato alla community dello shipping nazionale e internazionale, dedicato alla fantasia culinaria napoletana e mediterranea, cui si alterneranno visite guidate e momenti di intrattenimento. La cena sarà preceduta dal Concerto della Banda della Marina Militare in Piazza del Plebiscito.

Questi i principali eventi di questa seconda edizione che, oltre ai momenti di networking e approfondimento riservati al cluster marittimo, offrirà eventi speciali e iniziative culturali e divulgative aperti alla cittadinanza.

La Naples Shipping Week è organizzata da ClickutilityTeam e dal Propeller Club Port of Naples ed gemellata con la Genoa Shipping Week. La scorsa edizione (giugno 2014) ha visto la presenza di oltre 3000 ospiti provenienti da 50 nazioni per partecipare ai 42 eventi a calendario. www.nsweek.com

Porto di Salerno: Presentazione del Nuovo Piano Regolatore

Salerno, 17 maggio 2016 - Per giovedì 19 maggio 2016 alle ore 10.30, presso il Circolo Canottieri Irno di Salerno in via Porto 41/43, la Conferenza stampa di presentazione del Nuovo Piano Regolatore del Porto di Salerno: ulteriori grandi possibilità di sviluppo commerciale e turistico.

Moli e diportismo Emergono timori

Il comandante Sciotto. il "Marullo" è a serio rischio di insabbiamento

La questione Piano regolatore del porto torna ad animare il dibattito cittadino e mentre le forze di maggioranza sono impegnate a ragionare sulla proposta presentata dall'ing. Mallandrino, tra gli operatori del porto cominciano a venire fuori i primi "distinguo". In particolare si mette in discussione l'ipotesi di accesso al porto nella sezione dedicata al diportismo. «L'imboccatura per le imbarcazioni da diporto a causa delle mareggiate provenienti da grecale settore in cui il nostro porto è particolarmente esposto - afferma il Comitato "Grande porto" - sarebbe soggetta ad insabbiarsi con una certa frequenza, motivo per cui appare necessario l'opera di una draga per liberare l'accesso al porto. Tale intervento inciderebbe nelle casse pubbliche e sarebbe una manna per la ditta che eseguirebbe i lavori. Con condizioni meteorologiche avverse si produrrebbe all'interno del bacino portuale una risacca che avrebbe effetti devastanti sulle imbarcazioni ormeggiate. Riteniamo dunque che debba essere valutata la sua realizzazione».

Altro aspetto mancante a detta del Comitato presieduto dal comandante Mario Sciotto, riguarda la viabilità portuale.

«Anche in questo caso nessun accenno è stato fatto sulla necessità di collegare direttamente con una bretella il porto con l'Asse viario. Eppure l'Autorità portuale ha già redatto il progetto ed ha il finanziamento necessario per la sua realizzazione. Considerato che l'Asse viario collega la città a ponente, a levante, al centro cittadino, con la stazione ferroviaria, perché non collegarlo con il porto che è il cuore pulsante della città. Verso la fine dell'anno in corso, completati i lavori delle banchine di sottoflutto, il porto di Milazzo disporrà di nuovi attracchi per il traffico commerciale».

«Noi del comitato Grande Porto-conclude Sciotto-ci auguriamo che amministratori locali, operatori commerciali e chi di competenza si diano da fare per sfruttare al massimo queste nuove strutture che daranno la possibilità di incrementare il traffico portuale e di conseguenza creare nuova occupazione nuovo benessere per i milazzesi». 3(g.p.)

Autorità portuale di Augusta: Delrio nomina Commissario straordinario Antonio Donato

Author : red

Date : 17 maggio 2016



(FERPRESS) - Roma, 17 MAG - Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha nominato il Capitano di Vascello Antonio Donato Commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Augusta.

Donato, attuale Comandante della Capitaneria di Porto di Augusta, succede ad Alberto Cozzo.

Di origine messinese, Donato è un ufficiale superiore del corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera ed ha prestato servizio presso le Capitanerie di Porto di Catania, Reggio Calabria e Palermo, presso le Squadriglie della Guardia Costiera di Bari e di Brindisi ed è già stato Comandante dei porti di Porto Santo Stefano e Pozzallo.

Il mandato ha una durata di sei mesi.

AUTORITÀ PORTUALE. Il comandante della Capitaneria ha preso il posto dell' avvocato Alberto Cozzo. Il piano regolatore: «C' è già una bozza ma bisogna rivederla»

Augusta, Donato: «Presto il traghetto con Malta»

Si è insediato il nuovo commissario straordinario: «Il progetto della videosorveglianza migliorerà le condizioni della sicurezza» IN BREVE

Più collegamenti, maggiore sicurezza e la revisione della bozza del piano regolatore del porto. Si è messo subito ad affrontare i problemi della rada il nuovo commissario dell' **Autorità portuale** Antonio Donato.

Cettina Saraceno ...Dall' avvio, a giugno, del traghetto giornaliero tra Augusta e Malta, alla prosecuzione degli appalti già avviati per le infrastrutture **portuali**, al completamento dell' iter del servizio di videosorveglianza, fino alla possibile revisione della bozza del nuovo piano regolatore del porto. Sono queste le prime questioni affrontate ieri, durante una conferenza stampa, dal nuovo commissario straordinario dell'«**Autorità portuale**» di Augusta, il capitano di vascello Antonio Donato, che guida anche la Capitaneria di porto, nominato due giorni fa dal ministro delle Infrastrutture Graziano Del Rio al posto dell' avvocato Alberto Cozzo, rimasto coinvolto nel filone siciliano dell' inchiesta «Petrolio».

Il nuovo commissario lunedì pomeriggio ha già incontrato il personale del **Autorità portuale** ma non l' avvocato Cozzo e ha definito positivo l' aver riunito, in un'unica persona, le due autorità di vertice, ma con aspetti però comuni come **Autorità portuale** e Capitaneria di porto,

in attesa della nomina di un presidente dell' **Autorità** di sistema della Sicilia orientale. «La riforma della **portualità** andava fatta anche se non si conoscono i tempi - ha aggiunto - Siamo contenti di poter dare un apporto in questa fase. Tra i progetti in dirittura d' arrivo c' è la videosorveglianza, in fase avanzata, che migliora la security intanto dentro le due aree della vecchia e nuova darsena, dove c' è una vigilanza continua».

A giugno, inoltre, dovrebbe salpare dal porto commerciale la linea traghetto ro-ro pax, cioè merci e passeggeri, da e per Malta, con frequenza giornaliera. «Siamo stati interessati dalla richiesta di una istituzione di un collegamento stabile - ha detto - e abbiamo fatto una serie di riunioni già come Capitaneria di porto, interessato tutti gli attori. Siamo a buon punto, buona parte di quelle indicazioni che avevamo colto sono state trasmesse al vettore. Si sta adeguando l' area e a breve, a giugno, potrebbe esserci le condizioni per attivare la linea». Sul piano regolatore **portuale**, uno strumento necessario che andrebbe accordato con quello generale, che però è datato, «è stata fatta una bozza a

-segue

suo tempo con un handicap dalla nascita e va rivisto", infine sulla possibilità di costruire un «hotspot» dentro il porto, contestata da più parti fino a portare il ministro dell' Interno ad abbondare l' idea, Donato ha affermato che "sarebbe auspicabile, ma per motivi diversi, l' esistenza di questa struttura in un altro sito ma collegare strettamente lo sviluppo alla presenza dei migranti mi sembra un po' troppo semplice. Ho fatto un periodo di comando al porto di Pozzallo, che in quell' anno, il 2008, ha raggiunto il massimo dei traffici, e già lì era presente una struttura fissa che ancora oggi è esistente che ha visto la presenza e il passaggio un notevole quantità di migranti".

Autorità portuale Augusta, si è insediato commissario

Capitano di vascello Antonio Donato ha incarico per sei mesi



(ANSA) - SIRACUSA, 17 MAG - La linea per Malta ed il sistema di video sorveglianza del porto commerciale. Sono alcuni dei progetti che il neo commissario straordinario dell'Autorità portuale di Augusta, il capitano di vascello Antonio Donato, attuale comandante della Capitaneria di Porto di Augusta, porterà avanti nei sei mesi di mandato. Donato, che si è insediato stamane, prende il posto di Alberto Cozzo, coinvolto nel filone siciliano dell'inchiesta Petrolio della Procura di Potenza insieme all'imprenditore siciliano Gianluca Gemelli, compagno dell'ex ministro per lo Sviluppo economico Federica Guidi, ed al vice presidente di Confindustria, Ivan Lo Bello. L'idea di Gemelli sarebbe stata quella di realizzare un deposito di stoccaggio nella rada di Augusta. "Ci sono una serie di progetti in itinere che porterò avanti - ha spiegato il neo commissario dell'Autorità portuale di Augusta, Antonio Donato - che sono strategici per il porto di Augusta". Donato ha le idee chiare anche sui migranti: "Un hotspot e un porto commerciale non possono coesistere. Cosa diversa è l'accoglienza". (ANSA).

Augusta, Donato alla guida del porto

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha nominato il capitano di vascello Antonio Donato, comandante della Capitaneria di Porto di Augusta, commissario straordinario dell'Autorità portuale di Augusta. Il comandante Donato, che mantiene entrambi gli incarichi, succede all'avv. Alberto Cozzo. Quest'ultimo era finito nell'inchiesta della Procura di Potenza sugli affari al porto di Augusta che coinvolgevano Gianluca Gemelli, compagno dell'ex ministro Federica Guidi. Il comandante Donato, di origine messinese, ha prestato servizio presso le Capitanerie di Porto di Catania, Reggio Calabria e Palermo, presso le Squadriglie della Guardia Costiera di Bari e di Brindisi, ed è già stato Comandante dei porti di Porto Santo Stefano e Pozzallo. Il mandato ha una durata di sei mesi.

L' isola dei Cavalieri è più vicina

Il neocommissario Donato porta avanti il progetto traghetti per Malta

Il neo commissario dell' **Autorità portuale**, Antonio Donato subentrato alla guida dell' ente l' altro ieri su disposizione del ministro dei Trasporti e Infrastrutture, Graziano Delrio, si avvia a intraprendere il nuovo mandato con l' intenzione di muoversi anche sul percorso tracciato dal suo predecessore, Alberto Cozzo. Le vicende di natura giudiziaria che ha coinvolto l' avvocato catanese il quale per 18 mesi è stato commissario della Port Authority non inficiano i risultati positivi della sua gestione che, al di là dei pareri espressi sull' operato del funzionario (il cui incarico è cessato il 13 maggio), hanno portato avanti progetti introducendone anche nuovi. Per il capitano di vascello Donato, comandante della Capitaneria di porto di Augusta da settembre 2015, non sarà difficile occuparsi di entrambe le realtà spesso connesse.

«L' esistenza dell' autorità **portuale** la vedo come un fatto positivo - dice il nuovo commissario Donato - il cui compito è promuovere e ricucire legami fra attività merceologiche, industrie e territorio. Il porto è una realtà complessa per cui a volte si verifica un sovrapporsi di competenze della Capitaneria e della Port Authority che è bene evitare per assolvere ai compiti sia dell' uno, l' ente militare, sia dell' altro, l' ente civile, nel migliore dei modi, adottando comportamenti fattivi e "intelligenti". Ritengo che ci sia lo spazio necessario ad entrambi. Riconosco la validità dell' autorità **marittima** e dell' autorità **portuale** che è presente sul territorio in maniera oramai radicata per dar corso a esigenze nell' ambito della logistica, della intermodalità che un porto come lo scalo di Augusta richiede».

Per quanto riguarda il fenomeno dell' immigrazione è convinto che non sia in contrasto con lo sviluppo del porto. Lo sostiene memore dell' esperienza vissuta alla guida del porto di Pozzallo tra il 2007 e il 2009 quando quest' ultimo era fortemente interessato da flussi migratori.

«Nel 2008 in particolare - ricorda il comandante Donato - il porto di Pozzallo ha raggiunto il massimo dei traffici prima e dopo di quel periodo non si è verificato lo stesso volume di traffici e ospitava già allora una struttura fissa per l' accoglienza dei migranti, tuttora esistente. Certo, sarebbe auspicabile che il centro sorgesse in un altro sito, ma non si può collegare la mancata attività del porto alla presenza dei migranti. E' questa un' opinione che ho maturato, appunto, durante il mio mandato a Pozzallo».

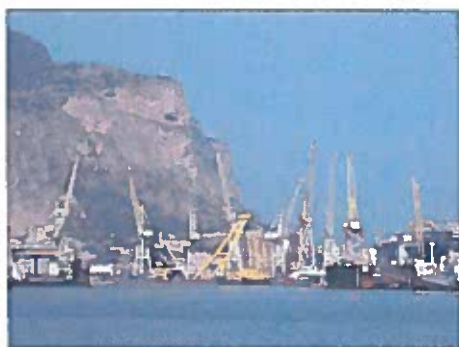
Con la gestione del capitano di vascello Donato nel porto di Augusta si concretizzerà il progetto di video sorveglianza; andranno avanti gli iter riguardanti i progetti infrastrutturali, e dovrebbe partire secondo

-segue

quanto stabilito durante la gestione Cozzo la nuova linea traghetti Augusta -Malta non solo per il trasporto delle merci, ma anche per i passeggeri che si prevede di avviare entro il mese di giugno.

Porti: a Palermo ripartono i lavori nel bacino di carenaggio

Opera appaltata per 25mln euro. Cantiere sarà aperto per un anno



(ANSA) - PALERMO, 17 MAG - I lavori di ristrutturazione del bacino di carenaggio di Palermo da 150 mila tonnellate, parzialmente sospesi per problematiche ambientali, sono ripartiti a pieno regime e, dal 9 maggio scorso, è al lavoro la società "Trevi spa" di Cesena, che ha vinto la gara d'appalto dell'Autorità portuale di Palermo. I lavori in corso riguardano il consolidamento di tutti i cassoni di sponda, mentre gli step successivi prevedono la bonifica dei fondali del bacino, lo svuotamento del bacino e le necessarie verifiche sulle strutture esistenti, realizzate negli anni '90. Servirà circa un anno per la conclusione del cantiere.

Il finanziamento dell'opera è stato previsto tra i fondi della legge 166/2002, per un importo di 24 milioni, al lordo degli interessi per l'accensione del mutuo. Il progetto esecutivo è stato redatto in variante al progetto definitivo approvato e comporta un importo complessivo di 25,6 milioni di euro. "Siamo soddisfatti - spiega Vincenzo Cannatella, presidente dell'Autorità portuale di Palermo - per questo passo avanti. Gli interventi strutturali avviati dall'Autorità portuale serviranno al consolidamento della fondamentale infrastruttura che, una volta ultimata, consentirà nuove opportunità nel campo della riparazione e della trasformazione.

Palermo, continua il restauro del bacino di carenaggio

Stanziati 24 milioni. I lavori riguardano il consolidamento di tutti i cassoni di sponda

I lavori di ristrutturazione del bacino di carenaggio di Palermo da 150 mila tonnellate, parzialmente sospesi per problematiche ambientali, sono ripartiti a pieno regime e, dal 9 maggio scorso, è al lavoro la società Trevi Spa di Cesena, che ha vinto la gara d'appalto dell'Autorità portuale. I lavori in corso riguardano il consolidamento di tutti i cassoni di sponda, mentre gli step successivi prevedono la bonifica dei fondali del bacino, lo svuotamento del bacino e le necessarie verifiche sulle strutture esistenti, realizzate negli anni 90. Servirà circa un anno per la conclusione del cantiere. Il finanziamento dell'opera è stato previsto tra i fondi della legge 166/2002, per un importo di 24 milioni, al lordo degli interessi per l'accensione del mutuo. Il progetto esecutivo è stato redatto in variante al progetto definitivo approvato e comporta un importo complessivo di 25.671.000. «Siamo soddisfatti - dice Vincenzo Cannatella, presidente dell'Autorità portuale di Palermo - per questo passo avanti. Gli interventi strutturali avviati dall'Autorità portuale serviranno al consolidamento della fondamentale infrastruttura che, una volta ultimata, consentirà nuove opportunità nel campo della riparazione e della trasformazione. Il bacino da 150 mila tonnellate, infatti, permetterà il potenziamento dell'attività cantieristica».

Ripartono i lavori per il bacino di carenaggio

L'opera era stata sospesa per problematiche ambientali. Passi avanti anche per l'altra struttura da 8 mila tonnellate

Per la costruzione del nuovo bacino galleggiante da 80 mila tonnellate la Regione ha pronto un piano alternativo al progetto di finanza: «utilizzeremo parte del vecchio bacino da 52 mila tonnellate».

Salvo Ricco OOO Riprendono i lavori di ristrutturazione del bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate, parzialmente sospesi per problematiche ambientali, mentre per la costruzione del nuovo bacino galleggiante da 80 mila tonnellate la Regione ha pronto un piano alternativo al progetto di finanza: «utilizzeremo parte del vecchio bacino da 52 mila tonnellate per costruire la maxi infrastruttura».

La grande vasca da 150 mila tonnellate, in capo all'Autorità portuale ha ripreso il cammino per i lavori che riguardano il consolidamento di tutti i cassoni di sponda. I passi successivi riguarderanno la bonifica dei fondali del bacino, lo svuotamento e le necessarie verifiche sulle strutture esistenti, realizzate negli anni '90. Alla ditta che ha vinto l'appalto, la Trevi spa di Cesena, servirà circa un anno per la conclusione del cantiere.

Il finanziamento dell'opera è stato previsto tra i fondi della legge 166/2002, per un importo di

24 milioni, al lordo degli interessi per l'accensione del mutuo. Il progetto esecutivo è stato redatto in variante al progetto definitivo approvato e comporta un importo complessivo di oltre 25 milioni e mezzo.

Per il completamento saranno necessari altri 85 milioni che dovrebbero arrivare dal Governo nazionale.

«Siamo soddisfatti per questo passo avanti - dice **Vincenzo Cannatella**, presidente dell'Autorità portuale -.

Gli interventi strutturali avviati dall'ente portuale serviranno al consolidamento della fondamentale infrastruttura che, una volta ultimata, consentirà nuove opportunità nel campo della riparazione e della trasformazione. Il bacino da 150 mila tonnellate, infatti, permetterà il potenziamento dell'attività cantieristica».

Capitolo a parte quello che riguarda i due bacini di carenaggio da 52 mila e 19 mila tonnellate di proprietà della Regione. Al cantiere navale c'è l'attesa per la costruzione del grande bacino galleggiante da 80 mila tonnellate, che nel progetto originale, dopo anni di battaglie legali, revoche di gare d'appalto e infinite riunioni, dovrebbe essere realizzato attraverso un progetto di finanza. Un processo lungo che continua, ma che adesso potrebbe essere accantonato per una più veloce

-segue

procedura, che è stata già trasformata in progetto preliminare.

«La proposta prevede il riutilizzo di una buona parte del bacino da 52 mila tonnellate per completare la struttura più grande da 80 mila - dice Alessandro Ferrara, dirigente generale dell' assessorato regionale alle Attività produttive -. Per far ciò elimineremo la parte malandata e manterremo quella sana. I lavori potrebbero essere finanziati con le sole risorse finanziarie messe a disposizione della Regione, circa 50 milioni di euro. Entro quattro mesi - conclude Ferrara - si potrebbe pubblicare la gara per il progetto esecutivo, la realizzazione e la manutenzione del bacino». (*SARI*)

Il Sito di Palermo

Cantieri navali, ripartiti i lavori di ristrutturazione del bacino di carenaggio

Sono ripartiti a pieno regime i lavori di ristrutturazione del bacino di carenaggio di Palermo da 150 mila tonnellate, parzialmente sospesi per problematiche ambientali e, dal 9 maggio scorso, è al lavoro la società "Trevi spa" di Cesena, che ha vinto la gara d'appalto dell'Autorità portuale. I lavori in corso riguardano il consolidamento di tutti i cassoni di sponda, mentre gli step successivi prevedono la bonifica dei fondali del bacino, lo svuotamento del bacino e le necessarie verifiche sulle strutture esistenti, realizzate negli anni '90. Servirà circa un anno per la conclusione del cantiere. Il finanziamento dell'opera è stato previsto tra i fondi della legge 166/2002, per un importo di 24 milioni, al lordo degli interessi per l'accensione del mutuo. Il progetto esecutivo è stato redatto in variante al progetto definitivo approvato e comporta un importo complessivo di 25.671.000. "Siamo soddisfatti - dice Vincenzo Cannatella, presidente dell'Autorità portuale di Palermo - per questo passo avanti. Gli interventi strutturali avviati dall'Autorità portuale serviranno al consolidamento della fondamentale infrastruttura che, una volta ultimata, consentirà nuove opportunità nel campo della riparazione e della trasformazione. Il bacino da 150 mila tonnellate, infatti, permetterà il potenziamento dell'attività cantieristica".

Trasporti, infrastrutture e logistica Comuni e aziende ora fanno rete

Se è vero che «l' unione fa la forza» quella di ieri può essere ritenuta una «giornata storica» per Marsala che, dopo anni di «isolamento», entra in un progetto di «Governance dell' Area Vasta». Nell' ex Convento del Carmine è stato ieri firmato il protocollo d' intesa che vede assieme sette Comuni della Sicilia Occidentale, l' Anci, l' Amat, l' **Autorità Portuale** e la Direzione Marittima. I sette Comuni sono: **Palermo** (Leoluca Orlando); Termini Imerese (Salvatore Burrafato); Trapani (Vito Damiano); Marsala (Alberto Di Girolamo); Mazara del Vallo (assessore Vito Ballatore); Erice (Giavito Marino), Felice Errante (Castelvetrano) ed Alcamo (Giovanni Arnone); con loro, presenti alla firma del protocollo d' intesa, Barbara Acreman (Ministero Infrastrutture), Giuseppe Amodio (Ministero Territorio e Ambiente), Franco Giudice (Airegest), Fabio Giambrone (Gesap), Antonio Cristina (Amat **Palermo**), Gaetano Martinez (Direttore Marittimo della Sicilia Occidentale) e Leoluca Orlando (Anci Sicilia e Sindaco di **Palermo**). «Marsala, con il suo essere "città territorio" è l' ideale per l' Area Vasta. Obiettivo del protocollo d' intesa - ha sottolineato Leoluca Orlando, presidente dell' Anci Sicilia e sindaco di **Palermo** - è un tavolo interistituzionale per la promozione e lo sviluppo della mobilità sostenibile delle infrastrutture, dei trasporti e della logistica di persone e merci, anche allo scopo di valorizzare le attività culturali e turistiche quali fattori di crescita economica del territorio di riferimento». In pratica si tratta di rinunciare a quella che da sempre è stata la "tattica del "campanilismo" e fare rete tra Comuni ed Aziende che hanno affinità ed interessi comuni. Per tale intento saranno utilizzati anche i fondi della programmazione comunitaria 2014-2020, per migliorare la qualità della vita dei cittadini e dei soggetti del territorio. L' Area Vasta sarà di fatto una caratteristica comune per il miglioramento dei trasporti su gomma e con efficienti aeroporti e porti, la creazione di strutture che favoriscano il turismo diretto in tutti i Comuni dell' Area, di poli commerciali. Il protocollo nasce dalla vasta pianificazione territoriale svolta dal Capoluogo della Regione, guidato dal sindaco Leoluca Orlando. Il Comune di **Palermo**, infatti, fa parte della "Rete delle città innovative». Con l' Area Vasta non saranno più i Comuni ad attingere direttamente ai finanziamenti comunitari, ma sarà l' Area per le sue realizzazioni che avranno una valenza più generale.

-segue

«Abbiamo intrapreso un percorso di pianificazione strategica - ha detto, il sindaco Alberto Di Girolamo - . I firmatari del protocollo vanno nella stessa direzione e, tutti insieme, con il sostegno del Governo e i vari Ministeri, da Marsala rilanciano un territorio vasto quanto le numerose risorse culturali e patrimoniali che troppo spesso sono state trascurate».

Da Palermo a Castelvetrano, si tenta di fare rete. Firmato l' accordo a Marsala

Tra i pochi spettatori il commento ricorrente è stato questo: " Speriamo che non sia l' ennesima passerella ". Perché ieri a Marsala c' erano praticamente tutti. I sindaci delle principali città della Sicilia occidentale, delegati del Ministero dell' Ambiente e del Ministero delle Infrastrutture, i vertici dell' Airstest, la società che gestisce l' aeroporto di Trapani, e della Gesap, che gestisce lo scalo di Palermo. C' erano anche dirigenti del Cnr, dell' Amat, i vertici delle autorità portuali. Tutti per sottoscrivere il protocollo d' intesa sull' area vasta della Sicilia occidentale che va da Termini Imerese a Castelvetrano. L' intenzione è quella di fare rete per poter attingere a fondi europei, gli unici possibili viste le casse regionali asciutte, per interventi soprattutto sulle infrastrutture, e migliori collegamenti tra i territori per una mobilità sostenibile ed efficiente. L' Europa, visti i pasticci combinati dalla Sicilia negli ultimi anni, sta bene attenta adesso a come smistare i fondi per lo sviluppo dei territori. Allora predilige progetti nati dalla sinergia di più territori. Più città e istituzioni che si mettono assieme per realizzare opere. Altri accordi di questo tipo stanno nascendo in diverse parti d' Italia. E sempre l' Europa preferisce quei Comuni che abbiano un piano strategico. Marsala ce l' ha, è il Piano Strategico 2020. Ma di quel piano poco o nulla è stato attuato o ne sono state gettate le basi. Ieri però sindaci ed enti diversi si sono seduti al tavolo opportunamente allestito al complesso del Carmine per firmare l' accordo su quest' area vasta. Il sindaco di Marsala Alberto Di Girolamo ha detto che "occorre fare rete, da soli non si va da nessuna parte. Mettersi assieme significa ottenere quello che ci spetta, e questa è l' occasione buona per creare sinergie nell' ambito di collegamenti e trasporti di persone e merci. Lo sviluppo della Sicilia Occidentale passa da Marsala". Il sindaco di Palermo Leoluca Orlando, anche nella veste di presidente dell' Anci Sicilia ha detto che " Marsala è la sede ideale per la sottoscrizione di questo Patto di Mobilità sostenibile perché è l' unica città-territorio della Sicilia. Stiamo mettendo assieme quella Val di Mazara già intuita dagli Arabi, nella convinzione che in questo tavolo c' è collaborazione e ottimismo. La buona politica - ha concluso il presidente dell' Anci - è fare le riforme senza aspettare le riforme mantenendosi nel rispetto della legge. L' auspicio è che anche gli aeroporti di Trapani e Palermo facciano un protocollo d' intesa". Il sindaco di Trapani Vito Damiano ha evidenziato che l' aspetto critico di questo protocollo è l' assenza del territorio agrigentino "perché se parliamo di area vasta di Sicilia occidentale non possiamo dimenticare la

-segue

provincia di Agrigento". D' accordo sul punto anche Felice Errante, sindaco di Castelvetro. La rappresentante del Ministero delle Infrastrutture, Barbara Acreman, nel corso del suo intervento in cui ha sostenuto la concretezza dell' intesa raggiunta avvisando che "l' Europa non continuerà a dare tutti questi soldi. Quindi bisogna fare rete e dare un impulso diverso". Il protocollo d' intesa consentirà di utilizzare anche fondi della programmazione comunitaria 2014 - 2020, cui fa anche riferimento la corposa pianificazione territoriale svolta da Palermo e Termine Imerese, a cominciare dalla "Rete delle città innovative" promossa dal Ministero dei Trasporti. Dopo la firma del Protocollo d' Intesa, la prima riunione del Tavolo tecnico è stata fissata per il prossimo 24 maggio, sempre a Marsala.

Sicilia: Anci, intesa per governance area vasta tra T.Imerese e Marsala

Palermo, 17 mag. (AdnKronos) - Nasce la governance dell' area vasta compresa tra Termini Imerese e Marsala. Oggi pomeriggio, a Marsala (Trapani) l' Anci Sicilia ha firmato il protocollo d' intesa che vede insieme, sotto l' egida dei ministeri dell' Ambiente e delle Infrastrutture, sette comuni della Sicilia occidentale, l' AnciSicilia, l' **Autorità portuale** e la Direzione marittima di **Palermo**, l' Amat, il Cnr le due società che gestiscono gli aeroporti di Trapani e **Palermo**, Airgest e Gesap. "Si inaugura oggi un grande cantiere di innovazione che trova nuovi terreni di lavoro nella cooperazione fra sette comuni della nostra Isola - sottolineano il presidente di AnciSicilia Leoluca Orlando e il segretario generale Mario Emanuele Alvano - La sfida che assumiamo guarda al futuro e definisce un sostanziale cambiamento nell' innovazione istituzionale e nello sviluppo integrato dei territori come motore di crescita per tutta la Sicilia".