

Primo piano:

- **Riforma dei porti** (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, La Sicilia, Ansa)

Dai Porti:

Trieste:

- “...Punto franco Trieste...” (Ferpress)

Venezia:

- “...project cargo, maxi operazione nel porto...”
(The Medi Telegraph, Ansa)

Genova:

- “...Lo scalo non deve subire alcuna impasse...”
(Il Sole 24 Ore)
- “...Vte, crollo degli infortuni: -85%...” (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Ansa)
- “...Irisl, genova guida il ritorno delle navi iraniane in Italia...”
(Il Secolo XIX)

Livorno:

- “...Darsena Europa...” (La Nazione)
- “...”Se i croceristi volano via a Firenze e Pisa...” (Il Tirreno)

Napoli:

- “...il bilancio sarà riapprovato senz afondi UE...” (Il Mattino)

Messina:

- “...Il futuro della Zona Falcata...” (Giornale di Sicilia, Gazzetta del Sud)
- “...Più turisti nel 2016...” (Ansa, Stretto Web, Giornaledisicilia.it)

Notizie da altri porti italiani

Focus:

- **Caso Anversa** (Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)
- **Autostrade del Mare** (Ferpress)



INDICE



Altre notizie di Shipping e Logistica

Avvisatore Marittimo

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter – Release

Lloyd's List

In allegato al link: Porto & Diporto

<http://issuu.com/portoediporto/docs/11novembre2015xsito?e=0>



Porti, la Riforma Delrio al vaglio di Renzi

Roma - Mercoledì in consiglio dei ministri il decreto di Delrio: 15 Authority, sparisce il comitato portuale e dragaggi più facili.

Roma - Dovrebbe approdare mercoledì in consiglio dei ministri, la riforma dei porti firmata da Delrio. Come già anticipato dal *Secolo XIX/The Medi Telegraph* le Autorità portuali saranno 15 (attualmente sono 24), ricalcando il numero dei porti *core* individuati dall'Europa e concedendo probabilmente uno status speciale a Civitavecchia "porto della capitale". Le altre attuali Authority saranno trasformate in Direzioni. **Sparirà il Comitato Portuale, sostituito da una camera di consiglio di 4-5 membri.** È prevista anche l'istituzione di un "tavolo di partenariato della risorsa mare", con mere funzioni consultive. Nel decreto, collegato alla più ampia riforma Madia, sono previsti anche due sportelli unici (doganale e amministrativo) per semplificare le procedure. Il governo inoltre intende velocizzare e razionalizzare anche la parte sui dragaggi che oggi costituisce un ostacolo allo sviluppo degli scali

LA LEGGE

Governance dei porti, domani la prima parte della riforma

ROMA. Dovrebbe approdare domani in consiglio dei ministri, la riforma dei porti firmata da Delrio. Come già anticipato dal *Secolo XIX/The MediTelegraph* le Autorità portuali saranno 15 (attualmente sono 24), ricalcando il numero dei porti *core* individuati dall'Europa e concedendo probabilmente uno status speciale a Civitavecchia "porto della capitale". Le altre attuali saranno trasformate in Direzioni. Sparirà il Comitato Portuale, sostituito da una camera di consiglio di 4-5 membri. È prevista anche l'istituzione di un "tavolo di partenariato della risorsa mare", con mere funzioni consultive. Nel decreto, collegato alla più ampia riforma Madia, sono previsti anche due sportelli unici (doganale e amministrativo) per semplificare le procedure. Il governo inoltre intende velocizzare e razionalizzare anche la parte sui dragaggi che oggi costituisce un ostacolo allo sviluppo degli scali.

Porti, via alla riforma le **Autorità** ridotte da 24 a 15: 2 in Sicilia

*L'obiettivo: una gestione più snella e coordinata Unioni **Palermo** -Trapani e Augusta - Catania -Messina*

ROMA. Una decisa sfoltita alle **Autorità portuali** e un sistema di gestione più snello, con la riduzione all'osso dell'attuale Comitato portuale e la semplificazione di alcuni procedimenti burocratici. È quanto prevede la nuova governance dei porti italiani, contenuta nel decreto attuativo della riforma della Pubblica amministrazione che sarà varata dal Consiglio dei ministri di domani.

La novità più rilevante è la riduzione da 24 a 15 delle **Autorità portuali** che vengono ribattezzate «**Autorità di sistema portuale**» perché non dovranno più ragionare in termini di concorrenza. L'obiettivo del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio è quello di trasformarle in una sorta di centro di coordinamento capace di fare sistema con gli altri porti e interporti e colmare le inefficienze del sistema logistico che si stima ammontino a 50 miliardi.

I porti delle **Autorità di sistema**, scelti prendendo come riferimento i porti "core" indicati dall'Europa, avranno un ruolo strategico e prenderanno le decisioni e con loro lavoreranno i circa 50 porti nazionali per le attività strategiche. Rispetto all'impostazione iniziale, che prevedeva 14 Adsp corrispondenti ai 14 porti "core" individuati dall'Ue, il decreto ha ridisegnato il sistema accorpando la gestione dei porti di tutta la Penisola in 15 **Autorità** e scelto la sede in base all'importanza del porto. Sono state accorpate Genova e Savona (sede Genova), Livorno e Piombino (sede a Livorno), Napoli e Salerno (sede a Napoli), Cagliari e Olbia (sede a Cagliari), **Palermo** e Trapani (sede a **Palermo**), Augusta, Messina e Catania (ma in questo caso la sede non è stata ancora resa nota: Augusta è il porto "core" ma le altre due città "pesano" di più).

A queste Adsp si aggiungono altre sei **Autorità** per le quali non è previsto nessun accorpamento, vale a dire Civitavecchia (unico porto non "core", ma considerato porto di Roma), Gioia Tauro, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste.

La prima bozza di decreto prevedeva una sola Adsp per la Puglia.

L'**Autorità** avrebbe accorpato due porti "core" come Taranto e Bari assieme a Brindisi e Manfredonia.

Secondo le ultime indiscrezioni, Taranto avrà la sua **Autorità** e a Bari avrà sede la Adsp che coordinerà

▲ 1. Sicilia

Porti, via alla riforma le **Autorità** ridotte da 24 a 15: 2 in Sicilia

L'obiettivo: una gestione più snella e coordinata Unioni **Palermo** -Trapani e Augusta - Catania -Messina



Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Graziano Delrio, ha annunciato la riforma delle autorità portuali. Il decreto prevede la riduzione delle autorità portuali da 24 a 15, con l'obiettivo di una gestione più snella e coordinata. Le autorità portuali saranno ridotte da 24 a 15, con l'obiettivo di una gestione più snella e coordinata. Le autorità portuali saranno ridotte da 24 a 15, con l'obiettivo di una gestione più snella e coordinata.

È un rebus la copertura finanziaria del ddl per salvare Riscossione Sicilia



Il ministro dell'Economia, Pier Carlo Padoa-Schioppa, ha annunciato che la copertura finanziaria del decreto di riforma delle autorità portuali è un rebus. Il ministro dell'Economia, Pier Carlo Padoa-Schioppa, ha annunciato che la copertura finanziaria del decreto di riforma delle autorità portuali è un rebus.

Unioni civili, in vista modifiche al ddl per i dubbi del Colle



Il ministro della Giustizia, Andrea Di Stefano, ha annunciato che in vista delle modifiche al decreto di riforma delle autorità portuali, si stanno valutando le posizioni delle unioni civili. Il ministro della Giustizia, Andrea Di Stefano, ha annunciato che in vista delle modifiche al decreto di riforma delle autorità portuali, si stanno valutando le posizioni delle unioni civili.

- segue

anche Brindisi e Manfredonia.

Contesa anche la "destinazione" di Carrara che dovrebbe essere accorpata all' Adsp che avrà sede a La Spezia, ma che gli amministratori della Toscana chiedono venga accorpata a Livorno e Piombino.

Novità in arrivo anche per gli organi delle Autorità di sistema. L' attuale Comitato portuale, composto da una trentina di membri, verrà infatti sostituito da una sorta di consiglio di amministrazione snello, composto di 4-5 membri. Ad affiancarlo ci sarà un Tavolo di partenariato della risorsa mare, che riunirà tutti gli stakeholder e avrà funzioni consultive.

Sul fronte della semplificazione, il decreto interviene per velocizzare i procedimenti amministrativi, spesso rallentati da lungaggini burocratiche, che non permettono all' hub Italia di essere efficace. Per questo è prevista una semplificazione dei soggetti coinvolti, attraverso la creazione di due sportelli unici, uno doganale e uno amministrativo, cui dovrebbe aggiungersi anche una semplificazione a livello tecnologico.

La riforma più complessiva di tutto il sistema, avviata con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica varato nel luglio scorso, sta intanto procedendo su vari fronti: la semplificazione dei dragaggi è nel Collegato ambientale; gli incentivi "marebonus" e "ferro bonus" sono stati inseriti nella Legge di stabilità e necessitano ora di un altro atto legislativo per diventare realtà; i collegamenti dell' ultimo miglio sono stati inseriti nel contratto di programma di Rfi.

ANNA RITA RAPETTA



Porti: in cdm riforma governance, 15 Autorità e più sistema

Nel decreto attuativo P.a., anche cda snelli e semplificazione

18 gennaio, 18:17

(ANSA) - ROMA, 18 GEN - Meno Autorità portuali, una governance strategica più snella e semplificazione. Sono le principali novità della riforma della governance dei porti contenuta nel decreto attuativo della P.a. attesa al consiglio dei ministri previsto mercoledì. La riforma, che è parte della più ampia riforma del sistema portuale avviata con il Piano strategico nazionale della portualità e logistica messo a punto dal ministro dei trasporti e infrastrutture Graziano Delrio, prevede in particolare - secondo quanto si apprende - la riduzione delle 24 attuali Autorità portuali a 15 Autorità di sistema portuale, che daranno le linee guida e coordineranno i circa 50 porti nazionali. In ogni Autorità, inoltre, l'attuale Comitato portuale composto da una trentina di membri, si ridurrà ad una sorta di cda snello con 4-5 membri, coadiuvato da un Tavolo di partenariato della risorsa mare, con funzioni consultive, che raggrupperà tutti gli stakeholder. A questo si aggiunge la semplificazione amministrativa, con la creazione dello sportello unico amministrativo e di quello doganale. (ANSA).



Governance porti più snella, meno Autorità e più sistema

Novità in decreto P.a., si riducono da 24 a 15, con un cda snello

18 gennaio, 19:36

(ANSA) - ROMA, 18 GEN - La governance dei porti italiani diventa strategica e più snella, con meno Autorità e più coordinamento non solo tra i porti ma anche gli interporti che vi gravita intorno, in una logica di sistema. E' quanto prevede la 'riforma' dei porti (in realtà parte della riforma più complessiva che sta procedendo anche con altri provvedimenti) contenuta nel decreto attuativo della riforma della P.A., atteso al prossimo consiglio dei ministri di mercoledì. Una serie di novità che puntano a far funzionare l'hub Italia, oggi frenato da problemi che vanno dall'eccessiva frammentazione e scarso coordinamento, all'eccesso di burocrazia.

La principale misura va ad incidere sul numero delle Autorità portuali, attualmente 24, che si ridurranno a 15 Autorità di sistema portuale. Un cambio di nome che porta con sé anche un cambio di logica: non più Autorità che lavorano ognuna per conto proprio, talvolta in modo concorrenziale, ma facendo in modo che diventino una sorta di centro di coordinamento strategico in grado di mettere a sistema i porti e gli interporti. I porti delle Autorità di sistema, scelti prendendo come riferimento i porti 'core' indicati dall'Europa, avranno un ruolo strategico e prenderanno le decisioni e con loro lavoreranno i circa 50 porti nazionali per le attività strategiche.

Verrà inoltre snellito il 'governo' delle Autorità di sistema. L'attuale Comitato portuale, composto da una trentina di membri, verrà sostituito da una sorta di consiglio di amministrazione snello, composto di 4-5 membri, che sarà così in grado di prendere decisioni veloci. Ad affiancarlo ci sarà un Tavolo di partenariato della risorsa mare, che riunirà tutti gli stakeholder e avrà funzioni consultive. C'è poi tutto il problema dei procedimenti amministrativi, spesso rallentati da lungaggini burocratiche, che non permettono al sistema Italia di essere efficace. Per questo è prevista una semplificazione dei soggetti coinvolti, attraverso la creazione di due sportelli unici, uno doganale e uno amministrativo, cui dovrebbe aggiungersi anche una semplificazione a livello tecnologico, che in alcuni porti è già realtà. La riforma più complessiva di tutto il sistema, avviata con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica varato nel luglio scorso, sta intanto procedendo su vari fronti: la semplificazione dei dragaggi è nel Collegato ambientale; gli incentivi 'marebonus' e 'ferrobonus' sono stati inseriti nella legge di stabilità e necessitano ora di un altro atto legislativo per diventare realtà; i collegamenti dell'ultimo miglio sono stati inseriti nel contratto di programma di Rfi.

(ANSA).

Trieste: arriva da Regione ok al trasferimento del regime giuridico di Punto franco dal Porto Vecchio a altre zone

Author : com

Date : 18 gennaio 2016



(FERPRESS) - Trieste, 18 GEN - La presidente della Regione, Debora Serracchiani, ha formalizzato nei giorni scorsi l'assenso della Regione Friuli Venezia Giulia allo spostamento del regime giuridico di Punto franco dal Porto Vecchio di Trieste a altre zone del territorio triestino. Lo comunica la Regione in una nota stampa.

Il provvedimento consente di procedere nell'atteso iter di trasferimento delle aree di franchigia del Porto Vecchio alle aree Teseco e Ezit alle Noghere, all'Interporto di Trieste, sulle rive del Canale industriale, all'ex stazione doganale di Prosecco. Ad eccezione dei Punti franchi soggetti all'Ezit e all'Interporto di Trieste, tutti gli altri sono amministrati dall'Autorità portuale.

Ora sarà il Commissario del Governo a procedere con gli ulteriori passaggi previsti dall'emendamento in legge di Stabilità 2015, che prevede che il trasferimento sia effettuato, oltre che previa intesa con il presidente della Regione e con il sindaco di Trieste, anche con le altre istituzioni competenti, tra cui Dogane, Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera, sindaci dei comuni di Monrupino e Sgonico.

Il coinvolgimento della Regione Friuli Venezia Giulia è stato attivo durante tutto lo scorso anno e ha portato all'istituzione del Tavolo congiunto tra Autorità portuale e Dogane, che ha studiato le modalità di applicazione del Porto Franco nello scalo triestino in relazione al quadro normativo italiano e internazionale. L'Autorità portuale di Trieste ha contribuito attraverso la stesura di un documento che ha definito le aree in cui sarà trasferito il Punto franco.



Project cargo, maxi operazione nel porto di Venezia

Venezia - Un gigantesco "Waste Heat Boiler" diretto in Iran, è partito dalle banchine di Tri. Il collo eccezionale (peso 1.350 tonnellate - altezza 19 metri) è una parte di un impianto di metanolo in costruzione nel Sud del Paese.

Venezia - E' partito dalle banchine di Tri un gigantesco "Waste Heat Boiler" diretto in Iran su nave Ro-Ro. **Il collo eccezionale (peso 1.350 tonnellate - altezza 19 metri) è una parte di un impianto di metanolo in costruzione nel Sud dell'Iran** di cui Simic, società internazionale con sede operativa proprio a Marghera, specializzata nella progettazione e fabbricazione di apparecchi critici di processo e nel montaggio e manutenzione di impianti industriali, ha prodotto tutti gli apparecchi critici. **L'operazione ha visto il coinvolgimento di più terminal e operatori dello scalo veneziano.** Il trasferimento del boiler dalla sede di Simic ai terminal Cia, Transped e infine Tri con destinazione Iran, è iniziato il 23 dicembre scorso, anche se le lavorazioni per mettere la nave nelle condizioni di imbarco erano state avviate già il 15 dicembre.

Tutti servizi operati dalla società Cts Trasporti - fra le più avanzate nel settore dei servizi ai trasporto eccezionale, sollevamento e movimentazione industriale e ha attraversato varie fasi anche molto delicate. **Per le procedure di imbarco del boiler la Cts Trasporti ha infatti ottenuto una certificazione Rina**, studiando un imbarco ad hoc, che ha richiesto non solo l'impiego di tecnologie altamente innovative, ma anche lo sfruttamento di maree favorevoli (55 cm di marea corrispondono a circa 960 tonnellate di peso) e l'impiego di mezzi specializzati. «Non solo la movimentazione del collo eccezionale, ma l'esecuzione dell'imbarco - che è stato effettuato trasversalmente - e il mantenimento della nave in assetto ed equilibrio sono state sicuramente la parte più difficile di tutta l'operazione», spiega **Paolo Zangrando, della Cts Trasporti.**

- segue

In Cia sono poi iniziate le delicate operazioni di preparazione dell'assetto della nave e l'imbarco del collo eccezionale **sulla nave "Heng Tong"** (una Ro-Ro con particolari caratteristiche per il carico project cargo) che aveva già toccato il porto di Venezia nel 2014 per il trasporto di gigantesche apparecchiature dal peso superiore alle 1.000 tonnellate costruite sempre da Simic nella sede operativa di Marghera. «E' stato fondamentale un grande lavoro di coordinamento fra tutte le parti in gioco per permettere l'imbarco stesso del collo eccezionale nei tempi e nei modi convenuti», spiega **Tommaso Sitran di Medimar srl**, l'agenzia marittima che si è occupata delle pratiche legate di assistenza alla nave dal suo arrivo a Venezia e fino alla sua partenza per l'Iran. All'indomani, il 24 dicembre, **la nave è stata fatta approdare presso le banchine di Transped dove sono state effettuate tutte le operazioni di assestamento**, rizzaggio e demobilizzazione in vista dell'assetto di navigazione, mentre le ultime fasi di rizzaggio si sono concluse in questi giorni presso il terminal Tri, dal quale la "Heng Tong" è poi salpata per l'Iran.

Lo scalo veneziano, si legge in una nota dell'Autorità portuale, **si conferma leader nella gestione dei trasporti eccezionali (project cargo)**, i pezzi "oversized" sono spesso componenti o prodotti a tecnologia avanzata ed alto valore aggiunto che derivando da un settore economico di rilevanza nazionale (anche con sedi produttive insediate nel porto, come nel caso Simic) nei settori dell'impiantistica, della siderurgia e della cantieristica che da Venezia possono raggiungere i mercati internazionali dove le produzioni Made in Italy sono particolarmente richieste. Il porto di Venezia per la particolare conformazione del territorio (strade con pendenze nulle, zero gallerie e carreggiate regolari) e per l'expertise raggiunta dai suoi operatori - prosegue la nota - è diventato negli anni leader europeo per questo particolare settore di traffico coprendo una vasta area produttiva che coinvolge tutta l'Europa Centrale.

Porti:Venezia;Project Cargo;nave porta enorme boiler da Iran

Alto 19 metri e pesante 1.350 tonnellate,

18 gennaio, 18:02



(ANSA) - VENEZIA, 18 GEN - E' partita dalle banchine di Tri del Porto di Venezia la nave ro-ro Heng Tong 77 con il carico di un gigantesco 'Waste heat boiler', diretto in Iran. Il collo eccezionale, alto 19 metri e pesante 1.350 tonnellate, è una parte importante di un impianto di metanolo in costruzione nel sud dell'Iran di cui Simic, società internazionale con sede operativa a Marghera specializzata nella progettazione e fabbricazione di apparecchi critici di processo e nel montaggio e manutenzione di impianti industriali, ha prodotto tutti gli apparecchi critici.

L'operazione ha visto il coinvolgimento di più terminal e operatori dello scalo veneziano. Per le procedure di imbarco del boiler la CTS Trasporti ha ottenuto una certificazione Rina, studiando un imbarco ad hoc, che ha richiesto non solo l'impiego di tecnologie altamente innovative, ma anche lo sfruttamento di maree favorevoli e l'impiego di mezzi specializzati.

Lo scalo veneziano mette così a segno un altro successo e si conferma leader nella gestione dei trasporti eccezionali (Project Cargo). (ANSA).

Porti. Parla il commissario Pettorino

«Lo scalo di Genova non deve subire alcuna impasse»

Il commissariamento del **porto** di Genova «non sarà un motivo di fermo per lo scalo». A sottolinearlo, anche per tranquillizzare la comunità **portuale** e gli operatori internazionali, è l'ammiraglio Giovanni Pettorino, comandante della direzione marittima della Liguria e, dal 20 novembre, alla guida della port Authority genovese, designato dal ministro delle Infrastrutture e trasporti, Graziano Delrio.

Il Governo sta stringendo i tempi sulla riforma **portuale** che potrebbe arrivare in consiglio dei ministri già questa settimana. Ma se anche questo accadesse (e non è scontato) il principale **porto** italiano sembra destinato a restare commissariato almeno fino a primavera, ben più dei due mesi ipotizzati da Delrio alla nomina di Pettorino.

L'ammiraglio, dunque, forte del fatto che lo scalo ha appena raggiunto il suo record storico di container movimentati (2,2 milioni di teu nel 2015, pari a +3% sul 2014) spiega che andrà avanti su tutte le operazioni che servono a mantenere in piena efficienza il **porto**. Annuncia, quindi, che procederà con l'iter per l'attuazione del progetto di riassetto del waterfront (Blue Print) pensato da Renzo Piano ma ha anche già firmato il rinnovo temporaneo di alcune concessioni a operatori che attualmente si trovano in aree interessate da quel riassetto.

Inoltre sta mettendo a punto un piano per consentire alle grandi navi da 14mila teu (container da 20 piedi) di manovrare meglio per l'attracco al terminal Sech, all'interno del bacino del **porto** di Genova. L'idea, per semplificare i movimenti delle grandi navi in entrata e uscita dal **porto**, spiega, «è di smussare una parte della banchina di Calata Sanità e, al contempo, di ricavare spazio presso l'Ente Bacini. Ma si tratta di un'ipotesi ancora allo studio». Ipotesi che però è rafforzata dal fatto che Pettorino, come comandante della capitaneria ha facoltà di decidere su questioni che riguardano la sicurezza dello scalo.

Per quanto attiene, invece, al terminal Vte di Pra', dove già arrivano abitualmente portacontainer da 15mila teu, l'Authority ha dato il via libera alla sperimentazione, già in atto, degli short tension. Dei dispositivi di ormeggio, chiarisce Pettorino, «che garantiscono maggiore sicurezza alle grandi unità attraccate, le quali sono colpite, in quell'area, dai venti di tramontana.

Inoltre, per migliorare la visibilità, è stata rafforzata l'illuminazione della diga di Pra'». Riguardo al futuro, Pettorino spiega che «il **porto** di Genova ha una serie progettualità in fieri che non sono ancora

strumenti urbanistici definitivi ma delle quali si deve tenere conto.

Renzo Piano, con il Blue Print, ha messo a punto qualcosa di coraggioso che riqualificherebbe l'area **portuale** creando un'osmosi tra città e **porto**».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.





Vte, crollo degli infortuni: -85% in 5 anni

Genova - «Ci siamo concentrati meno sulla parte burocratica e di più sulle persone che abbiamo coinvolto anche con concorsi per cercare insieme idee per migliorare gli standard».

Genova - Dal 2010 al 2015 gli infortuni al terminal Vte sono scesi dell'85%, passando da 140 a 20. «C'è stata una riduzione progressiva. Nessuno ha la bacchetta magica ma ci siamo concentrati meno sulla parte burocratica e di più sulle persone che abbiamo coinvolto anche con concorsi per cercare insieme idee per migliorare gli standard», commenta **Stefano Mordegia**, responsabile salute, sicurezza e ambiente del terminal, che al Teatro dell'Archivolto ha presentato la quarta giornata della sicurezza promossa dal gruppo Psa, conclusasi con uno spettacolo teatrale. «In generale - completa **Marco Pietrasanta, responsabile sicurezza della Filt-Cgil - gli infortuni sono calati in tutto il porto di Genova**, non solo in numeri assoluti, ma anche in rapporto alle ore lavorate sia per i dipendenti del terminal che per i soci della Compagnia Unica. Il modello Genova penso che abbia contribuito, il fatto che solo questi due soggetti operino dentro il porto fa sì che ci siano meno conflitti fra soggetti diversi». «Ma resta ancora molto da fare sul fronte della sicurezza», spiega Pietrasanta. Ci sono tavoli aperti con Asl, Autorità portuale, Capitaneria, terminalisti e sindacato su diversi temi, ad esempio sui comportamenti da tenere in occasione di eventi meteo e «sulle interferenze fra uomini e mezzi, cioè lavorare in sicurezza con le macchine», conclude Pietrasanta.

SICUREZZA IN PORTO

Vte, in 5 anni incidenti scesi dell'85%

GENOVA. In cinque anni il numero di infortuni al terminal genovese Vte, gestito da Psa, è sceso dell'85%. L'indice degli incidenti nel 2009, primo anno di monitoraggio, era a 140 punti, nel 2015 sono crollati a 20 punti, senza infortuni di grave entità. Il gruppo di Singapore ha dedicato l'intera giornata di ieri, anche con una rappresentazione teatrale per i dipendenti, alla sicurezza. «Ci siamo posti un target e lo abbiamo raggiunto - spiega il numero uno del terminal Gilberto Danesi - Abbiamo puntato su dialogo, preparazione e applicazione». Novità in vista per l'*equipment* del terminal che presto, oltre alle nuove gru già ordinate nei mesi scorsi, potrà contare su 20 ralle di ultima generazione.



Porto: Genova, Al Vte infortuni in calo dell'85% dal 2010

I sindacati: 'Vale per tutto il porto, ma c'è ancora da fare'

19 gennaio, 08:22

(ANSA) - GENOVA, 18 GEN - Dal 2010 al 2015 gli infortuni al terminal Vte sono scesi dell'85%, passando da 140 a 20. "C'è stata una riduzione progressiva. Nessuno ha la bacchetta magica ma ci siamo concentrati meno sulla parte burocratica e di più sulle persone che abbiamo coinvolto anche con concorsi per cercare insieme idee per migliorare gli standard", commenta Stefano Mordegli, responsabile salute, sicurezza e ambiente del terminal, che al Teatro dell'Archivolto ha presentato la quarta giornata della sicurezza promossa dal gruppo Psa, conclusasi con uno spettacolo teatrale.

"In generale - completa Marco Pietrasanta, responsabile sicurezza della Filt-Cgil - gli infortuni sono calati in tutto il porto di Genova, non solo in numeri assoluti, ma anche in rapporto alle ore lavorate sia per i dipendenti dei terminal che per i soci della Compagnia Unica. Il 'modello Genova' penso che abbia contribuito, il fatto che solo questi due soggetti operino dentro il porto fa sì che ci siano meno conflitti fra soggetti diversi".

"Ma resta ancora molto da fare sul fronte della sicurezza", spiega Pietrasanta. Ci sono tavoli aperti con Asl, Autorità portuale, Capitaneria, terminalisti e sindacato su diversi temi, ad esempio sui comportamenti da tenere in occasione di eventi meteo e "sulle 'interferenze' fra uomini e mezzi, cioè lavorare in sicurezza con le macchine", conclude Pietrasanta. (ANSA).

Darsena Europa Il «conto» finale sarà 504 milioni

I dettagli dello studio di fattibilità

- LIVORNO -
ENTRANO in dirittura d'arrivo alcune delle più importanti gare per i nuovi assetti del porto labronico. Nei giorni scorsi, proprio in coincidenza con l'invio delle lettere alle quattro cordate interessate alla privatizzazione della Porto 2000- ne abbiamo scritto nei giorni scorsi- il tar della Liguria ha respinto il ricorso della stessa Porto 2000 contro [redacted] de La Spezia per l'utilizzo di banchine non destinate alle crociere. Il Tar ha respinto il ricorso dei livornesi- si legge nella motivazione- in particolare perché la Porto 2000 è "ancora una società a capitale pubblico" e non può uscire dagli ambiti per cui è stata costituita, i traffici passeggeri del solo porto di Livorno. Da qui l'implicita considerazione- si commenta in ambito del comparto traghetti e crociere- che il ricorso potrebbe semmai essere ripresentato quando sarà completata la privatizzazione.

L'ALTRA GARA in partenza ri-

guarda la piattaforma Europa. Il testo dell'apertura della gara per la piattaforma Europa non è ancora ufficiale, perché per esserlo deve apparire sulla Gazzetta Ufficiale Italiana. E' invece già stato pubblicato- come scrivemmo a suo tempo- nell'organo ufficiale dell'Unione Europea, secondo le normative della Ue: per tutte le gare che hanno valenza internazionale. E adesso da palazzo Rosciano arriva la conferma che sulla Gazzetta Ufficiale il testo dovrebbe uscire entro questa stessa settimana. Non appena avverrà, il commissario [redacted] intende illustrare al porto e alla stessa città i dettagli della storica operazione.

Mentre già circolano le indiscrezioni sulle "cordate" che si vanno formando per partecipare, l'attenzione è sul testo elaborato [redacted] sono 13 pagine, a firma dell'ingegner Enrico Pribaz (responsabile del provvedimento) disponibili per gli interessati alla gara nel "punto di contatto" con indirizzo sul web che fornisce anche ulterio-

ri dettagli. Significativo che la gara stabilisca solo alcuni punti fissi del progetto, ma che chieda agli interessati "la progettazione definitiva ed esecutiva della prima fase della piattaforma Europa comprensiva del terminal per contenitori e di tutte le opere ad esso connesse, nonché l'esecuzione dei lavori di realizzazione, l'allestimento e la gestione del terminal". L'importo complessivo stimato, "come desumibile dallo studio di fattibilità che sarà allegato alla lettera di invito" agli interessati, è pari a 504.460 milioni di euro di cui 305.940 mila euro per la costruzione e 185.020 milioni per gli allestimenti. La durata della concessione è stabilita in 50 anni: salvo non intervengano- è il commento oggi diffuso- variazioni di legge sulla durata delle concessioni sulla base dell'ormai imminente riforma della legge 84/94. Il termine per la presentazione delle domande di ammissione alla gara è stato fissato al 22 marzo prossimo. Vale l'offerta economicamente più vantaggiosa, da valutare con apposita commissione che sarà nominata [redacted] con il supporto dei ministeri competenti.
A.F.

“ In attesa della gara

Il testo non è ancora definitivo: per esserlo deve essere pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale



PRESENTE E FUTURO Una veduta aerea del Porto di Livorno

LA STRIGLIATA DI MAINARDI (ARCI COLLINAIA)

«Se i crocieristi volano via a Firenze e Pisa è perché Livorno non vuole accoglierli»

DI LIVORNO

«Mi domando perché Livorno resti fuori dalle escursioni programmate a bordo delle crociere. Me lo chiedo perché non mi risulta che il problema siano gli operatori bensì la città: è Livorno che non vuole offrirsi come meta per una girata a chi arriva in porto a bordo di una nave da crociera. Ed è un autogol per una città che dovrebbe invece inventarle di tutte per costruire opportunità di sviluppo e soprattutto di lavoro». Franco Mainardi, presidente del circolo Arci di Collinaia, non è un operatore turistico ma ha dalla sua l'esperienza con gli occhi di chi dal 2002 ha fatto «tante crociere con Costa». E soprattutto «la passione di chi è innamorato della propria città», aggiunge lui, che è stato consigliere alla circoscrizione 4 per due legislature affiancando poi il presidente Marco Cavicchi e, prima di essere chiamato alla Livorno Sport dall'allora sindaco Cosimi, per un terzo di secolo nel team regionale della federazione nuoto.

Se Mainardi prende la par-

la è per ricordare che, secondo i dati della Camera di Commercio, gira per le strade di Livorno «solo il 2% dei crocieristi che fanno tappa nel nostro porto» mentre il grosso prende il pullman e sparisce verso Firenze, Pisa o Lucca. Il problema - aggiunge - non è far concorrenza alla piazza dei Miracoli o al Cupolone di Brunelleschi ma «avere il coraggio di mettersi in gioco e formulare

un'offerta che i turisti a bordo possano prenotare».

Qui lo aiuta la lunga esperienza da crocierista che l'ha portato nel Costa Club; squadrina il modulo presente in ogni crociera con l'indicazione di una sfilza di opportunità in ciascuno scalo e il depliant giornaliero che indica la programmazione delle escursioni. «Lo sa cosa manca a Livorno per figurare in una lista come quella? Manca la volontà e l'intraprendenza».

Il presidente dell'Arci Collinaia ricorda di essersi fatto parte attiva nei riguardi di Costa Crociere per proporre l'insediamento di Livorno nell'elenco delle escursioni. «Non ho trovato porte chiuse lì. Le ho

trovate semmai - afferma - quando ho provato a bussare

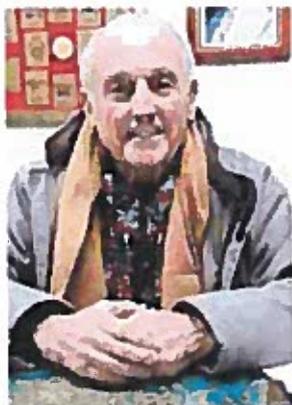
alle istituzioni locali». Il riferimento è al fatto che dalla Porto 200 gli è stato detto che il compito della società è quello di portare le navi a banchina, non quello di organizzare la permanenza dei turisti a Livorno («mi hanno detto che ben venga se qualche operatore lo fa ma che non è un compito loro»). Non è andata meglio - sostiene - quando si è rivolto a funzionari di Palazzo Civico: «Anzi, mi è stato detto che non c'era nessuna intenzione di spingere per affidare la vendita a bordo della nave da crociera, ad esempio, dell'escursione in battello perché si sarebbe fatto il gioco di chi ci lucra sopra. Benissimo, e allora restiamo fuori da tutto».

Tutte queste cose, Mainardi le aveva portate nel Progetto per Livorno, la lista con cui si era candidato alle ultime elezioni ma poi aveva tutto con il leader Toncelli quando quest'ultimo si era schierato per Nogarini al ballottaggio. «Io ho avanzato tante proposte di itinerari: ad esempio, - ricorda Mainardi - partendi

dalla Fortezza Vecchia si arriva in pochissimo agli ex Macelli, che hanno 32 stanze, ciascuna delle quali potrebbe essere una vetrina di "livornesità". Di vicino ci sono i Bottini dell'Olio e poi la Fortezza Nuova e il giro nei Fossi». Ma questo è solo uno dei possibili esempi: «Sono le cose che ho cercato nelle mie escursioni da crocierista, non sta a me confezionare pacchetti perché è un mestiere che lascio a chi lo sa fare. Ma perché non valorizzare la pluralità religiosa della città? Perché non far vedere la funicolare e il santuario di Montenero? Perché non pensare a un tour fra Mercato Centrale e piazze del centro con aperitivo offerto dai commercianti? Una bella cacelucata? Oppure: occhi puntati sulla costa dal polo scientifico allo Scoglio della Regina fino a Casigliocello passando da Acquario, Terrazza Mascagni e scogliera del Romito».

Però la domanda è sempre quella, e l'esponente dell'Arci la rimette in ballo: «Livorno, il turismo delle crociere lo vuole o no? Io il sospetto di no e mi sembra un paradosso incredibile».

GIUSEPPE STANE' / AGF / A3 / 1



Franco Mainardi



Una delle navi appertamenti alla folla della compagnia di navigazione Tirrenia

Porto Napoli, il bilancio sarà riapprovato senza fondi Ue

I conti

L'Autorità terrà conto del parere dei revisori, in attesa che Bruxelles torni a finanziare il Grande Progetto

Antonino Pane

Il bilancio si può approvare ma con 150 milioni di entrate in meno. La cronica incapacità di spesa di Napoli va certificata, dal bilancio devono scomparire i finanziamenti relativi al Grande Progetto. La decisione definitiva è questa: i finanziamenti sul Grande Progetto non possono essere in bilancio perché manca ancora il definitivo ok di Bruxelles. I revisori dei conti, dunque, avevano visto giusto: non basta la ferma volontà della Regione di trasferire nell'Agenda 2014-2020 il Grande Progetto e la manifesta volontà di Bruxelles di accogliere le proposte di Palazzo Santa Lucia. Ci vuole un atto formale, è necessaria, in buona

assistenza, la disponibilità dei fondi in banca. E allora ecco la convocazione per giovedì del Comitato portuale con all'ordine del giorno un nuovo documento contabile dove non sono più compresi i finanziamenti europei. Sono rimaste solo le opere per le quali sono in corso gli appalti: pochissimi milioni di euro che dovranno coprire con fondi propri, qualora ci dovesse essere un ripensamento a Bruxelles tale da far saltare completamente il finanziamento del Grande Progetto. Una eventualità, questa, che viene categoricamente esclusa tant'è che nell'elenco delle opere da realizzare, anche se non finanziate, ci sono tutte quelle previste dal Grande Progetto.

L'approvazione del bilancio è stata considerata una priorità assoluta anche al ministero delle Infrastrutture. La strada da segnalare è stata concordata dallo stesso commissario straordinario Antonio Basile con i tecnici del ministero: bisogna superare rapidamente la gestione provvisoria che tiene l'Ente di piazzale Piscarene col contante della borsa pratica-

mente chiuso. L'esercizio provvisorio, infatti, scatta il primo gennaio con la mancata approvazione del bilancio di previsione 2016, consente di spendere solo l'1/15 di quanto speso nello stesso mese dell'anno precedente. Insomma non si potrebbero coprire interamente neanche gli stipendi. Una situazione particolarmente grave a cui si tenterà di porre rimedio giovedì con un nuovo documento contabile. Una soluzione, quella indicata, che consente di approvare lo strumento contabile e di inserire con una variazione di bilancio le opere del Grande Progetto non appena Bruxelles darà il via libera e renderà disponibile di nuovo i finanziamenti. Bisogna anche ricordare, comunque, che il finanziamento complessivo sul Grande Progetto era di 254 milioni di cui 100 subito estrapolati perché relativi ad opere che necessitano dell'approvazione del Piano regolatore portuale che, è bene sottolineare anche questo, è ancora bloccato al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

di **REPLICAZIONE** **RAIRVATA**



Le cifre
All'appello mancano i 150 milioni che si spera di recuperare

LA RIQUALIFICAZIONE. Il Comune vorrebbe consegnare l' area all' Autorità portuale ma San Ranieri rimane il luogo simbolo delle potenzialità inespresse della città

Il futuro della Zona Falcata, la questione resta aperta

Il Comune vorrebbe consegnare dall' Autorità portuale le aree portuali ma il movimento Vento dello Stretto e il consigliere comunale Piero Adamo, presidente della commissione culturale ed esponente di Fratelli d' Italia, contrattaccano e dicono: quelle aree restino all' autorità portuale che ha competenze e risorse. Si accende il dibattito sulla gestione delle aree che si affacciano sul mare.

Prima tra tutte la zona falcata. Sabato scorso manifestazione e corteo organizzato dal movimento Cambiamo Messina dal Basso intitolata «Il Mare Negato». Cambiamo Messina dal Basso rivendica la titolarità del comune sulle aree portuali e contesta il mancato utilizzo della zona falcata. Intanto, ieri, ad intervenire, è stato l' assessore alle Politiche del mare Sebastiano Pino. Si delineano le posizioni. «L' Autorità portuale - spiega l' assessore Sebastiano Pino che è comandante in pensione della flotta delle ferrovie - ha incassato per decenni il canone di concessione per aree che storicamente fanno parte del nostro tessuto urbano, come il piazzale di Campo delle Vettovaglie, la via Vittorio Emanuele, la passeggiata a mare, la Fiera, il viale della Libertà, l' ex Gasometro, la Villa Sabin. Si tratta di risorse economiche passate dalle casse del Comune a quelle dell' Autorità portuale, soldi dei Cittadini che questa Amministrazione comunale ha deciso di non voler continuare a versare all' Autorità portuale, contestandone il diritto finora esercitato e ponendo la questione della titolarità delle aree stesse. E poi aggiunge: «Serve un nuovo e fruttuoso rapporto fra la portualità e la città. Riteniamo che il ruolo della Municipalità debba essere centrale e non come avvenuto in passato, con un Piano regolatore del Porto neanche discusso in consiglio comunale e del tutto scollegato e non integrato e armonizzato con le idee progettuali del nuovo Piano regolatore generale della Città». Ieri mattina, quasi a replicare, è stato il movimento Vento dello Stretto che da anni chiede il recupero della zona falcata: «L' amministrazione - hanno spiegato però Adamo, Ferdinando Croce e Ciccio Rizzo - è in contraddizione. Il sindaco Accorinti nell' aprile 2014 si rallegrava dell' accordo tra ente porto e autorità portuale sulla gestione delle aree ma subito dopo si costituiva parte civile nella causa fra autorità portuale ed ente porto impedendo di fatto la transazione». E poi aggiungono: «I suoi assessori e i movimenti vicini, con la manifestazione di sabato, propugnano di nuovo l' idea di attuare il punto franco e di restituire le aree costiere alla città. Senza avere però i soldi necessari. Venerdì ci incontreremo con

gli assessori regionali messinese Maurizio Croce e Carlo Vermiglio».

Da Vento dello Stretto una notizia sulla zona falcata: il consiglio di giustizia amministrativa ha sospeso la gara per la demolizione dell' inceneritore di San Raineri, accogliendo la richiesta di sospensiva di una ditta che era stata battuta alla gara per la demolizione. Tutto rinviato al 25.



Scommesse clandestine on line, dieci condanne e un' assoluzione

Un giudice di Messina ha condannato dieci persone per scommesse clandestine on line e un' assoluzione. Le condanne sono state inflitte da un giudice di Messina che ha condannato dieci persone per scommesse clandestine on line e un' assoluzione. Le condanne sono state inflitte da un giudice di Messina che ha condannato dieci persone per scommesse clandestine on line e un' assoluzione.



NELLA MORSA DELLA NEVE

Un' immagine che mostra una strada coperta di neve con alcune persone che camminano. Il titolo è "NELLA MORSA DELLA NEVE".

Il futuro della Zona Falcata, la questione resta aperta



Un' immagine che mostra una veduta della Zona Falcata, una zona portuale di Messina.

Comune e Authority distanti a pochi giorni dall'ennesimo sopralluogo della Regione

Zona falcata, quante contraddizioni

Garofalo: «Chi amministra invece che ai contenziosi pensi a programmare»

Sebastiano Caspanello «In un attimo si può cambiare ciò che non è stato per fatto per decenni. Dipende tutto dalla volontà delle persone e della politica». Così il sindaco Accorinti commentava soddisfatto, il 23 aprile 2014, l'accordo che fu definito storico tra **Autorità portuale** ed Ente porto sulle aree della zona falcata. Poco meno di due anni dopo la domanda lecita, alle luce di ciò che è successo nei mesi successivi, è: qual è la volontà "politica" dell'amministrazione Accorinti sulla Falce?

Il contenzioso tenuto in vita dal Comune proprio quando finalmente, dopo anni, l'Ente Porto se n'era tirato fuori; la partecipazione alla manifestazione "Mare negato" di sabato scorso da parte di alcuni componenti della Giunta; le spiegazioni fornite dall'assessore Pino, che ha citato anche un altro tema, quello dei canoni chiesti dall'Authority.

Tutti elementi che messi assieme fanno emergere una contraddizione di fondo, rispetto alle parole espresse dal sindaco nell'aprile 2014. E soprattutto disegnano un quadro poco rassicurante sul futuro della Falce, quando siamo alla vigilia di un sopralluogo - quello della Regione previsto per sabato - propedeutico a quella che è stata indicata come la panacea di tutti i mali: l'accordo interistituzionale per unire sotto un unico "tet to" tre assessorati regionali, Comune, Authority, Marina militare e Università.

Senza una visione strategica univoca di base, però, tutto rischia di complicarsi. Trasformando il sopralluogo di sabato in una potenziale passerella, come quelle che in passato hanno visto protagonisti sia gli ultimi predecessori di Crocetta, gli ex governatori Cuffaro e Lombardo, che Crocetta stesso. Tutti in posa sotto la stele della Madonna di Forte San Salvatore, tutti a fare annunci "epocali", tutti accomunati dal nulla di fatto successivo. L'auspicio è che stavolta vada diversamente.

«Ai cittadini poco interessano le questioni amministrative e i contenziosi tra enti - irrompe nel dibattito il deputato nazionale di Ap Enzo Garofalo -. Chi amministra piuttosto che alimentare sterili polemiche dovrebbe pensare a realizzare programmi e a porre rimedio prima possibile al degrado che è sotto gli occhi di tutti in città anche in quelle aree sulle quali non esiste contenzioso. È evidente ciò che l'Authority **portuale** ha fatto per la città e quante risorse economiche ha investito sul territorio: dalla zona falcata alla passeggiata del Ringo, all'area della cittadella fieristica. Proprio per questo mi pare assurdo assistere

Cronaca di Messina
Progetti per il Masterplan, già effettuata una pre-selezione

Fiera col cateracci e nessuna offerta Accordo sul bando

Zona falcata, quante contraddizioni

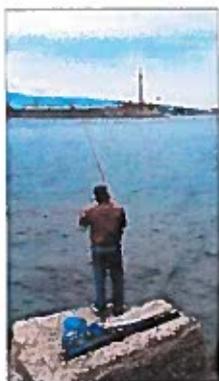
Da Accorinti adesso vogliamo chiarezza

- segue

alla contestazione sui canoni concessori quando il vero tema è che le aree pubbliche non vengono curate dall' amministrazione comunale. Il dialogo tra enti c' è sempre stato nell' Interesse dei cittadini. Penso che quello dedicato ad alimentare contenziosi - conclude Garofalo - e rivendicazioni sia tempo sprecato e sottratto alle cose da fare».

Sulla stessa scia il segretario della Cisl Tonino Genovese: «Messina non ha bisogno di stucchevoli conflitti istituzionali che non fanno altro che bloccare ogni ipotesi di sviluppo e azione di riqualificazione. A questo punto **Autorità portuale** e Comune dicano chiaramente le loro verità».3.

SEBASTIANO CASPANELLO



Crociere: più turisti nel 2016, incremento a Messina

Dati della società di consulenza italiana Risposte Turismo

18 gennaio, 15:42

(ANSA) - PALERMO, 18 GEN - Le crociere vanno sempre di moda e nel 2016 aumenta il loro appeal con un nuovo record di crocieristi e approdi. Secondo stime della società di consulenza italiana Risposte Turismo, infatti, quest'anno sarà contrassegnato da un incremento di passeggeri del 6,2% rispetto al 2015, pari a 11,7 milioni di crocieristi movimentati nei porti italiani. Buon incremento anche per il porto di Messina (+12,6%, pari ad oltre 371mila passeggeri). Stabile il numero dei passeggeri che s'imbarcheranno o sbarcheranno a Palermo. (ANSA).

Messina: record di crocieristi, più turisti nel 2016

Crociere in aumento anche a Messina

Vanno sempre più di moda le crociere e nel 2016 aumenta il record di crocieristi e approdi. Un buon aumento anche per il porto di Messina, stabile invece il numero dei passeggeri che s' imbarcheranno o sbarcheranno a Palermo.



Crociere, previsto 2016 da record per Messina e Catania

MESSINA. Le crociere vanno sempre di moda e nel 2016 aumenta il loro appeal con un nuovo record di crocieristi e approdi. Secondo stime della società di consulenza italiana Risposte Turismo, infatti, quest'anno sarà contrassegnato da un incremento di passeggeri del 6,2% rispetto al 2015, pari a 11,7 milioni di crocieristi movimentati nei porti italiani. Buon incremento anche per il porto di Messina (+12,6%, pari ad oltre 371 mila passeggeri). Stabile il numero dei passeggeri che s'imbarcheranno o sbarcheranno a Palermo. Anche a Catania il turismo crocieristico è pronto a un anno da record con l'auspicata apertura del porto vecchio alla città, ora che il traffico commerciale può essere smistato sulla nuova darsena. "L'inversione di tendenza può dirsi avviata - spiega il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Cosimo Indaco - con approdi in crescita e il ritorno in grande stile di Costa Crociere e Royal Caribbean, oltre a diverse altre compagnie internazionali".

Crociere, previsto 2016 da record per Messina e Catania

MESSINA. Le crociere vanno sempre di moda e nel 2016 aumenta il loro appeal con un nuovo record di crocieristi e approdi. Secondo stime della società di consulenza italiana Risposte Turismo, infatti, quest'anno sarà contrassegnato da un incremento di passeggeri del 6,2% rispetto al 2015, pari a 11,7 milioni di crocieristi movimentati nei porti italiani. Buon incremento anche per il porto di Messina (+12,6%, pari ad oltre 371 mila passeggeri). Stabile il numero dei passeggeri che s'imbarcheranno o sbarcheranno a Palermo. Anche a Catania il turismo crocieristico è pronto a un anno da record con l'auspicata apertura del porto vecchio alla città, ora che il traffico commerciale può essere smistato sulla nuova darsena. "L'inversione di tendenza può dirsi avviata - spiega il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Cosimo Indaco - con approdi in crescita e il ritorno in grande stile di Costa Crociere e Royal Caribbean, oltre a diverse altre compagnie internazionali".



Record di auto movimentate nel porto di Capodistria

Capodistria - Il numero di veicoli è andato oltre il totale precedente al 2008, anno della crisi. L'Autorità portuale prevede di investire, entro il 2022, circa 42 milioni di euro per lo sviluppo delle banchine.

Capodistria - **Il porto di Capodistria, nel 2015, ha movimentato più di 600 mila auto**, superando il record precedente che durava da prima del 2008. L'Autorità portuale di Capodistria prevede di investire, entro il 2022, circa 42 milioni di euro per lo sviluppo e l'ampliamento delle banchine.

Mazara del Vallo

Laguna di Tonnarella Scontro ambientale

I lavori di escavazione potrebbero far fuggire fenicotteri e aironi

Da una parte i necessari lavori di escavazione del porto di Mazara del Vallo per finalità di sviluppo dall'altra la laguna di Tonnarella, dove da anni nidificano e si ritrovano fenicotteri, aironi, falchi di palude, volpoche, moriglioni. Un braccio di ferro tra Amministrazione comunale e ambientalisti che blocca i lavori di dragaggio del porto canale. La materia del contendere è la collocazione dei fanghi del fiume Mazaro che per il Comune andrebbero a riempire una «pozzanghera». Che per i verdi è un'oasi naturale. Le associazioni ambientaliste, con in testa Pro Capo Feto, sono quindi contrarie ai lavori di escavazione del porto «perché il conferimento dei fanghi prelevati dal fiume e destinati al riempimento della colmata "B" avrebbe il risultato di far sparire un'oasi laguna nella quale nidificano uccelli rari». Il Comune, guidato dal sindaco Nicola Cristaldi, ribadisce «la fondamentale importanza dei lavori di escavazione per la marineria, il commercio, il turismo e la salute pubblica» e definisce «l'atteggiamento degli pseudo ambientalisti una macchinazione per evitare l'avvio dei lavori di escavazione del porto». In particolare, Cristaldi accusa le associazioni ambientaliste «di avere falsamente indicato come una laguna -oasi la colmata "B", che invece è poco più di una pozzanghera che va riempita con parte dei fanghi prelevati dai fondali del fiume Mazaro, che sono già stati analizzati con esito positivo dal Cnr e dall'Arpa».

Al fianco del sindaco Cristaldi, nella richiesta alla Regione di indire con urgenza la gara d'appalto per l'avvio dei lavori, anche **armatori**, operatori portuali e della cantieristica che da anni denunciano l'inagibilità del porto canale. I lavori, dopo anni di battaglie, sono stati finanziati almeno in parte e per il primo stralcio del progetto di escavazione del porto sono stati stanziati dal ministero dell'Ambiente 2,2 milioni di euro.

Il commissario per la mitigazione del rischio idrogeologico e capo della Protezione Civile Calogero Foti, ha comunque annunciato che l'indizione della gara d'appalto è imminente. Ma la presa di posizione degli ambientalisti potrebbe bloccare l'appalto. 4.

The image shows a newspaper page with the following content:

- Section Header:** **Laguna di Tonnarella Scontro ambientale**
- Text:** I lavori di escavazione del porto di Mazara del Vallo per finalità di sviluppo dall'altra la laguna di Tonnarella, dove da anni nidificano e si ritrovano fenicotteri, aironi, falchi di palude, volpoche, moriglioni. Un braccio di ferro tra Amministrazione comunale e ambientalisti che blocca i lavori di dragaggio del porto canale. La materia del contendere è la collocazione dei fanghi del fiume Mazaro che per il Comune andrebbero a riempire una «pozzanghera». Che per i verdi è un'oasi naturale. Le associazioni ambientaliste, con in testa Pro Capo Feto, sono quindi contrarie ai lavori di escavazione del porto «perché il conferimento dei fanghi prelevati dal fiume e destinati al riempimento della colmata "B" avrebbe il risultato di far sparire un'oasi laguna nella quale nidificano uccelli rari». Il Comune, guidato dal sindaco Nicola Cristaldi, ribadisce «la fondamentale importanza dei lavori di escavazione per la marineria, il commercio, il turismo e la salute pubblica» e definisce «l'atteggiamento degli pseudo ambientalisti una macchinazione per evitare l'avvio dei lavori di escavazione del porto». In particolare, Cristaldi accusa le associazioni ambientaliste «di avere falsamente indicato come una laguna -oasi la colmata "B", che invece è poco più di una pozzanghera che va riempita con parte dei fanghi prelevati dai fondali del fiume Mazaro, che sono già stati analizzati con esito positivo dal Cnr e dall'Arpa».
- Other Articles:**
 - Chiesti 4 anni e mezzo per Mori**: Rivalta il commissario inviato a Provestatori tra non l'Alam e Casa nostra
 - Amministratore delegato dell'ufficio di falso preside Scarcato**
 - Lavorano al Comune e a scuola: licenziato**
 - Intimidazione a Stefania Petry**
 - Maltrattavano minori disabili**

Trasporti: arrivato il secondo tragheto per le Pelagie

Collegherà Porto Empedocle con Linosa e Lampedusa

18 gennaio, 15:24



(ANSA) - AGRIGENTO, 18 GEN - E' arrivata a Porto Empedocle (Ag) la nave "Lampedusa", ossia il secondo tragheto, della compagnia "Traghetti delle isole", che collegherà la terraferma con le isole Pelagie. Quando la nuova imbarcazione - capace di 500 posti e compatibile anche con il trasporto delle merci pericolose come gas e carburanti liquidi - entrerà in servizio saranno due le navi, resta sulla tratta infatti anche la motonave "Sansovino", che collegheranno Porto Empedocle con Linosa e Lampedusa. (ANSA).

Tensione tra lavoratori e vertici della **Compagnia delle isole**

Non arriva lo stipendio di dicembre, protesta dei marittimi

Da oggi potrebbero ritardare le partenze per l' Arcipelago delle Eolie

Salvatore Sarpi LIPARI I marittimi imbarcati sui mezzi di **Compagnia delle isole** potrebbero decidere di far ritardare quest' oggi, in segno di protesta per la mancata liquidazione delle spettanze di dicembre, le partenze da e per le Eolie e per le altre **isole** siciliane. I marittimi, infatti, sono rimasti vanamente in attesa del pagamento che la società aveva annunciato di aver posticipato a ieri per via del «ritardo con cui le amministrazioni interessate stanno provvedendo agli accrediti dei corrispettivi in convenzione». A proposito della giustificazione addotta da **Compagnia delle isole** sul ritardato pagamento delle spettanze, vi è da evidenziare che è proprio di ieri una nota, a firma del direttore generale del ministero delle Infrastrutture e trasporti, Enrico Maria Puija, che smentisce categoricamente la società. «Questa direzione - si legge - in base alle disposizioni vigenti, deve provvedere esclusivamente a corrispondere alla società gli importi di sovvenzione dovuti ai sensi della Convenzione rep. 55/2012, secondo le scadenze previste, fissate al 30 marzo (primo acconto), 30 giugno (secondo acconto), 30 novembre (saldo). Questa amministrazione ha continuato - nelle more dell' applicazione delle sentenze del Consiglio di Stato e del Tar del Lazio (il riferimento è alla revoca dell' aggiudicazione dell' ex **Siremar** a **Compagnia delle isole**; n.d.c.) - previa indicazione del Mise, dell' Amministrazione straordinaria, nonché della Regione, cui è demandata la vigilanza sul rispetto degli obblighi convenzionali, a provvedere al pagamento di tutti gli importi dovuti. In particolare gli importi relativi al 2015 sono stati regolarmente pagati ed il saldo è stato riscosso dalla società in data 11 dicembre del 2015. In alcuni casi - si legge ancora nella nota del Ministero - in considerazione della sofferenza finanziaria reiteratamente lamentata dalla società, si è proceduto a pagare anticipatamente, previo accordo con i sopracitati organi istituzionali, i suddetti importi. Ciò al fine di non interrompere la continuità territoriale e assicurare il pagamento dei compensi al personale».

«Ad oggi - conclude il dottor Puija - non risultano sussistenti i crediti vantati dalla società, posto che la prima prossima scadenza naturale è prevista per il 30 marzo».

Dalla nota del ministero si evince che, oltre alla regolarità della liquidazione degli importi in convenzione a **Compagnia delle isole**, è in corso una "trattativa", sotto l' egida della Presidenza del Consiglio, del Mise e dell' amministrazione straordinaria di **Siremar**, per la gestione degli effetti delle pronunce giudiziarie del Consiglio di Stato e del Tar del Lazio.3.

Sicilia



Rifiuti, rientra l'emergenza

L'assessore Comarica vuole tornare una commissione di lavoro sugli impianti

Il presidente della commissione d'inchiesta, il professor Giuseppe...
L'assessore Comarica...
La commissione...
L'assessore Comarica...
La commissione...
L'assessore Comarica...
La commissione...

Importate in Sicilia quasi 5 mila unità di sangue

La commissione...
L'assessore Comarica...
La commissione...
L'assessore Comarica...
La commissione...
L'assessore Comarica...
La commissione...



Non arriva lo stipendio di dicembre, protesta dei marittimi

La protesta...
L'assessore Comarica...
La commissione...
L'assessore Comarica...
La commissione...
L'assessore Comarica...
La commissione...

SALVATORE SARPI

La svolta Il Senato approva un emendamento alla legge: prima il pagamento era previsto solo per gli utenti dei mezzi di linea

Capri, **tassa di sbarco** anche per i crocieristi

Anna Maria Boniello Capri. Il Senato in una delle prime sedute del 2016 nella legge collegata alla Finanziaria modifica la normativa della **tassa di sbarco** e vota una nuova norma che dovrà essere applicata nelle isole minori a sostegno degli interventi di raccolta e smaltimento dei rifiuti. Non appena sarà pubblicata in Gazzetta Ufficiale, tra qualche giorno, entrerà quindi in vigore il cosiddetto contributo di **sbarco** che dovrà essere versato da ogni persona che **sbarca** sulle isole minori con mezzi di linea e non. Non solo aliscafi e traghetti, come previsto dalla prima stesura della norma, ma anche navi da crociera.

A battersi affinché tutti pagassero un euro e cinquanta al momento dello **sbarco** era stata l'amministrazione passata che nel regolamento nel giugno 2012, aveva già incluso la **tassa di sbarco** per tutti. Il regolamento del consiglio comunale di Capri venne impugnato davanti al Tar dal Mef, il Ministero Economico e Finanziario. Il Tribunale amministrativo accolse il ricorso del Ministero, escludendo dal pagamento i passeggeri che non arrivavano tramite mezzi di linea.

L'amministrazione però continuò la sua battaglia e l'assessore al bilancio dell'epoca, Salvatore Ciuccio, interessò del caso l'Ancim, l'Associazione Nazionale delle Isole Minori, facendosi promotore di un emendamento che venne presentato in Senato dai rappresentanti dell'associazione, che sposarono la battaglia partita da Capri facendo inserire l'emendamento nella legge che è stata approvata in questa settimana e che destina il gettito alla raccolta e smaltimento dei rifiuti solidi urbani.

Quella che una volta si chiamava **tassa di sbarco** e che oggi viene definita nella legge «contributo di **sbarco**» può arrivare fino ad un massimo di cinque euro, lasciando però la decisione ai comuni e deve essere riscossa insieme al prezzo del biglietto da parte delle Compagnie di Navigazione o da coloro che svolgono servizio di trasporto di persone a fini commerciali. A Capri, comunque, la cifra dovrebbe restare al minimo. Ciò significa che chiunque arrivi sull'isola su navi da crociera, imbarcazioni charter o mezzi di linea dovrà versare ai responsabili del servizio un euro e cinquanta.

La **tassa di sbarco** viene ripartita al 66 per cento al Comune di Capri e 34 per cento al comune di Anacapri. Nelle casse del Comune di Capri il gettito dell'imposta di **sbarco** è riuscito a raggiungere la somma di circa 1.500.000 euro all'anno. Soddisfazione in comune da parte di Salvatore Ciuccio, ex

Capri, tassa di sbarco anche per i crocieristi

Una legge per gli passeggeri in barca. Ma a pagarsi è la...

Molo turistico, la gestione passa nelle mani del Comune

Porto Napoli, il bilancio sarà riapprovato senza fondi Ue

Come Capri oggi la prima tappa

- segue

assessore, oggi nei banchi dell' opposizione che aveva portato avanti la battaglia: «Finalmente è stato sancito quello che noi dicevamo da anni, ovvero che tutti coloro che arrivano a Capri debbano pagare l' imposta di sbarco, e soprattutto è stato rinforzato il principio secondo il quale il gettito deve essere destinato, oltre alla raccolta ed allo smaltimento dei rifiuti solidi urbani, anche alla salvaguardia ed al recupero ambientale. Quindi ora che la legge è più specifica auspichiamo una maggiore sensibilità ai problemi ambientali ed un mutuale rispetto della legge, e chiediamo alla maggioranza di destinare il gettito alle spese in conto capitale e non per le spese correnti».

Nessuna reazione rispetto alla novità di legge è stata registrata finora da parte dei tour operator, dalle agenzie di viaggio e dalle società che trasbordano i passeggeri dalle navi da crociera a terra: «L' esiguità della somma, un euro e cinquanta - dice un "addetto ai lavori" che opera nella zona di Marina Grande- non incide quasi sui costi del tour che vengono pagati per la visita giornaliera a Capri, che include oltre alla gita via terra in bus turistici, anche la visita della Certosa, una tappa ai Giardini di Augusto, dove si pagano i ticket di ingresso, e il lunch in uno dei ristoranti convenzionati». Nessuna preoccupazione che si possano modificare le abitudini dei vacanzieri si registra anche da parte dell' amministrazione comunale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

ANNA MARIA BONIELLO

BRUXELLES: «IL TERMINALISTA CHE NON RISPETTA IL PIANO INDUSTRIALE VA SANZIONATO»

Concessioni, il caso-Anversa spaventa l'Italia

L'indagine dell'Antitrust Ue su presunti aiuti di Stato mette a nudo le lacune normative

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. L'Antitrust europea ha aperto un'indagine sui due maggiori terminalisti container del porto di Anversa, Psa Antwerp e Antwerp Gateway (società controllata a maggioranza dal gruppo emiratino Dp World). Le due aziende sono sospettate di avere ricevuto aiuti di Stato tra il 2009 e il 2012. Il motivo: non hanno rispettato i piani industriali sulla base dei quali poter mantenere la concessione sulle banchine dello scalo belga, il secondo più grande in Europa.

I due terminal infatti, anni negli esami della Commissione europea, non hanno raggiunto gli obiettivi di traffico prefissati nel piano industriale. A norma di legge,

di Anversa avrebbe dovuto multare le aziende, invece a marzo 2013 ha rivisto retroattivamente gli obiettivi minimi di traffico richiesti ai due terminalisti, riducendo di circa l'80% la multa nei confronti di Psa e Dp World.

Un'azione che evidentemente non è piaciuta a qualche concorrente dei due terminal, e che ha fatto scattare il ricorso presso l'Antitrust. «Questa è la prima volta - osserva Davide Maresca, esperto di Diritto comunitario presso lo Studio le-

gale Maresca & Partners - che la Commissione interviene paragonando un inadempimento di un concessionario a un aiuto di Stato».

Infatti, con lo sconto applicato ai due terminalisti, di Anversa ha mitigato arbitrariamente una sanzione nei confronti di due operatori su cui esercita il controllo. Così queste aziende non solo hanno risparmiato i soldi della multa, ma hanno anche beneficiato, a parere della Commissione indebitamente, delle entrate derivate dall'esercizio di concessionario all'interno del porto: tutto questo a Bruxelles potrebbe configurarsi come aiuto di Stato.

Se a fine indagine l'Antitrust trovasse effettivamente colpevoli i due terminalisti, con ogni probabilità la questione si risolverà con il pagamento di una multa, magari anche consistente e in solido con di Anversa. Ma, come segnala Maresca, l'ingresso a gamba tesa dell'Europa sulle concessioni potrebbe avere tecnicamente effetti dirompenti anche in Italia, non solo sul mondo dei porti (si pensi ad esempio alle concessioni autostradali), ma sicuramente a partire da questo, visto che si è appena concluso il rinnovo tramite proroga delle concessioni demaniali per i maggiori terminalisti della Penisola.

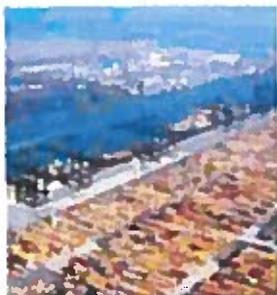
Tra l'altro in Italia, in base al

codice della Navigazione, l'amministrazione può dichiarare la decadenza dalla concessione per mancata esecuzione delle opere prescritte o anche per non uso continuato o per cattivo uso: uno strumento spesso minacciato dalle Autorità portuali, ma mai applicato nel concreto. Nel solo caso di Genova, si può ricordare il lontano episodio del 2009, quando avvisò il Vte (anche questa una società il cui azionista di maggioranza è il gruppo Psa di Singapore) l'intenzione di revocare la concessione per obiettivi industriali non rispettati, a seguito del lungo blocco operativo collegato a problemi informatici.

Rispetto alla semplice sanzione vigente in Belgio, la misura sarebbe dunque più dolorosa. Ora, il fatto che l'Antitrust europea possa considerare la non applicazione della decadenza un aiuto di Stato, mettendo nel mirino sia il concessionario che potrebbe sia rendere gli enti portuali più severi nei confronti dei concessionari che tradiscono le promesse del piano industriale, sia fornire un'arma pesante nelle frequenti diatribe fra terminalisti, ma anche in caso di eventuali conflitti sociali, considerato che il piano industriale non riguarda solo i traffici, ma anche ad esempio i livelli di occupazione.

quarati@ilsecoloxix.it

«BY NUNO AL CUI DIRITTO RISPETTIVA»



Il porto di Anversa



Container, Anversa riduce la distanza da Rotterdam

Anversa - In salita i risultati del 2015 per il porto Belga che ora tallona il più grande porto europeo.

Anversa - Il principale porto belga e uno dei più importanti in Europa, Anversa, ha ridotto il gap che lo separava da Rotterdam nel settore del traffico contenitori. La crescita registrata è stata del 7,5% nel corso del 2015 attestando il traffico a 9,65 milioni di teu. **Anche le tonnellate di merce containerizzata sono salite del 4,6% a 113,29 milioni di tonnellate.** Rotterdam al contrario ha perso lo 0,5% di traffico contenitori nel corso dell'anno. A trainare Anversa è stato l'export verso l'Asia.

Autostrade del mare: in arrivo il 'marebonus'. Entro 31 gennaio da governo regolamento attuativo

Author : red

Date : 18 gennaio 2016



(FERPRESS) – Roma, 18 GEN – E' in arrivo il 'marebonus', l'incentivo per lo sviluppo delle autostrade del mare, il cui regolamento attuativo dovrebbe essere varato dal governo entro il 31 gennaio prossimo. Gli incentivi per il trasporto intermodale marittimo sono previsti dalla Legge di Stabilità 2016.

La legge di stabilità prevede, per incentivare il trasporto combinato strada-mare, uno stanziamento pari complessivamente a 138 milioni di euro, di cui 45,4 milioni per il 2016, 44,1 per il 2017 e 48,9 per il 2018. Sempre nella legge di stabilità 2016, è previsto anche il ripristino dell'incentivo al trasporto combinato strada-rotaia, il 'ferrobonus', che ha funzionato efficacemente da stimolo per le imprese che effettuano trasporto ferroviario nei tre anni in cui è stato applicato, dal 2007 al 2010.

Per conseguire l'obiettivo di un analogo risultato, la legge di stabilità stanziava, per il triennio 2016-2018, 20 milioni di euro l'anno, ma anche in questo caso bisognerà attendere il regolamento attuativo per definire le modalità di attribuzione dell'incentivo.

A favore del marebonus e ferrobonus si sono schierati da tempo gli operatori e, in particolare per quanto riguarda il marebonus, gli armatori rappresentati in Confitarma, mentre per le imprese ferroviarie il

- segue

ferrobonus rappresenta una delle principali richieste di FerCargo, l'associazione che rappresenta la quasi totalità delle imprese ferroviarie merci. Nel settore delle autostrade del mare, opera la società RAM-Rete Autostrade Mediterranee, società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il cui azionista unico è il Ministero dell'Economia e delle Finanze.