



INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei porti**

(Il Sole 24 Ore, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX, Ansa, Informazioni Marittime)

Dai Porti:

Trieste:

"...Nuovo varco..." (Il sole 24 Ore)

"...Monfalcone: al via progettazione esecutiva escavo del canale di accesso al porto..." (Ferpress)

Venezia:

"...nuovo CdA e presidente per Venezia terminal passeggeri..." (Informazioni Marittime)

Genova:

"...Porti più efficienti con i dati in rete" (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Conferamte 50 ore di sciopero dell'autotrasporto..." (Il Nautilus)

Livorno:

"...Nogarini: "Farà chiudere Lucarelli"..." (Il Tirreno)

Bari:

"...Incendio in porto: distrutto mezzo meccanico..." (The Medi Telegraph)

Cagliari:

"...Boom crociere i, migliaia di turisti in arrivo..." (Ansa)

Olbia:

"...Lo scalo di Porto Torres è a pieno regime, approdo simultaneo di 3 navi..." (La Nuova Sardegna)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

Porti. Secondo Assiterminal ci sono troppi livelli decisionali, per Federagenti si rischiano ricorsi

Operatori in allarme sulla riforma

Le imprese perdono la rappresentanza diretta nella gestione degli scali

La riforma della governance dei porti appena varata dal consiglio dei ministri piace in linea generale agli operatori. Ma già iniziano alcuni distinguo sulla sua efficacia. A dare qualche preoccupazione è, in particolare, il moltiplicarsi degli organismi consultivi. Poi vi è la consapevolezza che il percorso di riforma debba completarsi con il riordino delle regole del lavoro in porto e c'è chi chiede di assicurare autonomia finanziaria alle 15 Autorità di sistema portuale (Adsp) che sostituiranno le attuali 24 port Authority.

Intanto il ministero delle Infrastrutture sta per pubblicare un interpello per vagliare candidature alle presidenze delle Adsp. «I temi principali di questa riforma - afferma Marco Conforti, presidente di Assiterminal - sono accorpamenti, sburocratizzazione e rappresentanza. E va bene. Sul primo tema, però, vediamo dietro l'angolo la difficoltà a mettere insieme due o più scali che per anni sono stati in competizione e che spesso hanno livelli di tassazione e canoni diversi. Come si può fare ancora non lo sa nessuno». In tema di sburocratizzazione, «mi pare - prosegue - che il testo metta sul tavolo una moltiplicazione dei livelli.

Con la precedente legge per i porti ce n' erano due: comitato portuale e commissione consultiva. Ora si passa a tre: comitato gestionale, organismo di partenariato della risorsa mare e commissione consultiva. È uno strano modo di sburocratizzare. A livello nazionale, poi, per la programmazione, alla direzione generale del ministero si affianca la conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp. Anche qui aumentano i livelli». Infine, conclude, «i privati sono fuori dal comitato di gestione. E per quanto riguarda gli organismi di partenariato ci sono interrogativi sulla procedure per definire la rappresentanza delle categorie.

La conferenza nazionale, poi, in sé va bene. Ma non ci piace che alle associazioni datoriali si dia il contentino d'invitarle a seconda dell'ordine del giorno».

Anche il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, esprime alcune perplessità: «La riforma è buona ma se questo è l'unico intervento sul settore non è sufficiente.

Si estromettono i privati dal processo decisionale ma si aggiunge che qualora l'Adsp voglia discostarsi dai pareri resi dall'organismo di partenariato della risorsa mare "è tenuta a darne adeguata motivazione". E sull'interpretazione di queste parole si profila l'apertura di contenziosi davanti al Tar.

- segue

Insomma c'è un rischio d'ingessatura. Poi il percorso di riforma deve avere altri due pilastri. Un intervento di riordino del lavoro portuale e una legge speciale per l'internazionalizzazione della logistica italiana. Cioè una norma che individui 2-3 porti, potrebbero essere Genova, Trieste e Gioia Tauro, 2-3 interporti e un aeroporto hub nel Nord, e dare loro strumenti giuridici ad hoc per attirare traffico internazionale e agire, a quello scopo, anche fuori dal proprio territorio». Pasqualino Monti, presidente di Assoporti, sposa in toto la riforma ma, dice, «è solo una prima fase. Ora bisogna affrontare con coraggio il tema del lavoro sulle banchine, che non è stato trattato, e quello dell'autonomia finanziaria». Roberto Alberti, alla guida di Fedespedi, afferma: «gli operatori sono passati dalla rappresentanza diretta nei comitati a un organismo consultivo. Vedremo, nell'arco di 1 - 2 anni, se questo servirà a rendere competitivi i porti. E un discorso analogo si può fare su efficienza e coordinamento. È da vedere se 2 o più porti messi insieme saranno più efficienti e avranno migliore organizzazione».

I NUMERI CHIAVE

15 Le **Autorità** Con la riforma della governance dei porti, le **Autorità portuali**, che prima erano **24**, si trasformano in **15** **Autorità di sistema portuale (Adsp)** alle quali faranno capo complessivamente **57** scali.

60 Gli organi Grazie alla riforma appena varata, diminuiscono gli organi che facevano parte delle port Authority.

Passeranno dagli attuali **97** a **60**.

70 La rappresentanza Si passa da **336** membri dei comitati **portuali** a circa **70**.

Escono le imprese.

«Presidenti dei porti, ok al bando di Delrio ma no ai tecnici “a corrente alternata”»

Genova - Riforma delle banchine: dopo la governance, i sindacati (con Tarlazzi) e gli operatori chiedono il capitolo sul lavoro. Toti al ministro: «I criteri di scelta siano uguali per tutti e trasparenti».



Genova - «Sceglie il ministro e la Regione dà l'intesa? Lo prevede la legge, non ci trovo nulla di strano, non mi stupisce che il ministro l'abbia puntualizzato - commenta così **Giovanni Toti**, presidente della Regione Liguria, le parole del ministro dei Trasporti, **Graziano Delrio**, al *Secolo XIX* di ieri -. Certo, il meccanismo dell'intesa va poi interpretato, io credo che debba essere una fattiva collaborazione finalizzata a trovare la persone migliori, più coerenti con lo sviluppo dei porti. Immagino un percorso di consultazione, - continua Toti - che finora con Delrio noi abbiamo avuto. **Non mi aspetto un blitz dal ministro**. Noi abbiamo sempre detto che la riforma è ipercentralista, ma oramai è stata approvata e va bene così. Sono contento che sia stata approvata, perché i porti hanno bisogno di crescere». **Toti ritiene che la Liguria, che pure nei mesi scorsi aveva posto forti obiezioni alla riforma, sia alla fine più in sintonia con il ministro rispetto a situazioni «più muscolari», e tutte nel centrosinistra: la Campania di Vincenzo De Luca, che come la Sicilia guidata da Rosario Crocetta ha già chiesto la parentesi di tre anni prima di procedere alla fusione delle Autorità portuali. «Noi siamo in sintonia sull'intesa - aggiunge Toti -. Poi certo i criteri devono essere cristallini e uguali per tutti. Mi spiego: sono convinto che la scelta del presidente dell'Autorità sia più politica che tecnica perché lo sviluppo dei porti è una fatto politico. Ma credo anche che un tecnico di alta qualità sia in grado di fare benissimo quel mestiere.**

- segue

Ciò che non vorrei vedere è l'utilizzo del tecnico a corrente alternata, la trasformazione in super tecnici di persone che invece non lo sono. **In questo senso spero che per Ravenna, Bari, Napoli e tutte le altre Autorità si utilizzino i medesimi criteri che saranno utilizzati per le due Autorità liguri**». In quest'ottica il governatore ricorda che l'interpello, la "call" che Delrio userà per ricevere a Roma i nomi dei presidenti papabili, «è uno strumento che le Regioni usano spesso e che funziona. Può essere un aiuto in più anche per i porti, perché ti permette di vedere i nomi e la qualità degli stessi. Tant'è vero che l'intesa la dà la Regione, ma certo quando sarà il momento chiederemo il parere dei Comuni coinvolti».

Capitolo lavoro

Chiusa la questione della governance, le parti sociali ora chiedono che si apra il capitolo del lavoro, tema sul quale si sono arenati negli anni passati i tentativi di riforma della legge 84/94. Claudio Tarlazzi, segretario generale della Uiltrasporti, spiega che in questo momento la questione è stata trattata da sindacati e associazioni presso la struttura di missione del ministero dei Trasporti, e che gli elementi di discussione sono già tutti sul tavolo. Sullo strumento legislativo da attuare, Tarlazzi spiega che il Parlamento sarebbe sicuramente la sede più idonea, ma gli insabbiamenti e i tiri incrociati degli anni passati farebbero propendere, se ce ne fosse l'opportunità, alla decretazione d'urgenza, proprio come è avvenuto per la parte governance.

Quello che nel dettaglio sarà chiesto da sindacati e operatori non sarà un rivisitazione radicale dell'attuale impianto legislativo, ma l'eliminazione degli abusi nati negli anni tra le pieghe della legge. Dunque riportare le imprese (art. 16) al vincolo dell'apporto di traffico quando si opera su appalto presso i terminalisti (art. 18), per evitare sovrapposizioni con le Compagnie - cioè i prestatori di lavoro temporaneo (art. 17) - che dovrebbero, queste sì, essere trasformate in prestatori di servizio (quindi con l'uso di mezzi propri). Presso gli organismi di partenariato i sindacati mirerebbero a proporre anche un riscontro annuale degli occupati in porto, per bilanciare le assunzioni tra terminalisti e compagnie. Infine, sarà richiesta l'introduzione dei portuali nella categoria dei lavori usuranti, anche per aiutare le Compagnie, con prepensionamenti che potrebbero essere finanziati dal 15bis.

PUNTI DI VISTA

PORTI, LE LACUNE DELLA NUOVA LEGGE

La riforma portuale targata Graziano Del Rio è in rada e sta per entrare con tutta la sua ufficialità negli scali italiani. Dopo i passaggi governativi e le commissioni parlamentari di Camera e Senato, aspettiamo i decreti attuativi che daranno slancio alla riforma. La Uiltrasporti apprezzerà una riforma che proponga una visione strategica per la crescita e l'evoluzione del settore portuale che rappresenta, per l'Italia, una delle punte di diamante per il futuro del Paese. Un aspetto importante dovrà essere rappresentato dalla pianificazione strategica delle competenze e delle risorse dei porti e non dalla mera fusione di poltrone. Bisogna portare a compimento le opere territoriali finanziate e decise: dalla piattaforma Maersk di Vado Ligure, ai 140.000 mq di ampliamenti di banchina già stanziati a La Spezia, dal riempimento di Calata Bettolo a Genova, al riempimento dei moli Ronco Canepa, sempre nel capoluogo ligure, al raddoppio ferroviario al Vte di Voltri. Tuttavia questa riforma si ferma allo sviluppo della governance del sistema portuale ma non propone una normativa che si prefigga di rendere più strutturale il lavoro nei porti. A questo proposito, come organizzazioni sindacali, abbiamo presentato alcune proposte al Ministero

competente che sono al vaglio. Per quanto riguarda la partita della presidenza nei futuri porti di Genova-Savona e La Spezia-Carrara, auspichiamo che le nuove figure sappiano agire con competenza, prive da condizionamenti non finalizzati al mandato e all'interesse pubblico. Non deve venir meno il confronto con le parti sociali, tenendo in considerazione le istanze derivanti dal complesso mondo del lavoro portuale. Non è affatto secondario, a tal proposito, il periodo di pace sociale che si è stabilito nei porti liguri negli ultimi anni. Ciò è avvenuto grazie alla mediazione del sindacato che ha contribuito e contribuisce alla pace da cui ne deriva economia per porti e città portuali liguri. I nuovi presidenti dovranno essere persone dinamiche, che sappiano decidere ma che allo stesso tempo non interrompano quel dialogo proficuo che si era intrapreso all'interno dell'ex Comitato portuale. Con questa riforma la Uiltrasporti della Liguria auspica che il tema della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro possa essere ulteriormente valorizzata e che la portualità ligure possa continuare ad essere un modello per tutte le città portuali italiane grazie ai protocolli d'intesa firmati.

L'autore è segretario generale Uiltrasporti Liguria

Porti: in Sicilia slitta al 2019 entrata in vigore riforma

Tutto rinviato di 36 mesi dal Consiglio dei ministri



(ANSA) - PALERMO, 1 AGO - Tutto rinviato di 36 mesi: la riforma della portualità in Sicilia entrerà in vigore nel 2019.

Lo ha deliberato il Consiglio dei ministri, accogliendo la richiesta di rinvio di accorpamento delle autorità portuali, formulata dal presidente della Regione, Rosario Crocetta. Si tratta di una possibilità indicata nel testo licenziato ieri dal Consiglio dei ministri, che consente ai presidenti delle Regioni di chiedere il rinvio degli accorpamenti, motivandola, fino a tre anni. "Il Consiglio dei ministri - dice all'ANSA il governatore della Sicilia Rosario Crocetta - ha deliberato il rinvio di 36 mesi dell'insediamento delle autorità portuali. Restiamo in attesa dei dettagli del provvedimento, ma in Sicilia non ci sarà nessuna Gioia Tauro. Adesso verificheremo come gestire la questione delle Autorità portuali". (ANSA).

Informazioni Marittime

Presidenti authority, il governo pensa a un bando



Un presidente «scelto fra i cittadini dei Paesi membri dell'Unione europea aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale». Così reciterebbe il bando che il governo ha intenzione di lanciare per nominare i futuri presidenti delle "Autorità di sistema portuale" appena nate, così com'è scritto nel decreto di riforma dei porti italiani **varato il 28 luglio** dal Consiglio dei ministri.

Un *call* europeo, aperto agli Stati membri del Vecchio continente, dove raccogliere *icurrricula* dei potenziali dirigenti portuali. Un appello internazionale di cui il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ne ha più volte manifestato in passato la volontà di lanciarlo. Un segno di apertura e trasparenza, affiancato però da una volontà di centralizzazione dello stesso dicastero, considerando che il ministro nei giorni scorsi ci ha tenuto a precisare che il ruolo delle regioni nella nomina dei presidenti **è soltanto consultivo**.

Se effettivamente si concretizzasse un bando del genere, sarebbe il primo in assoluto di questo tipo, una rivoluzione in controtendenza con il "manuale Cencelli" alla base delle nomine dei presidenti delle vecchie 24 autorità portuali italiane, ora accorpate in 15 autorità di sistema.

FERROVIE

Nuovo varco a Trieste

È stato inaugurato nei giorni scorsi, a Trieste, il varco 4 ferroviario, presso l'ormeggio 57 del porto nuovo. «Con la fine dei lavori - ha commentato il commissario

Zeno D'Agostino - potremo passare da 140 a 200 treni settimanali. Puntiamo a diventare il primo porto ferroviario d'Italia e chiudere il 2016 con più di 7mila treni movimentati e una crescita stimata, nel biennio 2014-16, di più del +40%. Questi sono investimenti con grande resa e dimostrano quanto si può fare con le risorse già a disposizione».

L'intervento infrastrutturale, inaugurato venerdì scorso con un convoglio in uscita dal Molo VII verso Budapest, è frutto di un investimento di più un milione di euro complessivi: 600 mila a carico di Rfi per l'allacciamento ai binari della Stazione di Trieste Campo Marzio e 500mila a carico della port

IN BREVE

ferrovie Nuovo varco a Trieste È stato inaugurato nei giorni scorsi, a Trieste, il varco 4 ferroviario, presso l'ormeggio 57 del porto nuovo. «Con la fine dei lavori - ha commentato il commissario dell' **Autonità portuale**, Zeno D'Agostino - potremo passare da 140 a 200 treni settimanali.

Puntiamo a diventare il primo porto ferroviario d' Italia e chiudere il 2016 con più di 7mila treni movimentati e una crescita stimata, nel biennio 2014-16, di più del +40%. Questi sono investimenti con grande resa e dimostrano quanto si può fare con le risorse già a disposizione».

L' intervento infrastrutturale, inaugurato venerdì scorso con un convoglio in uscita dal Molo VII verso Budapest, è frutto di un investimento di più un milione di euro complessivi: 600 mila a carico di Rfi per l' allacciamento ai binari della Stazione di Trieste Campo Marzio e 500mila a carico della port Authority.

cantieri Palumbo acquisisce Isa Yachts È stato firmato ieri, davanti al notaio, il passaggio di proprietà a Palumbo group della Isa Yachts di Ancona, messa all' asta dal tribunale

anconetano, dopo una lunga crisi. Palumbo ha anche ottenuto, dal Comitato **portuale**, la concessione per 30 anni dell' area sulla quale sorge il cantiere . La premessa dell' acquisizione della Isa da parte di Palumbo group, spiega una nota, «è il mantenimento della produzione degli yacht».

Monfalcone: al via progettazione esecutiva escavo del canale di accesso al porto

Author : com

Date : 1 agosto 2016



(FERPRESS) - Trieste, 1 AGO - La Regione Friuli Venezia Giulia garantisce la copertura finanziaria del Progetto definitivo e dà avvio alla progettazione esecutiva dell'escavo del canale di accesso al Porto di Monfalcone.

Con una delibera proposta dall'assessore alle Infrastrutture e Territorio Mariagrazia Santoro, la Giunta regionale ha infatti approvato gli atti che riportano in capo alla stessa Regione le attività per la realizzazione dei "Lavori di approfondimento del canale di accesso e del bacino di evoluzione del porto di Monfalcone".

Come già avvenuto anche a Porto Nogaro, per tutte le attività di redazione del progetto esecutivo si avvarrà della collaborazione del Consorzio di Bonifica Pianura Friulana.

La decisione è stata assunta dalla Giunta, fa notare l'assessore Santoro, nelle stesse ore in cui il Consiglio dei Ministri ha approvato il decreto legislativo che riordina la portualità italiana, per effetto del quale ha preso corpo l'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Orientale, con i porti di Trieste e Monfalcone. "Il nostro provvedimento, consentendo finalmente la realizzazione di opere attese da anni - sottolinea - si integra dunque perfettamente con le scelte nazionali e darà linfa allo sviluppo dei due scali, aprendo importanti prospettive di aumento dei traffici e di rilancio economico ed occupazionale".

Nel ringraziare per il "prezioso lavoro fin qui svolto da parte dell'Azienda Speciale Porto e dal Consorzio industriale di Monfalcone", l'assessore ricorda in proposito come fin dall'inizio della legislatura l'Amministrazione regionale abbia avuto una diretta interlocuzione con il Governo, finalizzata a giungere a questa Autorità di Sistema, e abbia contestualmente deciso di assumersi in prima persona la responsabilità sulle sorti del porto monfalconese, mettendo a disposizione competenze e risorse necessarie a rivitalizzare questa fondamentale infrastruttura, coordinando ogni iniziativa di rilancio.

In proposito, sotto il profilo economico, con l'assestamento di bilancio è stata decisa un'integrazione di oltre 2,5 milioni alle risorse già destinate all'escavo del porto di Monfalcone, portando la disponibilità complessiva a più di 16 milioni di euro, "a completa copertura degli importi previsti dal progetto definitivo". Un quadro economico al quale "ha contribuito fattivamente anche la Camera di Commercio di Gorizia".

In sostanza "con l'approvazione del ddl di assestamento ci sono ora tutte le condizioni per l'approvazione del Progetto definitivo" anche perché, ricorda Santoro, "con la conferenza dei servizi dello scorso 11 aprile e l'acquisizione dei pareri positivi da parte di tutti gli organi competenti, il progetto definitivo è, di fatto, pronto per essere approvato in ogni sua parte. Non solo. "Il nuovo Codice degli appalti, che non prevede più l'appalto integrato, soluzione che era stata individuata alla base della delega amministrativa

- segue

all'Azienda Speciale Porto - precisa l'assessore - ha fatto ritenere opportuno che la Regione si assuma a pieno titolo il ruolo di stazione appaltante, garantendo a questo livello il massimo coordinamento anche nei confronti degli organi di livello statale oltre che il rapporto diretto con i soggetti tecnicamente competenti a definire il progetto esecutivo".

"Ora, stante l'assoluta rilevanza regionale dell'intervento, con particolare riguardo al contesto logistico ed infrastrutturale nel quale esso si colloca, contiamo di giungere rapidamente all'avvio dell'opera, che non può più attendere", conclude l'assessore Santoro.

Come noto è previsto l'approfondimento del canale di accesso allo scalo a 12,5 metri, a fronte del dragaggio di 885 mila metri cubi di fanghi da riportare in precise, e prescritte, aree della cassa di colmata.

Nuovo CdA e presidente per Venezia Terminal Passeggeri

L'Assemblea dei Soci di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., società che dal 1997 promuove e gestisce il traffico passeggeri nel porto crociere di Venezia ha nominato oggi, venerdì 29 luglio, il nuovo Consiglio di Amministrazione, designando presidente l'avvocato Sandro Trevisanato e consiglieri: Howard S. Frank, Mehmet Kutman, Filippo Olivetti e Monica Scarpa. Il CdA rimarrà in carica fino alla approvazione del bilancio al 31 maggio 2017.

Il Secolo XIX

GLI SPEDIZIONIERI: PIATTAFORMA COMUNE

«Porti più efficienti con i dati in rete»

Il sistema consentirebbe un recupero del 10%

GENOVA. «Serve una piattaforma digitale unificata per i tre porti liguri, perché se parliamo tutti la stessa "lingua" guadagniamo efficienza e ottimizziamo i costi». Alessandro Laghezza, presidente della Ligurian Logistic System, società costituita dalle tre associazioni degli spedizionieri liguri, ha studiato anche quanta efficienza e produttività è possibile recuperare dalla nascita di una InterPort Community System: «Potremmo recuperare almeno il 10%, con la condivisione dei dati dei flussi logistici dei tre porti liguri da inserire nella piattaforma comune - continua Laghezza - Potremmo ottenere una migliore integrazione informatica con l'autotrasporto e arri-

vare quindi all'automazione dei varchi portuali, che oggi sono per tutti un fattore di criticità». Il traffico ferroviario, secondo gli spedizionieri liguri, potrebbe così ottenere una migliore gestione, in collaborazione anche con gli interporti di riferimento della pianura padana. Tempi di sosta più brevi, autostrade meno intasate dal traffico pesante e utilizzo più efficiente delle infrastrutture ferroviarie esistenti: «Anche l'autotrasporto potrebbe abbattere i costi e risultare più competitivo». L'obiettivo è quindi ottimizzare la gestione di 16 milioni di dati che ogni anno vengono processati nei vari sistemi informatici, pubblici e privati.

SL GAL.

Il Nautilus

Porto di La Spezia: confermate 50 ore di sciopero dell'autotrasporto



GENOVA – Cinquanta ore di sciopero dell'autotrasporto per bloccare il Porto di La Spezia dopo la mancata firma del protocollo d'intesa per risolvere le problematiche causate dal nuovo sistema di pesatura dei container. Le associazioni dell'autotrasporto provinciali di Cna e Confartigianato hanno confermato il fermo a partire dalle ore 22 del prossimo 7 agosto e fino alla mezzanotte del 9 agosto, ribadendo che "malgrado la volontà di voler revocare il fermo, consci che questo creerebbe disagi alla comunità oltre che agli attori direttamente coinvolti, non possiamo farlo".

Nonostante l'impegno preso dall'Autorità Portuale, dicono Cna Fita e Confartigianato, con l'avvio di un percorso che ha messo allo stesso tavolo le parti interessate è mancata la firma del protocollo necessario a prevenire i problemi e per progettare possibili soluzioni.

Al centro i disagi per i camionisti ai varchi di ingresso, procedure complesse e tempi d'attesa estenuanti, dopo l'avvio del nuovo sistema di pesatura dei container a partire dal 1 luglio. "Auspichiamo ancora che il protocollo verrà siglato a brevissimo".

Nogarin attacca «Farà chiudere Lucarelli»

■ LIVORNO

«La Lucarelli Terminal da 6 anni fa utili e crea occupazione, ma a causa della miopia [redacted] rischia di chiudere e i suoi 42 dipendenti rischiano di perdere il lavoro».

Così, con un post sulla propria bacheca Facebook, il sindaco Nogarin ieri pomeriggio ha tirato una stoccata [redacted] e alla gestione del nostro scalo da parte del commissario Gallanti ma più in generale di tutto il comitato portuale, accusato di aver lasciato sempre solo il sindaco nelle violazioni che riguardavano il destino del terminal Lucarelli.

Vale la pena riassumere i fatti: la Tirrenia, committente fondamentale per Lucarelli, ha annunciato tempo fa di essere intenzionata a interrompere il rapporto con Lucarelli a partire dal 2017. Tra i motivi anche il fatto che la banchina dell'ex goleador amaranto non può accogliere navi oltre i 150 metri («ciò praticamente quasi tutte», dicono dal terminal) ed è da tempo in lista d'attesa per un intervento strutturale [redacted] che dovrebbe "tagliare la strozzatura".

Nel frattempo [redacted] aveva tamponato la situazione permettendo a Lucarelli di lavorare - ma solo le navi di

Tirrenia - sul lato nord del Molo Italia.

Ma la soluzione era stata definita un palliativo e Lucarelli a metà luglio aveva annunciato: «Mi vogliono ammazzare commercialmente, mi preparo a una battaglia mediatica e legale a 360 gradi contro tutti quanti hanno creato difficoltà a quest'azienda». E siccome Tirrenia se n'è andata altrove, «io ho sì per qualche mese lo spazio ma non posso metterci nessuna nave».

Ora, come già accaduto in passato, a fianco dell'ex ombra scende il sindaco: «Più volte - accusa Nogarin -, durante le sedute del Comitato portuale, ho chiesto all'Autorità di prendere di petto la questione e dare il via ai lavori alla banchina, già previsti e finanziati nel piano di interventi del 2010, che permetterebbero di mettere in sicurezza l'attività della Lucarelli Terminal. Nessuno mi ha ascoltato e ora i nodi vengono al pettine. Se non si risolverà la questione nelle prossime settimane, l'azienda cesserà l'attività. Per scongiurare questo scenario, ho scritto al ministro Graziano Delrio chiedendogli di intervenire direttamente e sbloccare una situazione incancrenita e controproducente per l'azienda, la città e il Paese».

(g.c.)

Bari, incendio in porto: distrutto mezzo meccanico

Bari - Per precauzione sono state sospese tutte le movimentazioni commerciali. Nessun disagio si è verificato per l'imbarco dei passeggeri sui traghetti.



Bari - **Un mezzo meccanico per la movimentazione dei container ha preso fuoco all'interno del porto di Bari in prossimità del molo 16.** Non ci sono feriti. Per precauzione sono state sospese le movimentazioni commerciali affinché i vigili del fuoco non avranno messo in sicurezza l'area. Il mezzo è andato completamente distrutto. Nessun disagio si è verificato per l'imbarco dei passeggeri sui traghetti in partenza. Le cause dell'incendio sono in corso di accertamento.



Boom crociere a Cagliari, migliaia di turisti in arrivo

Oggi in porto la Mein Schiff con 2.800 passeggeri

01 agosto, 17:27

(ANSA) - CAGLIARI, 1 AGO - Novemila turisti tutti in una volta ieri, e altrettanti da oggi a giovedì prossimo: continua il momento d'oro delle crociere a Cagliari. Questa mattina, dopo il boom del fine settimana, il porto è ripartito dalla Mein Schiff della compagnia Tui Cruises GmbH: a bordo 2800 passeggeri. Molti hanno scelto di visitare le mete più suggestive del sud Sardegna, altri hanno preferito passeggiare per le strade di Cagliari nel classico tour tra shopping e monumenti.

Domani c'è l'Oriana della P&O Cruises con altri duemila passeggeri. Un giorno di tregua, poi è la volta della Costa Diadema con il tradizionale appuntamento di sbarchi e imbarchi del giovedì: a bordo ci sono 4500 passeggeri. Il 7, invece, sarà la Saga Pearl II con 500 turisti. L'11 un'altra giornata molto calda: prevista - dopo quella di ieri - un'altra doppietta.

Protagoniste saranno la Costa Diadema e la Mein Schiff. Tutto questo per un'invasione di quasi ottomila crocieristi tutti insieme.

Mese ricco: oltre alle puntate della Costa, il 18 e il 25, il porto di Cagliari ri-ospiterà la Carnival Vista (circa 5000 passeggeri) il 16 agosto. Tappa cagliaritano anche per la Riviera della Oceania Cruises il 22 (1200 crocieristi) e della Ventura (P&O Cruises) il 24 con circa quattromila turisti a bordo.

La Nuova Sardegna

Lo scalo è a pieno regime approdo simultaneo di tre navi

I traghetti della Corsica Linea, della Sardinia Ferries e della Tirrenia a poca distanza l'uno dall'altro il traffico dal 5 agosto sarà intensificato per i raddoppi delle corse e per l'aumento dei passeggeri

di Gavino Masia wPORTO TORRES Tre navi passeggeri si sono "ritrovate" simultaneamente a poca distanza una dall'altra ieri mattina sulle banchine del porto commerciale. Un meeting estivo invidiabile che conferma la validità di questo scalo marittimo e soprattutto delle sue potenzialità tra banchine e linee con Italia, Francia e Spagna. La contemporaneità di ieri mattina era dovuta all'arrivo posticipato della nave "Jean Nicoli", della compagnia marittima Mcm della Corsica Linea, che a causa del ritrovamento di ordigni bellici nel porto di Marsiglia è rimasta in sosta nello stesso porto francese posticipando l'arrivo a Porto Torres il lunedì mattina invece che la domenica sera. A quanto pare un'esplosione sottomarina ha indotto le autorità francesi ad evacuare le persone e l'equipaggio a bordo del traghetto, in partenza dal porto di Marsiglia e diretta a Porto Torres, e secondo le prime informazioni la detonazione potrebbe essere stata provocata da un ordigno risalente alla Seconda guerra mondiale. Poco male, comunque, la nave ha ormeggiato ieri mattina nella banchina Ponente 1 - con a bordo 663 passeggeri e 209 tra auto e moto al seguito - perché nella banchina Dogana-Segni era già presente la Mega Express Four della Sardinia Ferries. Sulla banchina Ponente 2, invece, era ormeggiata la Sharden della Compagnia italiana di navigazione Tirrenia. La "Jean Nicoli", dopo il viaggio inaugurale, offrirà altre quattro collegamenti per tutto il mese di agosto, con viaggi andata e ritorno tra Marsiglia e Porto Torres e con l'applicazione della tariffa ridotta per i residenti. «E' visibile l'aumento del traffico passeggeri nel porto - ha detto il comandante della Capitaneria di porto Paolo Bianca -, considerando che non siamo al momento-clou della stagione estiva, e soprattutto si vedrà un ulteriore incremento fino al periodo di Ferragosto: questo fatto comporta un aumento straordinario di lavoro. Sarà necessario incastrare più navi nelle banchine disponibili e impegnare più uomini nelle operazioni di imbarco e sbarco». Oggi è prevista una prova di attracco del traghetto della Grandi navi veloci nella banchina Segni, per non appesantire il traffico in imbarco nelle banchine di Ponente, mentre dal 5 agosto il porto sarà messo a dura prova dal raddoppio corse della Tirrenia. Il collegamento con Genova, infatti, oltre alla corsa del mattino, ne prevede un'altra nel pomeriggio. I rumors dicono che gli armatori della Sardinia Ferries - nave che viaggia sulla linea Tolone-Porto Vecchio-Porto Torres - è molto soddisfatta delle prenotazioni e sta pensando di allungare la stagione. Per quanto riguarda la compagnia Grimaldi Lines, che assicura i collegamenti con Civitavecchia e Barcellona, sono raddoppiate le percentuali del traffico passeggeri rispetto alla scorsa stagione.

L'INTERVISTA. Foti: «Non andranno direttamente in Colmata ma sosterranno in un' area, ancora da definire, per essere nuovamente analizzati dal Cnr, che già ha svolto questo incarico»

Mazara, dragaggio del porto: dibattito sui fanghi

La storia del dragaggio del porto sembra avviarsi a conclusione, come hanno lasciato intendere l'Assessore regionale alla Pesca, Antonello Cracolici e il soggetto attuatore, Ingegnere Calogero Foti del Dipartimento territorio e ambiente della regione, nell'"incontro aperto" che si è tenuto presso il Distretto della pesca lo scorso 23 luglio. Foti, in particolare, ha fatto intendere che i fanghi provenienti dal dragaggio non andranno direttamente in colmata ma sosterranno in un' area, ancora da definire, per essere nuovamente analizzati dal Cnr, che già ha svolto questo in carico. All' incontro era presente anche Enzo Sciabica dell' associazione "Pro Capo Feto affiliata alla Federazione "Pro Natura". Sciabica è ritenuto da alcuni operatori portuali responsabile del blocco del dragaggio. Accusa pesante che il diretto interessato intende chiarire.

OOO La sua passione per la natura è nota, ma con il blocco del dragaggio non ha corso il rischio di eccedere?

"Né io, né altri ambientalisti o naturalisti, abbiamo niente a che dividere con il dragaggio del porto. Sia io che altri, ci stiamo

battendo, esclusivamente, per evitare che l' ecosistema naturale, racchiuso nella Colmata B o Laguna di Tonnarella, come è nota a livello nazionale, venga eliminato con i fanghi del dragaggio".

OOO La Colmata è stata definita tale perché Comune e Capitaneria di Porto l' hanno destinata a ricevere i fanghi dei dragaggi per cui l' odierna opposizione sua e di altri ambientalisti non si ripercuote pure sul dragaggio?

"Assolutamente no! Intanto perché la mia, chiamiamola, opposizione alla movimentazione dei fanghi in laguna non è iniziata ora, ma intorno al 2000, cioè prima dell' intervento di "pulizia dei fondali portuali" gestito dall' ex Provincia. Allora informai l' Istituzione interessata che nella laguna costiera c' erano già una serie di habitat protetti tra cui la "prateria di Posidonie". Mi fu garantito che sarebbero state adottate misure di compensazione dell' impatto, ma l' opera di colmata non arrivò a buon fine per cui tutto rimase nel più assoluto abbandono e degrado. Evenienza che, ironia del caso, ha consentito alla natura di riappropriarsi di ciò che le si voleva togliere, anzi di migliorare le qualità biotiche dell' ecosistema

- segue

pregresso. Cosa che nel 2005 ho ancora segnalato alle Istituzioni, questa volta ad iniziare dal Comune e dalla **Capitaneria** di Porto. Il Comune nel prendere atto della mia comunicazione, fatta per conto dell' Ass.ne Ekoclub, anziché cercare, con la **Capitaneria** di Porto, siti alternativi per lo smaltimento dei fanghi si è rimesso alle decisioni della Provincia che, finalmente, il 13/8/2008, come da Verbale, ha chiarito: "la bretella che verrà realizzata per permettere l' atterraggio della soprelevata consentirà lo stesso di salvaguardare il Pantano artificiale (altro termine usato per la Colmata B)".

OOO Quindi al corretto smaltimento dei fanghi in base alla qualità, alla compatibilità degli strumenti urbanistici comunali, bisogna aggiungere pure la salvaguardia del Pantano artificiale o Colmata B che sia?

"Smaltimento corretto dei fanghi e compatibilità degli strumenti urbanistici sono questioni che investono la Regione che deve rilasciare l' autorizzazione, il Comune che dovrebbe essere in regola e il Soggetto attuatore del dragaggio. Agli ambientali seri, debbo fare questa distinzione, come del resto hanno fatto altri, e ai naturalisti, compete solo ed esclusivamente la "salvaguardia" dell' ecosistema lagunare e della paesaggistica, come vuole la morale e gli Statuti delle Associazioni alle quali aderiscono. (SG)

SALVATORE GIACALONE

L'Informatore Navale

Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Porto Empedocle: Sequestro e sanzioni ad uno stabilimento balneare sito a Secca Grande del comune di Ribera



Porto Empedocle, 1 agosto 2016 - Si informa che nei giorni precedenti la Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di Porto Empedocle congiuntamente con il personale della Sezione Operativa Navale della Guardia di Finanza di Porto Empedocle, in occasione di programmati controlli espletati lungo il litorale di propria competenza ed operando nella più generale e complessa Operazione denominata “Mare Sicuro 2016” hanno posto a controllo uno stabilimento balneare in località Secca Grande del comune di Ribera.

Dal controllo esperito dai militari operanti sono state riscontrate violazioni, poste in essere dal titolare dello stabilimento balneare, sia in materie di stretto interesse della Capitaneria di Porto che della Guardia di Finanza.

Da un’attenta analisi della concessione demaniale marittima e delle diverse documentazioni relative i militari hanno appurato come il titolare dello stabilimento balneare, seppur con regolare concessione, avesse posto in essere palesi difformità relativamente a quanto effettivamente autorizzato; nel dettaglio difformità relativamente alla presenza di una struttura esterna all’area in concessione demaniale marittima posta sul marciapiede del lungomare Gagarin.

Si è altresì esperita verifica relativa al servizio di ristorazione offerto dallo stabilimento, accertando, all’interno delle celle frigo utilizzate per la conservazione di prodotto ittico destinato ai fruitori del ristorante la presenza di prodotto ittico in cattivo stato di conservazione e quindi non idoneo al consumo umano; circostanza confermata dal veterinario dell’Azienda Sanitaria Provinciale di Agrigento intervenuto su richiesta dei militari accertanti. Si riscontravano, altresì, difformità sostanziali tra i prodotti presenti in frigo e quelli elencati nel “menu”, con particolare riferimento alle diciture di prodotto ittico venduto come fresco, anziché come nella realtà, congelato, integrandosi così gli estremi del reato di frode in commercio.

Sotto il profilo tributario i militari della Guardia di Finanza hanno riscontrato la presenza di un lavoratore irregolare, nonché l’omesso versamento dell’imposte municipali propria e del canone abbonamento radiotelevisivo, comportamenti tutti che ledono gli interessi dell’intera collettività e dei cittadini onesti.

Lampedusa: c'è il traghetti in porto. Aeroporto chiuso

Due ore di ritardo del volo Alitalia per Palermo. La nave interferisce con l'angolo di atterraggio e decollo degli aerei, i passeggeri protestano

È successo di nuovo, il volo Alitalia AZ 1815 Lampedusa-Palermo previsto alle 9.35 partirà con circa due ore di ritardo per la presenza in banchina del traghetti della ex Siremar. I passeggeri sono pronti per l'imbarco con l'equipaggio, ma il velivolo dell'Ethiad non può decollare perché lo spazio aereo è occupato dalla nave. Una situazione che si ripete ogni volta che c'è l'imbarcazione in porto. Disagi sono previsti anche per i voli successivi. "Non si comprende perché il traghetti non attracchi a Cala Pisana - dicono alcuni passeggeri - lasciando libero lo spazio aereo. Ogni volta succede sempre questo disagio che si ripercuote su tutti i voli. Bisogna attendere che il traghetti parta per potere decollare". Al momento lo spazio aereo è chiuso nello scalo non può partire o arrivare alcun velivolo. .