Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 2/9/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

- **Riforma dei porti** (Il Sole 24 Ore, Il Mattino, The Medi Telegraph, Informazioni Marittime, Ansa, L'Avvisatore Marittimo, La Repubblica, Il Secolo XIX, Città della Spezia, Gazzetta del Sud,)

Dai porti

Trieste:

"...Sul Molo Settimo gru da record..." (Il Piccolo)

"...Fallito il test delle portacontainer turche..." (Il Piccolo)

Genova:

"...Salone Nautico di Genova 20/25 settembre..."
(Il Nautilus, L'Informatore Navale)

Livorno:

"...Porto: semestre da incorniciare..."
(L'Informatore Navale, Ansa, L'Avvisatore Marittimo, The Medi Telegraph, Informazioni Marittime, Il Tirreno, Corriere Fiorentino)

"...Negri punta alla Piattaforma Europa..." (La Nazione, MF)

Civitavecchia:

"...Nave Bergamini in sosta..." (Civonline)

Napoli:

"...Porto: la Fai protesta anche il 5 settembre..." (Informazioni Marittime)

Catania:

"...50 navi da crociera e 50mila container merci..." (La Sicilia)

Palermo:

"...Caos al porto: blocchi fino a 3 ore per i controlli al porto..."
(Giornale di Sicilia, LiveSicilia, Larepubblica.it, La Sicilia Web, Sicilia Today, Palermo Today)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

Il Sole 24 Ore

Marittima. In vigore dal 15 settembre

È legge la riforma sulla governance dei porti italiani

È stata pubblicata nella Gazzeta Ufficiale la riforma dei porti che restringe il numero delle Authority dei moli da 24 a 15, creando le Autorità di sistema portuale (Adsp). Il dlgs 169 approvato il 4 agosto scorso su Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali è nel numero del 31 agosto della Gu. Il provvedimento entrerà in vigore a partire dal 15 settembre, mentre sono già attive le norme transitorie, fra le quali si trova quella che consente alle attuali port Authority di chiedere, entro il 15 settembre, un rinvio motivato dell' accorpamento, fino a 36 mesi. Rinvio su cui il ministro delle Infrastrutture e trasporti può decidere come agire, ad esempio in ordine ai tempi di proroga richiesti.

Da metà mese, dunque, potranno esser nominati i presidenti delle Adsp, scelti dal ministro delle Infrastrutture, d' intesa con le Regioni interessate. E già oltre 150 curricula sono arrivati sul tavolo dell Mit. La nuova legge, oltre a riorganizzare il sistema portuale italiano, racchiudendo all' interno delle 15 Adsp non solo le attuali port Authority ma 57 scali d' interesse nazionale, cancella i comitati portuali, creando dei comitati di gestione e riducendone i membri, complessivamente, da 336 a 70. Viene istituita anche una Conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp, presieduta dal ministro (e affidata a un coordinatore tecnico: l' ipotesi è Luigi Merlo, ex presidente dello scalo di Genova e di Assoporti), che programmerà le scelte strategiche, fino a definire un Piano regolatore portuale nazionale. La riforma, poi, semplifica l' iter di approvazione dei piani regolatori dei moli.

Ma è sulla possibilità di mantenere l' autonomia amministrativa delle proprie Autorità portuali per un periodo fino a tre anni che alcune Regioni stanno appuntando l' attenzione. Ad esempio la Sicilia (per gli accorpamenti previsti tra Gioia Tauro e Messina, nella Adsp del Tirreno Meridionale e quelli tra Catania e Augusta, nella Adsp del Mar di Sicilia Orientale), la Campania (per la fusione tra Napoli e Salerno), e la Liguria (per gli accorpamenti tra Genova e Savona, nella Adsp del Mar Ligure Occidentale e La Spezia e Marina di Carrara, nella Adsp del Mar Ligure Orientale). Il governatore ligure Giovanni Toti ieri ha inviato al ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, una lettera in cui si dice che «vista la complessità giuridica, tecnica ed economico finanziaria» degli accorpamenti per le Adsp liguri, «si evidenzia fina d' ora la necessità di mantenere l' autonomia finanziaria e amministrativa» delle Autorità esistenti, «per il periodo necessario a garantire l' effettiva ed efficace attuazione della riforma adottata». Toti si affida poi al ministro (offrendo il supporto degli uffici tecnici regionali) per la determinazione del periodo di autonomia.

A Toti fa eco Edoardo Rixi, assessore regionale ligure allo Sviluppo economico, che aggiunge: «È fondamentale che il processo di fusione non blocchi lo sviluppo dei traffici, gli investimenti privati e non lasci opere incompiute. Per questo occorre un periodo di transizione che risolva le questioni amministrative».

In Gazzetta

È legge la riforma dei porti

La riforma dei porti è legge. È stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 203 ed entrerà in vigore il prossimo 15 settembre il decreto legislativo numero 169 del 4 agosto scorso, quello che detta le norme sulla "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994 numero 84. Nel testo ufficiale è anche chiarito che la riforma avrà vigore dal 15 settembre prossimo, tranne l'articolo 22 comma 2 che è entrato in vigore il 31 agosto scorso. Il secondo comma dell'articolo 22 è quello che riguarda le richieste di moratoria per gli accorpamenti tra i porti che ci riguarda molto da vicino perché la Regione Campania chiederà la moratoria per Salerno.

Pubblicata in Gazzetta la riforma dei porti

Genova - Il decreto sarebbe dovuto finire in Gazzetta Ufficiale già da qualche tempo, ma la pubblicazione è slittata di alcuni giorni.

Genova - **La riforma dei porti è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale.** Il decreto sarebbe dovuto finire in Gazzetta già da qualche tempo, ma la pubblicazione è slittata di alcuni giorni. Ora toccherà alle Regioni inviare la richiesta di deroga agli accorpamenti previsti.

La riforma dei porti è legge, nasce il sistema portuale

di **Paolo Bosso** Quindici autorità di sistema portuale. Istituzioni e imprenditori in due camere di rappresentanza differenti. Infine, autonomia a chi lo richiede, ma deve farlo presto. La riforma dei porti italiani è stata finalmente pubblicata in Gazzetta ufficiale, mercoledì scorso (**n.203 del 31-8-2016**), andando a concretizzare il decreto legislativo del Consiglio dei ministri **di fine luglio** che modifica la legge 84/94.

La riforma è stata ampiamente analizzata dai media (per i dettagli rimandiamo **ai nostri approfondimenti**), qui ci limitiamo a indicare gli articoli più importanti.

Due settimane di tempo per chi vuole essere autonomoL'unico articolo che entra in vigore da subito, senza ***vacatio legis***, è il 22 comma 2: la Regione o le regioni che vogliono fare richiesta al ministero dei Trasporti di mantenere l'autonomia finanziaria e amministrativa per una o più autorità portuali (che vengono soppresse) ha quindici giorni di tempo per farlo, a partire dalla pubblicazione in Gazzetta (la scadenza dei quindici giorni coincide con la fine della *vacatio legis*, di modo da approvare le richieste di autonomia appena la legge entra in vigore).

Gli articoli più importanti7. È quello che istituisce **quindici Autorità di sistema portuale** (AdSP) all'interno delle quali vi sono le ex autorità portuali, trasformate in "uffici territoriali" controllati dall'AdSP di competenza.

8. Gli organi dell'AdSP, chi li dirige. Presso ciascuna autorità portuale è costituito un**Ufficio territoriale** delle AdSP a cui è preposto un segretario generale scelto tra il personale delle AdSP o tra quello delle soppresse autorità portuali.

11. Istituisce il ***Comitato di gestione*** che sostituisce il Comitato portuale. Rappresenta le istanze istitutionali. È composto da: presidente dell'AdSP e un membro ciascuno designato da: Regione o dalle regioni incluse nel sistema portuale, sindaco, autorità marittima. Dura quattro anni, è rinnovabile una volta e viene sostituito se arriva un nuovo presidente dell'AdSP.

14. Istituisce l'***Organismo*** (consultivo) ***di partenariato della risorsa mare***. Rappresenta le istanze dei privati. È composto, oltre che dal presidente dell'AdSP, dal comandante del porto già sede di autorità portuale e da un rappresentante ciascuno di: armatori, industriali, operatori (aziende delle Camere di commercio, servizi tecnico-nautici), spedizionieri, operatori logistici intermodali operanti nel porto, operatori ferroviari operanti nel porto, agenti marittimi, autotrasportatori, operatori del turismo e del commercio operanti nel porto. Infine, tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese portuali.

11-ter. Istituisce presso il ministero dei Trasporti la **Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP**. Ha l'importante compito di coordinare i "grandi investimenti infrastrutturali", di pianificare l'urbanistica portuale, le strategie di concessione demaniale, di marketing e promozione internazionale dei sistemi portuali.

22. Alle regioni che ne fanno richiesta al ministero dei Trasporti, si può avere la possibilità di **ritardare l'accorpamento** con l'AdSP di una o più autorità portuali fino a un massimo di tre anni. Le regioni interessate hanno quindici giorni di tempo per farlo, a partire dalla pubblicazione in Gazzetta (non dalla sua entrata in vigore).

23. È quello che stabilisce che l'articolo 22 entra in vigore subito, senza *vacatio legis*.

In Gazzetta ufficiale il decreto Madia sul riordino dei porti

Le attuali 24 saranno assorbite da 15 autorità di sistema

02 settembre, 01:15

(ANSA) - ROMA, 1 SET - Arriva in Gazzetta ufficiale il decreto Madia sul riordino della autorità portuali, le attuali 24 saranno assorbite da 15 autorità di sistema, che coordineranno 57 porti di rilevanza nazionale. Il provvedimento era stato approvato in via definitiva dal Consiglio dei ministri del 28 luglio. Le nuove regole entreranno in vigore a partire dal 15 settembre, si legge nella Gazzetta datata 31 agosto. Ora la partita è sulle nomine dei presidenti. Per questo il ministero ha aperto un bando per raccogliere le candidature che scade il 4 settembre. Ne sono arrivate molte.

La riforma rivoluziona la struttura delle 'vecchie' Autorità portuali che si trasformano in Autorità di sistema portuale e scendono di numero, passando da 24 a 15, con una governance più snella che cancella i vecchi Comitati portuali e li sostituisce con Comitati di gestione ristretti composti oltre che dal presidente dell'Authority dai soli rappresentanti della Regione, del Comune, della Città metropolitana e dell'Autorità marittima. La voce delle categorie che operano in porto sarà rappresentata negli Organismi di partenariato della risorsa mare e dalle vecchie Commissioni consultive, composte però solo dai rappresentanti dei lavoratori delle imprese che vi lavorano. La riforma punta a creare un 'sistema mare' in grado di generare sviluppo. La riforma unisce i porti di Genova e Savona uniti per essere il porto della Svizzera, mentre quelli del nord adriatico saranno il porto merci dell'Austria e del nord Europa. I 57 porti di rilievo nazionale coordinati da 15 autorità di sistema verranno guidati da un board snello e da un presidente con ampia facoltà decisionale. Prevista la possibilità dei presidenti delle Regioni di chiedere il rinvio degli accorpamenti, motivato, fino a tre anni, ma sarà il ministro a decidere. Semplificate anche le procedure per l'approvazione dei Piani regolatori portuali e prevista la scelta della sostenibilità energetica e ambientale dei porti. Le Autorità potranno avere soltanto partecipazioni e di minoranza in iniziative legate alla logistica funzionale allo sviluppo del sistema portuale. Prevista anche la semplificazione burocratica con l'istituzione di due sportelli: quello unico doganale per le merci e quello unico amministrativo per tutti gli altri procedimenti. A coordinare le azioni a livello nazionale sarà la Conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp presieduta dal ministro, con tutti i presidenti delle Autorità portuali di sistema e due rappresentanti degli enti locali.

BOCCIATA LA NORMATIVA CHE REGOLA LE BANCHINE SPAGNOLE

Legge portuale inadeguata, offensiva Ue

Maxi richiesta: Bruxelles vuole da Madrid 17 milioni di euro

La prolungata crisi politica rischia di costare cara alla Spagna, su cui pende un ricorso milionario da parte dell'Unione europea per non aver ancora modificato la propria legge sui porti. La Commissione di Bruxelles ha pubblicato il testo del ricorso presentato al tribunale di Lussemburgo, in cui si chiedono oltre 17 milioni di euro per non aver preso iniziative dalla prima bocciatura europea della legge, cioè dalla prima sentenza nel dicembre 2014, e altri 127 mila euro per ogni giorno di inadempienza dal momento in cui arrivasse una sentenza di conferma delle posizioni europee.

Considerando che la Spagna è senza governo e senza una maggioranza politica da oltre 200 giorni, che ci sono già state due elezioni, ma la situazione è ancora irrisolta, con il candidato premier Mariano Rjoy bocciato al voto di fiducia mercoledì scorso, e che si parla addirittura di un possibile ritorno alle urne, le probabilità che Madrid debba pagare una maxi-multa diventano molto concrete. Anche se Rajoy oggi dovesse riuscire a ottenere dal Parlamento spagnolo il voto di fiducia, si dovrebbe poi avviare un iter legislativo per la nuova legge portuale la cui durata è imprevedibile.

La bocciatura ha riguardato la norma che regola la fornitura di lavoro in porto, in base alla legge 2/2011. Il modello introdotto dalla Spagna ha visto la nascita in ogni porto di un pool di manodopera (Sagep, Sociedad anónima de gestión de estibadores portuarios) a cui sono obbligate a aderire tutte le imprese portuali. Per la Commissione, questa misura viola l'articolo 49 del Trattato fondamentale dell'Unione europea (Tfue), è lesiva della libertà delle imprese di utilizzare personale che non appartiene alla Sagep e rischia di mettere fuori gioco i soggetti esterni che volessero entrare a operare in un porto spagnolo.

La legislazione spagnola imponeva la creazione delle Sagep nei porti di interesse generale. Le Sagep mettono sotto contratto i lavoratori portuali e li mettono a disposizione di terminalisti e imprese portuali. Tutte le imprese che volevano operare nella movimentazione delle merci in un porto spagnolo dovevano entrare nella Sagep e partecipare finanziariamente al suo capitale, con esenzione possibile soltanto in casi molto limitati.

La legge è del 2011 ed è stata subito messa in discussione dalla Commissione europea, che si è rivolta alla Corte di giustizia. L'11 dicembre 2014 è arrivata la sentenza che ha dato ragione alla Commissione, imponendo alla Spagna di approvare una nuova legge in sostituzione di quella contestata. Durante il processo davanti alla Corte, la Spagna ha ammesso i limiti della legge, ma ha cercato di giustificarne la necessità. Il servizio portuale di movimentazione della merce, è stata la spiegazione, rappresenta un servizio di interesse generale soggetto a obblighi di servizio pubblico, il cui obiettivo è garantire la regolarità del servizio. Inoltre il sistema Sagep garantirebbe la protezione dei lavoratori. Questi argomenti non hanno convinto la Corte, secondo cui «la restrizione della libertà d'impresa

Il porto spagnolo di Valencia

che deriva dal regime portuale spagnolo va ben al di là di quanto necessario per raggiungere gli obiettivi fissati e, di conseguenza, non è giustificata», mentre «esistono mezzi meno restrittivi e idonei a raggiungere un risultato simile e per garantire tanto la continuità, regolarità e qualità del servizio di movimentazione della merce quanto la protezione dei lavoratori». La Corte non ha dato indicazioni su quali soluzioni adottare.

La Spagna ha cominciato un percorso di revisione della legge che però si è prolungato fino al 2015, quando il paese si è avvitato in una crisi politica da cui non è ancora uscito. In un primo momento la Commissione europea ha atteso che la crisi si risolvesse e che si concludesse il processo di revisione della legge. Ma dopo le due tornate elettorali, a dicembre 2015 e a giugno 2016, che non sono riuscite a produrre una maggioranza parlamentare, la Commissione il 13 luglio scorso si è di nuovo rivolta alla Corte di giustizia, chiedendo l'applicazione di sanzioni per ogni giorno che passerà senza la nuova legge. Adesso il tribunale ha reso pubbliche le richieste della Commissione: 134.107,2 euro di sanzione per ogni giorno di ritardo nell'applicazione della sentenza del 2014 a partire dalla nuova pronuncia che arriverà dalla Corte. In più, 27.522 euro per ogni giorno passato dalla sentenza dell'11 dicembre 2014. Se anche la Spagna riuscisse oggi a trovare una maggioranza e ad approvare la legge prima della pronuncia della Corte, dovrebbe comunque pagare oltre 17 milioni di euro di sanzione.

Alberto Ghiara

L'ECONOMIA

Porti, Toti chiede la deroga per Savona

In vigore la legge Delrio Il governatore: "Rinvio anche per la Spezia"

MASSIMO MINELLA

La riforma dei porti adesso è legge. Con la pubblicazione del testo sulla Gazzetta Ufficiale entra infatti ufficialmente in vigore la riforma della governance delle autorità portuali italiane e si apre, di fatto, una nuova pagina nella storia dell'economia del mare tricolore. Non che il percorso sia concluso, anzi potremmo considerarlo un punto d'inizio in un cammino che deve toccare adesso altri punti, a cominciare da un'organizzazione del lavoro che sia più rispondente delle mutate esigenze della portualità globale. Ma la rotta che conduce a una blue economy che sia risorsa e punto di forza del Paese, è ora definita. Con la pubblicazione della legge diventano immediatamente operative scelte di governance fondamentali per i nuovi soggetti pubblici chiamati alla regia degli scali. In attesa che il ministro dei Trasporti Graziano Delrio e il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti convergano sul nome del primo presidente [redacted] di sistema (molto probabilmente l'attuale segretario generale della Regione Paolo Emilio Signorini) ci sono altri due passaggi-chiave da definire. Il primo riguarda i confini della nuova [redacted] di Palazzo San Giorgio solo Genova con la deroga fino a tre anni per Savona, come la legge permette alla Regione, o tutte e due insieme da subito? Proprio ieri il presidente Toti ha scritto al ministro Delrio, facendo valere la possibilità di chiedere la moratoria per Savona e Spezia.

SEGUE A PAGINA VI

GRANDI MANOVRE A sinistra il ministro Graziano Delrio "padre" della riforma Ora la partita si gioca sulle nomine

L'analisi Operativa la nuova legge, il governatore ha chiesto la moratoria per i due scali per rinviare gli accorpamenti

Porti, il risiko della riforma Toti: "Deroga per Savona e Spezia"

SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

MASSIMO MINELLA

IL SECONDO TOCCA LA COMPOSIZIONE DEL NUOVO BOARD DI GOVERNO DELL'ENTE. COME si sa, infatti, la legge ha cancellato i vecchi comitati portuali, spesso fonte di conflitti d'interesse, ma ha confinato imprenditori e rappresentanti dei lavoratori in un tavolo di partenariato che ha solo funzioni consultive. Su questo aspetto la situazione è molto delicata e dovrà essere valutata con la massima attenzione, perché riservare un ambito di consultazione a imprese o lavoro potrebbe essere riduttivo. Comunque sia, ora a fianco del presidente ci sarà un board indicato dagli enti pubblici che rappresentano il territorio. Il primo collaboratore del presidente sarà ancora il segretario generale che a Genova logiche politiche mai sopite indicano "in sintonia" con la scelta del presidente. Per intendersi, se ministro e Regione convergono con l'intesa su un nome gradito a Toti, il centrosinistra può rivendicare la carica del segretario, un avvocato d'esperienza pronto a dedicarsi a tempo pieno alla causa del porto. Potrebbe essere il presidente del Porto Antico Ariel Dello Strologo che il sindaco Doria avrebbe voluto sulla poltrona di presidenza (bisogna però valutare l'eventuale disponibilità del diretto interessato). Doria avrà comunque a disposizione due nomi nel board, il primo come sindaco e il secondo come presidente della Città Metropolitana. Anche la Regione avrà a disposizione un nome mentre resta da capire il ruolo che giocherà Savona. Se l'ingresso nell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale sarà immediata allora ci sarà subito un posto nel board e, forse, anche la possibilità di rivendicare la carica di segretario generale (anche se Savona avrà un proprio direttore non essendo più sede di [redacted] Se Toti, come ha fatto ieri, eserciterà la deroga allora le cose cambieranno. Anche in questo caso, dipende dai tempi. Se la deroga sarà breve, sia per Genova Savona che per La Spezia Marina di Carrara, allora si potrà anche attendere prima di formalizzare il nuovo board. Se invece i tempi si dilateranno, Genova e La Spezia partiranno in solitaria, attendendo poi l'arrivo degli altri due scali per formalizzare le autorità liguri. Ma proprio sulla durata della deroga il governatore non si sbilancia: «Si evidenzia sin d'ora la necessità di mantenere l'autonomia delle Autorità per il periodo necessario a garantire l'effettiva ed efficace attuazione della riforma».

Al di là delle poltrone e dei giochi di potere che da sempre albergano attorno ai moli liguri e italiani, rimane la logica riformista voluta dal ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio che ha imposto le nuove regole dei porti con un percorso condiviso, iniziato già lo scorso anno e che ora segna un punto fermo particolarmente significativo. Dopo il piano della portualità e della logistica del 2015 e la legge di riforma delle governance degli enti, il prossimo passo sarà la nuova organizzazione del lavoro. Le compagnie che operano secondo l'articolo 17 della riforma, come la Culmv di Genova, si trovano ingabbiate in un formula che non è affatto rispettosa di una organizzazione che al porto garantisce flessibilità assoluta e professionalità, baluardi insindacabili di fronte a una precarietà dilagante in gran parte del Paese. È proprio l'offerta dei portuali a consentire ai terminalisti di non caricarsi di costi fis-

ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

si e quindi di poter competere ad armi pari con gli altri scali.

I PUNTI

1

IN VIGORE
Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale è entrata ufficialmente in vigore la nuova legge che regola la vita dei porti italiani

2

LA LETTERA
Ieri, subito dopo l'entrata in vigore della nuova legge il presidente della Regione Giovanni Toti ha chiesto formalmente al ministro la deroga per Savona e Spezia

3

LE NOMINE
Si avvicina la nomina di un nuovo presidente [redacted] dopo il lungo commissariamento con l'ammiraglio Giovanni Pettorino

Resta l'incognita del lavoro con il ruolo delle compagnie portuali alla luce della nuova normativa

Il Secolo XIX

IN GAZZETTA UFFICIALE LA RIFORMA DEL SETTORE. IN VISTA UN SUMMIT CON GLI TUTTI GLI OPERATORI

Toti chiede il rinvio delle nozze tra i porti liguri

Il governatore lascia a Delrio la decisione sui tempi della proroga. Le ipotesi vanno da sei a 24 mesi

ALBERTO QUARATI

GENOVA. «Considerata la complessità (...) che presenta l'accorpamento delle Autorità portuali (...) si evidenzia sin d'ora la necessità di mantenere l'autonomia (...) delle predette Autorità per il periodo necessario a garantire l'effettiva ed efficace attuazione della riforma adottata». Così ha scritto ieri il governatore ligure Giovanni Toti al ministro dei Trasporti, Graziano Delrio.

La Regione approfitta della norma transitoria contenuta nella riforma della *governance* portuale - dal 31 agosto in Gazzetta ufficiale - e chiede un rinvio per la prevista unione tra i porti di Genova e Savona, così come tra La Spezia e Marina di Carrara. Per questa richiesta, la norma transitoria prevede un periodo di 15 giorni (il tempo di *vacatio legis* dalla pubblicazione in Gazzetta all'entrata in vigore del decreto) ma Toti non ha perso tempo, pur lasciando a Roma la decisione sui tempi della proroga, che lo staff ministeriale sarebbe orientato a concedere: del resto analoghe vertenze sono attese su Napoli-Salerno e Messina-Gioia Tauro, Brindisi invece chiede l'accorpamento con Taranto al posto di Bari.

Ma proprio le tempistiche, fissate per legge a un massimo di tre anni, avranno in termini organizzativi un peso determinante, per questo Toti scrive che gli uffici della Regione sono pronti a fornire a Delrio «ogni supporto ritenuto necessario per la determinazione da parte Tua del predetto periodo di autonomia».

Un periodo che per Edoardo Rixi, assessore ligure allo Sviluppo economico, dovrebbe essere «come minimo di sei mesi: il tempo per arrivare a primavera e approvare i bilanci. Per il resto, pur avendo già espresso tutte le nostre perplessità su questa riforma, e in particolare sulla natura non economica dei nuovi enti, non vogliamo bloccare nulla. Porteremo la questione della portualità lunedì prossimo in giunta, poi incontreremo i presidenti delle [redacted] il commissario del porto di Genova e gli operatori per capire quali sarebbero per loro i tempi giusti di attuazione della proroga». Rixi conferma l'ipotesi dei 24 mesi circolata nei giorni scorsi, «ma se le comunità portuali dovessero darci carta bianca per l'accorpamento domattina, non ci opporremmo. L'obiettivo però è far arrivare all'unione Genova e Savona con risolti i nodi delle partecipazioni, del ribaltamento a mare così come della Piattaforma Maersk; e La Spezia-Carrara con le norme urbanistiche armonizzate». Dal Pd, la deputata Anna Giacobbe sottolinea «l'importanza della scelta del segretario generale» della futura Autorità di sistema, che sarà anche il responsabile dell'Ufficio territoriale di Savona, una volta accorpata con Genova.

Edoardo Rixi e Giovanni Toti, assessore e presidente regionali

Toti chiede il rinvio delle nozze tra i porti liguri

Genova - In Gazzetta Ufficiale la riforma del settore. In vista un summit con gli tutti gli operatori. Il governatore lascia a Delrio la decisione sui tempi della proroga. Le ipotesi vanno da sei a 24 mesi.

Genova - «Considerata la complessità (...) che presenta l'accorpamento delle Autorità portuali (...) si evidenzia sin d'ora la necessità di mantenere l'autonomia (...) delle predette Autorità per il periodo necessario a garantire l'effettiva ed efficace attuazione della riforma adottata». **Così ha scritto ieri il governatore ligure Giovanni Toti al ministro dei Trasporti, Graziano Delrio.** La Regione approfitta della norma transitoria contenuta nella riforma della *governance portuale - dal 31 agosto in Gazzetta ufficiale - e chiede un rinvio per la prevista unione* ***tra i porti di Genova e Savona, così come tra La Spezia e Marina di Carrara.*** *Per questa richiesta, la norma transitoria prevede un periodo di 15 giorni (il tempo di vacatio legis dalla pubblicazione in Gazzetta all'entrata in vigore del decreto) ma Toti non ha perso tempo, pur lasciando a Roma la decisione sui tempi della proroga, che lo staff ministeriale sarebbe orientato a concedere: del resto analoghe vertenze sono attese su Napoli-Salerno e Messina-Gioia Tauro, Brindisi invece chiede l'accorpamento con Taranto al posto di Bari.*

Ma proprio le tempistiche, fissate per legge a un massimo di tre anni, avranno in termini organizzativi un peso determinante, per questo Toti scrive che gli uffici della Regione sono pronti a fornire a Delrio «ogni supporto ritenuto necessario per la determinazione da parte Tua del predetto periodo di autonomia». **Un periodo che per Edoardo Rixi, assessore ligure allo Sviluppo economico, dovrebbe essere «come minimo di sei mesi: il tempo per arrivare a primavera e approvare i bilanci.**

Per il resto, pur avendo già espresso tutte le nostre perplessità su questa riforma, e in particolare sulla natura non economica dei nuovi enti, non vogliamo bloccare nulla. Porteremo la questione della portualità lunedì prossimo in giunta, poi incontreremo i presidenti delle Authority, il commissario del porto di Genova e gli operatori per capire quali sarebbero per loro i tempi giusti di attuazione della proroga».

Rixi conferma l'ipotesi dei 24 mesi circolata nei giorni scorsi, «ma se le comunità portuali dovessero darci carta bianca per l'accorpamento domattina, non ci opporremmo. L'obiettivo però è far arrivare all'unione Genova e Savona con risolti i nodi delle partecipazioni, del ribaltamento a mare così come della Piattaforma Maersk; e La Spezia-Carrara con le norme urbanistiche armonizzate». Dal Pd, la deputata Anna Giacobbe sottolinea «l'importanza della scelta del segretario generale» della futura Autorità di sistema, che sarà anche il responsabile dell'Ufficio territoriale di Savona, una volta accorpata con Genova.

Porti, pubblicato il decreto. L' unione con Carrara è legge

Nella tarda serata di ieri è apparso sulla Gazzetta ufficiale il testo della normativa approvata un mese fa in consiglio dei ministri: 15 Adsp e nuovi organismi. Ma tutto tace sui nuovi presidenti.

La Spezia - Il 15 settembre entrerà in vigore la Riforma dei porti pubblicata nella tarda serata di ieri sulla Gazzetta ufficiale. Un testo senza particolari variazioni rispetto a quello licenziato dal consiglio dei ministri alla fine del mese di luglio. Saranno tante, invece, le novità che toccheranno da vicino il sistema portuale nazionale. E quello spezzino, non solo non farà eccezione, ma sarà uno di quelli per i quali le cose cambieranno in maniera più incisiva. Viene confermata, infatti, la nascita dell' Autorità di sistema portuale del Mari Ligure Orientale, composta dai porti della Spezia e Carrara. Due scali, due regioni diverse e altrettanti impianti normativi, con le loro peculiarità. Una fusione annunciata da tempo. Quel che non si sa, invece, è da chi sarà messa in pratica e in quali tempi, visto che il decreto legislativo prevede la possibilità, per le Regioni, di chiedere un congelamento degli organismi attuali per un massimo di tre anni e che le nebbie sul nome del prossimo presidente dell' Adsp non si sono ancora diradate. Scorrendo sulla Gazzetta ufficiale (leggi qui) si apprende che ci sono due settimane di tempo per chi vuole essere autonomo. Si tratta dell' unico articolo che entra in vigore da subito, senza vacatio legis : la Regione o le Regioni che vogliono fare richiesta al ministero dei Trasporti di autonomia finanziaria e amministrativa per una o più Autorità portuali (che vengono soppresse) ha quindici giorni di tempo per farlo, a partire dalla pubblicazione in Gazzetta, quindi da ieri. Lo stesso periodo di tempo è a disposizione dei governatori per la presentazione di eventuali richieste di slittamento dell' entrata in vigore del decreto in uno o più porti. Vengono istituite quindici Autorità di sistema portuale (vedi in seguito) all' interno delle quali le 24 ex Autorità portuali sono sostituite da "uffici territoriali" controllati dall' Adsp di competenza. Il decreto istituisce il Comitato di gestione che sostituisce il Comitato portuale. Rappresenta le istanze istituzionali. È composto da: presidente dell' Adsp e un membro ciascuno designato da: Regione (o Regioni) incluse nel sistema portuale, sindaco e autorità marittima. Il mandato quattro anni, è rinnovabile una volta e viene sostituito se arriva un nuovo presidente dell' Adsp.

Inoltre la norma istituisce l' Organismo (consultivo) di partenariato della risorsa mare. Rappresenta per lo più le istanze dei privati. È composto, oltre che dal presidente dell' Adsp, dal comandante del porto già sede di Autorità portuale e da un rappresentante ciascuno di: armatori, industriali, operatori (aziende delle Camere di commercio, servizi tecnico-nautici), spedizionieri, operatori logistici intermodali operanti nel porto, operatori ferroviari operanti nel porto, agenti marittimi, autotrasportatori, operatori del turismo e del commercio operanti nel porto. Infine, tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese portuali. Infine viene istituita presso il ministero dei Trasporti la Conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp con il compito di coordinare i "grandi investimenti infrastrutturali", di pianificare l' urbanistica portuale, le strategie di concessione demaniale, di marketing e promozione internazionale dei sistemi portuali. Le quindici Autorità di sistema portuale 1) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE Porti di Genova, Savona e Vado Ligure. 2) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE ORIENTALE Porti di La Spezia e Marina di Carrara. 3) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE Porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Cavo. 4) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO - CENTRO-SETTENTRIONALE Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. 5) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE Porti di Napoli, Salerno e Castellamare di Stabia. 6) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E JONIO E DELLO STRETTO Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria. 7) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale). 8) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE Porti di Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani. 9) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE Porti di Augusta e Catania. 10) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE Porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. 11) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR IONIO Porto di Taranto. 12) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE Porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona. 13) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO-SETTENTRIONALE Porto di Ravenna. 14) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE Porti di Venezia e Chioggia. 15) AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE - Porto di Trieste. Giovedì 1 settembre 2016 alle 17:34:34 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.

Gazzetta del Sud

Pubblicata la riforma Delrio

Porto, 15 giorni per ottenere la vitale autonomia

L' asse Messina -Milazzo la merita più di tutti: per 3 anni e per sempre

Alessandro Tumino È stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 31 agosto il decreto legislativo 169 del 4 agosto, relativo alla "Riorganizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali istituite dalla legge 84 del 1994. Taglia finalmente il traguardo la riforma della portualità voluta dal ministro Delrio. L "razionalizzazione" che ha ridotto le Autorità portuali esistenti per i porti nazionali di prima classe, da 24 a 15, riorganizzandole nei compiti e nella governance e chiamandole ora Autorità portuali di sistema.

Le nuove norme entreranno in vigore il 15 settembre ad eccezione del secondo comma dell' articolo 22 che è entrato in vigore subito. È quella disposizione che ha previsto la possibilità di rinviare l' accorpamento delle Authority di particolare rilevanza, anche per le città e province di riferimento. Ed è conto alla rovescia: dovranno essere, infatti, i presidenti delle Regioni a chiedere, entro 15 giorni, la proroga fino a 3 anni.

In caso di imperdonabile inerzia dal 16 settembre la Delrio entrerebbe automaticamente in vigore anche per questi scali strategici come Messina -Milazzo i cui piani regolatori, programmi d' investimenti o di valorizzazione rischiano di essere pregiudicati dall' immediata perdita dell' autonomia.

Risulta impossibile, numeri alla mano (di passeggeri, di merci, di introiti fiscali derivanti per lo Stato) immaginare un sistema portuale più mortificato dalla logica degli accorpamenti - nel caso specifico con il porto capofila diGioia Tauro-di quello che unisce dal 1994 l' area internazionale del porto dello Stretto di Messina ed il polo industriale di Milazzo -Valle del Mela. Per questo tutta la classe politica eletta nella nostra provincia ha il dovere di chiedere allo Stato, a fianco del governatore Crocetta (si spera) sia l' immediata proroga di 3 anni che di ripristinare l' Autorità portuale di Messina -Milazzo, ovvero dello Stretto.

Benissimo ha fatto, fin dalla primavera, il Comitato portuale di Messina -Milazzo, tramite il presidente Antonino De Simone, a rivolgere al presidente della Regione Siciliana un accorato appello scritto. Allegando i documenti che dimostrano gli investimenti presenti e futuri, i numeri totalizzati dai due porti, ma anche la funzione chiave per lo sviluppo e l' occupazione - in una fase storica drammatica - del sistema portuale di Messina-Milazzo.3.

Gazzetta del Sud

Il ministro conferma l' indicazione per la Sicilia orientale

Delrio: Augusta sede della port authority

Sebastiano Salemi AUGUSTA Il ministro Graziano Delrio garantisce: Augusta resterà sede della port authority della Sicilia orientale. Il rappresentante del Governo nazionale ha incontrato la parlamentare nazionale, Amoddio, rassicurandola sulle intenzioni del Governo anche riguardo alle risorse finanziarie per i lavori necessari nel porto di Augusta che non sono a rischio. «Su ri chiesta del circolo di Augusta, in occasione del festival dell' Unità che si svolge a Catania, ho incontrato - fa sapere l' on. Amoddio - il Ministro Graziano Delrio. Le risposte del ministro sono state nette e senza equivoci: la sede della port autority , secondo i criteri previsti dalla legge sarà Augusta, perché porto core. Una eventuale diversa localizzazione, se adeguatamente motivata potrebbe aversi, qualora non in contrasto con le linee guida della riforma, solo su richiesta della regione. Richiesta che allo stato non è stata avanzata.

Le risorse finanziarie disponibili per i lavori necessari nel porto di Augusta non sono a rischio, sono addirittura sovrabbondanti rispetto alle necessità dello scalo. Il Ministro si è dichiarato disponibile a partecipare ad un incontro sulla portualità della Sicilia orientale ad Augusta subito dopo la nomina dei presidenti delle autorità portuali che po trà avvenire entro fine settembre».

La parlamentare siracusa conclude con un appello: «È opportuno che tutti assumano atteggiamenti responsabili e utili affinché questa fase delicata dell' epocale riforma dei porti avvenga senza falsi allarmi, né isterismi, confidando nella serietà del Ministro e nel processo politico in corso che vede, finalmente, il governo affrontare i temi più spinosi del Paese, a lungo ignorati».3.

SEBASTIANO SALEMI

IL POTENZIAMENTO

Sul Molo Settimo gru da record e nuovi spazi per contenitori frigo

Sulla banchina del Molo Settimo, la società concessionaria Trieste marine terminal ha frattanto concluso l'allestimento di un'area dedicata allo stoccaggio di container frigo. Si tratta di una struttura a castello, realizzata con un investimento di circa 270mila euro e utilizzata per impilare questo genere di contenitori in modo da renderne più funzionale la movimentazione e il controllo. Entro fine mese inoltre tornerà operativa una gru alla quale è stato fatto un upgrade in grado di farla lavorare su 21 file di contenitori in coperta. Subito dopo partirà il refitting di un'altra. Le gru vengono alzate di 6 metri e il braccio viene allungato di 12. Terminate queste operazioni, quello di Trieste sarà il porto che avrà le gru più capaci dell'intero Mediterraneo. Recentemente sono stati anche abbattuti due magazzini e una rampa d'accesso e sono stati effettuati i carotaggi preliminari al banchinamento. Gli spazi per i container si amplieranno presto anche all'area dell'ormeggio 57 alla radice del Molo dove attualmente attraccano i traghetti greci che dovranno essere spostati.

Gli investimenti attuali di Tmt non si fermano alle strutture materiali. Nei mesi scorsi al costo di un milione e 600mila euro è stato acquistato Navis, il più diffuso Terminal operation system che a metà dell'anno prossimo andrà a sostituire il software attualmente in uso. Si tratta in generale di operazioni preliminari a quello che dovrà essere il reale decollo del terminal susseguente ai lavori di ampliamento della banchina che dovrebbero partire nella fase clou nel 2017. L'investimento complessivo sarà di 188 milioni di euro. Come ha recentemente illustrato l'azionista di maggioranza di Tmt, Pierluigi Maneschi, il primo passo con un investimento di oltre una novantina di milioni sarà l'allungamento di 100 metri lungo tutti i 400 che costituiscono la larghezza del molo che sul lato Sud con fondali di 18 metri vanta il maggior pescaggio del Mediterraneo. Sarà così possibile, unico caso fra tutti gli scali dell'Adriatico, l'ormeggio contemporaneo di due maxinavi oceaniche da 14mila teu solitamente provenienti dal Far East. Il secondo step prevede un ulteriore allungamento di 100 metri sempre per la larghezza di 400 metri. Alla fine il Molo Settimo sarà lungo 970 metri, rispetto ai 770 metri attuali. Nella terza e ultima fase dell'ampliamento sarà affettuato un allargamento di 20 metri del lato Nord per un più agevole attracco anche delle navi feeder, le unità più piccole che già oggi raggiungono Venezia, Ravenna, Ancona, Vasto e Fiume.

Al Molo Settimo arrivano oltre 700 navi all'anno, i treni settimanali sono oltre 40, 11mila all'anno e raggiungono quasi quotidianamente località di Italia, Austria, Baviera, Ungheria, Repubblica ceca e Slovacchia. Dopo l'ampliamento sarà possibile allungare i binari per allestire treni completi lunghi 750 metri. Per permettere la bancabilità dell'investimento, [redacted] nel gennaio scorso ha dato a Tmt una concessione lunga ben sessant'anni. Esistono tutti i presupposti dunque per un decollo dei traffici che attualmente sembrano sui livelli dell'anno scorso (sotto i 500mila teu) anche se agosto pare aver tenuto bene rispetto al consueto calo estivo. *(s.m.)*

Una portacontainer Msc al Molo Settimo: la società di Aponte ha il 45% di Trieste marine terminal

Fabrizio Zerbini

AMPLIAMENTO IMMINENTE

Nel 2017 via alla fase clou dei lavori sulla banchina

Fallito il test delle portacontainer turche

Arkas line cancella Trieste dopo aver tentato di soffiare il traffico di patate a Msc. Ma arriva nuova merce da Hong Kong

di Silvio Maranzana

Sono state meteore le portacontainer turche nel porto di Trieste. La Arkas line, la principale compagnia armatrice turca di questo settore che l'altro ieri ha aggiunto anche Genova sulle sue rotte, da qualche settimana ha addirittura potenziato l'Adriatic service immettendo sulla linea una quarta nave, ha confermato le toccate di Venezia e Capodistria, ma ha eliminato Trieste. Il Molo Settimo era stato annunciato nelle rotazioni appena nel marzo scorso e la sosta implicava sia carico import che export. I primi quantitativi di merci destinate a Trieste riguardavano in particolare alcune decine di container di patate egiziane a viaggio che venivano imbarcati ad Alessandria per essere sbarcati sul Molo Settimo prima di essere trasferiti al Terminal frutta dello scalo triestino da dove poi le patate sono state spedite in Germania. Non vi sono dichiarazioni ufficiali, come del resto è consuetudine, da parte dell'armatore stesso, del terminalista o dell'agente che è la Fratelli Cosulich, sui motivi del repentino abbandono, ma è presumibile che sia stato giudicato non riuscito il test per scalfire quello che è una sorta di monopolio del traffico di patate tra l'Egitto e la Germania attraverso il porto di Trieste e che è detenuto da Msc che a propria volta utilizza container sbarcati sul Molo Settimo anche se le operazioni di invio sono comunque a carico del Terminal frutta che da alcuni mesi è di completa proprietà della Samer seaports&terminals. Msc del resto, attraverso Marinvest è proprietaria del 45% di Tmt. Venezia e Capodistria evidentemente possono invece continuare a far leva sui traffici di altri prodotti.

La stagione clou delle patate e degli agrumi dall'Egitto è concentrata tra febbraio e giugno e quest'anno il bilancio del Tf triestino ha toccato quota 50mila tonnellate, sui livelli degli anni scorsi anche se ancora lontano dai record di 120mila tonnellate raggiunte nel 2007 e 2008. Arkas line ha utilizzato la toccata triestina per cinque volte, complessivamente un mese e mezzo e appare difficile ora una ripresa dall'inizio dell'anno prossimo. Quella che è l'autostrada del mare Trieste-Turchia sembra destinata dunque a rimanere circoscritta ai traghetti ro-ro dove i traffici ai terminal della Samer (a maggioranza turca) in Riva Traiana e della Fmt di Francesco Parisi sul Molo Sesto continuano a registrare ottimi volumi.

Trieste marine terminal comunque, la società con azionista di maggioranza Pierluigi Maneschi e presieduta da Fabrizio Zerbini che gestisce il Molo Settimo non sta a leccarsi le ferite dal momento che la perdita dovrebbe essere ampiamente compensata dall'attivazione di un nuovo servizio Asia-Adriatico annunciato da Orient overseas container line (Oocl) con sede a Hong Kong e che raggiungerà anche Trieste oltre a Venezia, Capodistria e Fiume. Non dovrebbe comunque esserci l'arrivo di navi con logo Oocl, ma l'acquisto da parte di questa compagnia di spazi sul servizio Ocean three già attivo su Trieste e composto da China shipping, dalla francese Cma-Cgm e dall'araba Uasc che assieme a Evergreen si sono associate nella Ocean alliance. Trieste spera anche nel prossimo arrivo delle portacontainer dell'Islamic republic of Iran shipping line dopo gli accordi stretti a Teheran dal commissario dell'Autjhority Zeno D'Agostino e dalla governatrice Debora Serracchiani.

Arkas line, prima compagnia turca dei container ha cancellato Trieste tra i suoi porti di toccata

56° SALONE NAUTICO DI GENOVA 20 - 25 settembre 2016

GENOVA – Dal 20 al 25 settembre, Genova ospiterà la 56° edizione del Salone Nautico Internazionale. Al Nautico non ci si va, ci si trova e ci si ritrova, con la famiglia, gli amici, i tanti protagonisti e amanti del mare, immersi nel "continente blu", aperto a tutti, a 360°.
Il Salone Nautico di Genova è il più importante del Mediterraneo oltre che il più completo per varietà di tipologie merceologiche rappresentate. Un'occasione unica per vivere l'emozione di scegliere la barca insieme alla più vasta scelta di accessori, componentistica e abbigliamento tecnico per tutti i gusti nautici.
Al Salone Nautico di Genova sono presentate le novità più interessanti del mercato che saranno protagoniste della stagione 2017. Un'occasione anche per aggiornarsi.L'unicità dei vasti specchi acquei del Nautico rende possibile provare le imbarcazioni sia in mare, sia nei bacini protetti.
Il Salone è l'unico dove è possibile provare tutti gli sport dell'acqua in modo gratuito e in massima sicurezza: Sup, FlyBoard, Lampuga, Derive tra le esperienze più entusiasmanti.
A Genova è possibile incontrare e conoscere gli Atleti azzurri che hanno partecipato ai Giochi di Rio 2016, tra loro saranno presenti anche le medaglie olimpiche. Un'occasione irripetibile.
Per la prima volta, il Salone Nautico ospita una tappa del circuito M32 Mediterranean Series. Straordinari catamarani di questa classe faranno provare anche al pubblico l'esaltante esperienza di volare sull'acqua.
Due giornate interamente dedicate alla pesca con eventi, incontri, esperienze dirette e tutorial insieme ai più famosi pescasportivi italiani, vissute all'insegna dei rispetto dell'ambiente.

L'Informatore Navale

12 RAGIONI PER VISITARE IL NAUTICO Dal 20 al 25 settembre,Genova ospiterà la 56° edizione del Salone Nautico Internazionale

Genova, 1 settembre 2016 – Al Nautico non ci si va, ci si trova e ci si ritrova, con la famiglia, gli amici, i tanti protagonisti e amanti del mare, immersi nel "continente blu", aperto a tutti, a 360°.

Ecco i motivi per non mancare all'appuntamento.

VEDERE IL SALONE NAUTICO PIU' COMPLETO DEL MEDITERRANEO

Il Salone Nautico di Genova è il più importante del Mediterraneo oltre che il più completo per varietà di tipologie merceologiche rappresentate. Un'occasione unica per vivere l'emozione di scegliere la barca insieme alla più vasta scelta di accessori, componentistica e abbigliamento tecnico per tutti i gusti nautici.

AMMIRARE NOVITA' E ANTEPRIME

Al Salone Nautico di Genova sono presentate le novità più interessanti del mercato che saranno protagoniste della stagione 2017. Un'occasione anche per aggiornarsi.

UN GOLFO UNICO DOVE PROVARE IN MARE LE IMBARCAZIONI

L'unicità dei vasti specchi acquei del Nautico rende possibile provare le imbarcazioni sia in mare, sia nei bacini protetti.

GLI SPORT ACQUATICI GRANDI PROTAGONISTI

Il Salone è l'unico dove è possibile provare tutti gli sport dell'acqua in modo gratuito e in massima sicurezza: Sup, FlyBoard, Lampuga, Derive tra le esperienze più entusiasmanti.

RIVIVERE L'EMOZIONE DELLE OLIMPIADI

A Genova è possibile incontrare e conoscere gli Atleti azzurri che hanno partecipato ai Giochi di Rio 2016, tra loro saranno presenti anche le medaglie olimpiche. Un'occasione irripetibile.

L'OPPORTUNITA' UNICA DI VOLARE SUI CAT M32

Per la prima volta, il Salone Nautico ospita una tappa del circuito M32 Mediterranean Series. Straordinari catamarani di questa classe faranno provare anche al pubblico l'esaltante esperienza di volare sull'acqua.

IMMERGERSI NEL MONDO DELLA PESCA SPORTIVA

Due giornate interamente dedicate alla pesca con eventi, incontri, esperienze dirette e tutorial insieme ai più famosi pescasportivi italiani, vissute all'insegna del rispetto dell'ambiente.

www.the-o.it

www.garminblog.it

ORGANIZZARE LA VACANZA 2017

L'opportunità di incontrare charter, scuole vela e approdi turistici, trovando offerte interessanti per prenotare le prossime vacanze a costi vantaggiosi.

GUSTAREEATALY E L'ECCELLENZA DELLA CUCINA ITALIANA

La cucina gourmet è ancora più protagonista del Salone con un'offerta che va dallo street food regionale selezionato da Eataly al ristorante dello Chef due stelle Michelin Alfio Ghezzi.

VISITARE LA RIVIERA LIGURE E LE SUE MERAVIGLIE

Per scoprire Genova e tutta la Liguria, anche arrivando in treno, grazie alle convenzioni con Trenitalia.

VIVERE UN EVENTO A MISURA DI BAMBINO E FAMIGLIE

I piccoli ospiti potranno fare il battesimo del mare sotto la guida esperta di istruttori ufficiali FIV e ISA provando gratuitamente sup, windsurf e kayak, oppure uscire con tutta la famiglia su specifiche imbarcazioni messe a disposizione dalla Federazione Italiana Vela.

L'ACCOGLIENZA DI UN SALONE SENZA BARRIERE

Particolare risalto alle attività sportive dedicate a persone disabili a bordo di imbarcazioni senza barriere, insieme ad atleti e sportivi pronti a raccontare le loro esperienze.

IL SALONE NAUTICO DI GENOVA

Il Salone Nautico è punto di riferimento per l'intero settore della nautica da diporto in Europa e nel Mediterraneo. Un evento unico per le sue caratteristiche, che consentono di mettere in mostra in un unico contesto espositivo le ultime novità della produzione cantieristica, i motori, l'elettronica, gli accessori, il turismo e tutti i servizi. Inaugurato nel 1962 a Genova e alla sua 56a edizione, il Salone Nautico è un appuntamento irrinunciabile sia per il business sia per gli appassionati del mare. Nel 2015 i visitatori sono stati oltre 115.000, gli espositori 760 e oltre 1.000 le imbarcazioni esposte tra terra e mare con oltre 1.800 prove in mare e 481 incontri B2B.

www.salonenautico.com

UCINA CONFINDUSTRIA NAUTICA è l'Associazione di settore aderente a Confindustria che dal 1967 ha la rappresentanza istituzionale di tutta la filiera della nautica- dalla cantieristica fino al turismo - ed opera per lo sviluppo del settore nautico, promuove la cultura del mare e lo sviluppo del turismo nautico in Italia. Con 294 aziende associate rappresenta oltre il 60% del fatturato totale dell'industria nautica italiana.

UCINA opera a livello istituzionale come soggetto di confronto con le forze politiche, sociali e di governo. A livello internazionale, UCINA è presente negli Organi di Governo della Federazione mondiale ed europea, ICOMIA e EBI, per la promozione della nautica internazionale.

In linea con i propri scopi di promozione del settore nautico, UCINA organizza, attraverso la società I Saloni Nautici, il Salone Nautico di Genova, evento leader a livello internazionale e vetrina del Made in Italy.

Aderisce a Confindustria, Federturismo, Federazione del Mare, Comitato Fiere Industria, Fondazione Edison, Symbola e Fondazione Sviluppo Sostenibile, condividendone principi e azioni.

www.ucina.net

Assomarinas sceglie il Salone Nautico di Genova per la sua Assemblea

Roma, 1 settembre 2016 – Il 22 settembre prossimo alle 15.00 si terrà, nell'ambito del Salone nautico di Genova presso la sala conferenze del Padiglione Blu, l'Assemblea di Assomarinas che sarà un'opportunità d'incontro per ripercorrere insieme l'andamento del mercato dei porti turistici nel corso del 2016.
"Nonostante i nostri porti, dichiara il Presidente di Assomarinas Roberto Perocchio, risentano ancora della riduzione dei diportisti, da attribuire in gran parte alla crisi finanziaria e all'eccesso di offerta di posti barca, la stagione nautica 2016 ha consentito di recuperare qualche punto percentuale in positivo rispetto all'anno scorso grazie al grande successo di vendita dei gommoni e all'incremento, registrato in particolare nell'area tirrenica, del transito delle grandi navi da diporto (maxi yachts) di provenienza estera. Il giro di affari che si distacca mediamente ancora di circa 30 punti percentuali in negativo rispetto ai livelli pre crisi, è stato sostenuto anche dal ritorno in esercizio di centinaia di imbarcazioni usate, delle quali però la maggior parte sono state vendute a clienti stranieri. La riduzione dell'usato disponibile un po' in tutta Italia, ci fa ben sperare, in occasione del salone nautico, in una rinnovata richiesta di imbarcazioni nuove anche da parte del mercato italiano.

Nel corso dell'Assemblea si punteranno, inoltre, i riflettori sui temi del contenzioso con lo Stato in Corte costituzionale per il rispetto degli accordi concessori sulla legge di riforma del demanio marittimo d'interesse turistico- ricreativo, sugli effetti delle norme sui "marina resort".

Il Presidente Perocchio nell'illustrare gli appuntamenti della stagione darà appuntamento ad Amsterdam alla conferenza mondiale dei porti turistici, organizzata da Icomia, l'organizzazione mondiale dell'industria nautica, in cui si discuteranno le più recenti tendenze del settore e il futuro del comparto.

L'Informatore Navale

Per il porto di Livorno è un semestre da incorniciare: 17 mln di tonnellate di merce e un +5%

Ancora in crescita i container (+9,8%), i rotabili (+13,3%) e i forestali (+11,4%). Sei mesi da favola per le auto (+ 25,5%), le crociere (+13,9%) e i passeggeri (+ 22%)

Livorno, 1 settembre 2016 - Quasi 17 milioni di tonnellate di merce e un +5,1% rispetto ai valori del 2015. Per il porto di Livorno quello che si è da poco concluso è un altro semestre da incorniciare. Il periodo gennaio-giugno è stato infatti archiviato con una crescita che ha praticamente interessato tutti gli indicatori di traffico: dai contenitori (+9,8% in Teus) alle auto nuove (+25,5% in unità), dai forestali (+11,4% in tonnellate) ai rotabili (+13,3% in unità), dalle rifuse liquide (+6,57% in ton.) ai passeggeri e ai crocieristi (rispettivamente +22,2% e +13,9% in unità). Prosegue, dunque, la tendenza positiva registrata nel 2015: l'unica eccezione è rappresentata dalle rinfuse solide: - 2,39% a giugno 2016 rispetto allo stesso periodo dell'anno passato.

È questa la fotografia scattata dall'Ufficio Studi e Analisi Statistiche dell'Autorità Portuale di Livorno, che consegna agli annali un porto da record. "I dati statistici di questo primo semestre confermano gli ottimi risultati conseguiti nel 2015 - ha detto il numero uno della Port Authority livornese, Giuliano Gallanti - e se troveranno conferma nella seconda parte dell'anno, lo scalo labronico potrebbe conquistare nuovi risultati storici in molti settori, a cominciare dai rotabili e dai container".

I container

Questi ultimi, in particolare, continuano ad essere uno dei traffici più importanti del porto: dopo aver superato, un anno fa, il risultato massimo conseguito nel 2008, totalizzando quasi 800 mila teu, il porto continua la marcia di avvicinamento a quota "un milione": nella prima metà dell'anno sono infatti stati movimentati ben 423.312 Teu, quasi 38 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2015. Hanno contribuito al boom sia la movimentazione dei contenitori pieni (+2,8% in generale e +8,2% allo sbarco) sia quella dei contenitori vuoti, aumentata del 2,4% in questa prima metà dell'anno. "Dopo Venezia, il nostro è il porto che ha conseguito nel traffico dei container i migliori risultati semestrali in termini di crescita - ha aggiunto Gallanti - Ora ci sono tutte le condizioni per fare di Livorno uno scalo portuale altamente competitivo".

I dati statistici confermano inoltre la crescita del traffico di trasbordo, che è aumentato di quasi il 30% rispetto al primo semestre del 2015. Al netto delle operazioni di transhipment il traffico contenitori relativo al periodo gennaio-giugno 2016 ha fatto segnare un +2,7% in più rispetto al 2015.

I Rotabili, le auto nuove e i forestali

Con oltre 935.719 mila tonnellate di cellulosa, carta e legname movimentate e un incremento percentuale dell'11,4% rispetto al primo semestre 2015, il traffico dei forestali conferma di essere assieme a quello dei contenitori uno degli asset core dello scalo labronico. Eccellenti anche i risultati totalizzati dal comparto delle auto nuove che, con una crescita in termini percentuali dell'25,5%, ha raggiunto una movimentazione complessiva di 300.387 unità.

E nel podio de traffici più performanti di Livorno non poteva mancare quello dei Ro/Ro, che ha registrato dati di consuntivo positivi con un traffico totale di 191.493 mezzi movimentati in sbarco/imbarco (91.695 in sbarco e 99.798 in imbarco) e un nuovo incremento percentuale del 13,28% rispetto a gennaio-giugno 2015.

Le merci varie

L'analisi delle tipologie di traffico indica un aumento del 4.89% delle merci varie. Su un traffico di 11.754.517 tonnellate, sono state movimentate ben 5.919.673 tonnellate di merce rotabile, che rappresentano, in termini assoluti, poco più di un terzo del traffico complessivo del porto, a conferma del ruolo strategico che il Porto di Livorno gioca in questo comparto.

Buone, anche se peggiori rispetto al semestre passato, le performance per il break-bulk (merci in colli o numero). Sono state movimentate 987.227 tonnellate di merce, con un decremento rispetto a gennaio-giugno del 3,89%.

Infine, il traffico della merce containerizzata ha fatto registrare un aumento del 10,47% con 4.847.617 tonnellate di merce (+13,09% in sbarco e +8,04 in imbarco).

Il traffico rinfusiero

Su un totale di 16,7 milioni di tonnellate, sono state complessivamente movimentate 4.992.220 tonnellate di merce alla rinfusa, di cui 4.556.560 liquide, e 435.660 solide. La crescita complessiva rispetto a gennaio-giugno del 2015 è stata del 5,73% (rinfuse liquide: + 6,57% e rinfuse solide: - 2,39%).

Crocieristi e passeggeri

Va alla grande anche il traffico crocieristico. I crocieristi sono ammontati complessivamente a 281.281 unità (+13,9% sul primo semestre 2015) mentre le toccate nave sono state 148, nove in più rispetto allo scorso anno. Sul fronte dei traghetti i dati sono particolarmente buoni: durante la prima parte dell'anno sono transitati per lo scalo 672.360 passeggeri, quasi 122 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2015.

Il movimento navi

All'incremento del traffico complessivo ha seguito anche un aumento del numero degli scali. Rispetto al I semestre dello scorso anno, infatti, sono arrivate a Livorno 3.484 navi: 384 in più rispetto alle 3.100 del 2015. Con riferimento alle navi porta contenitori, sono state 529 quelle che hanno fatto scalo a Livorno nel primo semestre del 2016, contro le 488 del periodo gennaio-giugno 2015. Le navi full container: quelle con una capacità di carico superiore ai 5.500 TEU sono aumentate di 10 unità.

Porti: Livorno, 17 mln tonnellate in sei mesi

Traffico cresce del 5%. Gallanti, spero altri risultati storici

01 settembre, 18:15

(ANSA) - FIRENZE, 1 SET - Quasi 17 milioni di tonnellate di merce e un +5,1% rispetto ai valori del 2015. Sono i dati del semestre appena concluso per il porto di Livorno. Il periodo gennaio-giugno è stato infatti archiviato con una crescita che ha praticamente interessato tutti gli indicatori di traffico: dai contenitori (+9,8% in Teus) alle auto nuove (+25,5% in unità), dai forestali (+11,4% in tonnellate) ai rotabili (+13,3% in unità), dalle rifuse liquide (+6,57% in ton.) ai passeggeri e ai crocieristi (rispettivamente +22,2% e +13,9% in unità).

Prosegue, dunque, la tendenza positiva registrata nel 2015: l'unica eccezione le rinfuse solide: -2,39% a giugno 2016 rispetto allo stesso periodo dell'anno passato.

"I dati di questo primo semestre confermano gli ottimi risultati del 2015 - ha detto il numero uno della Port Authority livornese, Giuliano Gallanti - e se troveranno conferma nella seconda parte dell'anno, lo scalo potrebbe conquistare nuovi risultati storici in molti settori, a cominciare dai rotabili e dai container".

CONTENITORI +10%

Scalo di Livorno, traffici in aumento nel primo semestre

Quasi 17 milioni di tonnellate di merce e un +5,1% rispetto ai valori del 2015. Per il porto di Livorno quello che si è da poco concluso è stato un altro semestre positivo. Il periodo gennaio-giugno è stato infatti archiviato con una crescita che ha praticamente interessato tutti gli indicatori di traffico: dai contenitori (+9,8% in teu) alle auto nuove (+25,5% in unità), dai forestali (+11,4% in tonnellate) ai rotabili (+13,3% in unità), dalle rinfuse liquide (+6,57% in ton.) ai passeggeri e ai crocieristi (rispettivamente +22,2% e +13,9% in unità). Prosegue, dunque, la tendenza positiva registrata nel 2015: l'unica eccezione è rappresentata dalle rinfuse solide (-2,39% a giugno 2016 rispetto allo stesso periodo dell'anno passato). È questa la fotografia scattata dall'Ufficio Studi e Analisi Statistiche [redacted] di Livorno, che consegna agli annali un porto da record. «I dati statistici di questo primo semestre confermano gli ottimi risultati conseguiti nel 2015 - ha detto il numero uno della Port[redacted] - e se trovetranno conferma nella seconda parte dell'anno, lo scalo labronico potrebbe conquistare nuovi risultati storici in molti settori, a cominciare dai rotabili e dai container».

Livorno, contenitori +10% nel primo semestre

Livorno - Quasi 17 milioni di tonnellate di merce e un +5,1% rispetto ai valori del 2015. Per il porto toscano quello che si è da poco concluso è stato un semestre positivo.

Livorno - **Quasi 17 milioni di tonnellate di merce e un +5,1% rispetto ai valori del 2015. Per il porto di Livorno quello che si è da poco concluso è stato un altro semestre positivo.** Il periodo gennaio-giugno è stato infatti archiviato con una crescita che ha praticamente interessato tutti gli indicatori di traffico: dai contenitori (+9,8% in teu) alle auto nuove (+25,5% in unità), dai forestali (+11,4% in tonnellate) ai rotabili (+13,3% in unità), dalle rifuse liquide (+6,57% in ton.) ai passeggeri e ai crocieristi (rispettivamente +22,2% e +13,9% in unità). Prosegue, dunque, la tendenza positiva registrata nel 2015: l'unica eccezione è rappresentata dalle rinfuse solide: - 2,39% a giugno 2016 rispetto allo stesso periodo dell'anno passato. È questa la fotografia scattata dall'Ufficio Studi e Analisi Statistiche dell'Autorità Portuale di Livorno, che consegna agli annali un porto da record. «I dati statistici di questo primo semestre confermano gli ottimi risultati conseguiti nel 2015 - ha detto il numero uno della Port Authority livornese, Giuliano Gallanti - e se troveranno conferma nella seconda parte dell'anno, lo scalo labronico potrebbe conquistare nuovi risultati storici in molti settori, a cominciare dai rotabili e dai container».

Più merci e passeggeri nel porto di Livorno

Buone notizie per il **porto di Livorno**. Nel primo semestre del 2016 lo scalo toscano ha movimentato 16,7 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del 5,1% rispetto alla prima metà del 2015. Nel solo settore delle merci varie è stato registrato un aumento del 4,9% essendo state movimentate oltre 11,7 milioni di tonnellate, di cui 5,9 milioni di tonnellate di rotabili (+9,5%), 4,8 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (+10,5%) totalizzati con una movimentazione di contenitori pari a 423.312 (+9,8%) e 987mila tonnellate di merci convenzionali (-3,9%).

Tra gli aumenti più significativi, quelli dei traffici di cellulosa, carta e legname (+11,4%) e di auto nuove (+25,5%). Nel segmento delle rinfuse sono state movimentate complessivamente 5 milioni di tonnellate (+5,7%), di cui 4,6 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (+6,6%) e 436mila tonnellate di rinfuse solide (-2,4%). Nel settore dei passeggeri, i crocieristi sono ammontati a 281.281 persone (+13,9%) e i passeggeri dei traghetti a 672.360 (+22,2%).

"Dopo Venezia - ha dichiarato il commissario straordinario dell'ente, Giuliano Gallanti - il nostro è il porto che ha conseguito nel traffico dei container i migliori risultati semestrali in termini di crescita. Ora ci sono tutte le condizioni per fare di Livorno uno scalo portuale altamente competitivo".

[redacted] » I DATI DEI PRIMI SEI MESI

Porto a un passo dal record La crisi è ormai alle spalle

Ma a trainare la crescita dei container è soprattutto l'impennata dei trasbordi
In crescita tutte le tipologie di traffici ad eccezione solo delle rinfuse solide

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

A questo punto, con poco meno di 16,8 milioni di tonnellate di merce movimentata nei primi sei mesi di quest'anno, il porto di Livorno vede la possibilità di battere il record del 2008 (34 milioni), l'ultima annata prima della crisi choc. Sarebbe un segnale tutt'altro che secondario, visto che altri porti come Genova e come La Spezia si sono già lasciati alle spalle da anni le perdite di traffici che il Grande Freddo dell'economia mondiale aveva portato via. Ad autorizzare qualche speranza in più è il fatto che complessivamente la crescita è al di sopra dei cinque punti percentuali, quanto basta a ipotizzare di concludere l'annata attorno ai 31,3 milioni di tonnellate transitate dalle nostre banchine. Appena di più di otto anni fa, ma quanto bene farebbe questa differenza positiva, ovviamente soprattutto dal punto di vista simbolico.

Palazzo Rosciano, sede [redacted] ha sfornato i dati statistici che fotografano l'andamento della prima metà dell'anno. Certo, l'incremento appare correre meno rispetto all'impennata record di qualche tempo addietro, quando la svolta era balzata sotto i riflettori a livello nazionale: i traffici contenitori erano schizzati all'insù di oltre 30 punti percentuali. Dipendeva però dal fatto che la base di calcolo era uno dei periodi più bui: facile far bella figura...

In realtà, sul fronte dei contenitori già lo scorso anno era stato superato il livello raggiunto prima della crisi: 7.80.874 teu nel 2015 contro i 778.861 teu nel 2008.

La striscia positiva in questo campo continua anche nel primo semestre: un soffio sotto il 10%, raggiungendo quota 423mila teu, trasbordi inclusi. Quanto basta per rendere plausibile un nuovo record, magari sfondando quota 800mila: però ancora lontano dal milione e passa di La Spezia.

Va detto che, come in passato, la "locomotiva" di quest'incremento è nei trasbordi, cioè contenitori che arrivano da una nave, toccano il porto giusto il tempo per essere reimbarcati su un'altra nave. In cifre: i contenitori trasbordati balzano da 97.961 a 128.145, più 30,8%. Se tagliamo fuori questa fattispecie, ecco che l'incremento c'è ma si riduce al 2,7%. Con un aumento degli imbarchi, cioè dell'export, ma solo apparente: gli "scatoloni" pieni, cioè le merci effettivamente in entrata o in uscita, crescono dell'8,2% in importazione mentre l'export scende dell'1,6%.

Ma l'andamento del porto è un puzzle di tipologie. Insieme al 9,8% in più in fatto di contenitori (ma con le avvertenze di cui dicevamo), ecco una sfilza di segni "più": nelle auto nuove (più 25,5% nel numero), nei prodotti forestali (più 11,1% in tonnellate), nelle "autostrade del mare" (più 13,3% in camion imbarcati), nelle rinfuse liquide, principalmente prodotti petroliferi (più 6,6% in tonnellate). Con una eccezione: stiamo parlando delle rinfuse solide (sabbie, silicati, feldspati, eccetera).

Capitolo forestali. «Con oltre 935.719 mila tonnellate di cellulosa, carta e legname movimentate e un incremento percentuale dell'11,4% rispetto al primo semestre 2015, il traffico dei forestali conferma di essere assieme a quello dei contenitori uno degli assi cardine dello scalo labronico». Parola del quartier generale [redacted] da parte del quale si sottolinea anche che sono «eccellenti» i risultati totalizzati dal comparto delle auto nuove. In cifre: superata nell'arco dei sei mesi la movimentazione di 380mila veicoli, l'impennata rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente è pari al 25,5%.

Torna in doppia cifra anche l'incremento di uno dei traffici-chiave del porto di Livorno: trailer e camion spediti via nave, insomma le "autostrade del mare" dei traffici ro/ro. Qui Livorno ha una tradizione da difendere: è al primo posto fra le tipologie di traffico nel nostro porto e questo fa di Livorno il porto numero uno in Italia. Ecco i numeri: 191.493 mezzi movimentati in sbarco/imbarco (91.695 in sbarco e 99.798 in imbarco) valgono un nuovo incremento del 13,28%.

È infine da sottolineare un dato in controtendenza rispetto agli anni scorsi, quando i traffici si concentrava in un numero minore di arrivi di navi sempre più grandi. Stavolta no, le navi sono in aumento anche dal punto di vista numerico: 3.484 da gennaio a fine giugno, 384 in più rispetto alle 3.100 del 2015. E fra le navi portacontainer, se ne sono contate 529 contro le 488 del periodo gennaio-giugno 2015. Fra le fullcontainer oltre i 5.500 teu, ne abbiamo viste arrivare dieci in più.

Gallanti esulta: risultati storici a portata di mano

In aumento anche il traffico passeggeri: i croceristi sono stati 281.281 (più 13,9% rispetto al primo semestre 2015) su un totale di 148 navi arrivate, nove in più rispetto allo scorso anno. Meglio ancora in fatto di traghetti: nella prima metà di quest'anno abbiamo visto transitare da Livorno 672.360 passeggeri, quasi 122 mila in più rispetto a dodici mesi prima. «I dati statistici di questo primo semestre confermano gli ottimi risultati conseguiti nel 2015», parola di [redacted] (foto), commissario della Port [redacted] livornese. «Se troveranno conferma nella seconda parte dell'anno, lo scalo labronico potrebbe conquistare nuovi risultati storici in molti settori, a cominciare dai rotabili e dai container». Poi Gallanti rincara: «Dopo Venezia, il nostro è il porto che ha conseguito nel traffico dei container i migliori risultati semestrali in termini di crescita. Ora ci sono tutte le condizioni per fare di Livorno uno scalo portuale altamente competitivo».

La Darsena Toscana, il terminal Tdt e in primo piano la draga Marieke

Corriere Fiorentino

Chi frena Livorno? Il duello riparte

La Regione: Nogarin firmi gli accordi. Lui: dateci la ferrovia. Intanto il porto cresce

LIVORNO Tra la Regione e il Comune di Livorno, la prima targata Pd, il secondo sotto le insegne dei Cinquestelle, non corre buon sangue, si sa. Ma siccome tra istituzioni bisognerà pur parlarsi, il governatore Enrico Rossi e il sindaco Filippo Nogarin finiscono spesso per attaccarsi (o corteggiarsi, a seconda delle occasioni) a colpi di comunicati stampa. Come mercoledì scorso, quando la Regione ha pubblicato una nota scritta in politichese: «È quasi tutto pronto per la firma dell'accordo di programma per il rilancio di Livorno. Per poter firmare l'accordo si attende adesso l'approvazione del piano da parte del comune di Livorno».

Un modo garbato per dire a Nogarin di sbrigarsi, visto che Regione e Comuni di Collesalvetti e Rosignano Marittimo hanno già sottoscritto il piano, ma manca all'appello il principale interessato. Si tratta di un pacchetto da 10 milioni di euro per attrarre le imprese, soldi messi a disposizione delle aziende che vogliono investire su Livorno. Ma ai Cinquestelle l'idea di essere tirati per la giacca non piace. «Noi non siamo del Pd, non siamo Rossi — spiegano dal Comune — Prima di firmare dobbiamo passare in Consiglio comunale, o almeno in commissione. Se a decidere fosse il sindaco da solo, sarebbe in contrasto con i principi Cinquestelle». Ieri mattina Filippo Nogarin risponde all'appello della Regione con un contro-appello, chiedendo a Rossi di dare la priorità allo scavalco ferroviario che servirà a collegare il porto all'interporto, in modo da poter sdoganare rapidamente le merci nel secondo, liberando spazi nel primo. «Presidente Rossi — scrive il sindaco — lavoriamo insieme in questa direzione per fare in modo che casi come quello della Trinseo non si ripetano mai più». Nogarin si riferisce all'azienda americana che tre giorni fa ha annunciato l'addio a Livorno per carenza di infrastrutture. Ma nel messaggio al governatore non poteva mancare una stoccata: «Livorno ha un disperato bisogno di infrastrutture. Ma di infrastrutture intelligenti e non di mega progetti», scrive Nogarin in riferimento al progetto di Darsena Europa.

Il porto di Livorno è al centro del confronto-scontro tra Comune e Regione, in particolare per quanto riguarda la realizzazione della Nuova Darsena Europa

Un anno fa, quando il sindaco venne a Firenze per sottoscrivere controvoglia il piano di rilancio di Livorno («uno spot elettorale, la montagna ha partorito un topolino», disse), ci volle tutto il savoir faire comunicativo del premier Renzi per «costringerlo» alla stretta di mano col governatore. Ora, dalla Regione, è il consigliere per il lavoro di Rossi, Gianfranco Simoncini, a spiegare che il progetto per lo scavalco ferroviario è quasi pronto e che presto sarà consegnato a Ferrovie dello Stato. Intanto, tra tanti battibecchi, i numeri del primo semestre 2016 portano buone notizie per Livorno: il porto, con 17 milioni di tonnellate di merce, cresce del 5% rispetto al 2015. Aumentano i container (+9,8%), le crociere (+13,9%), i passeggeri (+22%) e le auto (+25,5%). Almeno su questo nessuno discute.

Giulio Gori

La Nazione

PORTO FERMENTO NELL'AMBIENTE PER L'OPERAZIONE GIP

Negri punta alla Piattaforma Europa

–LIVORNO–

LA "BOMBA" della messa in vendita di una rilevante quota di GIP (Gruppo Investimenti Portuali) cui appartiene anche l'80% del Terminal Darsena Toscana, se bomba è, non è ancora esplosa. La notizia che abbiamo anticipato ieri ha comunque ricevuto tutte le conferme: Luigi Negri, amministratore delegato del potente gruppo genovese, sta trattando con almeno due Fondi d'Investimento internazionali per cedere a chi farà l'offerta migliore fino al massimo del 50% di GIP. Negri conferma comunque di voler mantenere la maggioranza e la gestione operativa del gruppo. Confermato anche che Negri sarà a Livorno la prossima settimana per parlare con i vertici del TDT e con i soci livornesi in Calp (i portuali e il gruppo di Piero Neri). Perchè Negri vende? L'imprenditore sardo-genovese ha confermato che intende raccogliere risorse finanziarie da investire nell'operazione Piattaforma Europa di Livorno. Ma c'è anche il fatto che come agenzia marittima la sua ha dovuto registrare i recenti "terremoti" in alcune delle compagnie rappresentate, con fusioni e "merger" che ne hanno ridotto la redditività. Può anche essere una ragione aggiuntiva per riassestare la galassia, che comprende anche i grandi terminal di Soch e di Voltri. In [redacted] dove nel frattempo è rientrato da ieri il commissario governativo [redacted] si attendono gli eventi. Gallanti conosce bene Negri e c'è reciproca stima. Per ora nessun commento, ma probabilmente nella sua venuta a Livorno Negri s'abboccherà anche con il commissario [redacted] Intanto, palazzo Rosciano ha diramato i dati sul movimento portuale del primo semestre. Ed è un peana di soddisfazione: sono state movimentate circa 17 milioni di tonnellate di merci (+5%) con aumenti nel settore containers (+9,8% in teu) auto nuove (+25,5%) forestali (+ 11,4%) rotabili (+13,3%), rinfuse liquide (+6,57%) passeggeri dei traghetti (+22,2%) e croceristi (+13,9%). Solo le rinfuse solide sono calate del 2,39%.

I DATI

Il settore vola, tutti i numeri con il segno positivo anche i passeggeri

NEL SETTORE dei containers, che è tra i più significativi del porto, malgrado le note problematiche di accesso ai terminal della Darsena Toscana si registra un aumento di quasi 38 mila unità teu rispetto allo stesso periodo del 2015. Crescono in particolare i contenitori allo sbarco e Gallanti ha sottolineato che dopo Venezia il porto labronico è quello che è cresciuto di più nel semestre. Buona parte degli incrementi sono dovuti ai trasbordi, cresciuti del 30%.

A.F.

MF

le manovre del gruppo investimenti portuali per far fronte agli investimenti

Il Gip cerca partner finanziario

La holding (che controlla alcuni dei maggiori terminal container dei porti di Genova e Livorno) sta sondando fondi d' investimento e gruppi industriali interessati a entrare nel capitale della società

Gip (Gruppo Investimenti Portuali), holding di partecipazioni che controlla alcuni dei maggiori terminal container di Genova e di Livorno, è alla ricerca di un partner con le spalle larghe che lo accompagni nei nuovi investimenti.

Da giorni sul mercato italiano dello shipping circolano indiscrezioni secondo cui l' azienda, partecipata da Finsea, Gastaldi, I.L Investimenti e Tcip (tutte società che fanno capo a imprenditori del settore marittimo-portuale), ha avviato una ricerca di fondi d' investimento o gruppi terminalistici interessati a entrare in società. In settimana Luigi Negri, numero uno di Gip, ha infatti ammesso al SecoloXIX: «Stiamo trattando con diversi fondi d' investimento internazionali e siamo disposti a cedere fino al 50%».

Questa azienda nel giro di pochi anni dovrà fare fronte all' importante esborso di denaro che sarà richiesto dai prossimi investimenti a Genova (nuovo terminal container a Calata Bettolo insieme a Msc) e a Livorno (se la cordata guidata da Gip riuscirà ad aggiudicarsi il bando per la costruzione e gestione della Piattaforma Europa). Già nel 2013 lo stesso Negri aveva quantificato in almeno 135 milioni di euro gli investimenti in sovrastrutture necessari per il nuovo terminal contenitori del porto di Genova che entrerà in servizio nel 2018. L' altra partita a cui Gip sta guardando con attenzione è appunto il progetto della Piattaforma Europa di Livorno, che richiederà un esborso di capitali privati pari a 326,7 milioni di euro (più altri 177,7 milioni dalle casse pubbliche) per la costruzione e gestione del nuovo terminal container che verrà dato in concessione per 60 anni.

Dall' ultimo bilancio di Gip si apprende che le sue partecipate nel 2015 hanno fruttato 17,6 milioni di euro, di cui 13,1 milioni da imprese collegate e 4,4 milioni da controllate. L' impresa collegata è il Voltri Terminal Europa, mentre fra le imprese controllate ci sono il terminal Sech di Genova, il Terminal Darsena Toscana di Livorno e la società Logtainer, che si occupa di trasporto intermodale.

La partecipazione che dà maggiori soddisfazioni a Gip è quella del Voltri Terminal Europa, detenuta attraverso il controllo del 40% di Sinport Sinergie Portuali; la società ha chiuso il 2015 con un utile di 33,2 milioni di euro. Numeri positivi anche per il Terminal Darsena Toscana (società controllata all' 80%) che ha mandato in archivio l' anno passato con un risultato netto positivo per 2,5 milioni, così come il terminal Sech di Genova (controllato al 60% tramite la SeBeR), che ha chiuso il 2015 con 2,5 milioni di utile. L' ultima partecipazione in portafoglio è quella di Logtainer, controllata all' 80% e anch' essa in utile per 1,4 milioni di euro nell' ultimo esercizio. (riproduzione riservata)

Nave Bergamini in sosta a Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - In occasione della visita in Italia delle navi scuola della Japan Training Squadron, nell'ambito delle celebrazioni per il 150° anniversario dell'amicizia tra Italia e Giappone, Nave Bergamini, Host Ship del Gruppo, sarà in sosta presso la banchina Cialdi del porto di Civitavecchia fino a lunedì 5 settembre.
Nave Carlo Bergamini è la prima Unità del programma italo-francese Fregata Europea Multi Missione (Fremm). Da circa un anno e mezzo l'unità si alterna in Mediterraneo centrale come flagship dell'operazione Mare Sicuro. L'operazione è incentrata sulla protezione degli interessi nazionali nel Mediterraneo centrale, mediante il controllo del traffico mercantile, la protezione delle piattaforme di interesse nazionale e dei motopesca nazionali e, infine, la sorveglianza delle linee di comunicazione marittime del Mediterraneo centrale, con particolare attenzione al traffico marittimo diretto verso le coste nazionali.

Durante la sosta a Civitavecchia, i cittadini potranno visitare l'unità nelle giornate di sabato e domenica, dalle 10 alle 12 e dalle 15 alle 18.

Informazioni Marittime

Porto di Napoli, la Fai protesta anche il 5 settembre

Continua la protesta degli autotrasprotatori della Fai-Conftrasporto, che da oggi hanno fermato le attività di consegna e ritiro merci dai terminal Conateco e Flavio Gioia del porto di Napoli **per recuperare le ore di lavoro perse in attesa fuori ai varchi**.

A seguito dell'assemblea di oggi pomeriggio, la confederazione ha deciso di prolungare la protesta anche a lunedì, invece di farla concludere il 3 settembre. «Visto che le condizioni di sicurezza non sono ancora state ripristinate, abbiamo deciso di prolungare il fermo», spiega il segretario regionale della Fai, Ciro Russo.

La Sicilia

Cinquanta navi crociera e 50mila container merci

Fase cruciale per lo scalo etneo, alla vigilia della riforma che introdurrà l' Autorità di sistema. Tra due mesi previsto l' arretramento del varco d' accesso

CESARE LA MARCA I numeri sono buoni, seppur lontano dall' exploit del porto di Messina, e i margini di crescita restano molto elevati, soprattutto da quando la nuova darsena ha reso possibile il decentramento del traffico commerciale.

Nella fase di picco della stagione, da aprile allo scorso 31 agosto, una cinquantina di navi da crociera di grandi compagnie internazionali sono approdate al porto di Catania, ciascuna con un numero variabile tra i 1.500 e i duemila passeggeri, oltre ai componenti dell' equipaggio. Turisti da tutte le parti del mondo che hanno potuto ammirare in maniera più o meno fugace il centro storico, ma è anche chiaro che il dato sarebbe ben diverso se le grandi navi della Costa tornassero a mettere Catania sulle loro rotte. Alla vigilia della riforma che introdurrà l' Autorità di sistema, con tutte le possibile incognite anche politiche su assetti e governance, si continua a lavorare, perché al di là degli uomini il porto è in una fase di svolta, in cui si sta definendo quello che a lungo termine sarà il suo processo di sviluppo e la sua attesa apertura alla città. L' ammiraglio Nunzio Martello, comandante della Capitaneria di Porto, commissario straordinario succeduto a Cosimo Indaco, sarà almeno fino al prossimo 14 ottobre al "timone" del porto in un momento su più fronti delicato e cruciale.

«L' Autorità portuale è in una fase di sviluppo e programmazione che insieme a tutti gli altri enti la vede impegnata per rilanciare ancora di più il settore crocieristico, che è trainante, ma siamo molto attenti anche a uno sviluppo equilibrato di tutte le attività. Proprio oggi - aggiunge il commissario Martello - è stato depositato il progetto richiesto dall' Autorità portuale per la manutenzione straordinaria del porto, per cui in modo molto veloce avvieremo l' iter per la gara. La manutenzione riguarderà tutto il porto, banchine, manto stradale e bitte - aggiunge il commissario mentre è in fase di conclusione il cantiere della rete idrica e fognaria e dell' impianto antincendio. A breve medio termine, inoltre, il porto storico sarà aperto alla città, dopo che abbiamo dislocato il terminal container nella nuova darsena, dove è stata migliorata la viabilità dei mezzi pesanti. Inoltre abbiamo liberato da macchine e mezzi lo Sporgente centrale, in quell' area che ora con la manutenzione dobbiamo rendere più sicura e fruibile».

Tra gli altri interventi, la sistemazione del parco del faro Biscari, che ora si intende rendere fruibile.

«La darsena è in costante sviluppo dal punto di vista commerciale - rileva l' ammiraglio Martello - ma

dobbiamo continuare a migliorarci, perché se il porto cresce le ricadute sono immediate per la città».
Il commissario straordinario ammiraglio Nunzio Martello sarà in carica almeno fino al prossimo 14 ottobre l' anno rete idrica e fogne nuove, 3,5 mln per riqualificare i vecchi piazzali In effetti, il traffico di "teu", l' unità di misura del trasporto merci via container, si aggira al 31 agosto su quota cinquantamila, già poco più dell' intero 2015, proprio a seguito dell'"effetto darsena".
Entro l' anno, dunque, saranno ultimati i lavori di rifacimento della rete idrica, della nuova rete fognaria e dell' antincendio, per poco più di 7 milioni, e queste sono già infrastrutture essenziali per un porto che sta cambiando. La messa in sicurezza dei piazzali e delle aree più dissestate, intervento in attesa di gara per un importo di 3,5 milioni, fa seguito allo spostamento del traffico commerciale, dove per decenni hanno transitato mezzi pesanti a pieno carico. L' intervento più corposo resta quello da 49 milioni, da realizzare con i fondi del Patto per Catania, per il rifacimento della della mantellata esterna della molo di Levante, per evitare che le mareggiate mettano a rischio un' area "aperta" del porto, e sono previsti anche lavori da quasi un milione di euro per il potenziamento delle telecamere di video sorveglianza. Ancor prima, secondo le previsioni entro un paio di mesi, è previsto però il progetto destinato ad avviare il confronto sull' utilizzo di una vastissima area portuale "riconquistata", ovvero l' arretramento del varco di controllo dall' ingresso Dusmet fino alla palazzina della Capitaneria di porto.

CESARE LA MARCA

Giornale di Sicilia

L' inferno annunciato di via Crispi: blocchi fino a tre ore per i controlli al porto

Non è bastato aprire tutti gli accessi per gli imbarchi

Per i controlli antiterrorismo agli imbarchi, innalzati dall' Autorità portuale al livello 2 nel corso dell' estate, ieri dalle 8 si sono cominciate a creare code di mezzi, divenute ben presto chilometriche. Con attese anche di tre ore.

Giuseppe Leone OOO Il caos era stato preventivato, con tanto di comunicato del Comune che mercoledì invitava a stare lontani da via Crispi. Ma l' inferno, quello no. Perché solo di inferno si può parlare per descrivere quello che si è registrato ieri nella zona del porto. Un inferno di auto e tir in coda che nel corso della giornata ha avuto inevitabili ripercussioni lungo le strade limitrofe. Code chilometriche, automobilisti e tir che sono stati in fila anche fino a tre ore, arrivando, in molti frangenti, a casi di esaurimento nervoso più che comprensibili.

Insomma, per buona parte della giornata è stato praticamente impossibile entrare o uscire dalla città dal lato mare del capoluogo.

Tutto questo per i controlli antiterrorismo al porto, innalzati dall' Autorità portuale al livello 2 nel corso dell' estate e in questi giorni da bollino rosso per il rientro dalle ferie. Il risultato è stato che già a partire dalle 8 di ieri si sono cominciate a creare le prime code di grossi camion sistemati sulla parte destra della carreggiata. Ma questo è stato solo un antipasto del girone da inferno dantesco che si è creato col passare delle ore.

Dalle 15,30, infatti, la situazione è diventata ingestibile. La polizia municipale, che in mattinata aveva inviato quattro pattuglie divise tra l' ingresso principale del porto e piazza XIII Vittime, ha moltiplicato gli sforzi, mandando altri uomini nel pomeriggio, dislocati nei vari varchi di via Crispi. Ma tutto è stato vano. Gli uomini della polizia municipale hanno cercato come potevano di dirigere il traffico impazzito e sono stati sommersi dalle numerose domande degli automobilisti che chiedevano indicazioni per trovare una via di fuga che non c' era almeno fino alle prime ore della serata.

I quattro varchi del porto sono stati tutti aperti, come tengono a precisare dall' Autorità portuale, ma questo non è servito per decongestionare il traffico. Tanto che nel corso del pomeriggio, come hanno raccontato i residenti di via Crispi, gli autisti dei tir hanno messo in piedi una forma di protesta.

«Ho visto tir mettersi di traverso, occupando di fatto tutta la carreggiata e creando il caos», afferma Saverio Latteo. Scene che sembravano tratte dal film «Un giorno di ordinaria follia» con Michael

Douglas si sono viste lungo le carreggiate di via Crispi fino alla Cala.
Il sole torrido sbatteva sulle macchine in fila già da via Messina Marine. Durante il momento di maggiore traffico passavano minuti prima che gli automobilisti ingranassero la prima per fare qualche passo. Erano in difficoltà anche i motorini che, tra un zig -zag e l' altro, in certi punti dovevano arrendersi e restare fermi o salivano sui marciapiedi per percorrere qualche metro. C' è anche chi ha seriamente temuto di perdere la nave, ma, come hanno spiegato dall' Autorità portuale, le compagnie non hanno lasciato nessuno a terra anche a costo di ritardare un po' vista l' eccezionalità del caso. E se al peggio non c' è mai fine, come si dice in certi casi, neanche per oggi e per il resto del week end si prevedono giorni facili nella zona del porto. La speranza è che proprio durante questo fine settimane il grosso delle partenze da rientro possa esaurirsi per ricominciare ad avvicinarsi alla normalità a partire da lunedì.
Nel frattempo, nella tarda serata di ieri è arrivato l' esito del vertice in prefettura con il Comune e la Tecnis che hanno discusso il nuovo cronoprogramma dei lavori dell' anello ferroviario. Da lunedì la ditta incaricata delle opere lavorerà sul cantiere nodo Amari -Crispi per terminare in questo tratto a dicembre. I primi impegni assunti riguardano l' attuale cantiere di via Amari, dove le opere si completeranno con la riapertura al traffico veicolare a partire dal mese di aprile del 2017 (tratto prossimo a via Scordia) e sino al mese di Settembre del 2017. Nel corso del vertice il sindaco Orlando e l' assessore alle Opere pubbliche Arcuri hanno dichiarato che «non saranno tollerati ulteriori ritardi al programma stabilito dopo i tanti disagi che stanno subendo i cittadini».

LiveSicilia

Controlli e caos in via Crispi Lunghe code d' auto e mezzi pesanti

"Spariti i soldi dei lavoratori" Formazione, è la guerra dei Tfr

PALERMO - L' inferno di via Crispi è cominciato poco prima delle 8: automobilisti imbottigliati in code chilometriche in attesa di entrare al porto per imbarcarsi. Anche più di un' ora di attesa a partire dal Foro Italico e poi in piazza XIII vittime, per arrivare all' ingresso del porto, dove i controlli antiterrorismo sono stati elevati nel corso di tutta l' estate al livello 2 ed hanno provocato i pesanti rallentamenti del flusso di passeggeri in partenza. Caos e lunghe code soprattutto oggi, giorno del controesodo per centinaia di turisti in visita nella nostra città, al punto che ieri il Comune ha consigliato ai cittadini di non percorrere la via Crispi dalle 18 alle 22. Ogni giorno partono navi per Genova, Ustica, le Eolie e Napoli, il traffico di passeggeri, specie in agosto, diventa imponente. A giorni alterni ci sono anche le partenze delle navi per Livorno Civitavecchia e Tunisi, senza considerare gli Eurocargo e le navi crociera . Proprio i crocieristi devono superare le ispezioni - metal detector per le persone e scanner per i bagagli - prima di poter raggiungere la nave. I passeggeri delle navi attraccate in altre banchine sono invece controllati con metal detector portatili. Anche per i passeggeri dei traghetti la procedura è cambiata. All' attuale controllo di biglietti e documenti è stata aggiunta una verifica a campione delle auto sottobordo: dal dieci per cento degli ultimi due mesi si è passati al trentacinque per cento. Inoltre, già prima del livello 2, l' autorità portuale aveva predisposto la presenza di una guardia giurata in ausilio al personale delle compagnie di navigazione, per effettuare i controlli più scrupolosi. La polizia municipale anche oggi è al lavoro nella zona con tre pattuglie per gestire la viabilità, ma le lunghissime code di auto e mezzi pesanti sono diminuite soltanto nella tarda mattinata. Torneranno ad essere massicce nel tardo pomeriggio. share Giovedì 01 Settembre 2016 - 11:57 !--

Controesodo, traffico paralizzato nella zona del porto a Palermo

Lunghe code di auto e mezzi pesanti in via Crispi. Confartigianato: "Situazione paradossale, camionisti multati perché aspettano il turno per entrare"

Traffico in tilt al Foro Italico e nella zona di via Crispi, a Palermo. Gli autotrasportatori in coda per imbarcarsi a causa delle lunghe attese per i controlli antiterrorismo hanno bloccatola la via Crispi da piazza Tredici Vittime e fino all' ingresso dello scalo. Gli automobilisti sono rimasti imbottigliati e si sono formate code chilometriche in entrambe le carreggiate. Anche più di due ore di attesa a partire dal Foro Italico per arrivare all' ingresso del porto e imbarcarsi. Da tutto il giorno si registrano code di auto e mezzi pesanti legati ai controlli più serrati all' ingresso del porto. Ieri il Comune aveva lanciato l' appello ai cittadini ad evitare l' area dalle 18 alle 22,30 , fascia nella quale si registra il maggior flusso per le navi in partenza cariche di turisti e viaggiatori che rientrano dalle ferie estive. Ma i consigli del Comune non sono bastati a scongiurare i disagi temuti. Tir in fila e auto bloccate, pomeriggio di passione al porto di Palermo.

Palermo: traffico in tilt davanti al porto Controlli antiterrorismo agli imbarchi

Gli autotrasportatori in fila fino all' ingresso dello scalo hanno bloccato il traffico delle auto, rimaste imbottigliate per ore

PALERMO - Traffico in tilt nella zona del porto di Palermo. Gli autotrasportatori in coda per imbarcarsi a causa delle lunghe attese per i controlli antiterrorismo hanno bloccato la via Crispi da piazza Tredici Vittime e fino all' ingresso dello scalo. Gli automobilisti sono rimasti imbottigliati e si sono formate code chilometriche in entrambe le carreggiate. Anche più di due ore di attesa a partire dal Foro Italico per arrivare all' ingresso del porto e imbarcarsi. I disagi sono provocati dai controlli antiterrorismo innalzati al livello 2. Ieri il Comune aveva avvertito: "State lontano da via Crispi, utilizzate strade alternative".

Sicilia Today

Palermo, traffico in tilt per controlli al porto

Traffico in tilt nella zona del porto di Palermo, come documentato da queste immagini. Gli autotrasportatori in coda per imbarcarsi a causa delle lunghe attese per i controlli antiterrorismo hanno bloccato la la via Crispi da piazza Tredici Vittime e fino all' ingresso dello scalo. Gli automobilisti sono rimasti imbottigliati e si sono formate code chilometriche in entrambe le carreggiate. Anche più di due ore di attesa a partire dal Foro Italico per arrivare all' ingresso del porto e imbarcarsi. I disagi sono provocati dai controlli antiterrorismo innalzati al livello 2. Ieri il Comune aveva avvertito: "State lontano da via Crispi, utilizzate strade alternative". "Abbiamo messo 15 guardie giurate ai varchi per controllare. Non una persona come si va dicendo in giro. Poi i livelli di sicurezza sono stati innalzati da Roma e noi dobbiamo rispettare le disposizioni che sono oggetto di verifiche interministeriali", dice Vincenzo Cannatella presidente dell' autorità portuale. "Avevo segnalato che oggi sarebbe stato un giorno molto pesante. Ci sono cinque navi che riportano a Napoli, Genova e Civitavecchia i tanti turisti che hanno scelto la Sicilia come meta turistica. Noi abbiamo la contabilità dei biglietti - aggiunge - Sapevamo benissimo che era un giorno pesante. Per questo avevo chiesto all' amministrazione di aprire i cantieri dopo la prima settimana di settembre". Sul tavolo ci sono soluzioni per evitare il caos. "Ho proposto di rilasciare un pass agli autotrasportatori - conclude - Un pass d' intesa con le forze dell' ordine per evitare i controlli su quanti trasportano merci dal porto di Palermo. Certo deve essere una scelta condivisa. Il 90 per cento delle merci nella Sicilia occidentale passa dal nostro porto. È un porto in espansione, me se non si cerca di trovare soluzioni e si sta solo a protestare i nostri sforzi per creare economia attorno all' infrastruttura naufragheranno".

Palermo Today

Caos davanti al porto, via Crispi paralizzata: blocchi stradali dei camionisti

Via Terrasanta, una (tentata) rapina da film: farmacista mette in fuga i banditi e li insegue in moto I blocchi degli autotrasportatori Blocchi stradali degli autotrasportatori davanti al porto. Caos in via Crispi dove oltre al traffico dovuto ai controlli antiterrorismo si è aggiunta la protesta dei camionisti, esasperati per le manovre che sono costretti a fare prima di accedere allo scalo marittimo e per il tempo in più per completare il percorso. Sul posto gli agenti della polizia municipale, impegnati non solo nel gestire la viabilità, ma anche a "contrattare" con i manifestanti nel tentativo di farli desistere. Da metà agosto sono stati rinforzati i controlli presso il porto che prevedono una maggiore vigilanza e numerose "unità operative" che hanno, fra gli altri, il compito di effettuare un doppio controllo sui passeggeri. Da giorni la situazione in via Crispi sembra essere peggiorata, tanto da convincere il Comune - in accordo con l' autorità portuale - a emanare una nota per chiedere ai cittadini di utilizzare strade alternative dalle 18 alle 22.30 . Caos in via Crispi, partono i blocchi stradali La situazione lungo la strada che costeggia il porto, già da stamattina, era apparsa critica. E nel pomeriggio, infatti, alcuni automobilisti hanno dovuto attendere più di due ore per raggiungere l' ingresso dal Foro Italico (GUARDA VIDEO). Per la giornata di oggi il presidente dell' autorità portuale Vincenzo Cannatella, sulla scorta del numero dei passeggeri previsti in transito, aveva previsto i disagi che si sono poi concretizzati e per questa ragione era stata avanzata una richiesta al Comune di posticipare l' avvio di alcuni cantieri che avrebbero permesso di alleggerire il traffico. A partire dalle ore 18 le code sono diventate chilometriche, portando all' esasperazione gli autotrasportatori che hanno occupato via Crispi per quasi un' ora. Alcuni hanno posizionato i mezzi pesanti parallelamente alla strada, mentre altri li hanno parcheggiati di traverso per impedire alle auto di passare, richiedendo contestualmente un intervento del Comune e dell' autorità portuale. Cannatella, rispetto alle loro necessità, aveva avanzato la proposta (finora non accolta) di concedere loro un pass per evitare i controlli su quanti trasportano merci dal porto all' esterno. Argomenti:

Caos e code in via Crispi "Pass e corsie dedicate"

"Spariti i soldi dei lavoratori" Formazione, è la guerra dei Tfr

PALERMO - Un coordinamento con la polizia municipale per gestire la viabilità nella zona del porto, pass per i mezzi pesanti e una corsia dedicata alle auto che devono imbarcarsi. Questi i provvedimenti proposti da Confartigianato Palermo per smaltire il traffico intenso in via Francesco Crispi, che fino a metà settembre sarà interessata dal massiccio rientro dei turisti. "E' una situazione paradossale - dice il presidente Nunzio Reina - perché anche chi non deve recarsi al porto resta imbottigliato per ore. E' necessario dedicare delle corsie ad auto e mezzi pesanti pronte all' imbarco, con tanto di nuova segnaletica, per evitare che il resto degli automobilisti resti bloccato. D' altro canto - aggiunge - non è possibile effettuare i controlli antiterrorismo all' interno dell' area portuale, sarebbe pericoloso e ritengo assurdo che qualcuno lo abbia proposto. Ma l' atteggiamento più incomprensibile - sottolinea Reina - è quello nei confronti dei camionisti, multati perché fermi in aree di sosta mentre attendono il proprio turno. A loro dovrebbe essere consegnato un pass per imbarco prioritario. Trovo tutto ciò incredibile, compreso l' appello del sindaco che invita i cittadini a non percorrere via Crispi. L' alternativa quale sarebbe? Viale Regione a 50 chilometri orari per elevare altre 2 mila multe in tempi record?" share Giovedi 01 Settembre 2016 - 15:57 !--

MF

Condotte, arriva l' ok per il porto turistico di Otranto

Dopo un tira e molla che andava avanti dal 2007, il porto turistico di Otranto si farà.
E il via libera definitivo verrà messo nero su bianco domani con la firma dell' accordo di programma. A realizzare l' opera da 50 milioni (in project financing e in parte attraverso il ricorso a fondi regionali) sarà Condotte d' Acqua, uno dei principali contractor italiani, guidato da Duccio Astaldi. Per giustificare i nove anni di ritardo, il sindaco di Otranto Luciano Cariddi ha puntato l' indice contro l' ostruzionismo di alcuni enti, superato grazie all' intervento del Consiglio dei ministri. Il nuovo porto turistico è progettato in modo tale da rispondere alla forte domanda del diportismo nautico locale e, soprattutto, a quella dei transiti di imbarcazioni di grandi dimensioni, che non hanno possibilità di attraccare all' interno degli attuali porti. Il nuovo porto turistico sarà realizzato all' esterno dell' attuale bacino portuale e sarà attrezzato con moderni servizi per circa 450 posti barca di dimensioni medio-grandi. Si prevede che l' opera venga completata nel giro di quattro anni. La promozione di una rete di porti turistici in Puglia è l' obiettivo dei comuni di Otranto, Trani e Ostuni, che hanno siglato un protocollo d' intesa per ampliare l' offerta di strutture portuali e la nautica da diporto attraverso il completamento e il potenziamento di quelle già esistenti e la realizzazione di nuove opere. Le occasioni per una società come Condotte potrebbero, quindi, non finire qui, anche perché Infracapital, divisione di investimenti infrastrutturali (in equity) di M&G Investments (che fa capo al gruppo assicurativo Prudential) sarebbe intenzionata a investire anche sulle infrastrutture portuali italiane. Ed è stata proprio Condotte a portare Infracapital in Italia con un' operazione che si è conclusa a maggio. Il porto turistico di Otranto è la prima opera di questo tipo per Condotte nel Paese, ma la società vanta una lunga esperienza nel settore dei lavori marittimi e portuali. In Giordania, per esempio, è suo l' Ayla Oasis Project, un progetto di sviluppo turistico sul mar Rosso che si estende su 235 metri di costa del Golfo di Aqaba. Il complesso include la costruzione di alberghi, appartamenti e ville, un campo da golf e un centro edificato con un porticciolo e infrastrutture ricreative intorno a tre lagune artificiali. Ma il gruppo ha realizzato anche il grande bacino di carenaggio di Palermo e i complessi portuali di Sines in Portogallo, di Bandar Abbas in Iran, di Djen Djen in Algeria, di Ras Laffan in Qatar e di Gabes in Tunisia. In Italia ha costruito l' intero porto di Cagliari, portando a termine lavori anche negli scali di Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Crotone, Messina, Palermo, Taranto, Pescara, Ancona e Venezia, dove è tuttora operativo sul Progetto Mose.
(riproduzione riservata)