

INDICE



Primo piano:

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

Dai porti

Genova:

"...In visita il coordinatore dell'UE per il corridoio Ten-T Reno Alpi..."
(The Medi Telegraph, La Repubblica)

"...Concessioni portuali..." (La Repubblica)

"...Vte: profondità a filo banchina a 15m..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...La posizione di sinergest è strumentale..." (Il Tirreno)

Ancona:

"...Progetto Easyconnecting..." (Gazzetta Marittima)

"...Il porto, una realtà in crescita..." (La Gazzetta Marittima)

Napoli:

"...dati traffico primo semestre..." (Il Nautilus)

Gioia Tauro:

"...5 stages retribuiti all'AP..." (Gazzetta del Sud)

Olbia:

"...Progetti eropei per valorizzare gli scali sardi..." (Il Sole 24 Ore)

Messina:

"...L'accordo non rispettato..." (MF, TempoStretto)

Palermo:

"...Dall'attività crocieristica 16mln di Euro..." (Quotidiano di Sicilia)

Augusta:

"...Il sindaco si dimetta..." (Giornale di Sicilia)

INDICE



Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data 20/9/2016



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

Focus:

- **Remtech Ferrara 21/23 settembre 2016 (La Gazzetta Marittima)**

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

Toti: «Delrio ha le carte per chiudere la partita a settembre»

Genova - Sul nome del presidente del porto di Genova: «Siamo a disposizione del ministro per un confronto in qualsiasi momento, se i partiti della sinistra ligure la smetteranno di combattere anche sui porti il congresso permanente, ci sono tutte le condizioni affinché il ministro trovi la soluzione»



Genova - Entro settembre il ministro Delrio ha tutte le carte per poter chiudere la partita della nomina del presidente dell'Autorità portuale di Genova, uno scalo commissariato da molto tempo che deve riprendere slancio». Lo ha detto il presidente della Regione Liguria, **Giovanni Toti a Palazzo San Giorgio**, a margine della visita del coordinatore Ue del corridoio Reno-Alpi Pawel Wojciechowski. «Noi siamo a disposizione del ministro Delrio per un confronto in qualsiasi momento, se i partiti della sinistra ligure la smetteranno di combattere anche sui porti il congresso permanente, ci sono tutte le condizioni affinché il ministro trovi la soluzione» ha detto Toti

NOMINE



Il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio

Porto di Genova, Toti in pressing su Delrio

«Carte scoperte, decida entro fine mese»
Ma i tempi rischiano di allungarsi

GENOVA. Il pressing di Toti ora si fa pesante. Ieri il governatore ligure ha chiesto di fare presto: «Il ministro Delrio ha tutte le carte per decidere il nuovo presidente del porto di Genova entro settembre». La sensazione è però che tanto presto potrebbe non essere. Luigi Merlo prova a dettare i tempi e in un convegno a Confartigianato, spiega: «Ora che la riforma è entrata in vigore, man mano che ci sarà l'intesa tra ministro e presidenti di regione, i presidenti delle Autorità di sistema portuale potranno essere nominati». In mezzo va però contato anche il passaggio in parlamento. L'intesa in Liguria si gioca sulla richiesta di proroga avanzata dalla Regione sia per l'accorpamento tra Genova e Savona, sia sul versante spezzino, dove [redacted] dovrebbe fondersi con Carrara. Al ministero non han-

no accolto con favore la richiesta e il partito democratico locale sta cercando di inserirsi nella partita, minacciando anche di non dare l'assenso alla nomina di Signorini al vertice del porto. Per questo Toti ieri ha tirato la stoccata: «Noi siamo a disposizione del ministro Delrio per un confronto in qualsiasi momento - ha spiegato il presidente - se i partiti della sinistra ligure la smetteranno di combattere anche sui porti il loro congresso permanente, ci sono tutte le condizioni affinché il ministro trovi la soluzione». I tempi però potrebbero allungarsi: il ministro è impegnato in missioni all'estero sino a fine mese e a Genova continuano a sussurrare che l'ammiraglio Pettorino potrebbe dover rimanere ancora due mesi commissario del porto.

SECAL



Merlo: «I primi presidenti appena scatta l'intesa Regioni-ministero»

Genova - «Appena c'è l'intesa sul presidente tra Regione e ministero il nome verrà trasferito alle commissioni parlamentari. Dove ci sarà intesa **arriveranno i primi presidenti**».

Genova - Il consigliere del ministro dei Trasporti, l'ex presidente dell'Autorità portuale di Genova Luigi Merlo, non si sbottona in merito alla richiesta di rinvio dell'accorpamento tra i porti della Spezia e Carrara, **avanzata dal presidente della Regione Liguria Giovanni Toti**. «Il ministro valuterà le istanze di rinvio arrivate, in base alle indicazioni e alle motivazioni espresse dalle singole Regioni», ha detto a margine di un incontro sulla riforma portuale tenuto questa sera alla Spezia nella sede di Confartigianato. L'associazione di categoria ha espresso, insieme ad altri operatori, la propria contrarietà al rinvio.

«È chiaro il quadro di riferimento - conferma Merlo -, ora va aspettata la valutazione del ministro. Questa riforma - ha commentato - **è una grande occasione di crescita e di connessione per i porti liguri, che sono i principali porti italiani di destinazione finale**. Dà maggiori poteri alle autorità, elementi di semplificazione rivendicati da anni, possibilità di crescere nell'intermodalità e nello sbarco delle merci. Partiremo con tutti i decreti attuativi secondo gli obiettivi che il ministro ha dato. Sarà una riforma che correrà». Sulle nomine per il nuovo presidente dell'autorità portuale spezzina Merlo non si sbilancia sui nomi che sono stati fatti. «Appena c'è l'intesa sul presidente tra Regione e ministero il nome verrà trasferito alle commissioni parlamentari. Dove ci sarà intesa **arriveranno i primi presidenti**».

A Genova e Savona il coordinatore del corridoio Reno-Alpi

Genova - Pawel Wojciechowski: «Colpito in positivo dal porto di Genova. Il corridoio è un'opportunità, ma serve arrivare a maggiore efficienza»



Genova - Il Coordinatore UE per il Corridoio TEN-T Reno-Alpi, Pawel Wojciechowski, ha visitato il Porto di Genova. Wojciechowski, entrato in carica nel maggio 2015, ha ritenuto opportuno effettuare una ricognizione delle diverse realtà presenti lungo il Corridoio, tra cui il porto di Genova. La giornata di lavoro si è aperta a palazzo San Giorgio per proseguire con un giro in battello attraverso il porto che si è concluso presso il terminal PSA Voltri Prà, al quale è stata riservata particolare attenzione dal Coordinatore e dal suo staff, vista l'importanza strategica che esso riveste per tutto l'Alto Tirreno. L'Amministratore Delegato di PSA Voltri Prà, Giuseppe Danesi, ha illustrato l'operatività del terminal e gli ambiziosi progetti di espansione fortemente voluti dal Gruppo PSA International, raccogliendo positivi giudizi sull'efficienza e l'organizzazione dello scalo. **La visita si è conclusa con la presentazione del simulatore di guida di gru di banchina recentemente acquistato da PSA Voltri Prà al fine di addestrare tutti i gruisti del terminal alla conduzione delle nuove gru di banchina di tipo "gooseneck".**

IL PORTO LA VISITA DI PAVEL WOJCIECHOWSKI

Porti, il commissario lancia il Terzo Valico "l'Europa ora ci crede"

UNA giornata sulle banchine genovesi per il coordinatore dell'Unione Europea per il Corridoio Ten-T Reno-Alpi Pawel Wojciechowski, funzionali ovviamente a ribadire l'importanza del Terzo Valico, il collegamento ferroviario su cui i porti di Genova e Savona dovranno far correre le loro fino lungo la direttrice che sale fino a Rotterdam.

Wojciechowski, entrato in carica nel maggio 2015, ha giustamente ritenuto opportuno verificare le diverse realtà presenti lungo il Corridoio, tra cui il porto di Genova. Centrale, nella visita del commissario, una verifica diretta del ruolo che in questa sfida internazionale può giocare il porto di Prà-Voltri, di proprietà del gruppo Psa e che da solo vale oltre il sessanta per cento di tutto il traffico movimentato da Genova.

«Il corridoio Reno-Alpi è a buon punto, composto da tanti progetti importanti e diversi, ma con un valore unitario, in particolare vorremmo provare ad accelerare la

realizzazione del Terzo Valico ferroviario Genova-Milano» spiega Wojciechowski a margine di un incontro con il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il sindaco Marco Doria, il commissario Wojciechowski, Giovanni Pectorino e gli operatori dello scalo genovese.

«Il corridoio Reno-Alpi è fondamentale per la logistica europea, italiana e genovese — commenta Toti — il fatto che il commissario sia qui è il segnale concreto che l'Europa crede nell'importante arteria di comunicazione, i porti liguri rappresentano il cluster più importante d'Italia, dove arriva la maggior parte della merce, quindi l'alta velocità ferroviaria è un'opportunità da cogliere».

Dopo l'incontro a palazzo San Giorgio la giornata del commissario è proseguita con un giro in battello attraverso il porto che si è concluso presso al terminal di Prà-Voltri.

L'amministratore delegato Giuseppe Danesi ha illustrato l'operatività del termi-

nal e i progetti di espansione voluti dal gruppo Psa. La visita si è conclusa con la presentazione, a tutta la delegazione, del simulatore di guida di gru di banchina recentemente acquistato da Psa per addestrare tutti i gruisti del terminal alla conduzione delle nuove gru di banchina di tipo "gooseneck".

La visita è stata però anche l'occasione per il presidente della Regione Toti per tornare sul tema della nomina del nuovo presidente della Regione Liguria. «Entro settembre il ministro Delrio ha tutte le carte per poter chiudere la partita della nomina del presidente della Regione Liguria di Genova, uno scalo commissariato da molto tempo che deve riprendere slancio — spiega — Noi siamo a disposizione di Delrio per un confronto in qualsiasi momento, se i partiti della sinistra ligure la smetteranno di combattere anche sui porti il congresso permanente, ci sono tutte le condizioni affinché il ministro trovi la soluzione».

(Massimo Minella)

Toti «Entro settembre il ministro Delrio ha tutte le carte per chiudere la partita della nomina di Genova»

IL GOVERNATORE

Il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti a fianco un'immagine del porto di Prà-Voltri che ieri è stato visitato dal commissario europeo



LO SCONTRO

Ultima sfida
in porto
tra Autorità
e Revisori

PREVE A PAGINA 111



LO SCONTRO INTERNO A PALAZZO SAN GIORGIO

Concessioni portuali Revisori e vertici di Ap il giorno dell'ultima sfida

MARCO PREVE

IL TEMA delle concessioni agitate anche le acque del porto di Genova. E scialda, anzi incendia, il rapporto tra i vertici dell'Ap [redacted] e i Revisori dei conti. Uno scontro che va avanti da anni e che *Repubblica* ha già raccontato, e che domani arriva alla sfida finale. I tre Revisori (Vincenzo Altamura, Albertina Vetrinale e Romilda Barzon) saranno a Genova per la loro ultima riunione prima della scadenza del loro mandato, il 29. Ancora prima di arrivare hanno già annunciato che invieranno alla Corte dei Conti e al Ministero segnalazioni per presunto irregolarità compiute da Palazzo San Giorgio. Dacine sono le denunce inoltrate anche in sede penale ma fino ad oggi pare non abbiano prodotto particolari reazioni da parte della magistratura contabile e di quella ordinaria.

L'ultima polemica ha riguardato il rinnovo delle concessio-

ni al Terminal San Giorgio. Sechi e Spinelli. "Ci voleva una gara" hanno in sostanza accusato i Revisori — anche se nella loro contestazione di illegittimità hanno utilizzato un assai prudente "parrobbè" — ma la procedura seguita dagli uffici di Palazzo San Giorgio ha ottenuto il beneplacito addirittura di Violetta Bulc, Commissario europeo per i Trasporti a Bruxelles che rispondendo ad un'interrogazione sul merito della parlamentare europea del M5S Tiziana Beghin ha promesso la procedura di Ap spiegando che esiste "un obbligo di trasparenza. Senza necessariamente implicare l'obbligo di indire una gara d'appalto".

Appare poi curioso che Vetrinale, Revisore dei Conti anche [redacted] di Savona non si sia opposta, in quella sede, ad una analoga proroga di una concessione fino al 2034.

E sempre in tema di concessioni ci sono da registrare gli sviluppi, entrambi favorevoli

[redacted] della vertenza con la società Lic. Il contenzioso riguarda la concessione della banchina ex Marina Yacht Shipyard in via Dei Pescatori, cuore delle Riparazioni Navali. Il molo è stato assegnato alla società Lic (Leghe Leggere Campanella) del gruppo Grng ma dovrebbe passare alla scadenza della concessione del 2016 al gruppo Amico a seguito di una valutazione effettuata da palazzo San Giorgio.

Lic si oppose muovendosi su due fronti della giustizia: penale e amministrativa. Il primo, avviato da un esposto, ha fatto registrare una prima richiesta di archiviazione da parte del pm Massimo Terrile. Dopo una prima opposizione dei legali di Lic e nuove indagini, il pm Terrile ha chiesto ancora l'archiviazione non ravvisando alcun illecito nelle scelte di Ap. Una nuova opposizione è stata depositata nell'ufficio del gip.

Sul fronte amministrativo il Tar con due sentenze ha respin-

to i ricorsi di Lic. Il Consiglio di Stato ha concesso una sospensione per fermare lo sfratto esecutivo dalla banchina e il 6 di ottobre si pronuncerà sul merito della vicenda.

L'articolata sentenza del Tar respinge tutti i punti sollevati dai legali di Lic. Vi si legge che "l'assegnazione disposta in suo favore dello area già di pertinenza della Mysg era meramente interlocutoria e subordinata alla comparazione prevista come necessaria dall'ente portuale". E ancora viene bocciata l'ipotesi di Lic che sosteneva che Ap avesse in sostanza parteggiato per il gruppo Amico: "il metodo del confronto concorrenziale tra i diversi operatori viene ritenuto dall'Autorità garante per la concorrenza come il più idoneo ad evitare l'affermazione di uno o pochi grandi operatori, a discapito di coloro che sarebbero invece interessati ad entrare sul mercato, apportando con ciò i benefici per la collettività che tali eventi arrecano. Nella specie tale modalità operativa è stata rispettata".

Al Tar e sul fronte penale
bocciati i ricorsi e le
denunce di Lic. I giudici:
"Procedure corrette"

Genova, Vte: profondità a filo banchina torna a 15 metri

Genova - Garantito il pescaggio alle portacontainer di ultima generazione.



Genova - I lavori di spalmatura hanno riportato il fondale di PSA Voltri-Pra alla profondità originaria di quindici metri a filo banchina. In questo modo, si garantisce il pescaggio necessario alle navi porta container di ultima generazione. Nel corso degli anni, la normale attività dei motori a elica delle navi aveva creato delle zone di accumulo di sabbia nei pressi della banchina, con conseguente riduzione della profondità di fondale. **Con la spalmatura i sedimenti sono stati riposizionati dalle aree di accumulo verso le zone più profonde, riportando il pescaggio a quindici metri.** L'operazione si è svolta nel pieno rispetto ambientale e delle normative vigenti della Regione Liguria con particolare attenzione ai livelli di torbidità delle acque. Per evitare qualsiasi alterazione della limpidezza ordinaria, infatti, la bettelina prelevava i sedimenti, li trasferiva mantenendo la benna sigillata e, infine, li riposizionava nella zona interessata.

Il Tirreno

PRIVATIZZAZIONE DI PORTO 2000: LA REPLICA

LA POSIZIONE DI SINERGEST È STRUMENTALE

di [redacted]

Rispetto alle gravissime accuse mosseci da Sinergest è necessario rendere espliciti alcuni passaggi che sono fondamentali per argomentare la posizione dell'

Innanzitutto, cosa principale, non c'è stata alcuna alterazione della par condicio (del resto nessun altro concorrente se ne è lamentato). Il requisito imprescindibile che abbiamo chiesto ai concorrenti è di avere qualificata esperienza come gestori di terminal passeggeri e la presenza nelle cordate di gruppi armatoriali è possibile, ma non obbligatoria. La scelta, al momento di costruire il bando, discese proprio dall'intenzione di non vincolare Porto di Livorno 2000 ad un solo armatore. Il fatto che Porto di Livorno 2000 abbia un portafoglio clienti abbastanza ricco, che comprende tutte le maggiori compagnie di crociere mon-

diali e le maggiori compagnie traghetti nazionali, con prenotazioni al 2017 e oltre, lungi dall'essere un limite è un asset positivo che mettiamo a disposizione del nuovo socio.

Nessuno degli accordi con tali clienti è stato integralmente messo a disposizione dei concorrenti in quanto contengono profili coperti dalla riservatezza propria dei rapporti commerciali. Dopo attenta ponderazione abbiamo deciso di pubblicare in Vdr l'accordo Carnival proprio perché relativo ad un Gruppo coinvolto nella gara. Peraltro, l'incidenza di tale accordo era comunque rilevabile dal bilancio 2015 della Porto di Livorno 2000 messo ovviamente e tempestivamente a disposizione di tutti i concorrenti.

Che la posizione di Sinergest sia strumentale lo dimostra l'osservazione palesemente infondata secondo cui Porto di Livorno 2000 avrebbe dovuto fare una gara per l'assegnazione degli accordi. Sinergest sa bene che tutti i terminalisti operano secondo le regole privatistiche del mercato liberalizzato.

Dopo mesi di lavoro per ri-



spondere a centinaia di quesiti, la maggior parte (non tutti...) pertinenti e che sicuramente consentiranno di avere le migliori offerte possibili, riteniamo di aver messo i concorrenti nelle condizioni di poter elaborare proposte di reciproca soddisfazione. Partecipare ad una gara non è obbligatorio e comporta anche un ingrediente che si chiama "rischio d'impresa" che non può che rimanere a carico del concorrente, così come rimarrà a carico della Sinergest e dei suoi rappresentanti la responsabilità di rispondere davanti a un giudice dei toni e delle espressioni diffamatorie contenute nella loro nota.

*commissario [redacted]

UNA NUOVA STRATEGIA PER LA MACRO-REGIONE ADRIATICA

Dal progetto Easyconnecting soluzioni sulle criticità in area IPA

Il progetto Easyconnecting

Lo sviluppo efficiente e sostenibile del sistema dei trasporti è una delle componenti più importanti della strategia EUROPE 2020 ed uno dei pilastri delle linee guida del TEN-T e del Libro Bianco sui trasporti.

La nuova metodologia TEN-T in questo senso fa riferimento a reti di corridoi di trasporti che debbano promuovere la multimodalità, l'utilizzo di energie rinnovabili e carburanti puliti, capaci di connettere i maggiori nodi di trasporto (porti, città, piattaforme logistiche, aeroporti).

Ciò è in linea con l'obiettivo straordinario di stimolare l'uso di sistemi di trasporto merci più efficienti e competitivi, essenziale per spingere lo sviluppo economico in Europa e per realizzare gli

obiettivi della strategia di Lisbona su competitività e occupazione.

Queste problematiche sono il cuore dei futuri sviluppi dell'intera area Adriatica dove permangono troppe disparità e debolezze strutturali tra i diversi Stati e le diverse Regioni. La nuova strategia per la Macro Regione Adriatico Ionica sottolinea la necessità di fare un passo avanti nella cooperazione nell'area attraverso lo sfruttamento delle risorse, strutture e regolamenti esistenti, per favorire le partnership cross-border, la mobilitazione locale, regionale e nazionale, di tutti gli attori coinvolti, verso i comuni obiettivi.

Ottimizzare le reti di trasporto sviluppando in tutta la regione un network di trasporti marittimi integrati, basato sulla domanda e a basso impatto ambientale e stimolare la creazione di cluster marittimi, sono tra le principali priorità della strategia. Sono peraltro fondamentali, al raggiungimento degli obiettivi, un numero maggiore di interconnessioni, di connessioni e di scambi di buone pratiche tra le due coste del mare Adriatico dove molte iniziative e oggi esistono solo grazie ad approcci individuali che, però, non sono basati su una politica di sviluppo e di crescita comune e coerente.

Inoltre, lo sviluppo di politiche efficaci di trasporto basate sulle nuove linee guida del TEN-T per l'area in questione, è compromessa dalla mancanza di infrastrutture e di servizi basati su soluzioni intermodali.

Il trasporto merci su strada è ancora il più diffuso mentre il trasporto su ferrovia e marittimo non sono ancora sufficientemente sfruttati. Le analisi di accessibilità dimostrano che il trasporto su ferro ha dei tempi di percorrenza ancora troppo lunghi rispetto a quello su gomma. I porti spesso non sono sufficientemente

collegati alle altre reti di trasporto e ai centri logistici e i terminali multimodali sono ancora sottoutilizzati.

Tuttavia, esiste una grossa potenziale di scambio per rafforzare il trasporto intermodale con un incremento previsto del 15% nella sola rete unica principale. Inoltre, il fragile ecosistema adriatico, sia marino che costiero, deve essere protetto e bisogna tenerlo in considerazione stimolando l'utilizzo di sistemi ecosostenibili di trasporto e di servizi eco-innovativi.

Gli attori e gli stakeholder del settore devono quindi agire considerando una moltitudine di aspetti, dallo sviluppo economico alla protezione del mare e delle coste, al miglioramento dei servizi ai passeggeri ed alle merci nonché alla sicurezza dei traffici. Questa considerazione non può più essere lasciata all'iniziativa dei singoli ma deve essere concordata con gli operatori che agiscono sulla costa opposta dell'Adriatico.

A tal proposito, il progetto Easyconnecting è stato finalizzato a studiare ed analizzare tutti i principali rolli di bottiglia infrastrutturali e di servizi inefficienti nell'area IPA al fine di trovare e testare soluzioni appropriate nonché di avanzare raccomandazioni per i policy maker e i rappresentanti nazionali e regionali. Queste proposte sono ritenute essenziali per lo sviluppo di una strategia comune sui trasporti e la logistica ed assicurare uno sviluppo comune dell'area nel prossimo futuro.

Il progetto Easyconnecting è stato pensato e sviluppato con l'obiettivo specifico di incoraggiare le attività di cooperazione nell'area IPA al fine di trovare soluzioni comuni alle sfide che coinvolgono il miglioramento del trasporto merci, delle infrastrutture



graduale del pozzo. Dette scelte circa modalità esecutive e caratteristiche dei mezzi, nonché sulle attrezzature utilizzate hanno consentito di effettuare fino a 4 viaggi per ogni giorno di lavoro e di concludere i lavori in circa 2 mesi (dal 25 maggio al 6 agosto), comprensivi dei tempi per trasferimento mezzi e svolgimento delle pratiche autorizzative presso l'Autorità marittima.



I lavori di dragaggio nella banchina 26 del porto di Ancona.

Sia le zone di escavo che le aree di sversamento sono state sottoposte ad analisi ambientali prima, durante e dopo i lavori di dragaggio (approccio BACI - Before, After, Control, Impact), al fine di monitorare l'evoluzione in-itiner dei principali parametri e minimizzare gli impatti ambientali. Gli esiti di tali studi e i referti delle analisi sono stati interpretati e rielaborati da personale qualificato operante nell'organico [redacted] nell'ambito del progetto CARICA. Il progetto CARICA permetterà una ulteriore evoluzione di tale lavoro, che sarà utilizzato per ricostruire un database, presto disponibile anche online sul sito [redacted] di Ancona, in grado di rappresentare un punto di riferimento per le future valutazioni degli impatti ambientali. I benefici di questi lavori saranno colti anche nei primi mesi del 2017 quando saranno avviati i lavori per un ulteriore approfondimento dei fondali antistanti al primo tratto della nuova banchina 26 alla quota di -14 ml l m m, con movimentazione approssimativa di circa 335.000 m³ di sedimenti.

Gli interventi per il miglioramento

dell'accessibilità nautica a servizio del porto turistico.

Nel maggio 2016 sono stati effettuati lavori urgenti di dragaggio nel Porto turistico di Marina Dorica per ripristinare le batimetriche idonee alla navigabilità delle imbarcazioni da diporto e sportive. Tali operazioni avevano carattere di urgenza ed eccezionalità in quanto dal 6 al 9 luglio 2016 si sono svolte le prove di una tappa del Circuito Internazionale di vela classe FARR 40. In base alle risultanze delle analisi effettuate i sedimenti sono stati classificati come A1 e B. I volumi di sedimenti dragati sono stati di circa 4.175 mc totali, di questi, in conseguenza delle sopraccitate analisi, 2800 mc sono stati destinati allo sversamento in vasca di colmata, mentre i restanti 1.375 mc sono stati conferiti nell'apposita ansa a mare. Precedentemente ai lavori di immersione di Marina Dorica, sono stati effettuati da ARPA Marche alcuni campionamenti di acqua all'interno della vasca di colmata, in prossimità delle paratoie di uscita dell'acqua, finalizzati all'analisi dei principali parametri fisici, chimici, microbiologica ed ecotossicologici. Dai risultati delle analisi non sono state rilevate contaminazioni, né effetti ecotossicologici degni di nota.

La vasca di colmata del porto di Ancona. Un'infrastruttura a servizio dei porti delle Marche e per i dragaggi del porto storico di Ancona.

La realizzazione della vasca di colmata (90.000 mq di superficie, capacità di circa 146.000 mc) è parte delle opere previste dal vigente Piano regolatore portuale, le aree riservate al termine del suo riempimento, rappresentano i futuri piazzali a servizio della banchina di prossima realizzazione per contenitori. La necessità di un impianto per lo stoccaggio di sedimenti che non possono essere dispersi a mare ha assunto negli anni una valenza strategica non solo per il porto di Anco-

na, ma per diversi scali marchigiani. Nel 2006 l'accordo sui dragaggi tra Ministero dell'Ambiente, Enti nazionali di ricerca e di tutela ambientale, Regione Marche, [redacted] di Ancona e comuni di Civitanova Marche, Fano, Numana e Senigallia ha definito la collaborazione interistituzionale per la costruzione e la gestione della vasca di colmata. La vasca è costituita da un sistema di palancole metallico sui quattro lati del perimetro (palancole di tipo AZ26 sul lato mare e palancole di tipo AU14 sugli altri lati) avente la funzione di barriere "impermeabili" e nel contempo di pareti di chiusura. I giunti tra le palancole sono stati impermeabilizzati con resina idroespansiva, al fine di garantire una permeabilità non superiore a 1×10^{-7} cm/s (pari a $1,0 \times 10^{-9}$ m/s). All'interno della trave di coronamento in c.a. lato mare sono presenti 2 finestre di sfioro con paratoie, per l'allontanamento controllato delle acque dalla vasca di colmata nella successiva fase di riempimento e costipamento. Per quanto riguarda il fondo della vasca, le indagini e gli studi geologici eseguiti, unitamente alle misure di permeabilità, hanno evidenziato generalmente valori di permeabilità naturale tali da garantire i requisiti di base per la realizzazione del "tappo di fondo" della vasca di colmata in progetto. A vantaggio di maggior sicurezza e per superare la fascia di transizione dello strato sabbioso, il palancole metallico impiegato è stato spinto a profondità tali da intercettare l'idoneo strato coesivo, atto a garantire un coefficiente di permeabilità K non superiore a 1×10^{-7} cm/s. Il valore dell'intervento per l'adeguamento della vasca è stato di 10 milioni di euro, cofinanziati da Regione Marche e [redacted]. La vasca può ricevere sedimenti fino alle classi di qualità B2 e C ai sensi della DGR 255/09, che costituiscono il più elevato grado di inquinamento presente nei sedimenti conferibili in vasche di colmata secondo la classificazione fornita dal "Manuale per la movimentazione di sedimenti marini" redatto da ICRAM - AIPAT nell'agosto 2006. Una volta riempita e stabilizzata, lo spazio soprastante ver-

adattato a piazzali per lo stoccaggio delle merci.

La vasca di colmata, inaugurata con l'escavo inerente il porto turistico della Marina d'Orca, è un'infrastruttura essenziale per svolgere i prossimi importanti lavori previsti per i prossimi mesi: nel gennaio 2017 sono programmati lavori di dragaggio per il ripristino dei fondali nella darsena Incantieri alla quota di -8,5 mt l.m.m., con movimentazione approssimativa di circa 25.500 m³ di sedimenti, oltre che lavori per le manutenzioni ordinarie e straordinarie che prevedono la movimentazione di circa 100.000 m³ nel bacino storico del porto.



La vasca di colmata del porto di Ancona

Una gestione trasparente dei sedimenti

In una realtà dinamica ed in continua evoluzione come quella del Porto di Ancona è necessario anche per i lavori di dragaggio garantire una innovativa gestione ambientale che sia in grado, da un lato, di assicurare il rispetto delle normative ambientali, e dall'altro di accompagnare i processi di sviluppo del porto stesso.

Il Comune di Ancona, con il supporto della Regione Marche e di organi scientifici altamente competenti come ARPA, ISPRA e ISMAR-CNR, intende adottare una politica di gestione ambientale proattiva, che sostituisca all'approccio di "emergenza" un approccio di programmazione e intervento, affinché si possa ottenere una risposta rapida in termini di procedimenti amministrativi ed autorizzativi.

A tal proposito, per scongiurare che i sedimenti marini risospesi, sia durante i lavori di escavo nell'area portuale che durante lo sversamento in mare aperto, possano raggiungere i fondali costieri del vicino parco naturale del Monte Conero, è stato sviluppato dalla collaborazione tra il Comune di Ancona e CNR-ISMAR un modello di trasporto idrodinamico dei sedimenti. Il modello di dispersione è finalizzato a studiare le dinamiche di trasporto dei sedimenti risospesi ed è basato sull'integrazione delle acquisizioni sperimentali con strumenti modellistici. Nello studio è stata indagata la dispersione delle particelle risospese durante

quattro scenari meteorologici: calma di vento, vento di Bora (da nord-nord-est), vento di Scirocco (da sud-est) e vento di Maestrale (da nord-ovest). Dallo studio è emerso che le particelle di sedimento risospeso in area portuale tendono in gran parte a depositarsi nelle vicinanze della zona di escavo. Per quanto riguarda lo sversamento

nelle preposte aree a mare, si è visto che il sedimento rilasciato si deposita all'interno della zona selezionata mentre solo in minima parte raggiunge un'area a sud-est della stessa, trasportata dalle correnti marine della zona. Nonostante ciò, in tutti gli scenari analizzati non è stata

evidenziata la possibilità di deposizione del materiale sedimentario lungo la costa del Promontorio del Conero, né di produrre impatti sulle biocenosi ivi esistenti. I dati degli studi modellistici sono stati successivamente validati mediante studi correntometrici, meteorologici e di marea svolti prima e durante i lavori di dragaggio dei fondali antistanti il primo tratto della banchina 26 del porto. Quest'ultime prove effettuate in campo hanno confermato gli scenari individuati dai modelli: nell'area interna al porto la torbidità ha presentato valori più alti solo nelle stazioni più vicine alla zona interessata dai lavori di dragaggio, ma tali valori apparivano attenuati già dopo 15 minuti. Altrettanto, nell'area di sversamento gli studi correntometrici hanno evidenziato una stratificazione superficiale con una lingua d'acqua dolce e calda estesa a tutta la zona investigata, confermando le dinamiche di trasporto previste. I risultati di questi studi sono stati resi facilmente accessibili e consultabili: il Comune di Ancona ha intrapreso una politica di trasparenza finalizzata alla condivisione con gli Enti e la cittadinanza dei risultati relativi alla caratterizzazione fisico-chimica e biologica dei sedimenti e del monitoraggio delle aree di conferimento a mare. Questo attraverso lo sviluppo di una piattaforma informatica Web-GIS, accessibile dall'homepage del sito [www.comune.ancona.it](#) attraverso la quale i principali dati del bacino sono consultabili on-line. La pagina è in costante aggiornamento con i risultati delle analisi.



La piattaforma WebGIS accessibile dal sito [www.comune.ancona.it](#) di Ancona



Il porto di Ancona: una realtà in crescita tra proattività e trasparenza

Lo sviluppo del porto di Ancona sta proseguendo in maniera dinamica. Negli ultimi 12 mesi [redacted] di Ancona ha raccolto significativi risultati: dallo sviluppo delle infrastrutture alla riapertura alla cittadinanza della parte storica dello scalo, fino al nuovo regolamento sul lavoro portuale ed il rinnovo delle concessioni. Con riferimento alle infrastrutture il porto di Ancona ha visto la conclusione di interventi significativi, che ne hanno incrementato le potenzialità, rafforzato la competitività e aperto nuove destinazioni d'uso agli spazi. L'inaugurazione del Molo di soprafflutto a giugno 2015 ha completato l'accesso marittimo al porto ed ha reso sicuro l'ormeggio lungo il primo stralcio della nuova banchina rettilinea. Il Molo di soprafflutto, una delle grandi opere previste dal Piano regolatore portuale, è stato realizzato nei tempi previsti e con un risparmio di 13 milioni di euro sul quadro economico: economia dovuta

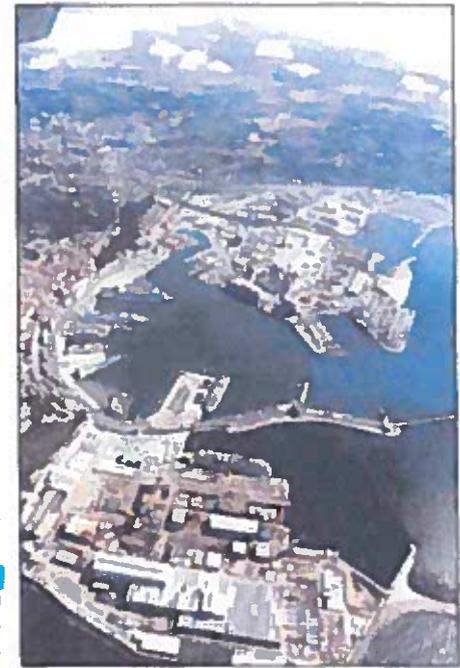
all'assenza di varianti ed imprevisti. I successivi lavori di escavo urgente del fondale antistante la banchina rettilinea hanno portato il pescaggio a 9,90 metri consentendo a settembre l'ormeggio della prima portacontainer. L'operatività della banchina rettilinea ha rafforzato la competitività del porto, consentendo i risultati di traffico positivi del 2015 (+8% nella movimentazione dei TEUs) e sostenendo la crescita del primo semestre del 2016 (+7% traffico totale merci, +5% nella movimentazione dei TEUs).

Progetto CARICA: i finanziamenti europei per preparare ed accelerare gli investimenti per le infrastrutture, capitalizzando le esperienze precedenti.

In questo contesto, [redacted] di Ancona cofinanzia con i fondi del progetto CARICA la progettazione degli interventi di miglioramento dell'accessibilità nautica del porto, capitalizzando i risultati di precedenti progetti comunitari e preparando la candidatura delle opere di sviluppo infrastrutturale ai prossimi bandi. Il programma triennale degli interventi vigente prevede importanti opere finalizzate al potenziamento delle infrastrutture, per consentire di gestire sempre più efficacemente i flussi di merci e migliorare le possibilità di ormeggio delle banchine in termini di lunghezza e di pescaggio. A tal riguardo nell'ultimo biennio sono stati completati consistenti lavori di dragaggio che hanno portato notevoli benefici nelle dinamiche portuali, mentre altri saranno avviati nei prossimi mesi.

Gli interventi per il miglioramento dell'accessibilità nautica alla Nuova Darsena.

Ad agosto 2015 per agevolare la rapidità delle operazioni di ormeggio delle



Il porto di Ancona.

navi portacontainer sono terminati i lavori di parziale adeguamento dei fondali antistanti il primo tratto della nuova banchina rettilinea (banchina 26) alla quota di -10,50 metri s.l.m., che hanno comportato la gestione di circa 85.000 m³ di sedimenti da un'area di circa 400 metri di lunghezza e 150 metri di larghezza. I lavori a mare sono durati circa 2 mesi, per un importo totale di 1,25 milioni di euro. Trattandosi di un lavoro che ha coinvolto modesti quantitativi è stato eseguito un dragaggio di tipo meccanico, con benna mordente bivalve a chiusura orizzontale. Il mezzo nautico utilizzato è stato un motopontone autocaricante, con pozzo averte capacità di trasporto di circa 800 m³ di sedimento, con rilascio del materiale presso le aree a mare appositamente individuate, situate a circa 6 minuti dal porto di Ancona, avvenuto dalla superficie tramite apertura

- segue

cassa di colmata fino a 75.000 mc, evitando il ricorso alla discarica e garantendo i fondali originari.

Nel 2013 grazie alla convenzione con ISPRA si è potuto dare avvio al monitoraggio ambientale, come previsto dal Decreto autorizzativo del Ministero dell'Ambiente. Nel 2014 sono ripresi i lavori, interrotti nel 2011 a causa delle difficoltà sopra evidenziate, e si sono ultimate le casse di colmata nell'anno 2015.

A giugno 2016 l'80% del dragaggio risultava completato. La previsione è di consegnare i lavori nel dicembre del corrente anno.

Grazie alla realizzazione di questo fondamentale intervento, si prevede che nell'estate 2017 potranno essere avviate le operazioni commerciali sulle nuove banchine, avendo dotato il porto di Milazzo di 18.000 mq di nuovi piazzali, con fondali a -10m e -11 m e avendo conferito 75.000 mc di materiale dragato totalmente in cassa di colmata.

Il secondo progetto è quello di dragaggio dei fondali del bacino del porto di Milazzo, antistanti il Molo Foraneo, e dei fondali dell'avamposto, fino a circa duecento metri di distanza metri dalla testata dello stesso Molo Foraneo.

Il relativo progetto è stato consegnato nel dicembre 2003 e approvato a maggio 2004 dal Consiglio Superiore LL.PP. Nel luglio 2006 si è proceduto all'aggiudicazione definitiva all'impresa appaltatrice per un importo di c.ca euro 3 milioni. L'area di dragaggio è pari a c.ca 110.000 mq, con volume di circa 278.000 mc e la seguente soluzione di smaltimento è: 76.000 mc a ripascimento; 165.000 mc a sito di recupero ambientale e 37.000 mc a discarica. L'importo originario era pari a euro 5.950.000, di cui euro 3,6 milioni per lavori e euro 2,3 per somme a disposizione.

Con l'istituzione del SIN nell'ottobre 2006 si è reso necessario realizzare ulteriore analisi sui sedimenti, svolta dall'Università di Messina, e pertanto è stato possibile procedere solo con una consegna parziale dei lavori per le sole attività di bonifica bellica. Nel settembre 2009 si è giunti all'approvazione del



Completata la seconda vasca di colmata.

progetto con prescrizioni da parte del Ministero dell'Ambiente, prescrizioni che hanno portato nel mese di luglio 2010 ad approvare una prima perizia di variante al fine di minimizzare gli impatti del dragaggio sull'ambiente: il materiale dragato sarebbe stato in parte conferito nella vasca di colmata del vicino lavoro

delle nuove Banchine di Milazzo (cosa poi rivelatasi non attuabile) e la restante parte di materiale dragato (sabbia) sarebbe stata conferita a discarica. Mantenendo l'importo originario dell'appalto (euro 5,9 mln) il conferimento dei materiali a discarica, a causa dei prezzi correnti di mercato, avrebbe comportato: 1) elevata riduzione



Dragaggio in fase di ultimazione.

- segue

dei volumi da dragare: (1) 100 mc pari al circa il 15% dei 278.000 mc originari; 2) a fronte dei lavori di dragaggio per euro 1,5 milioni, il solo onere di conferimento sarebbe stato pari a 3,8 milioni. La perizia di fatto non era convenientemente attuabile.

Una seconda perizia di variante è stata redatta nell'ottobre 2014 in ossequio alla nuova normativa rappresentata dai Decreti legge n. 1/2012 e n. 2/2012, dal D.lgs. 152/2006 e dal Manuale ICRAM per la movimentazione dei sedimenti marini: la nuova norma permette infatti la possibilità di spostare i sedimenti dragati nell'ambito dello stesso corpo idrico, ferma restando la necessità di caratterizzare il materiale da dragare che deve risultare compatibile con il vicino sito di conferimento (rideposizione). In tal modo si può evitare il conferimento dei materiali

a discarica. La nuova perizia, finalizzata ad ottenere nuovi fondali a -10 m slmm, su una estensione di circa 64.000 mc per complessivi 103.000 mc, permetterà una riduzione dei costi complessivi dell'appalto a circa euro 3,8 milioni (di cui circa euro 2,6 milioni per lavori e circa euro 1,2 milioni per somme a disposizione). A tal fine nell'anno 2013 è stato affidato alla Facoltà di Ingegneria dell'Università di Reggio Calabria, uno studio idrodinamico, nell'ambito del porto di Milazzo ed, in particolare, dell'imboccatura del porto di Milazzo, per verificare che i sedimenti dragati, una volta spostati, non tornassero nel sito originario. Dagli incontri eseguiti con ISPRA e ARPA, in vista della definitiva approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente, è stata concordata una approfondita campagna di caratterizza-

zione ambientale.

A luglio 2015, a seguito degli incontri con ISPRA, ARPA e il Consulente Ambientale [redacted] è stato redatto un nuovo piano di caratterizzazione dei sedimenti marini e nel maggio 2016 sono state eseguite le attività di campionamento a mare da parte della ditta selezionata con gara pubblica. Tale perizia dovrà tuttavia essere ridefinita non appena le analisi chimico-fisiche e ambientali saranno rese disponibili (e validate da ISPRA e ARPA), entro il prossimo mese di ottobre 2016; in tal senso, la stessa perizia potrà subire modifiche. Dopo la definitiva revisione di questa perizia il progetto potrà essere approvato dal Ministero delle Infrastrutture e poi da quello dell'Ambiente; è pertanto ipotizzabile che entro il 2017 i lavori potranno utilmente essere ripresi.



L'assetto del porto di Milazzo a lavori ultimati

Autorità di Sistema Portuale di Napoli: dati traffico primi sei mesi 2016



NAPOLI – I primi sei mesi del 2016 segnano per lo scalo partenopeo un andamento positivo. I settori che raggiungono risultati migliori sono il traffico merci (rinfuse liquide, solide e varie) e il traffico passeggeri soprattutto quello per le isole e pe il golfo. Il traffico contenitori è in fase di ripresa. Quello croceristico segna un -5,3%.

Nel dettaglio: da gennaio a giugno 2016 le merci in ton. movimentate sono state 11.193.092, + 9,8%.rispetto al 2015; il traffico passeggeri, riferito al traffico per il Golfo e le isole maggiori (Sicilia e Sardegna) tocca i 5 milioni e 700 mila passeggeri, pari al + 4,9% rispetto allo stesso periodo del 2015.Il traffico contenitori, dato gennaio-luglio 2016, è di 271.999 contenitori in teu movimentati contro i 264.786 dello stesso periodo del 2015, + 2,7%.

“I dati della prima metà dell’anno in corso- dichiara il Commissario Straordinario, Antonio Basile- disegnano un quadro soddisfacente. Il segno meno del traffico croceristico è, in buona parte, dovuto al calo del numero dei croceristi a bordo della navi. Su questo abbiamo già avviato un confronto con le compagnie e con il Comune di Napoli per decidere, per l’anno prossimo, azioni in grado di far riprendere uno die traffici di punta dello scalo. Sui contenitori i risultati spronano a imprimere un accelerazione ai progetti in corso. Mi riferisco alla conclusione dei lavori per la costruzione della cassa di colmata e l’avvio delle procedure di gara per il dragaggio.”

Protocollo con il Comune di Gioia Tauro

Cinque stages retribuiti all' **Autorità portuale**

Destinati a laureati che vogliono acquisire competenze specifiche

L' **Autorità portuale** di Gioia Tauro finanzia cinque stages formativi di studio e ricerca su materie attinenti le problematiche **portuali** aperti a giovani laureati particolarmente motivati residenti a Gioia Tauro.

Nel protocollo stipulato dall' ente e dal Comune si sottolinea che l' iniziativa «intende promuovere la crescita di professionalità alle quali trasferire competenze specialistiche legate al settore della **portualità** e della logistica, e rientra nel più ampio obiettivo di guardare al porto di Gioia Tauro come il miglior esempio di "città-porto" del Mediterraneo, luogo di crescita professionale per nuove figure che, guardando al futuro, siano in grado di supportare il rilancio dell' economia locale e rafforzare la posizione dello scalo marittimo nello scenario europeo».

Possono aspirare all' ammissione agli stages giovani residenti in Gioia Tauro in possesso di laurea di primo livello alla data di scadenza del bando.

A parte la laurea, saranno calcolati anche come eventuali titoli specifici il dottorato di ricerca, master universitari di primo e secondo livello, la conoscenza della lingua inglese e la patente europea.

Prevista una durata di sei mesi, nei quali gli stagisti saranno impegnati per trentasei ore settimanali. Agli ammessi sarà assegnata una borsa di studio di 600 euro al mese.

Il sindaco Giuseppe Pedà ha sottolineato che si tratta sicuramente di una buona occasione, che apre ai giovani laureati la strada che favorisce una precisa specializzazione nel campo della **portualità** e della logistica poiché gli stages per i quali il Comune ha stipulato un' intesa con l' **Autorità portuale**, così come previsto dalla famosa legge 84, saranno programmati con l' obiettivo di fornire a neolaureati alla ricerca di una prima occupazione strumenti operativi di arricchimento e non solo semplici nozioni per aspirare a pieno titolo e a pieno diritto all' inserimento nel mondo del lavoro. 3(g.s.

1

Portualità. Piani transfrontalieri

Progetti europei per valorizzare gli scali sardi

Olbia La carta dell' Europa per valorizzare i porti del Nord Sardegna.

A giocarla, con l' approvazione di 5 progetti presentati e destinati alle strutture di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, è la port Authority di Olbia. Intanto la Regione Sardegna ha chiesto al Mit una proroga per posticipare l' accorpamento di Cagliari e Olbia in un' unica **Autorità di sistema portuale**. Il nodo da sciogliere riguarda quali dei due porti debba essere quello in cui avrà sede l' Adsp.

Tra gli obiettivi di Olbia per l' Ue, c' è la valutazione dell' adesione a progetti su sicurezza della navigazione, infomobilità, multimedialità e interoperabilità dei viaggiatori e delle merci, e «azioni contro l' inquinamento sonoro e dell' aria». Progetti importanti per i tre scali del Nord dell' isola che, come rimarca il commissario straordinario dell' **Autorità portuale**, Pietro Preziosi, «apporteranno importanti benefici nella programmazione di nuovi accordi commerciali con le altre **portualità** transfrontaliere». Non solo, per il commissario si tratta di «progetti che permetteranno l' avvio di nuovi studi sulla sedimentazione dei fondali, propedeutici alle attività di dragaggio».

Nei prossimi giorni il programma - le linee provvisorie sono state tracciate a Olbia in una riunione con i partner delle regioni Sardegna, Toscana, Liguria, Corsica, Var Provence - entrerà nel vivo con un incontro in Corsica. L' ottimizzazione e il rafforzamento della cooperazione tra le isole sono l' obiettivo, attraverso la creazione di un organismo di diritto pubblico internazionale (Getc), del progetto Geocct-Illes che vede capofila la Regione Corsica. Una novità sul sistema d' interscambio, ma anche sui rallentamenti potrebbe arrivare con il progetto Nectemus, con Provincia di Livorno capofila.

«Attraverso questo progetto - argomentano all' **Autorità portuale** - saranno individuate quelle criticità che creano rallentamenti nell' interscambio modale del **trasporto marittimo** dei passeggeri e la successiva predisposizione di un piano di azione congiunto, con indicazione degli interventi per il miglioramento delle infrastrutture e dei flussi informativi nei porti delle zone continentali e di Sardegna e Corsica».

Il perfezionamento della «gestione dei flussi di merci attraverso lo sviluppo delle piattaforme logistiche di interscambio modale» sarà l' obiettivo del piano Circumvectio. Altri progetti riguardano poi la questione insabbiamento dei porti con Se.Dri.Port, il cui capofila è la Regione Sardegna, e Sediterra, capofila il Dipartimento del Var (Francia), che riguarda l' utilizzo dei materiali di risulta a terra. Risultati considerati più punto di partenza che di arrivo.

«Un' attività che non concludiamo con il risultato di 5 progetti finanziati su 5 presentati - conclude il commissario - ma che portiamo avanti per una continua crescita degli scali **portuali**».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

DAVIDE MAEDDU

PORTO DI TREMESTIERI A MESSINA SOTTOUTILIZZATO PER I TRAGHETTI

L'accordo non rispettato

Meno approdi rispetto a quanto previsto da una convenzione tra armatori privati e Prefettura per liberare la città dal traffico pesante. L'accusa del Gruppo 9 Aprile

Quarantuno corse al giorno per limitare i danni dei Tir in città e del controesodo nel mese di agosto. L'accordo siglato in Prefettura a luglio scorso, ribadendo quanto stabilito per l'estate del 2015, era molto chiaro: nell'approdo della zona sud di Messina, il cosiddetto porto nuovo di Tremestieri, la Meridiano Lines avrebbe dovuto garantire 12 corse al giorno, Bluferries 9 e la Caronte&Tourist 20. Ma stando ai numeri resi pubblici dal Gruppo 9 aprile fuori TIR dalla città, le cose sono andate molto diversamente. Sul banco degli imputati la società privata Caronte&Tourist, cui si rimprovera di non avere mai rispettato la quota delle 20 corse di sua competenza. «Il totale delle corse effettuate nell'approdo a sud si attesta a 830 in 30 giorni, compresi sabati e festivi, con una media mensile di 27 corse

giornaliere, che salgono a 32 escludendo le fine settimana, come previsto nell'accordo», spiegano Michele Barresi, Sarro Visicaro, Renato Coletta e Mario Buzzai, responsabili del Gruppo 9 aprile. Ma le 41 corse previste non sono mai state effettuate. Nel periodo dall'1 al 30 agosto, la Meridiano Lines ha effettuato 295 corse (rispettando quasi integralmente l'accordo), la Bluferries 206 (attestandosi al 90% di quelle previste e rispettando la quota delle 9 corse per 16 giorni sui 21 previsti), mentre il gruppo Caronte&Tourist ha garantito un totale di 329 corse senza mai rispettare la quota delle 20 giornaliere previste». All'appello mancherebbero quindi ben 133 corse, nonostante le disposizioni dell'accordo fossero molto chiare. I dati sono stati resi pubblici ieri, ma le autorità competenti, Comune di Messina e Capitaneria di Porto, già li conoscevano. «Tutti tacciono», sostengono Barresi, Visicaro, Coletta e Buzzai, «sebbene

risulti chiaro come per l'ennesima volta fatta la legge si sia trovato l'inganno. Durante il controesodo l'accordo in Prefettura è stato interamente disatteso dagli armatori privati, mentre la città è rimasta vittima dell'invasione di auto e Tir senza che nessuno intervenisse. Più volte Messina è stata messa in ginocchio in assenza di un piano comunale che regolasse il flusso viario del controesodo, con il corpo dei Vigili Urbani impotente e insufficiente nei numeri e con un volume impressionante di mezzi pesanti che si riversavano nelle vie del centro e sui viali Bocchetta ed Europa a causa della quota mancante di corse a Tremestieri che nessuno controllava». L'anno scorso, dopo furibonde polemiche, a fare da garante sul grave problema dell'attraversamento dei Tir in città e delle auto del controesodo di agosto, fu la Prefettura di Messina. Ed è al nuovo prefetto Francesca Ferrandino, da poco insediata

al Palazzo del Governo, che il Gruppo 9 Aprile chiede un intervento immediato e risolutore. Indispensabile quindi fare chiarezza sui motivi del mancato rispetto dell'accordo siglato con gli armatori privati Caronte&Tourist e Meridiano Lines e con il vettore pubblico Bluferries il 28 luglio scorso su richiesta delle amministrazioni comunali di Villa San Giovanni e Messina e anche sulle singole responsabilità che hanno portato a garantire un numero inferiore di corse rispetto a quelle previste. Per il futuro il Gruppo 9 aprile chiede anche «un sistema di regole, sanzioni e controlli perché, come dimostra l'esperienza di oltre un anno, anche l'ordinanza sindacale 488 sull'attraversamento del gommatto pesante attualmente non è sufficiente a risolvere il problema e così com'è, senza adeguati correttivi, diventa inutile e persino controproducente alla città, alle imprese e ai lavoratori». (riproduzione riservata)

politica

Il gruppo Fuori i tir dalla città: "Caronte e Tourist non garantisce le corse previste a Tremestieri"

"L' accordo per smaltire i flussi dei tir predisposto a fine luglio dopo l' intervento della Prefettura di Messina per il periodo di controesodo è stato interamente disatteso dagli armatori privati, numeri alla mano, mentre la città è rimasta vittima dell' invasione di mezzi senza che nessuno intervenisse". Lo dice il Gruppo "9 aprile - Fuori i tir dalla città", composto da Michele Barresi, Saro Visicaro, Renato Coletta e Mario Buzzai. "Mai effettuate nel mese di agosto le 41 corse a Tremestieri così come richiesto nell' accordo agli armatori ma nessuno vigila sul rispetto delle regole - denuncia il gruppo - e così la città è rimasta per tutto il mese di agosto fino al 5 settembre letteralmente schiacciata dall' invasione dei tir mescolati alle migliaia di vetture incolonnate sul Boccetta per il controesodo verso i traghetti privati. I numeri parlano chiaro e sono ufficiali ed i report delle corse effettuate sono in possesso della Capitaneria di Porto come dell' Amministrazione comunale, eppure tutti tacciono sebbene risulti chiaro come per l' ennesima volta fatta la legge si sia trovato l' inganno". Lo scorso 28 luglio, su intervento della Prefettura di Messina, come richiesto dai comuni di Villa San Giovanni e Messina, si rinnovava con l' assenso degli armatori l' accordo relativo ai mezzi pesanti per il controesodo estivo come già sperimentato nell' anno precedente. "Un provvedimento che, se rispettato - secondo il Gruppo Nove Aprile -, poteva anche essere utile nelle intenzioni per far fronte al periodo di forte afflusso dei mezzi leggeri durante il controesodo estivo. Lo stesso accordo però prevedeva dal 1 agosto al 5 settembre l' effettuazione all' approdo di Tremestieri dal lunedì al venerdì di sole 41 corse marittime, in misura ridotta rispetto al resto dell' anno durante il quale dovrebbero essere 70, al fine di garantire più navi per agevolare i flussi del gommato leggero diretti alla rada San Francesco e al porto storico. Secondo l' accordo, già sperimentato nell' agosto 2015, le corse giornaliera a Tremestieri erano così suddivise per quote tra gli armatori: 12 corse Meridiano, 9 Blufferies e 20 Caronte & Tourist. Dai report risulta invece - dichiara il Gruppo Nove Aprile - che per tutto il mese di agosto mai sono state effettuate le 41 corse giornaliere. Il totale delle corse effettuate nell' approdo a sud si attesta a 830 (compresi sabati e festivi) con una media mensile di 27 corse giornaliere che salgono a 32 escludendo i fine settimana come previsto nell'

- segue

accordo. Mai si sono raggiunte le 41 corse previste. Ad agosto, a Tremestieri, Meridiano effettua 295 corse rispettando nelle medie quasi integralmente l' accordo, Blufferries effettua un totale di 206 corse, attestandosi al 90% di quelle previste e rispetta la quota delle 9 corse per 16 giorni sui 21 previsti; il gruppo Caronte & Tourist effettua un totale di 329 corse senza mai rispettare la quota delle 20 giornaliere previste". Secondo Barresi, Visicaro, Coletta e Buzzai , "risulta chiaro dai report ufficiali come manchino all' appello ben 133 corse di Caronte & Tourist nel solo mese di agosto dove a fronte di un programma richiesto da enti e istituzioni il vettore privato lo ha disatteso effettuandone ben il 32% in meno, 287 corse anzichè 420 previste nei giorni feriali di agosto che si sono tradotte inevitabilmente nell' invasione cittadina di tir che abbiamo riscontrato mescolarsi alle code dell' esodo estivo rendendo la città pericolosa e invivibile. Eppure i dati erano e sono accessibili a tutti - continuano i responsabili del Gruppo Nove Aprile - ma sembra che nessuno vigili o chieda ragione del mancato rispetto delle regole. La città in diversi giorni è stata messa in ginocchio in assenza di un piano comunale che regolasse il flusso viario del controesodo, con i il corpo dei vigili urbani impotente e insufficiente nei numeri e con un volume impressionante di mezzi pesanti che si riversavano nelle vie del centro e sui viali Bocchetta ed Europa, dovuti a quella quota mancante di corse a Tremestieri che nessuno controllava. Chiediamo alla luce delle criticità riscontrate l' intervento della nuova prefetto di Messina - conclude il comitato - affinché si faccia almeno in questa occasione chiarezza sui motivi del mancato rispetto di un accordo richiesto anche dall' istituzione prefettizia, sulle responsabilità in merito degli attori in causa, affinché si possa predisporre anche nel quotidiano e per il futuro un sistema di regole, sanzioni e controlli perché, come dimostra l' esperienza di oltre un anno, anche l' ordinanza sindacale numero 488 sull' attraversamento del gommato pesante in città attualmente non è sufficiente a risolvere il problema e così fatta, senza adeguati correttivi, diventa inutile e persino controproducente alla città, alle imprese e ai lavoratori".

Quotidiano di Sicilia

Cresce l'impatto economico del settore, ma per l'**Autorità portuale** è necessario fare di più
Turismo, dall'attività crocieristica 16 milioni di euro per il capoluogo

Il segretario generale Coroneo: "Occorre sinergia tra tutti gli attori coinvolti"

PALERMO - Oltre 16 mln a livello locale per un impatto nazionale che si attesta ai 53,5 mln. È questo l'impatto economico dell'attività crocieristica nel porto di Palermo nel 2015 secondo lo studio commissionato dall'**Autorità portuale** alla società Risposte Turismo, reso noto durante la conferenza stampa svoltasi mercoledì nella sede dell'istituzione.

"L'obiettivo del crocierismo - ha affermato il presidente dell'**Autorità**, **Vincenzo Cannatella** - è quello di fornire un biglietto da visita per la città che poi può invogliare il turista a tornare. Il ritorno per la città di Palermo è di quasi 17 mln di euro, ed è la più importante attività economica di tutta la città, che non ha un'industria importante come questa. Il Porto e l'economia che gravitano attorno devono essere protetti. Dobbiamo essere contenti che la gente arrivi qui per passare le ferie, ma dobbiamo fare sì che sia contenta anche di tornarci ed evitare disagi. Ci auguriamo attenzione da parte dell'assessorato regionale al Turismo ha concluso - visto che lavoriamo stiamo spesso in contatto con le **Autorità** di Catania e Messina".

L'impatto economico del settore crocieristico a Palermo, come accennato, è di poco più di 16,6 mln, dei quali 11,4 fanno riferimento alla spesa diretta dei crocieristi, con la voce più

importante che fa riferimento al commercio al dettaglio (24,5 per cento, esclusi veicoli a motore e motocicli), seguita dai trasporti terrestri (22,3), prodotti alimentari e bevande (13,9) e trasporti ausiliari (12,7).

Un altro 1,6 mln fa riferimento alla spesa dell'equipaggio delle navi nel territorio e 3,5 mln agli investimenti delle compagnie. L'impatto sulla produzione nazionale invece ammonta, secondo l'analisi di Risposte Turismo, a 53,5 mln suddivise fra la produzione di primo livello (30,7) e l'indotto (22,8).

Nella graduatoria nazionale del fenomeno crocieristico del 2015, Palermo si piazza all'ottavo posto nazionale con 546.884 passeggeri movimentati (4,93 per cento sul totale nazionale) e 200 navi in approdo (4,10).

La classifica vede ai primi tre posti Civitavecchia con oltre 2,2 mln di passeggeri, quindi Venezia (1,5) e

- segue

Napoli (1,2), mentre fra le altre siciliane c'è Messina al decimo posto (327 mila) e la Sicilia registra un totale di 1,1 mln di passeggeri sugli 11 mln totali del territorio nazionale.

Le stime relative al 2016 saranno rese note fra pochi giorni all' Italian Cruise Day che si svolgerà fra pochi giorni a La Spezia, un evento che nel 2017 si terrà a Palermo.

"L' **Autorità** Portuale - ha dichiarato il segretario generale Renato Coroneo - non può essere lasciata da sola a difendere un settore così importante per il turismo come quello relativo alle crociere. Occorre fare sinergia con tutti quanti gli attori che si mettano insieme per poter esaminare le tante problematiche che ci sono e per essere sempre più pronti ad accogliere il turista. Non si deve essere miopi, il crocierista può fare promozione alla città e poi tornare. È confermato infatti che quando scende dalla nave spende e lascia una traccia nell' economia della città".

Twitter: @LucaMangogna

Augusta, l' opposizione: «Il sindaco si dimetta»

Sul porto l' invito a nominare un consulente o un assessore. I dubbi dei consiglieri sulla revoca dell' incarico a Schermi

I dirigenti di «CambiAugusta» critici sulla revoca dell' incarico del vice sindaco Schermi e su quanto fatto dall' amministrazione in questi mesi.

L' invito è a dimettersi e tornare al voto.

Cettina Saraceno OOO «La giunta Di Pietro è una giunta di forestieri che ad oggi non ha prodotto nulla. Per questo chiediamo al sindaco le dimissioni e di riconfrontarsi con la volontà popolare». A dirlo sono i dirigenti di «CambiAugusta», il presidente Marco Stella ed il consigliere comunale Giuseppe Di Mare, che hanno tenuto ieri una conferenza stampa partendo dalla revoca dell' incarico al vicesindaco Giuseppe Schermi della scorsa settimana. «L' ultimo di una serie di atti che si è consumato in questo pessimo anno di amministrazione, ha detto Stella- l' assessore Schermi è stato presentato come l' uomo di sostegno che aveva esperienze nazionali ed internazionale e la cacciata banalizzata come una semplice divergenza di vedute non ci sta bene. Sul porto si stanno consumando importanti passaggi in vista della nomina del prossimo presidente dell' autorità portuale di Augusta, l' altra sera a margine della festa dell' Unità a Catania c' è stata una cena con Renzi

e i maggiori esponenti della portualità catanese. Augusta non era presente. Questo non significa andare a raccattare, ma avere la possibilità di stare con il presidente del consiglio e far valere le richieste del territorio». Stella invita il sindaco a nominare subito un consulente o un assessore alla portualità e si dice pronto a fornire nomi di consulenti competenti e capaci, ad oggi inoltre non c' è nessuna notizia del prg, né di cosa abbia prodotto l' ex consulente all' Ambiente. Per Di Mare c' è "una gestione superficiale della cosa pubblica e le dimissioni del secondo vicesindaco in un anno non sono un fatto casuale.

Stiamo verificando se - ha aggiunto c' è qualche errore nella delibera perché ci sembra sbagliato che il sindaco non abbia immediatamente nominato un vice. Un assessore importante viene cacciato per motivi in trasparenza, è quello che ha fatto dichiarare il dissesto finanziario e assumere il mutuo che volgarmente chiamiamo prestito, questa è una giunta di forestiere guidata da un senatore catanese".

Sulla revoca di Schermi intervengono anche i consiglieri del gruppo consiliare «Civico 89. Noi per la città e Sicilia Democratica» Vincenzo Canigula, Salvatore Errante, e Marco Nicifaro, per i quali «Le parole dell' ex assessore non lasciano equivoci. I motivi posti a fondamento della sua revoca sono da ricercare nelle iniziative che non trovano aderenti coperture in bilancio. Poiché l' atto in lavorazione è il bilancio di previsione 2016 - hanno detto- è del tutto evidente che questo strumento economico è la pietra dello scandalo. Se ciò che è stato fatto in questi ultimi mesi è il massimo che questa amministrazione può fare, allora occorre che chi governa prenda coscienza di tutto ciò e adotti le migliori azioni per uscire da questo pantano- hanno detto-. Ora a distanza di 15 mesi è tutta un' altra storia fatta da persone diverse che siedono a governare con i voti, il consenso e la credibilità che Pisani e Schermi avevano dato al progetto del M5S». (*CESA*)

MARGHERA L'Autorità replica alle imprese sul nuovo tracciato della linea

«Ferrovia portuale, meno disagi»

Il nuovo percorso della linea ferroviaria portuale limita i disagi rispetto al progetto precedente. Lo spiega [redacted] a seguito dall'allarme lanciato da alcune imprese di Porto Marghera ripreso dal Gazzettino. «Con la soluzione proposta - è scritto in una nota - il tracciato ferroviario viene ridotto di circa un km e il numero di espropriati 'privati' viene ridotto dai 10 della

precedente cessione a solo uno. Inoltre il tracciato scelto libera aree che il precedente progetto, ma soprattutto la soluzione attuale, attraversa. Le attività del mercato ittico non vengono in alcun modo modificate e al Centro iperbarico viene garantito pieno accesso senza alcun tipo di sharing. A differenza di "altre soluzioni" sostenute da soggetti privati ma che non sono

mai state depositate agli enti competenti, il progetto in corso di attuazione tiene conto, per evitarle, delle possibili interferenze in quota e, per rispettarli, dei limiti massimi di pendenza che possono avere le linee ferroviarie». In ogni caso, [redacted] ricorda che il progetto dovrà essere avviato entro luglio 2017, pena la revoca delle risorse già accantonate.

AREA ARCHEOLOGICA. Per verificare che lo spazio di età romana non subirà problemi in caso di opere all' approdo degli aliscafi

Lavori al porto di Lipari, da oggi i rilievi

OOO Al via i sondaggi nel tratto di mare adiacente il pontile degli aliscafi di Sottomonastero. Inizieranno oggi e saranno eseguiti da alcuni sub e da un archeologo per verificare se i lavori di messa in sicurezza voluti dalla giunta Giorgianni potranno creare danni al porto romano rinvenuto dalla Soprintendenza del mare diretta da Sebastiano Tusa, nei fondali adiacenti la banchina. I lavori dovrebbero durare due settimane e costeranno circa 70 mila euro.

Se i sondaggi daranno esito negativo, cioè verrà accertato che non creeranno problemi alla zona archeologica, all' approdo degli aliscafi saranno aggiunti ben cinque cassoni e quindi la struttura portuale si allungherà di circa 150 metri. Sarà in grado, oltre di permettere l' attracco di almeno quattro mezzi veloci, anche di proteggere in parte l' abitato di Marina Lunga dalle mareggiate invernali, soprattutto quando imperversa lo scirocco. I lavori saranno eseguiti dalla ditta Scullari di Chioggia e costeranno circa 2 milioni e mezzo di euro.

Nei fondali dell' area portuale di Sottomonastero - come è noto - è stato rinvenuto un porto romano. In particolare, basi colossali di colonne («riciclate» da un grande tempio nelle vicinanze), imponenti strutture murarie formate da blocchi regolari. Sono i «re sti» dell' antico porto dell' isola di Lipari, riaffiorato al centro dell' odierna area portuale di Sottomonastero, in prossimità del molo di attracco degli aliscafi. Sono stati i risultati della campagna «Archeoelie».

Per le nuove ricerche determinante è stata la strumentazione tecnologica, con sonar a scansione laterale e penetratore di sedimenti che ha consentito di mappare quasi l' intera area portuale sommersa. Lo scavo ha ampliato la già vasta porzione di struttura di epoca romana bordata e ha messo in evidenza una sezione stratigrafica dei detriti di copertura, il cui studio consentirà di comprendere meglio le dinamiche dell' inabissamento. Saranno inoltre effettuati dei saggi di scavo mirati a verificare l' esistenza di eventuali strutture antiche lungo l' area del nuovo molo, progettato in prosecuzione di quello in ferro già esistente per l' attracco.

Le audizioni sulla vicenda di San Ferdinando

Canalone, la Regione insiste «Non è disastro ambientale»

La IV Commissione sentirà i responsabili di Iam e Corap-Asireg

Pasquale Loiacono SAN FERDINANDO La Commissione regionale "Assetto e utilizzazione del territorio e protezione dell'ambiente" si è occupata ieri della vicenda del "canalone" inquinato nell'area di confine tra il Lungomare di San Ferdinando ed il porto di Gioia Tauro.

A tale scopo, una delegazione del comitato "7 Agosto" si è recata presso la sede del Consiglio regionale per essere ascoltata. Dopo l'intervento del presidente Domenico Bevacqua è stata sentita Vittoria Barbalace, in rappresentanza del comitato, che ha relazionato sulla questione. Il comitato insiste sulla necessità di arrivare alla bonifica totale del sito e ha chiesto l'intervento del Consiglio e delle altre Istituzioni.

La commissione ha ascoltato anche i contributi di Maria Francesca Gatto, commissario straordinario dell'Arpacal, e delle dirigenti Letteria Settineri del servizio tematico "Acque" e Angela Cardile del servizio "Suolo e rifiuti" dell'Arpacal di Reggio Calabria sui numerosi campionamenti effettuati sul sito e sulle analisi di laboratorio, condensate in un vero e proprio dossier trasmesso alla Commissione straordinaria di San Ferdinando, all'Asp, all'Autorità portuale, alla Prefettura, alla Capitaneria di porto.

Alla riunione ha partecipato anche Giovanna Chilà, responsabile dell'ufficio legale dell'Autorità portuale.

Dopo il consigliere Giuseppe Neri (Democratici Progressisti) è intervenuta Antonella Rizzo, assessore all'Ambiente della Regione, che ha illustrato le modalità ed i tempi di intervento della Regione e ha riferito che, dalle analisi effettuate, non risulta essere in presenza di un disastro ambientale, ag giungendo che sulla gestione del canale è stata richiamata la Iam e prevista la videosorveglianza dello stesso.

Secondo il consigliere Giovanni Arruzzolo (Ncd), che aveva sollecitato le audizioni della Commissione, l'obiettivo è individuare le responsabilità e, pertanto, ha chiesto alla presidenza di prevedere una ulteriore audizione, con il coinvolgimento di Iam SpA e CorapAsireg. Il presidente Bevacqua ha accolto

la proposta di Arruzzolo; pertanto abreve, dovrebbero essere convocati per nuove audizioni i rappresentanti della Iam (Iniziativa Ambientali Meridionali) di Gioia Tauro edel Consorzio Corap exAsireg (Area di sviluppo industriale di Reggio Calabria).3.

PASQUALE LOIACONO

Navi per le Eolie ferme in porto

Siremar: il traghetto "Filippo Lippi" e la nave veloce "Isola di Stromboli", entrambe in servizio sulla linea Milazzo-Eolie, si fermeranno a causa delle avverse condizioni meteo

Siremar comunica che a causa delle avverse condizioni meteorologiche la nave traghetto "Antonello da Messina" in servizio sulla tratta Palermo-Ustica ha annullato la partenza delle 9,30; il traghetto "Filippo Lippi" e la nave veloce "Isola di Stromboli", entrambe in servizio sulla linea Milazzo-Eolie, si fermeranno la prima a Milazzo e la seconda a Lipari sempre a causa delle avverse condizioni meteo. La società ha previsto adeguate misure di tutela per venire incontro al disagio dei passeggeri. (ANSA)

O Da Milazzo

Maltempo Navi per le Eolie bloccate al porto

OOO A causa delle avverse condizioni meteorologiche di ieri, il traghetto «Filippo Lippi» e la nave veloce «Isola di Stromboli», entrambe in servizio sulla linea Milazzo Eolie, si sono fermate rispettivamente a Milazzo e a Lipari. A comunicarlo la Siremar che, sempre viste le condizioni meteo avverse, ha anche annullato la nave -traghetto «Antonello da Messina», in servizio sulla tratta Palermo - Ustica. La società ha previsto adeguate misure di tutela per venire incontro al disagio dei passeggeri.

Maltempo: bloccate le navi per Ustica e le Eolie

"Finalmente tutti colpevoli" L'ultima frontiera di Ingroia

MESSINA - Siremar comunica che a causa delle avverse condizioni meteorologiche la nave traghetti "Antonello da Messina" in servizio sulla tratta Palermo-Ustica ha annullato la partenza delle 9,30; il traghetti "Filippo Lippi" e la nave veloce "Isola di Stromboli", entrambe in servizio sulla linea Milazzo-Eolie, si fermeranno la prima a Milazzo e la seconda a Lipari sempre a causa delle avverse condizioni meteo. La società ha previsto adeguate misure di tutela per venire incontro al disagio dei passeggeri. (ANSA) share Lunedì 19 Settembre 2016 - 10:36 !—

Da RemTech a un mondo (portuale) migliore

FERRARA - È stato, per anni ormai, uno dei temi più dibattuti, più contestati e qualche volta anche vituperati della pur infinita legislazione che riguarda i porti e la difesa ambientale. Per molti, specie nell'ambito delle Autorità portuali, parlare di dragaggi ha rappresentato scendere nella bocca degli Inferi, o navigare tra Scilla e Cariddi in un'omerica tragedia. Come diceva il divo Andreotti, che di paradossi se ne intendeva, "il meglio è nemico del bene". E alla ricerca del meglio, si sono varate ed attuate normative che hanno portato poi all'assurdo dei funghi di dragaggio italiani spediti via nave nel nord Europa e utilizzati dai porti concorrenti far farne piazzali dove stoccare le merci sottratte alla catena logistica italiana. Complimenti al risultato.

Oggi che con RemTech il tema dei dragaggi portuali è stato portato all'attenzione nazionale, per fare il punto su un passato da cancellare e predisporre alle nuove normative - riferiamo in queste pagine anche del decreto di recente varato per l'impegno del sottosegretario all'Ambiente onorevole Silvia Velo - sarebbe ottimistico sostenere che tutto è risolto. Perché troppe sono ancora le sovrapposizioni e i passaggi necessari per dragare un porto. Però c'è stato almeno un segnale di cambiamento, una presa di coscienza che con le normative del recente passato non si poteva più proseguire. Il resto verrà, ci auguriamo, dal dibattito che si svolgerà nei prossimi giorni secondo il calendario che riportiamo in questo Quaderno speciale. E anche dalla buona volontà degli uomini, di quelli che hanno e che avranno responsabilità dirette nel gestire il settore, e di chi con essi dovrà collaborare dai vari gradini dell'apparato pubblico e privato.

Una riflessione possiamo e dobbiamo premetterla. Questo nostro Paese ha certo bisogno di riforme sostanziali, dopo lunghi tempi di applicazione più o meno acritica di normative (e di abituali) sorpassate se non obsolete, che hanno impegnato gli onesti a straordinarie fatiche fisiche ed intellettuali, ed hanno consentito ai non onesti di infilarsi nelle maglie di una rete tanto complicata da lasciar loro vaste vie d'accesso. Ma spesso non sono solo le grandi riforme a cambiare una realtà come la nostra: occorre anche agire sui comparti, affrontare i temi che la Politica con la maiuscola (se pur se la merita) considera marginali, nell'antico e menefreghista principio del *De minimis non curat Praetor*. Per lunghi anni i dragaggi portuali, le bonifiche, la tenuta in buone condizioni dei canali e delle darsene, sono stati considerati materie *De Minimis*, da lasciar gestire al massimo a qualche dirigente ministeriale, senza alcun controllo davvero scientifico né tantomeno economico. È stato il caso, eclatante, delle impermeabilizzazioni delle vasche di colmata, che oggi sono considerate non solo inutili, ma anzi nocive e da eliminare: e che sono costate tanto all'erario pubblico, e tanti ritardi e complicazioni nel mettere a frutto queste strutture. Ma è stato anche il caso delle sabbie di dragaggio: considerate da decenni come rifiuti a volte speciali, da bonificare malgrado non ci fosse niente di inquinante, con un vero calvario per chi doveva gestirle, e pagare caro la loro gestione.

È tutto cambiato, è tutto risolto? Dal lavoro che emergerà nei prossimi giorni in RemTech potremo avere indicazioni preziose sul futuro prossimo e anche su quello remoto. Nessuno si illude di miracoli, né arriva a sperare che siamo approdati al migliore dei mondi possibili del voltaireano Pangloss. Ma in tempi di riforme che ci riguardano come entità portuali nazionali, e con il disperato bisogno che l'Italia riparta nell'economia e nelle speranze, affidarci a coloro che ci privano è cosa giusta e saggia. Almeno, fare sì che possiamo crederci.

Antonio Fulvi

L'INTERVENTO DI ASSOPORTI A REMTECH

Rilanciata con i nuovi dragaggi la competitività del sistema porti

N

ell'ordinamento nazionale il mantenimento e l'escavazione dei fondali, mediante dragaggio, sono catalogati tra gli interventi di infrastrutturazione la cui necessità non è azzardata definire vitale per un porto, anche solo alla luce della crescita delle dimensioni delle navi in genere. Dalle navi porta container, a quelle da crociera, ai traghetti.

Dal dragaggio si distingue, in linea logica e di principio, la "bonifica" delle aree marine (anche fondali) ricomprese in aree c.d. "SEN", ovvero quei siti oggetto di intervento di bonifica.

Se infatti un intervento di bonifica di aree marine può richiedere anche la rimozione di strati del fondale mediante dragaggio, il dragaggio non è sempre finalizzato alla bonifica. Come detto, anzi, negli ambiti portuali ha anzitutto motivazioni di funzionalità del porto - garantire il mantenimento dei fondali (maintenance dredging) - approntare



il fondali per accogliere in porto navi più grandi (capital dredging)

Al di là di questo distinguo, comunque non trascurabile, entrambi i fenomeni hanno costituito uno tra i principali fattori di problematicità per la portualità nazionale, per un coacervo di motivazioni che non trova pari nella legislazione e negli approcci di altri sistemi-Paese dell'UE (e

tanto il Mar Mediterraneo) per quanto ci risulta:

- erronea automatica equiparazione dei materiali di risulta dei dragaggi ai rifiuti;
- approccio rigidamente cautelativo, tanto al tema dei dragaggi quanto a quello delle bonifiche;
- mancanza di raccordo tra la legislazione primaria relativa ai due aspetti

- segue

(dragaggi e bonifiche).

• carenza delle norme attuative relative tanto all'uno quanto all'altro tema.

Le conseguenze di questa "perfetta combinazione di criticità" sono state: costi di dragaggio elevatissimi, poiché la scelta "cautelativa" ha motivato a portare la stragrande parte dei materiali di risulta in "casse di colmata" impermeabilizzate, quindi difficilmente utilizzabili a fini portuali; una gestione dei sedimenti inefficiente, per l'impossibilità di destinare a ripascimento anche sabbie "pulite"; tempi di intervento lunghissimi, impossibilità, talora, di effettuare interventi di bonifica pur se necessari.

Pertanto, partendo da queste premesse, è palese come l'adozione in meno di un anno della modifica normativa della

legge di riferimento della portualità (L. 84/94) che consente, di fatto, l'automatica esclusione dal perimetro di un sito di bonifica di quelle aree che non risultano avere (sulla base di oggettivi accertamenti) determinati livelli di inquinamento; l'emanazione del provvedimento recante le norme tecniche per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini e di quello per le operazioni di dragaggio dei siti di bonifica di interesse nazionale, costituiscono gli strumenti indispensabili messi a disposizione di un sistema portuale, ridisegnato secondo un assetto per "sistemi di porti" che, in questo nuovo assetto, si avvia alle sfide sempre più severe del mercato.

Come dichiarato pubblicamente, Asso-

porti ravvisa in questi risultati l'evidente conferma dell'impegno del Parlamento e del Governo per la portualità nazionale, ma soprattutto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, che ha indicato tra le priorità del PSNPL la "Semplificazione delle procedure per il dragaggio dei fondali", e della Sottosegretaria al Ministero dell'Ambiente, Silvia Velo, che ha profuso lo sforzo di portare a termine una semplificazione normativa attesa da tutto il cluster marittimo portuale italiano. È un risultato al quale anche Assoport, unitamente ad altri, ha dato un contributo tecnico in coerenza con lo spirito e la tradizione di collaborazione con tutte le Amministrazioni di riferimento della portualità nei vari settori di interesse.

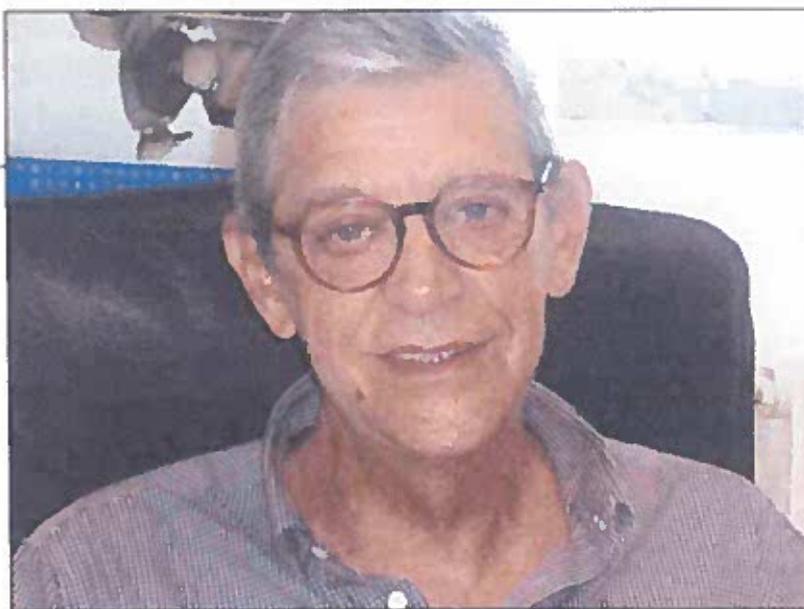


INTERVISTA ALL'INGEGNER GIOVANNI MOTTA DI LIVORNO

L'orgoglio di un "piano dragaggi" a compimento

L

LIVORNO - La vita è fatta di amarezze, ma anche di soddisfazioni. E per quanto riguarda il suo lavoro, l'ingegner Giovanni Motta, dirigente apicale del settore ambiente livornese, una grossa soddisfazione se la sta togliendo proprio alla vigilia dell'andata in pensione: in sintesi, malgrado il piano delle opere portuali da realizzare non sia stato rifinanziato, il piano dei dragaggi è stato portato a compimento. Dal 2011 al 2016 sono stati fatti interventi importanti, alcuni dei quali attesi da sempre. E sono state di fatto riempite a "lappo" le due grandi vasche di culmata all'esterno della Darsena Toscana, le basi per la sospirata ed auspicata Piattaforma Europa. Da ricordare che tutti gli interventi sono stati fatti con le normative nazionali e regionali sui dragaggi portuali che hanno comportato, e ancora oggi comportano, defaticanti pratiche burocratiche con montagne di documenti cartacei



Giovanni Motta

che impegnano nei tempi spesso il doppio o anche di più delle operazioni tecniche dei dragaggi stessi. La tabella che pubblichiamo riassume con precisione quanto è stato fatto dal 2011 a oggi per i dragaggi a Livorno, con tutte le difficoltà della normativa vigente.

Ingegnere Motta, partiamo da qui: si è parlato di un codice degli appalti, di recente varato, che facilita proprio la parte burocratica...

"Se n'è parlato e ci avevamo anche sperato. Ma in realtà sul piano concreto non sono cambiate molto le lungaggini. Senza entrare nei dettagli tecnici, è stato fatto confluire nella legge il precedente regolamento, ma sono stati aggiunti ulteriori adempimenti, il tutto sotto il controllo

dell'ANAC. I tempi tecnici che abbiamo impiegato per dragare 700 mila metri cubi di fanghi in Darsena Toscana sono stati di poco più di due mesi: ma per arrivare a mettere mano, come si dice, c'è voluto un anno di pratiche burocratiche, controlli, verifiche, documenti da richiedere, ritardi delle pubbliche amministrazioni nel fornirli. Uno sbrimento per un Paese che dovrebbe invece correre per recuperare posizioni concorrenziali perdute".

Ciò malgrado, i dragaggi programmati sono stati fatti, ed è un titolo di merito per la sua direzione. Adesso poi che è stato finalmente approvato il decreto fortemente voluto dal sottosegretario all'Ambiente Silvia Velo, sarà possibile dare un'accelerazione?

- segue

"Come sappiamo, il mio impegno in [redacted] finisce con il prossimo ottobre, quindi saranno i miei successori a confrontarsi con la nuova normativa. Credo che uno dei punti salienti del decreto pubblicato in Gazzetta in attuazione delle previsioni dell'art. 109 del D.Lgs. 152/2006 (Testo unico ambientale), potrà essere l'autorizzazione a scaricare di nuovo in mare i fanghi di dragaggio che risultassero puliti secondo le normative vigenti. Potrebbe davvero essere un grande vantaggio sia per i costi che per i tempi. Ma sarà anche necessaria una collaborazione intelligente e costruttiva di tutte le istituzioni interessate, dove ancora rimangono margini di sovrapposizioni e di competenze incrociate".

Uno dei temi più discussi in questi ultimi anni, e sul quale lei personalmente si è sfinito, è quello della tutela dei fondali della Darsena Toscana dagli apporti dello Scolmatore dell'Arno attraverso le porte vinciane. Malgrado le promesse della Regione Toscana e del suo presidente in persona, le "porte" rimangono ancora gestite dalla Società Navicelli di Pisa che le lascia spesso aperte a seguito di malfunzionamenti. E il fondale della Darsena Toscana appena dragato sta ricominciando a ricevere fanghi...

"È l'esempio di come possano essere deteriori le competenze incrociate e i conflitti tra istituzioni. La Regione ha in effetti decretato di riprendersi la gestione delle porte, con l'impegno di affidarle [redacted] di Livorno. È stato anche varato un apposito protocollo, ma ad oggi la consegna delle porte alla Regione e da essa [redacted] non è ancora avvenuta. Ignoro i rapporti tra Firenze e Pisa, anche se mi hanno detto che se ne sta occupando l'avvocatura regionale. Una storia davvero emblematica".

Ingegnere, lei come vede tempi e impegni tecnici per la piattaforma Europa?

Mi lasci dire che mi qualche perplessità sulla strada seguita, di inserire nella gara d'appalto anche il consolidamento delle vasche di colmata. A mio parere - e l'avevo suggerito a suo tempo - sarebbe stato più opportuno procedere subito a consolidare la vasca 1 e appena possibile

anche la vasca 2, visto che avevamo già ottenuto i permessi dalle competenti autorità regionali e nazionali e ci sono sistemi anche rapidi per farlo. Avremmo potuto già avere altri 80 ettari di piazzali portuali, che con la rete di aree in porto specie per i rot/ro sarebbero stati oro. Per

il resto, mi auguro che il sogno livornese si realizzi, che non venga bloccato dalle solite beghe all'italiana, e che la darsena Europa nasca in tempi veloci, aiutati dalla possibilità di scaricare in mare le sabbie pulite.

A.F.

Elenco dei conferimenti di sedimenti di dragaggio nell'area di colmata del porto di Livorno dall'anno 2011 al 2016

	Anno di riferimento	Oggetto del conferimento in vasca di colmata	Stima volumi dragati (approx. m ³)
1	2012	Dragaggio del Molo Italia lato Sud (II fase)	90000
2	2013	Dragaggio dell'Imboccatura Sud del Porto di Livorno (I fase, Zona faro)	120000
3	2013	Dragaggio dell'Accosto 75 del Porto di Livorno	25000
4	2014	Dragaggio del Molo Italia lato Nord	430000
5	2015	Dragaggio della Banchina del Marzocco (I fase)	70000
8	2016	Dragaggio della Darsena Toscana e Bacino di Evoluzione	700000
9	2016	Dragaggio Darsena Calafati (I fase)	23000
10	2016	Dragaggio Calata Bengasi	30000
11	2017	Dragaggio della Imboccatura Sud (II fase)	300000
		gara d'appalto in corso di aggiudicazione	
			1788000

L'ONOREVOLE SILVIA VELO E IL SUO DECRETO IN GAZZETTA UFFICIALE PER I DRAGAGGI

Finalmente, tempi e norme più semplici e veloci

R

OMA - Quando dicono che è una forza della natura, il sottosegretario al ministero dell'Ambiente onorevole Silvia Velo, non temono smentite. Poet più che quarantacinquenne, già sindaco di Campiglia, provincia di Livorno - tra i più giovani e i meno allineati, visto che a suo tempo ha anche fatto le bucce al premier Renzi - lanciata in chimica e tecnologie farmaceutiche, impegnata da tempo con l'Unicef, ma anche con le associazioni ambientaliste come Manesivo, l'onorevole Velo s'è beccata la lode nella classifica dei primi dieci parlamentari toscani per efficienza in Parlamento già nel 2011 secondo Openpolis. Adesso ha messo un'altra tacca sul calcio del suo ipotetico fucile parlamentare: il decreto, apparso in Gazzetta Marittima nei giorni scorsi, che migliora nettamente le metodologie dei dragaggi portuali e - come ci ha dichiarato testualmente - "ed ha l'ambizione di coniugare le migliori tecnologie con la semplificazione delle normative e la tutela ambientale".

Pubblichiamo qui sotto il testo del decreto, sottolineando che tra



Silvia Velo

i provvedimenti c'è finalmente anche la normativa per poter ributtare in mare le sabbie pulite dei dragaggi, accelerando i tempi e riducendo i costi che le leggi precedenti avevano reso del tutto fuori dalla logica e dalle stesse regole europee.

"Ci sono voluti quasi due anni di lavori impegnativi e costanti - sottolinea l'onorevole Velo - ma posso dirmi soddisfatta del risultato. E' stato difficile anche perché il percorso legislativo è defaticante, in alcuni passaggi veramente intricato e al limite della logica, visto come si corre in altri paesi. Il solo passaggio al Consiglio di Stato è durato dal febbraio al dicembre dell'anno scorso, con due passaggi anche su dettagli del resto. Però alla fine siamo riusciti a dimostrare che i risultati si possono ottenere: mettendo intorno ai tavoli

tutti i sistemi pubblici - dai ministeri alle Arpa regionali, dalla Regioni stesse ai porti, con la collaborazione di Assoport e naturalmente degli esperti - e quelli privati, con il comune obiettivo di guardare al bene pubblico. Adesso seguiremo con lo stesso impegno l'applicazione pratica delle nuove norme, nella certezza che tutto potrà procedere meglio e più velocemente".

"Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto dragaggi SIN che disciplina le operazioni di dragaggio nelle aree portuali all'interno dei Siti di Interesse Nazionale e del regolamento per l'immersione in mare dei materiali da escavo dei fondali marini, si conclude il lavoro portato avanti dal ministero dell'Ambiente per superare le difficoltà

- segue

che sono state riscontrate in questi anni nella realizzazione delle opere di dragaggio.

Si tratta - ha continuato l'onorevole Vello - di un pacchetto di interventi, due regolamenti e una modifica normativa, che definiscono, finalmente, un quadro regolamentare chiaro, certezza e semplificazione delle procedure.

Per quanto riguarda i regolamenti, il primo tratta le modalità di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere che ricadono all'interno dei SIN, i Siti di Interesse Nazionale.

Il secondo, invece, in attuazione dell'art. 109 del D.Lgs. 152/2006, è il regolamento che disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti di dragaggio al di fuori delle aree SIN, le modalità e i criteri per la gestione del materiale dragato, tra cui l'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini.

Due provvedimenti - ha continuato Silvia Vello - che si aggiungono alle modifiche contenute nel Collegato Ambientale, in vigore da febbraio, con cui sono stati semplificati i criteri di costruzione delle casse di colmata e delle vasche di raccolta e in cui si prevede che la tutela delle acque e del suolo avvenga attraverso le migliori tecnologie disponibili.

Con un'altra modifica al Collegato Ambientale, infine, sono state definite le linee guida e i valori di riferimento che consentono l'automatica deperimetrazione delle aree a mare da SIN a SIR (Siti di Interesse Regionale).

Si tratta - ha continuato la sottosegretaria all'Ambiente - di un percorso di riforma atteso da anni che va nella direzione della semplificazione normativa e che favorisce l'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili per l'esecuzione degli interventi, a dimostrazione che sviluppo economico e sostenibilità ambientale possono e, anzi, devono coesistere.

Un lavoro - ha concluso Silvia Vello - che il ministero dell'Ambiente, anche in vista della riforma del sistema portuale italiano avviata dal Governo, ha portato avanti per più di un anno assieme ad altre amministrazioni e con il supporto del mondo scientifico".

Supplemento ordinamento alla "Gazzetta Ufficiale", n. 207 del 6 settembre 2016 - Serie generale

Spazio alla parte - art. 1, comma 2
Legge 77/02/2014 e art. 17 della D.Lgs.

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA

Roma - Martedì, 6 settembre 2016

SI PUBBLICA TUTTI I
GIORNI ORE 18.00

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE PER LA GESTIONE DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE REGIONALE PER LA GESTIONE DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE DISTrettuale PER LA GESTIONE DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE PROVINCIALE PER LA GESTIONE DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE COMUNALE PER LA GESTIONE DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

N. 40/L

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

DECRETO 15 luglio 2016, n. 173.

Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini.

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

IL MINISTRO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI

IL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

(omissis)

SI ADOTTA

il seguente regolamento:

Art. 1.

Ambito di applicazione ed esclusivi

1. Al fine della tutela dell'ambiente marino, il presente regolamento determina:
 - a) le modalità per il rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 109, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, per l'immersione deliberata in mare dei materiali di escavo di fondali marini o calmastri o di terreni litoranei emersi di cui al comma 1, lettera a) del medesimo articolo 109;
 - b) i criteri omogenei per tutto il territorio nazionale, per l'utilizzo di tali materiali ai fini di ripascimento o all'interno di ambienti conterminati, ai quali le regioni conformano le modalità di caratterizzazione, classificazione ed accettabilità dei materiali in funzione del raggiungimento o mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale dei corpi idrici marino costieri e di transizione;
 - c) la gestione dei materiali provenienti dal dragaggio delle aree portuali e marino costiere non comprese in siti di interesse nazionale;
 - d) la gestione dei materiali provenienti dai siti di interesse nazionale risultanti da operazioni di dragaggio nelle aree portuali e marino costiere, al di fuori di detti siti.
2. Il presente regolamento non si applica:
 - a) agli spostamenti in ambito portuale e alle operazioni di ripristino degli arenili, così come definite al successivo articolo 2;

- segue

b) alle movimentazioni di sedimenti in loco funzionali all'immersione dei materiali di cui all'articolo 109, comma 1, lettera b, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

Art. 2.

Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si intende per: a) autorità competente: la regione costiera nel cui territorio avviene l'immersione dei materiali di cui all'articolo 1 ovvero il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, previa acquisizione del nulla osta da parte degli enti di gestione delle aree marine protette o dell'ente parco, per le autorizzazioni relative ad immersioni deliberate in mare ricadenti in aree protette nazionali di cui alle leggi 31 dicembre 1982, n. 979, e 6 dicembre 1991, n. 394;

b) immersione deliberata in mare: deposizione di materiali di cui all'articolo 1 in aree ubicate ad una distanza dalla costa superiore a 3 (tre) miglia nautiche o oltre la batimetrica dei 200 (duecento) metri;

c) immersione in ambiente conterminato: utilizzo di materiali di cui all'articolo 1 mediante deposizione in strutture di contenimento a diverso grado di permeabilità;

d) ripascimento: utilizzo di materiali di cui all'articolo 1 mediante apporto sulla spiaggia emersa e/o sommersa, prioritariamente in relazione a fenomeni di erosione della costa;

e) escavo di fondali marini: dragaggio di sedimenti marini per il mantenimento, il miglioramento o il ripristino delle funzionalità di bacini portuali, della riapertura di foci fluviali parzialmente o totalmente ostruite per la realizzazione di infrastrutture in ambito portuale o costiero o per il prelievo di sabbie a fini di ripascimento;

f) spostamenti in ambito portuale: movimentazione dei sedimenti all'interno di strutture portuali per le attività di rimodellamento dei fondali al fine di garantire l'agibilità degli ormeggi, la sicurezza delle operazioni di accosto ovvero per il ripristino della navigabilità, con modalità che evitino una dispersione dei sedimenti al di fuori del sito di intervento;

g) operazioni di ripristino degli arenili: tutte le attività che si svolgono nell'ambito di uno stesso sito con riciclaggio stagionale o comunque a seguito di mareggiate che hanno determinato l'accumulo di materiali in una determinata area e consistenti nel livellamento delle superfici, mediante lo spargimento e la ridistribuzione dei sedimenti accumulati in più punti dello stesso sito per il ripristino degli arenili che comportano la movimentazione di materiali per quantitativi inferiori a 20 (venti) metri cubi per metro lineare di spiaggia

Art. 3.

Caratterizzazione e classificazione dei materiali

1. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 1, comma 1, il richiedente provvede con oneri a proprio carico, alla caratterizzazione, alla classificazione e alla individuazione delle possibili opzioni di gestione dei materiali secondo le modalità tecniche di cui all'allegato che forma parte integrante del presente decreto.

Art. 4.

Modalità per il rilascio della autorizzazione alla immersione deliberata in mare

1. L'immersione deliberata in mare dei materiali di cui all'arti-

colo 109, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, fatta salva l'osservanza delle altre specifiche norme per la tutela dell'ambiente marino, può essere autorizzata dall'autorità competente per quei materiali di escavo dei fondali marini che sulla base della caratterizzazione e classificazione di cui all'articolo 3, siano compatibili con l'immersione in mare e per le quali siano state verificate le ulteriori opzioni di utilizzo dei materiali di cui al successivo comma 3.

2. L'autorizzazione di cui al comma 1 è rilasciata nel rispetto delle indicazioni tecniche e operative relative alle operazioni di escavo, trasporto e immersione in mare dei materiali, alla individuazione e caratterizzazione dell'area marina destinata all'immersione dei materiali e alle attività di monitoraggio ambientale, di cui all'Allegato.

3. Il soggetto che intende ottenere l'autorizzazione all'immersione deliberata in mare ai sensi del comma 1 presenta apposita domanda di autorizzazione all'autorità competente, corredata dalla documentazione tecnica prevista nell'allegato e da idonea documentazione intesa a dimostrare di aver prioritariamente valutato le opzioni di utilizzo dei materiali ai fini di ripascimento e di immersione in ambiente conterminato, nonché le motivazioni in base alle quali tali opzioni sono state scartate.

4. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione l'autorità competente acquisisce il parere della commissione consultiva locale per la pesca e l'acquacoltura, ove istituita, o degli uffici regionali competenti, che attesti la sostenibilità delle attività previste con riguardo alle risorse ittiche e la loro compatibilità con la pesca e l'acquacoltura, nonché i pareri delle autorità marittime competenti per le aree interessate. Qualora le suddette amministrazioni non si esprimano nei termini previsti dalle norme vigenti, superato il termine di sessanta giorni dalla richiesta, l'Autorità competente può procedere comunque all'adozione del provvedimento finale congruamente motivato.

5. L'Autorità competente può avvalersi di enti o istituti pubblici per la valutazione della documentazione tecnica allegata alla domanda. L'autorità competente può, altresì, richiedere al soggetto istante di cui al comma 3, chiarimenti o approfondimenti anche analitici da condurre secondo specifiche prescrizioni. Il procedimento di rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 1, si conclude con provvedimento espresso da adottarsi entro novanta giorni dalla data di presentazione della domanda di cui al comma 3. Nei casi di richiesta di integrazioni di cui al comma 5, i termini del procedimento vengono interrotti sino al ricevimento dei suddetti approfondimenti.

6. Nel caso di interventi di competenza della regione, al fine di adempiere alle prescrizioni contenute nelle convenzioni internazionali vigenti sulla materia di cui al presente decreto, l'autorità competente è tenuta a trasmettere, per il tramite dell'Autorità marittima, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare le informazioni tecniche relative all'autorizzazione rilasciata ai sensi del comma 1 e necessarie alla compilazione del reporting annuale del dumping secondo l'articolo 4 della London Convention nonché l'articolo 9 del Protocollo del 1996.

8. L'autorizzazione all'immersione deliberata in mare, in zone ricadenti in aree protette nazionali di cui alle leggi 31 dicembre 1982, n. 979 e 6 dicembre 1991, n. 394, è rilasciata dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, previa nulla osta dell'ente parco o dell'ente gestore dell'area marina protetta,

- segue

nel rispetto delle specifiche misure di salvaguardia, per i soli materiali di escavo che, in base alle risultanze della caratterizzazione, risultino compatibili con la classe di gestione A di cui all'allegato del presente decreto.

9. L'autorizzazione di cui al comma 1, è valida per l'intera durata dei lavori di escavo e comunque non oltre trentasei mesi dalla data di rilascio, fatto salvo quanto previsto nel successivo articolo 6.

Art. 5.

Modalità per il rilascio dell'autorizzazione agli interventi diversi dall'immersione deliberata in mare

1. L'autorizzazione per gli interventi di ripascimento e di immersione in ambiente conterminato con i materiali di cui all'articolo 109, comma 1, lettera a, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, fatta salva l'osservanza delle altre specifiche norme per la tutela dell'ambiente marino, è rilasciata nel rispetto delle indicazioni tecniche e operative di cui all'allegato, relative alle operazioni di escavo, trasporto e immersione in mare dei materiali, alla individuazione e caratterizzazione dell'area marina destinata all'immersione dei materiali e alle attività di monitoraggio ambientale.

2. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione l'autorità competente acquisisce il parere della Commissione consultiva locale per la pesca e l'acquacoltura, ove istituita, o degli uffici regionali competenti, che attestino la sostenibilità delle attività previste con riguardo alle risorse ittiche e la loro compatibilità con la pesca e l'acquacoltura. Qualora le suddette amministrazioni non si esprimano nei termini previsti dalle norme vigenti, superato il termine di sessanta giorni dalla richiesta, l'autorità competente può procedere comunque all'adozione del provvedimento finale congruamente motivato.

3. L'autorizzazione di cui al comma 1 è valida per l'intera durata dei lavori di escavo e comunque non oltre trentasei mesi dalla data di rilascio, fatto salvo quanto previsto nel successivo articolo 6.

Art. 6.

Scheda di inquadramento dell'area di escavo

1. La scheda di inquadramento dell'area di escavo, conforme al modello di cui all'allegato tecnico del presente decreto, deve essere presentata unitamente all'istanza finalizzata ad ottenere l'autorizzazione alle operazioni.

2. La scheda di inquadramento dell'area di escavo dovrà essere aggiornata ogni ventiquattro mesi e comunque a seguito di eventi eccezionali che possano aver determinato una modifica significativa delle caratteristiche dei fondali.

3. In presenza di una scheda di inquadramento dell'area di escavo aggiornata nel rispetto delle prescrizioni di cui al precedente comma 2, l'autorità competente, su richiesta, può prorogare la validità dell'autorizzazione, rilasciata ai sensi dei precedenti articoli 4 e 5, di ulteriori trentasei mesi.

Art. 7.

Modifica, sospensione o revoca della autorizzazione

1. L'autorizzazione di cui agli articoli 4 e 5 può essere in qualsiasi momento modificata, sospesa o revocata dall'autorità competente, con motivato provvedimento, nel caso in cui il titolare non osservi le prescrizioni contenute nell'autorizzazione o in tutti i casi in cui non risulti garantita la compatibilità delle operazioni effettuate con la salvaguardia dell'ambiente marino, delle coste e di qualsiasi

altro uso legittimo del mare.

2. Qualora si verificano situazioni di emergenza nell'area di prelievo o di immersione, o fenomeni di inquinamento che modifichino le caratteristiche dei materiali oggetto della autorizzazione, il Capo del compartimento marittimo competente può procedere, con provvedimento motivato, all'immediata sospensione di tutte o di parte delle attività oggetto dell'autorizzazione anche a tempo indeterminato, fermo restando l'obbligo di darne immediata comunicazione all'autorità competente per l'eventuale adozione dei provvedimenti conseguenti.

Art. 8.

Verifiche, vigilanza, e monitoraggio

1. Le verifiche di ottemperanza alle prescrizioni contenute nell'autorizzazione sono svolte dall'autorità competente. La vigilanza sul regolare svolgimento delle attività viene esercitata dal Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera. Restano in capo al medesimo Corpo e agli altri organi di polizia giudiziaria, in conformità al dettato dell'articolo 135, comma 2, del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152, l'accertamento e la repressione di eventuali violazioni.

2. Le attività di monitoraggio di cui all'allegato, sono svolte con oneri a carico del soggetto titolare dell'autorizzazione. Le relative risultanze devono essere illustrate in apposita relazione tecnica, che deve essere inviata all'autorità competente secondo le modalità definite nel provvedimento di autorizzazione.

Art. 9.

Aggiornamento degli allegati

1. L'aggiornamento delle procedure tecniche e operative contenute nell'allegato al presente decreto è effettuato con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano.

Art. 10.

Disposizioni transitorie finali e abrogazioni

1. Le caratterizzazioni e conseguenti classificazioni effettuate ai sensi delle norme previgenti e ancora valide alla data di entrata in vigore del presente regolamento, nonché le autorizzazioni rilasciate ai sensi delle succitate norme ancora in corso di validità alla data di entrata in vigore del presente regolamento, sono fatte salve.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono abrogate tutte le norme tecniche relative alle attività disciplinate nel presente decreto già contenute nel decreto del Ministero dell'ambiente del 24 gennaio 1996 - pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 7 febbraio 1996.

3. Sono comunque fatte salve tutte le disposizioni contenute nel citato decreto del 24 gennaio 1996 connesse alle attività di movimentazione di sedimenti marini per la posa in opera di cavi e condotte sottomarine.

4. L'allegato tecnico costituisce parte integrante del presente decreto.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e farlo osservare.

Roma, 15 luglio 2016

L'IMPEGNO

DI MESSINA

Milazzo, un porto rinnovato grazie ai dragaggi e alle banchine



Il porto di Milazzo nel 2011 prima dei lavori. In rosso l'area delle nuove banchine

[redacted] di Messina, guidato dall'ingegnere dott. Antonino De Simone, ha portato avanti due diversi interventi, entrambi nel porto di Milazzo: il completamento delle banchine con escavazione dei fondali operativi e il dragaggio dell'imboccatura del porto.

Entrambi sono stati avviati nella prima metà degli anni 2000, prima ancora che le aree della circoscrizione di Milazzo divenissero di competenza [redacted]

[redacted] di Messina e hanno subito un blocco procedurale a seguito dell'istituzione del SIN Milazzo-Ciammoro, avvenuto a fine 2006. Entrambi i lavori sono Diretti dai tecnici del Provveditorato OO.PP. Sicilia.

Il progetto del primo intervento (Nuove Banchine), ormai in avanzata fase di realizzazione, è stato approvato nell'anno 2005. Prevedeva la realizzazione di nuove banchine, per circa 18.000 metri quadri e circa 300 metri di nuovi accosti e un approfondimento dei fondali antistanti le

costruendo banchine a -11m e di tutta la porzione centrale del porto a -10m.

La soluzione progettuale prevedeva banchine con cassoni cellulari e vasca di

colmata da realizzare a tergo. Il materiale dragato sarebbe stato in parte conferito a discarica e in parte nella suddetta vasca. Dopo l'approvazione del progetto nel 2005 e l'istituzione del SIN a Milazzo nel 2006 è stato necessario acquisire l'approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente e apportare una prima serie di modifiche: il relativo decreto di approvazione è pervenuto nel 2009 e csb ha consentito all'AP di procedere, nel 2010, con la contrattualizzazione con l'impresa appaltatrice dei lavori, il cui importo complessivo è pari a euro 10,6 milioni. Due le perizie di variante necessarie, la prima nel 2010 e la seconda nel 2012, dovute alla indisponibilità della discarica originariamente individuata e agli extra-costi necessari per lo smaltimento del materiale dragato. Le varianti, a fronte di un limitato incremento del costo dei lavori (circa 700.000 euro), hanno modificato la soluzione progettuale dei cassoni in calcestruzzo sostituiti con un doppio palancolato e hanno permesso di aumentare la capacità geometrica della



Completata infossatura palancolata e iniziata la prima vasca di colmata

e dei servizi correlati.

Sono state coinvolte nella partnership tutte le nazioni dell'area IPA Adriatic Cross-border Cooperation Programme al fine di assicurare la più ampia diffusione possibile dei risultati di progetto.

I partner, capeggiati dalla Regione Veneto, hanno ruoli e nature molto diversi tra loro e rappresentano il mondo accademico, il pubblico e il privato ed hanno portato competenze molto specifiche ed elevato know-how all'interno del consorzio formato da 17 partner attivi appartenenti a 7 differenti nazioni (Italia, Croazia, Montenegro, Serbia, Bosnia-Herzegovina e Grecia) e 9 partner associati provenienti da 3 diversi paesi.

In termini di attività il progetto ha previsto la realizzazione di 7 work packages (WP) strumentali al trovare nuove ed innovative soluzioni per indirizzare le soluzioni alle sfide su migliori performance ambientali, di efficacia ed efficienza, per svellere i servizi ai trasporti, rendere gli operatori più qualificati e preparati ed, infine, a creare un network di trasporto più interconnesso e funzionale.

Il progetto è stato creato al fine di rispettare ed attuare, sulla base delle politiche di trasporto e delle raccomandazioni europee (orientamenti TEN-T 2011 Libro bianco sui trasporti), i principali corridoi di trasporto delle merci e la loro gestione efficace, coinvolgendo tutte le principali parti interessate ed incentivando il ruolo dei porti e delle piattaforme logistiche indirizzandolo verso l'implementazione di soluzioni più efficienti, più sicure e più ecosostenibili.

Il progetto ha cercato di essere uno strumento sperimentale per supportare la Macroregione Adriatico Ionica stimolando la discussione e proponendo raccomandazioni sulle priorità del settore dei trasporti marittimi e della logistica che fossero prese in considerazione nella programmazione successiva. L'attuale periodo di programmazione 2014-2020.

Uno degli elementi di competitività di un porto è sicuramente quello di assicurare ormeggi in sicurezza a navi sempre di maggiori dimensioni che, pertanto, necessitano di maggiori pescaggi. Una delle

attività di cui [redacted] ritiene di proporre l'analisi è quindi quella dei dragaggi anche alla luce dell'evoluzione normativa degli ultimi mesi messi in campo per agevolare questo tipo di interventi.

Progetto di dragaggio nel Porto di Barletta

Le caratteristiche idrodinamiche e morfologiche del paraggio, insieme alla natura del fondale hanno comportato negli ultimi anni la formazione di accumuli di sedimento all'imboccatura e all'interno del bacino portuale con la conseguente graduale riduzione delle profondità operative determinando una serie di criticità per il Porto di Barletta. [redacted] del Levante ha valutato preliminarmente

la possibilità di intervenire in tutta l'area commerciale e all'imboccatura del porto, ma l'indisponibilità di un sito di destinazione finale dei sedimenti e gli elevati costi di gestione del materiale stesso, hanno fatto optare, per un intervento prioritario di dragaggio manutentivo solo all'imboccatura, vista la situazione di notevole criticità e urgenza. Allo stato attuale, la profondità del fondale all'imboccatura varia da un minimo di 5,50 m ad un massimo di 8,00 m. Il progetto prevede la rimozione dei sedimenti accumulatisi all'imboccatura del bacino per riportare i fondali sino alla quota di -8 m rispetto al L.m. in modo da garantire un accesso sicuro in porto e, con un adeguato franco di navigazione, l'ingresso anche a navi con stazza di 10.000 t.

Caratterizzazione e gestione dei sedimenti

La caratterizzazione dei sedimenti, la relativa valutazione della qualità degli stessi e l'individuazione delle loro possibili soluzioni di gestione ambientalmente compatibili sono state effettuate nel rispetto dei criteri indicati dal "Manuale per la manutenzione dei sedimenti marini", redatto da APAT e ICRAM nel 2007, tenendo conto

delle esigenze di dragaggio del porto e del contesto normativo vigente.

Dalla valutazione integrata chimico-ecotossicologica dello stato qualitativo dei sedimenti, l'ISPRA ha individuando due principali classi di qualità: A2 e B1-B2-C2. In nessun parametro analizzato è stato superato il valore limite per la classificazione di materiale "pericoloso" definiti sulla base dei criteri indicati nell'Allegato D del D.Lgs 152/2006 Parte IV - Titolo I e II e ss mm ii. e nel D.M. 7 novembre 2008 e ss mm ii.

In Figura 1 si riporta schematicamente per ciascuna maglia caratterizzata la classe di qualità attribuita al sedimento alle diverse profondità indagate (step di 50 cm). In base a questa classificazione sono

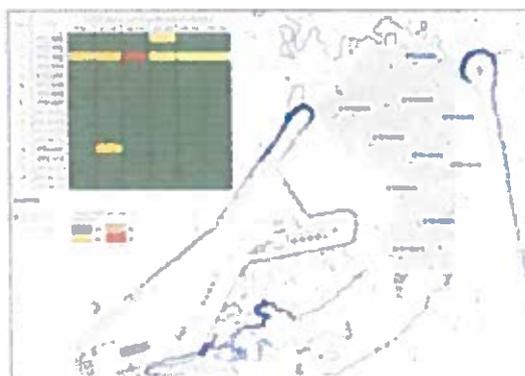


Figura 1. Classificazione qualitativa dei diversi strati analizzati

stati stimati i volumi da dragare distinti per classe di qualità. Il progetto prevede complessivamente la rimozione di circa 81.000 m³ di sedimenti, di cui circa 81.000 m³ di classe A2, mentre la parte residua di 3.000 m³ di classe B1-B2-C2.

Destinazione finale dei sedimenti

L'ISPRA ha specificato le possibili opzioni di gestione compatibili in base alla tabella 2.2 "classi di qualità del materiale dragato e opzioni di gestione compatibili" (Manuale ICRAM-APAT 2007).

Sulla base delle indicazioni fornite da ISPRA nel Piano di Gestione, tenuto conto dei volumi da dragare, delle risorse disponibili, e verificata la fattibilità delle diverse opzioni proposte si è giunti alla seguente

soluzione progettuale.

Classe A2: è previsto lo sversamento in un'area marina non costiera distante 8 miglia dalla costa con una superficie di 2km² che garantisce un ricoprimento teorico medio del fondale inferiore a 2 cm.

Classe B1-B2-C2: Smaltimento presso discarica a terra.

L'aggiudicazione del lavoro avverrà con il metodo dell'offerta economicamente vantaggiosa e pertanto fra i vari criteri sarà contemplata una premialità per le proposte di modalità di gestione del sedimento alternative a quelle previste in progetto e volte al recupero del materiale.

Individuazione del sito di immersione a largo

Il sito per l'immersione a largo del materiale dragato è stato individuato a valle di indagini sulle biocenosi bentoniche, di uno studio sui fenomeni di diffusione dei sedimenti sia durante le operazioni di dragaggio che per la fase di scarico a largo per valutare l'impatto con l'area SIC Posidonio S. Vito-Barletta e con le aree sensibili o protette eventualmente presenti, nonché previa attività di caratterizzazione del sito stesso. L'eventuale criticità dovuta alla fuoriuscita di sedimenti dal bacino portuale, va circoscritta alla particolare condizione di clima meteomarinario a cui la simulazione si riferisce, ovvero che gli eventi estremi si mantengano costanti ed uniformi per tutta la durata dei lavori. In queste particolari condizioni l'eventuale criticità potrà essere certamente molto limitata o addirittura eliminata attraverso un attento utilizzo di panne che si espandono fino in prossimità del fondale. Mentre, per ridurre la dispersione nel processo di scarico e contenere l'effetto ambientale si eviterà il deposito in condizioni meteo-climatiche sfavorevoli e durante le stagioni in cui nell'area c'è un'intensa attività biologica.

Per valutare l'impatto della dispersione dei sedimenti sull'ambiente in Figura 2 si riporta la distribuzione spaziale dell'accumulo dei sedimenti risposti per effetto del dragaggio e dello sversamento a largo

rapportata all'area SIC Mare e ai transetti in cui sono state svolte le indagini sulle biocenosi bentoniche.

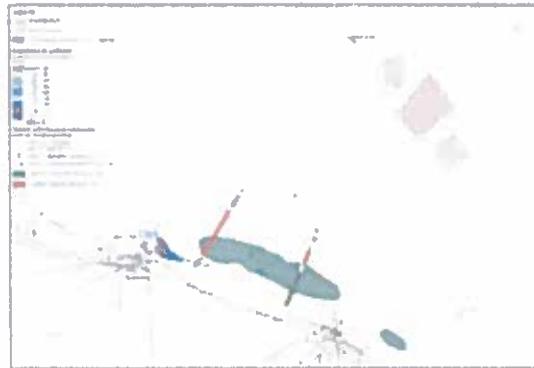


Figura 2. Valutazione interferenza tra dragaggio scarico a largo e aree protette.

Sono state individuate anche due aree di controllo C1 e C2 di estensione pari a 1 km² ciascuna, aventi le stesse caratteristiche del sito di immersione e non influenzate da attività di origine antropica. In particolare, sulla scorta della conoscenza delle correnti di circolazione caratteristiche generali del sito è stata individuata l'area di controllo C1, in modo che non fosse influenzata dalle attività di scarico, mentre l'area C2 influenzata dalle attività di scarico per riscontrare in fase di immersione a mare dei sedimenti eventuali alterazioni anche attraverso il confronto delle analisi tra le due aree.

Modalità di dragaggio

Si procederà con modalità di dragaggio ambientale di tipo meccanico per minimizzare la dispersione del materiale e la produzione di torbidità. Nelle aree in cui sono presenti strati a differente grado di contaminazione e con destinazione finale diversa si procederà con dragaggio selettivo che consente maggiore precisione.

In Figura 3 sono individuate le aree in cui è presente solo materiale di classe A2 e quelle in cui è presente

anche materiale di qualità inferiore e in cui si dovrà intervenire con un dragaggio selettivo.

Lo stato della procedura

In fase di progettazione esecutiva sono sopraggiunte due importanti modifiche normative quali l'introduzione del nuovo Codice dei Contratti e i nuovi provvedimenti per le operazioni di dragaggio, in vigore rispettivamente dall'aprile e settembre del 2016.

Particolare rilievo riveste nel caso specifico del Porto di Barletta, il regolamento che disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti di dragaggio al di fuori delle aree Sin, le modalità e i criteri tecnici per la gestione del materiale dragato,

tra cui l'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini, in attuazione dell'art. 109 del D.Lgs 152/2006. Attualmente, infatti, è in corso l'aggiornamento delle caratterizzazioni dei sedimenti che dovrà seguire la metodologia indicata nel nuovo regolamento, che introduce diverse novità tra cui il ruolo dell'ecotossicologia, il metodo di valutazione secondo criteri di integrazione ponderata e una nuova classificazione dei sedimenti.

Questa fase gioca un ruolo fondamentale e di grande interesse, poiché in prima applicazione consentirà di valutare in che modo la nuova disciplina incide non solo sulla progettazione, ma sull'intera procedura di gestione del materiale dragato mediante l'immersione in mare.

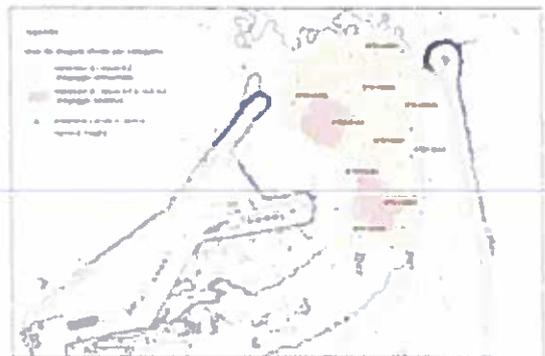


Figura 3. Area da dragare divisa per categorie.

L'INTERVENTO DI PAOLO LUPINO A REMTECH-COAST 2016

Sulla protezione dei litorali il tavolo dell'erosione costiera

Nell'ambito dell'evento internazionale di REMTECH-EXPO, che si tiene alla Fiera di Ferrara dal 21 al 23 settembre, è prevista la Conferenza Coast 2016 (www.coastexpo.com) che rappresenta il più importante momento nazionale di dibattito ed approfondimento dedicato alla gestione e alla tutela delle zone costiere, con la partecipazione delle imprese fra le più competitive del settore e delle principali autorità, tra le quali i Ministeri, i Porti, le Regioni e numerosi organi di controllo. Ad aprire i lavori sarà la seconda edizione della "Conferenza Nazionale dei Porti" che, con il contributo di Assoportoli e la partecipazione di alcune tra le principali Autorità Portuali straniere, approfondirà i temi dei dragaggi portuali e della gestione dei sedimenti.

La novità che caratterizzerà il calendario di Coast 2016, da mercoledì 21 pomeriggio a venerdì 23 mattina, è rappresentata dalle 8 sessioni dedicate alle "Linee Guida Nazionali sull'Erosione Costiera" presentate dal Tavolo Nazionale Erosione Costiera che è stato istituito nel 2015 su iniziativa del MATTM

assieme alle 15 Regioni costiere italiane. In particolare, le sessioni del TNEC si svilupperanno tramite gli interventi di numerose Amministrazioni Italiane e straniere nonché di Istituzioni scientifiche impegnate nella strategie di mitigazione e adattamento rispetto al fenomeno dell'erosione costiera ed agli effetti dei cambiamenti climatici sulle coste. Verranno affrontate specifiche tematiche sulle strategie di adattamento e la stima dei fabbisogni, sulle opere di difesa, sulla gestione dei sedimenti nei depositi costieri, nei depositi marini relictivi e nei depositi dei bacini idrografici artificiali, con una disamina del quadro normativo di settore.

Questi appuntamenti saranno affiancati dalla Call for abstract riservata agli espositori di Coast, che ripercorrerà in termini di best practice gli argomenti delle sessioni del TNEC: spazio, quindi, agli studi e ai casi più significativi e promettenti in materia di monitoraggio costiero, metodi di stima dell'erosione e degli effetti del climate change sulle morfologie costiere, interventi di difesa della costa, impiego di depositi marini di sabbia per il ripascimento, uso sostenibile degli accumuli di sedimenti per la manutenzione dei litorali e la movimentazione dei sedimenti. L'attenzione che

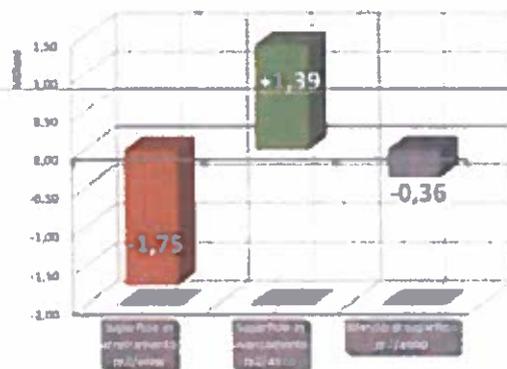


Paolo Lupino

è stata riservata a questo argomento deriva dalle caratteristiche di un fenomeno che è destinato a diventare sempre più centrale nell'attuale modello di sviluppo. L'erosione costiera viene stimata in circa 36 ha di spiagge (0,36 milioni di m²) che spariscono ogni anno dai nostri litorali con un danno economico valutabile in circa 9 miliardi all'anno. A

questa riduzione delle superfici litoranee si affianca un fenomeno di inurbamento costiero che è costantemente in crescita e che nei paesi del sud del Mediterraneo è ancora più accentuato. È importante mettere in evidenza che l'erosione costiera rappresenta un fenomeno strutturale e solo in minima parte può essere considerato l'effetto dovuto all'adozione di pratiche negative rimovibili. L'indispensabile bisogno di stabilizzare il territorio nell'entroterra (contrasto alle frane ed all'erosione dei suoli, contenimento delle piene con protezione dalle esondazione dei corsi d'acqua, ecc.) unitamente ad altre esigenze strategiche (energia idroelettrica, riserve idriche, ecc.) hanno causato e causano una drastica diminuzione del trasporto solido che il reticolo idrografico riesce a fluitare verso le coste, mettendo in crisi l'equilibrio delle morfologie costiere che si era venuto a creare nei secoli precedenti. Questa realtà comporta il fatto che il fenomeno erosivo non può essere ridotto agendo sulle cause (se non in minima parte) e che è quindi destinato ad aumentare anche in relazione agli effetti del cambiamento climatico. Si stima che nei bacini artificiali siano raccolti circa 400

Bilancio Superfici in Avanzamento e Arretramento al netto dei ripascimenti (m²/anno) - Coste Italiane (media 1960-2000)



milioni di m³ di sabbia che occorre rimobilizzare almeno in parte mentre altre risorse strategiche di sabbia sono state individuate nei depositi marini (circa 2 miliardi di m³ localizzati con 700 milioni di m³ già caratterizzati) al fine di poter fronteggiare il fenomeno. Fondamentale è anche l'impiego ottimale dei depositi costieri mediante il dragaggio degli avanspalti al fine di riequilibrare quegli scompensi indotti dalla presenza di queste stesse opere. Il

TNEC punta a definire le migliori strategie per fronteggiare l'erosione costiera mediante la diffusione della conoscenza del fenomeno e l'individuazione delle metodologie più sostenibili ed efficaci di concerto con le altre realtà europee e mediterranee. A chiudere Coast 2016 il pomeriggio di venerdì 23 sarà il convegno sulla ricerca promosso dal Gruppo Nazionale per la Ricerca sull'Ambiente Costiero (GNRAC).



Programma

Conferenza Nazionale dei Porti. Dragaggi e gestione dei sedimenti: stato dell'arte

Mercoledì, 21. Settembre 2016, 09:30 - 13:00

in collaborazione con Assoport e con il patrocinio del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Apertura dei lavori
Silvia Paparella, RemTech Expo
Filippo Maria Soccodato, Alta Scuola (Perugia)

Saluto delle Autorità
 Assoport
 Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Intervento internazionale
Isabelle Ryckbost, Segretario Generale Associazione Porti Marittimi Europei

Interventi
Andrea Ferrante, Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Laura D'Apule, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (Roma)
 Davide Pellegrini, Fuhvo Onorati, ISPRA
 Francesco Messineo, Assoport - [redacted] di Carrara

Interventi dal Call for paper Comitati Scientifici RemTech Expo
 Supporto modellistico nella definizione e gestione degli interventi di mitigazione del fenomeno di insabbiamento del Porto di Tremestieri (Messina)
A. Pedroncini, S. Torretta, DHI Srl
F. Di Sarcina, M. Maccarone, [redacted] di Messina

Dragaggio senza plume in circuito chiuso con riduzione del 50% del materiale da smaltire
 Davide Benodetti, Decomar S.p.A.

Operazione di recupero di fanghi di dragaggio nel Porto di Taranto - Art. 184-quater del D Lgs. 152/2006
 Marina Filippone, Valeria Colosimo, S.J.S. Engineering S.r.l.

La partecipazione ai convegni RemTech dà diritto a crediti formativi. L'iscrizione sarà possibile direttamente presso la Fiera di Ferrara.

Aspetti geotecnici nella progettazione delle casse di colmata marina: il Porto di Gaeta (Latina)
Moreno Scotta, Maccaferri SpA
Salvatore Milziano, Sapienza Università di Roma

L'Istituto Idrografico della Marina e lo standard nazionale per l'esecuzione dei rilievi idrografici - Disciplina e casi applicativi nell'ambito portuale
 Capitano di Vascello *Lamberto Orlando Lamberti, Capo Reparto Rilievi e Produzione, Istituto Idrografico della Marina*

Il caso del Porto di Savona
Flavio De Stefanis, [redacted] di Savona

Dibattito
 Luogo: Sala Blu
 A cura di: Paolo Ferrandino

21. Settembre 2016	<p>Sala Blu 09:30-13:00 Conferenza Nazionale dei Porti. Dragaggi e gestione dei sedimenti: stato dell'arte a cura di Silvia Paparella</p> <p>Sala Blu 14:30-15:30 Linee Guida Nazionali sull'erosione costiera - Scenari di apertura a cura di Paolo Saccoccia, Paolo Cappelletti</p> <p>Sala Blu 16:30-17:30 Linee Guida Nazionali sull'erosione costiera - II edizione: Tracce e azioni e caratteristiche climatiche. Scenari della criticità a cura di Sergio Bellone, Elisabetta Pizzani</p>
22 Settembre 2016	<p>Sala Coast 09:30-11:30 Linee Guida Nazionali sull'erosione costiera - I edizione: Erosione costiera e cambiamenti climatici: Strategie di adattamento e stato del fabbisogno a cura di Luigi Calchi</p> <p>Sala Coast 11:30-13:00 Linee Guida Nazionali sull'erosione costiera - II edizione: Opere di difesa costiera. Strategie di analisi e strategie di progetto a cura di Paolo Saccoccia, Francesco Lodi</p> <p>Sala Coast 14:30-15:30 Linee Guida Nazionali sull'erosione costiera - II edizione: Rubriche e indicatori: Potenzialità e aspetti ambientali dei depositi sedimentari marini recenti a cura di Paolo Saccoccia</p> <p>Sala Coast 16:30-17:30 Linee Guida Nazionali sull'erosione costiera - II edizione: Ricerche sedimentologiche e aspetti ambientali dei depositi marini e nei bacini idrografici a cura di Silvia Paparella</p>
23 Settembre 2016	<p>Sala Coast 09:30-11:30 Linee Guida Nazionali sull'erosione costiera - I edizione: Quadro normativo a cura di Sergio Calchi Novati</p> <p>Sala Coast 11:30-13:00 Linee Guida Nazionali sull'erosione costiera - I edizione: (Chiusura): Tavola rotonda con i relatori e relatori europei e mediterranei a cura di Paolo Saccoccia, Roberto Tommasi</p> <p>Sala Coast 14:30-15:30 GNRAC Gruppo Nazionale per la Ricerca sull'Ambiente Costiero - Scenari operativi sulla estrazione delle sabbie recuperabili marine a cura di Paolo Saccoccia, Elisabetta Pizzani</p>