

Primo piano:

Riforma dei porti (La Gazzetta Marittima, The Medi Telegraph, Ansa, Reggio Tv, LiveSicilia, Giornaledisicilia.it,

Quotidiano di Sicilia, Gazzetta del Sud, Giornale di Trapani, Social TP, TeleSud3, TrapaniOK, Trapani Oggi, La Sberla, Alqamah)

Dai Porti:

Trieste:

"...Trasloco dei punti franchi diventa realtà..." (Il Piccolo)

Savona:

"...5 operatori del porto cinese di Tianjin in visita allo scalo ligure..." (Ferpress)

"...Connessioni elettriche, alimentazione a GNL storage pilastri per ridurre emissioni porti..." (Ferpress)

Genova:

"...Authority Genova e Savona, Biasotti in pole..."
(The Medi Telegraph)

"...Estendere oltre le Alpi i bacini di mercato..." (Il Sole 24 Ore)

"...Torre Piloti..." (Il Secolo XIX)

Ravenna:

"...Vicesindaco, dati approvano autonomia è giusta..." (Ansa)

Ancona:

"...Merci in linea con l'anno scorso..." (The Medi Telegraph, Ansa)

Livorno:

"...Urgenze labroniche: ro/ro e porte vinciane..."

(La Gazzetta Marittima, Il Tirreno)

Napoli:

"...Presto un presidente per Napoli..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...Mettrò mare..." (Ansa)

Cagliari:

"...Terminal crociere, iniziati i lavori..." (Ansa)



INDICE



"...Crociere in crescita.." (Ansa)

Messina:

"..."Patto per la Falce"..." (TempoStretto)

Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Avvisatore Marittimo

InforMare

Maritime Transport Daily Newsletter – Release

Lloyd's List

La Gazzetta Marittima

Assoporti convocata sulla Riforma tempi e modi perché entri in vigore

Il presidente Monti sottolinea l'importanza del prossimo Comitato di coordinamento nel MIT per scremare i tanti progetti nei porti – Le prese di posizione delle categorie marittime



ROMA – La riforma della 84/94 è il tema del giorno, ovviamente, se non della politica nazionale (poco risalto sui quotidiani, se non quelli specializzati) certamente del cluster marittimo. E già domani, giovedì 28 gennaio sarà oggetto di una prima riunione a livello di Assoporti, convocata dal presidente Pasquale Monti per fare il punto su quanto contenuto nei decreti e su come l'associazione delle Autorità portuali dovrà (o potrà) adeguarsi alle nuove normative. Assoporti ha diramato una nota ufficiale (più in basso) in cui esprime il proprio consenso, ringrazia il ministro Delrio e sollecita tempi veloci per l'attuazione. Adesso i passaggi istituzionali prevedono l'ok della Corte dei Conti e delle commissioni parlamentari di Senato (presidente riconfermato nei giorni scorsi Altero Matteoli, che per la riforma si è battuto già dai tempi in cui era ministro delle Infrastrutture e Trasporti) e Camera, il tutto prevedibilmente entro marzo. Poi occorreranno i decreti delegati di attuazione dei vari passaggi. Ed entro 90 giorni, quindi entro la fine di aprile – dovrà nascere al MIT il fondamentale Tavolo di coordinamento tra le Authorities di sistema per scremare i troppi progetti di terminal e di ingrandimenti in concorrenza tra loro.

* * *

Particolarmente delicato sarà in questa chiave il lavoro per valutare quali delle iniziative nel settore dei terminal container potranno avere l'ok dell'organo di programmazione dello Stato: con tutti i principali scali che hanno il loro progetto. E in questa chiave, tra le ultime iniziative annunciate c'è quella del gruppo Gavio per finanziare (300 milioni disponibili da subito) la darsena container del porto di Civitavecchia, che a Livorno è stata vista come una concorrente pericolosa della piattaforma Europa, tanto da destare (si dice in giro) preoccupazione se non risentimento anche nel presidente della Regione Toscana Enrico Rossi che della piattaforma Europa è sponsor (e finanziatore con ben 150 milioni stanziati dalla Regione). Rossi avrebbe anche avuto di recente un incontro riservato con uno (o più) operatori portuali livornesi, convocati tramite l'assessore regionale Grieco, per capire come si stiano muovendo i terminalisti livornesi in vista della grande gara per la piattaforma. In quanto al presidente dell'Authority di Civitavecchia Pasquale Monti, una sua recente dichiarazione su La Nazione sottolinea che il progetto Gavio non nasce in concorrenza a Livorno ma punta al mercato del centro Italia e di Roma "con un break-even di 500 mila contenitori, 900 metri lineari di banchine a 18 metri di fondale e tempi di realizzazione veloci". Con una sottolineatura importante: che il comitato di coordinamento tra porti in fase di creazione al MIT sarà l'organo di Stato che dovrà decidere quali dei tanti progetti saranno "benedetti" ed avranno il supporto finanziario pubblico. Tenendo presente – ha detto ancora Pasquale Monti – che le vere scelte in questo settore verranno dal mercato.

* * *

- segue

Ed ecco le prese di posizione sulla riforma Madia-Delrio da parte delle principali associazioni e categorie operative nazionali della logistica.



Pasqualino Monti

Assoporti non può che salutare con soddisfazione il primo atto sulla strada di una riforma portuale essenziale per il rilancio del sistema nazionale dei porti e della logistica. Una riforma – sottolinea Pasqualino Monti, presidente di Assoporti – che l'Associazione spera possa consentire al sistema paese di sfruttare sino in fondo le potenzialità e la strategicità di questo comparto. Nell'auspicio che siano definiti in tempi rapidi i provvedimenti attuativi – prosegue Monti – tutti i decreti e gli atti che rendano esecutive le scelte del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, e del governo tutto in materia portuale, l'Associazione dei porti italiani, sottolinea una volta di più l'importanza del lavoro svolto e mirato essenzialmente a recuperare posizioni sulla strada dell'efficienza e della competitività internazionale.

In un paese che è la settima potenza industriale mondiale, ma che deve questo ruolo essenzialmente ad un'industria di trasformazione – ribadisce Monti – i porti e la logistica rappresentano la chiave di volta per il successo dell'Italia, della sua struttura economica e occupazionale, e dunque del suo futuro sviluppo.

Uno speciale apprezzamento va al ministro Delrio e a tutto il suo staff per essere riusciti a condurre "in porto" la prima fase di una riforma tanto attesa.

* * *



Roberto Alberti

Con riferimento all'approvazione da parte del Consiglio dei Ministri – afferma Roberto Alberti, presidente di Fedespedi – del decreto di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali", esprimo soddisfazione per una riforma che il nostro settore ha lungamente atteso, soprattutto in relazione al tema della semplificazione burocratica, e fortemente auspicato per quanto riguarda l'altra grande tematica del coordinamento nazionale. Sulla carta sono state date risposte a numerose richieste provenienti dall'utenza portuale: l'assegnazione ai presidenti delle Autorità di Sistema dei poteri reali di coordinamento e controllo su tutte le amministrazioni che intervengono all'interno degli scali portuali (art. 5 comma 4), lo snellimento dei processi decisionali interni alle autorità di sistema con il superamento dei Comitati Portuali (art. 8) e l'introduzione del tavolo di partenariato della risorsa del mare (art. 11 bis), con cui si garantisce agli stakeholders comunque una partecipazione consultiva ai progetti strategici di crescita dei sistemi portuali.

- segue

Prima di dare un giudizio definitivo bisognerà attendere la piena implementazione organizzativa e normativa della riforma ma non vi è dubbio che, leggendo il testo del Decreto, la volontà sia quella di aggiornare il nostro sistema di governance portuale guardando a modelli più evoluti e che molte delle battaglie condotte dagli spedizionieri in questi anni, come ad esempio quella per l'introduzione dello Sportello Unico Doganale, hanno trovato finalmente grande attenzione da parte del Governo. Si tratterà ora di capire e vedere tempi e modalità di effettiva attuazione della riforma, aspetto questo non banale visto che la stessa prevede un processo progressivo di superamento dell'attuale modello. Per concludere, siamo soddisfatti ma vogliamo essere prudenti: la riforma dovrà ora diventare, come dicono gli anglosassoni "law in action" e sappiamo che spesso, in Italia, le migliori riforme sono state spesso svilite da non adeguate norme applicative.

* * *



Nereo Marcucci

"Il Consiglio dei Ministri - ha commentato Nereo Marcucci, presidente di Confetra - approvando il decreto legislativo che riorganizza, razionalizza e semplifica la portualità italiana, aggiunge un altro tassello a quelli che abbiamo apprezzato in quest'ultimo anno: interventi puntuali in situazioni di crisi come a Taranto e Gioia Tauro ed interventi per il riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto con appropriati investimenti in infrastrutture ferroviarie e norme di sostegno come il Marebonus ed il Ferrobonus. Con i contenuti del decreto legislativo fanno un passo avanti la riorganizzazione (obbligatoria) delle amministrazioni coinvolte nell'importazione e nell'esportazione delle merci con l'unificazione funzionale delle 17 amministrazioni principali coinvolte e la creazione in ogni AdS dello sportello unico amministrativo per tutte le attività diverse da quelle commerciali ed industriali del porto. Il tavolo di partenariato per ogni AdS garantisce agli operatori la possibilità di dare il proprio contributo alla gestione portuale, così come il Tavolo di Coordinamento nazionale delle Autorità di sistema presso il MIT permetterà di finanziare gli investimenti infrastrutturali secondo logiche di mercato ma evitando - vista la collegialità dell'organismo - la tanto temuta "centralizzazione" in danno dei porti accorpati. Ritengo si possa dare atto che il ministro Delrio si muove coerentemente all'obiettivo di dare ad un Paese come il nostro, che vorremmo restasse manifatturiero ma che non ha materie prime, un asset indispensabile rappresentato dai porti e da sistemi logistici adeguati".

* * *



Paolo Costa

- segue

La riforma dei porti del ministro Delrio è un buon inizio, scrive Paolo Costa, presidente del porto di Venezia.

Ha, infatti, il grande merito di mettere la questione portuale al centro del dibattito sullo sviluppo del paese e di aprire, mi auguro, una stagione di riforme sempre più incisive nel settore. L'obiettivo finale deve essere quello di ridurre le differenze tra i prezzi alla produzione o all'importazione e i prezzi di mercato dei beni (prodotti o consumati) in Italia, differenze nelle quali si annidano anche gran parte delle inefficienze stimate in quasi 42 miliardi di euro anno. Per proseguire occorrerà agire perché le Autorità di Sistema si coordinino per rendere più competitiva ogni radice marittima dei corridoi europei; per favorire l'integrazione di archi e nodi lungo le diverse catene logistiche e per favorire l'ingresso di nuovi operatori innovatori e di dimensione adeguata alla competizione internazionale.

Serviranno scelte infrastrutturali importanti che dovranno essere improntate a un adeguamento della capacità dei porti e della geometria della rete stradale, ferroviaria e di navigazione interna che li serve, in modo tale da far uscire tutto il sistema infrastrutturale dalla sua arretratezza e della sua attuale incapacità di servire i traffici lungo le linee di percorso minimo. Questo vale anche nel caso dell'Autorità di sistema dell'Adriatico settentrionale (Venezia e Chioggia) che consente di immaginare di realizzare fin da subito a Chioggia il secondo onshore della piattaforma d'altura per poi allargarsi fino a sfruttare le potenzialità di Porto Levante e del polo energetico di Porto Viro, ma anche dei terminali di navigazione interna verso Padova e verso Mantova. Un insieme di capacità non solo portuali che possono fare di questo sistema uno degli strumenti maggiormente idonei a servire le esigenze del Paese. Il tutto poi, va considerato dentro un sistema Alto Adriatico che, con Ravenna e Trieste, dovrà trovare il modo di cooperare anche con Capodistria e Fiume per rendere sempre più questo mare lo sbocco europeo privilegiato dei traffici da e per l'oltre Suez oltre che dal Mediterraneo orientale.

* * *



Debora Serracchiani

"La riforma della portualità rilancia un settore vitale per lo sviluppo dell'Italia". Lo ha affermato la presidente del Friuli Venezia Giulia e vicesegretaria nazionale del Pd Debora Serracchiani, commentando l'approvazione, in Consiglio dei Ministri, del decreto legislativo riguardante la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali. "La riduzione del numero delle Autorità - ha continuato Serracchiani - con un'aggregazione che ricalca largamente il disegno dei 'core ports' previsti dall'Europa, un coordinamento centrale che indica le direttrici strategiche su cui punta il Paese, lo snellimento degli organi di governo delle Autorità portuali: sono punti qualificanti per rimettere la nostra portualità in condizione di competere con le grandi strutture del Nord Europa e del Sud del Mediterraneo. Troppo a lungo i nostri porti sono stati frammentati, gelosi e in competizione tra loro, e questo è stato un limite oggettivo che oggi superiamo". Per la vicesegretaria democratica "le Autorità portuali di sistema previste dal decreto legislativo finalmente chiudono l'epoca in cui i porti erano quasi cittadelle autonome, talvolta slegate o mal connesse con il sistema della logistica e delle grandi reti di trasporto e comunicazione. L'Italia ha una grandissima risorsa nei porti, e ho molta fiducia che questa riforma, anche con il contributo dei lavori del Parlamento, potrà innovare e dare una scossa definitiva a questi nodi strategici di connessione tra le vie di terra e quelle del mare".

* * *

- segue



Michele Pappalardo

“Sottolineiamo con convinzione, in attesa di conoscere meglio i contenuti dei provvedimenti decisi dal Consiglio dei Ministri, la positività di una svolta in atto: svolta che consiste essenzialmente in una convinzione nuova circa l’importanza e la strategicità del settore per la ripresa complessiva del paese”. Questo il commento a caldo di Michele Pappalardo, presidente di Federagenti, al varo delle prime misure per il rilancio del comparto logistico-portuale. E aggiunge: “Tutto può essere perfezionato, e ci saranno i tempi per farlo. È comunque, al di là di qualsiasi valutazione e aggiustamento in corso d’opera, essenziale e importante per il futuro del paese che la riforma dei porti sia entrata a far parte degli obiettivi strategici del governo”.

* * *



Silvia Velo

“Il decreto di riforma della portualità italiana è una grande occasione per lo sviluppo e la crescita della blue economy, un asset fondamentale per l’economia del nostro Paese”. Lo ha dichiarato in una nota Silvia Velo, sottosegretario di Stato all’Ambiente. “Un pacchetto – quello presentato dal ministro Delrio – di razionalizzazioni, semplificazioni, misure per il rilancio del comparto logistico-portuale che pongono al centro dell’azione di governo la risorsa mare. Anche il ministero dell’Ambiente – continua il sottosegretario Velo – ha fatto la sua parte con una serie di modifiche normative che aiuteranno a superare le difficoltà tecniche e operative che sono state riscontrate in questi anni nella realizzazione delle opere di dragaggio nei porti, definendo una volta per tutte un quadro regolamentare chiaro in materia. Un lavoro – conclude Velo – in sintonia con il decreto approvato dal Cdm, che ha come obiettivo la crescita del sistema portuale italiano senza intaccare minimamente la tutela e la salvaguardia del mare e dell’ambiente”.

* * *

- segue



Piergiorgio Massidda

“È un errore gravissimo accorpate le Autorità portuali della Sardegna - ha scritto l'ex presidente dell'Authority di Cagliari Piergiorgio Massidda - la nostra regione deve puntare con decisione sui porti dando maggiore impulso a un settore strategico che può creare ricchezza e posti di lavoro”. No all'accorpamento dell'Autorità portuale di Olbia e quella di Cagliari. “Il governatore Pigliaru intervenga sul Governo così come dovrebbero fare i parlamentari sardi, la Sicilia ha mantenuto due distretti come pure Liguria e Puglia, la nostra Regione è l'unica che sta accettando supinamente le decisioni di Roma. Dietro una falsa razionalizzazione si nasconde un provvedimento che ammazzerà la competitività dei porti più attivi e ridurrà la speranza di nuovi investimenti infrastrutturali in una regione come la nostra in cui gli scali hanno caratteristiche e peculiarità diverse. Fortunatamente non verrà messa in discussione la posizione degli scali di Cagliari e Sarroch che sotto la mia presidenza sono diventati porti Core potranno accedere a importanti e ingenti finanziamenti europei legati alle Autostrade del Mare che produrranno nei prossimi anni nuovi posti di lavoro, il potenziamento della flotta Grimaldi che oggi scala Cagliari con grande frequenza è solo l'inizio di questo fenomeno. Non si capisce oltretutto” conclude Massidda “perché nella nuova Autorità di Sistema Portuale del Mare Di Sardegna, con sede a Cagliari, vengano inglobati i porti di Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme, Santa Teresa di Gallura e venga ignorato uno scalo di importanza nazionale come quello di Arbatax che potrebbe avere invece un futuro importante dando un decisivo contributo alla crescita dell'Ogliastra e della Sardegna centrale”.



Gioia Tauro, i portuali contro Crocetta

Gioia Tauro - Il governatore siciliano contrario all'accorpamento con lo scalo calabrese: «Intervento inutile e dannoso».

Gioia Tauro - «Non bastava il clima di estrema incertezza generato dalla recente riforma del Sistema Portuale italiano che produrrà non pochi problemi gestionali alla neonata Autorità Portuale del Tirreno Meridionale generando ulteriori ritardi di competitività ai porti calabresi e siciliani; dobbiamo anche assistere alle esternazioni scomposte del Governatore della Regione Sicilia, Rosario Crocetta che onestamente sollevano un polverone inutile quanto dannoso». La risposta alle parole del governatore siciliano che aveva detto «In Sicilia in questi anni abbiamo portato avanti una battaglia per liberarci dalla mafia. In Calabria sono ancora all'inizio. Siamo preoccupati delle eventuali infiltrazioni della 'ndrangheta che si potrebbero estendere a Messina», arriva dal Sul, il sindacato unitario dei portuali di Gioia Tauro.

«Inutile perché la designazione di Gioia Tauro quale sede della nuova Autorità Portuale nasce dall'inquadramento dello scalo gioiese come "porto core" e non per scelte politiche e o clientelari. Dannoso perché, invece di esaltare, le qualità di uno scalo che, nonostante le oggettive difficoltà di ogni segno e modo, riesce a competere con i principali porti del Mediterraneo, cerca di metterne in evidenza "problematiche" che nello scalo gioiese vengono affrontate da anni con decisione e professionalità dall'intelligence italiana».

«Lo scalo gioiese è tra i più sicuri al mondo; forse anche crocevia di "interessi mafiosi e n'dranghestistici" come tutti i porti di transhipment a livello mondiale, ma certamente tra i porti più controllati in Europa».



Gli operatori spezzini contro la riforma Delrio

Spezia - La Spezia Port Service : «Troppa politica, operatori portuali assenti»

La Spezia - «Chi può davvero credere che consegnare i porti italiani a un governo tutto politico escludendo gli operatori e gli utenti privati dalla cabina di regia, possa rappresentare la formula vincente?» È l'interrogativo che si pone la community portuale di La Spezia che oggi - rappresentata dalla La Spezia Port Service (LSPS) - scende per prima criticamente in campo sul testo della riforma portuale appena approvata dal Consiglio dei ministri.

Secondo il portavoce della community portuale spezzina, il conferimento di super-poteri ai presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale e l'esclusione dei rappresentanti delle forze economiche «che, per altro, mantengono le Autorità portuali assicurando il flusso di tasse e diritti nelle casse delle stesse», **sono fattori di rischio altissimi. «Nei nuovi Comitati di gestione dei porti di sistema - sottolinea LSPS - così come disegnati nella legge di riforma, inserita nel pacchetto Madia, sono presenti solo ed esclusivamente rappresentanti della politica; agli operatori portuali** (agenti marittimi, spedizionieri, spedizionieri doganali, armatori, terminalisti) è assegnato un puro potere consultivo, ovvero nulla».

«TROPPI POLITICI»

Gli operatori spezzini contro la riforma Delrio

SPEZIA. «Chi può davvero credere che consegnare i porti italiani a un governo tutto politico escludendo gli operatori e gli utenti privati dalla cabina di regia, possa rappresentare la formula vincente?» La community portuale di La Spezia, rappresentata dalla La Spezia Port Service, critica la riforma portuale varata dal Consiglio dei ministri e firmata da Delrio. «Il conferimento di super-poteri ai presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale e l'esclusione dei rappresentanti delle forze economiche che, per altro, mantengono le Autorità portuali assicurando il flusso di tasse e diritti nelle casse delle stesse», sono fattori di rischio altissimi», scrive l'associazione. Agli operatori portuali (agenti marittimi, spedizionieri, armatori, terminalisti) è assegnato un puro potere consultivo, ovvero nulla».

Porti: Cna Liguria, riforma va nella giusta direzione

Bene annessione Genova-Savona e La Spezia-Marina di Carrara

26 gennaio, 18:49



(ANSA) - GENOVA, 26 GEN - "La riforma della portualità varata dal Consiglio dei Ministri lo scorso 21 Gennaio che diminuisce da 24 a 15 le Autorità portuali su tutto il territorio nazionale va nella giusta direzione al fine di creare quelle condizioni del fare sistema così indispensabile per la competitività e lo sviluppo dei porti marittimi": lo dichiara Marco Merli, Presidente della CNA Liguria intervenendo sul recente Decreto, varato dal Consiglio dei Ministri. Secondo Merli "non devono esserci motivi di divisioni e minimali discussioni campanilistiche nel merito degli accorpamenti delle Autorità portuali in Italia, perché in Liguria la fusione dei porti tra Genova e Savona e tra La Spezia e Marina di Carrara non sono annessioni ma bensì un insieme di forze". "Strategica", secondo Merli, la nuova governance delle Autorità Portuali "il cui comitato di gestione sarà ristretto a poche persone ponendo così fine a quel conflitto di interessi, talvolta anche monopolista, che tanto ha gravato sulle Autorità Portuali in termini di scelte e immobilismo decisionale in specie in materia di concessioni". A suo avviso, le concessioni dovrebbero essere "limitate nella loro durata a minimo 20 anni e assegnate sulla base di concreti e credibili piani industriali che contemplino, certezze negli investimenti negli obiettivi di crescita e nell'impiego e sviluppo della forza lavoro. Una volta assegnate, devono essere oggetto di controllo e verifica dei risultati ottenuti al fine del loro rinnovo o nel caso, del non rispetto degli impegni, revocate".(ANSA).

La Spezia Port Service: riflettere su super poteri a presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale

Author : com

Date : 26 gennaio 2016



(FERPRESS) – La Spezia, 26 GEN – Chi può davvero credere che consegnare i porti italiani a un governo tutto politico escludendo gli operatori e gli utenti privati dalla cabina di regia, possa rappresentare la formula vincente? A porre questo interrogativo è la community portuale di La Spezia, che storicamente ha rappresentato una delle determinanti chiavi di successo del primo porto italiano a trazione privata e che oggi – rappresentata dalla La Spezia Port Service (LSPS) – scende per prima criticamente in campo sul testo della riforma portuale appena approvata dal Consiglio dei ministri.

Secondo il portavoce della community portuale spezzina, che ha storicamente operato sulla linea del fronte per l'affermazione dello scalo ligure in particolare nel mercato dei trasporti container, il conferimento di super-poteri ai presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale e l'esclusione dei rappresentanti delle forze economiche "che, per altro, mantengono le Autorità portuali assicurando il flusso di tasse e diritti nelle casse delle stesse", sono fattori di rischio altissimi.

"Nei nuovi Comitati di gestione dei porti di sistema - sottolinea LSPS - così come disegnati nella legge di riforma, inserita nel pacchetto Madia, sono presenti solo ed esclusivamente rappresentanti della politica; agli operatori portuali (agenti marittimi, spedizionieri, spedizionieri doganali, armatori, terminalisti) è assegnato un puro potere consultivo, ovvero nulla".

"Non solo, l'attribuzione di super poteri al Presidente delle Authority - prosegue La Spezia Port Service - presuppone a nostro avviso l'individuazione di figure di alto profilo tecnico. Auspichiamo quindi che, dalla mediazione fra Stato e Regioni, ossia i soggetti preposti alla scelta, non scaturiscano nomine di esclusiva valenza politica ma ben radicate nel mondo produttivo e dotate di caratura internazionale."

Non è un caso che l'allarme venga fatto scattare da La Spezia dove il successo del porto, sin dalla nascita del terminal container voluto da Angelo Ravano – per ammissione esplicita del suo fondatore – fu ed è frutto di uno sforzo coeso di progettazione, gestione e collaborazione che ha visto tutte le categorie imprenditoriali, agire, insieme, e in collaborazione con il mondo del lavoro, per l'obiettivo comune della competitività e dell'efficienza".

La Spezia Port Service chiede quindi alle forze politiche nazionali e locali e a tutto il mondo imprenditoriale di compiere una riflessione approfondita prima che le nuove norme producano effetti difficilmente reversibili nella portualità nazionale che ha bisogno di recuperare competitività ed efficienza.

Porti: decreto di riforma. 15 Autorità di sistema portuali, sportello unico doganale e amministrativo

Author : ad

Date : 26 gennaio 2016



(FERPRESS) – Roma, 26 GEN - 15 Autorità di sistema portuali (Adsp) invece delle attuali 25; semplificazione burocratica e amministrativa. Sono i punti cardine del decreto legislativo di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali", presentato dal Ministro per la Semplificazione e la Pubblica Amministrazione, Marianna Madia, approvato dal Consiglio dei Ministri. Il testo ufficiale non è stato ancora trasmesso al Parlamento, dove dovrà seguire il percorso dei pareri delle Commissioni competenti (e del Consiglio di Stato) per diventare poi pienamente esecutivo. Si calcola che, entro tre mesi, si avrà la decadenza delle attuali Autorità portuali e l'insediamento dei nuovi organismi di gestione.

In base al decreto, i porti italiani vengono riorganizzati in 15 Autorità di sistema portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti core dalla Comunità Europea. Il decreto istituisce le Autorità portuali di sistema del Mare Ligure occidentale, con sede a Genova, con i porti di Savona e Vado; del Mare Ligure orientale, con sede a La Spezia e il porto di Marina di Carrara; del Mar Tirreno settentrionale, con sede a Livorno e i porti di Piombino, Portoferraio e Rio Marina; del Mare di Sardegna, con sede a Cagliari e i porti dell'isola; del Mar Tirreno centro-settentrionale, con sede a Civitavecchia e i porti di Fiumicino e Gaeta; del Mar Tirreno centrale, con sede a Napoli e i porti di Salerno e Castellammare di Stabia; del Mar Tirreno meridionale e dello Stretto, con sede a Gioia Tauro e i porti calabresi e della sponda messinese; del Mare di Sicilia occidentale, con sede a Palermo e i porti di Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle; del Mare di Sicilia orientale, con sede ad Augusta e con il porto di Catania; del Mare Adriatico meridionale, con sede a Bari e i porti di Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli; del Mare Ionio, con sede a Taranto; del Mare Adriatico centrale, con sede ad Ancona e i porti della riviera marchigiana-abruzzese; del Mare Adriatico centro-settentrionale, con sede a Ravenna; del Mare Adriatico settentrionale, con sede a Venezia e il porto di Chioggia; del Mare Adriatico orientale, con sede a Trieste. Complessivamente, alle Autorità di sistema portuale fanno riferimento 54 porti del territorio nazionale; le Regioni possono integrare l'elenco dei porti all'interno delle 15 Adsp. Alle sedi di Autorità di Sistema Portuale viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area; ognuna avrà funzioni di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche e tutte le Adsp funzioneranno in stretta relazione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in particolare per il Piano Regolatore di Sistema Portuale e i programmi infrastrutturali con contributi nazionali o comunitari.

La riorganizzazione amministrativa prevede che l'Autorità di Sistema Portuale "sarà governata in modo snello": il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'intesa con il presidente della Regione o delle Regioni interessate, nominerà il Presidente, che dovrà avere "comprovata esperienza e qualificazione professionale" e avrà "ampi poteri decisionali". Snellita anche l'intera struttura di governo dei porti, che passerà a livello nazionale dagli attuali 336 membri a circa 70: previsto un Comitato di gestione, cioè un

- segue

board ristretto a poche persone, un Segretario Generale, un Collegio dei Revisori dei Conti. Per garantire la coerenza con la strategia nazionale viene istituito al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il Tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale. Rispetto al passato, si tratta di un'autentica svolta rispetto alle strutture pletoriche del governo dei porti (i Comitati portuali contavano spesso decine e decine di componenti) e rispetto alle procedure di nomina dei presidenti delle Autorità (le famose "terne" designate dai vari organismi) e amministratori.

Decisiva anche l'azione di semplificazione burocratica e snellimento delle procedure. Rispetto agli attuali 113 procedimenti amministrativi, svolti da 23 soggetti, funzioneranno lo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, da realizzare sotto il coordinamento funzionale dell'Agenzia delle Dogane, e lo Sportello Amministrativo Unico, un front office per tutti i procedimenti amministrativi e autorizzativi che non riguardano le attività commerciali e industriali. Due sportelli che abbasseranno drasticamente i tempi di sdoganamento e amministrativi, oggi imparagonabilmente più lunghi rispetto ai maggiori porti internazionali, come sottolinea lo stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Previste anche norme per la semplificazione delle procedure per i dragaggi e per coordinare gli investimenti nei porti coerenti con gli indirizzi della programmazione a livello nazionale e europeo.

La riforma è stata finora accolta con giudizi positivi da parte di operatori e associazioni come Assoport, mentre ha incontrato le critiche e le resistenze delle autorità o dei porti che vengono accorpati o limitati nella loro autonomia. La riforma è uno dei punti strategici del lavoro del ministro Delrio e dello staff che lo affianca, tra cui – in particolare – Ennio Cascetta, nuovo Coordinatore della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza, e Ivano Russo, che ha seguito le politiche europee dei porti prima al Ministero della Coesione e a Palazzo Chigi e ora è diretto collaboratore del ministro.

ECONOMIA

Port Authority del Mar Tirreno meridionale, Crocetta si scaglia contro l'accorpamento di Messina a Gioia Tauro

Sconcertante la motivazione addotta dal Governatore siciliano: ?Con Messina capofila sarebbe stato diverso, si rischiano infiltrazioni di ?ndrangheta?

Palermo. «Sostengo l'integrità della Sicilia e quindi visto che Messina è una delle città più importanti della Regione, non capisco perché dovrebbe essere in seconda fila con un' **Autorità portuale** spostata a Gioia Tauro». L'ha detto stamani il presidente della Regione siciliana, Rosario Crocetta (vedi foto), in visita alla zona Falcata di Messina dove a breve dovrebbe partire un progetto per la riqualificazione dell'area, commentando l'accorpamento tra le autorità portuali di Messina e Gioia Tauro. «Una cosa era mettere capofila Messina - prosegue Crocetta - un'altra è mettere Gioia Tauro. Ho già espresso il mio dissenso scritto e credo che un decreto fatto senza il pronunciamento della Regione sarebbe anticostituzionale perché noi non siamo stati invitati formalmente, quindi per noi questo accorpamento non ha nessun valore e lo sa bene anche il governo. Tra l'altro questa situazione è totalmente invisibile agli operatori economici di Messina che - leggete bene le sconcertanti motivazioni addotte dal Governatore siciliano - sono preoccupati anche per il peso rilevante che ha la 'ndrangheta nel controllo del porto di Gioia Tauro. Noi abbiamo fatto una grande battaglia per liberarci dalla mafia mentre lì - afferma tra l'altro l'ex sindaco "coraggio" di Gela - ancora sono all'inizio di un'azione e temiamo le infiltrazioni mafiose della 'ndrangheta che potrebbero estendersi a Messina». 23-01-2016 14:36.



SCONCERTANTE LA MOTIVAZIONE ADDOTTA DAL GOVERNATORE SICILIANO: "CON MESSINA CAPOFILA SAREBBE STATO DIVERSO, SI RISCHIANO INFILTRAZIONI DI 'NDRANGHETA"

Port Authority del Mar Tirreno meridionale, Crocetta si scaglia contro l'accorpamento di Messina a Gioia Tauro

Palermo

Sostengo l'integrità della Sicilia e quindi visto che Messina è una delle città più importanti della Regione, non capisco perché dovrebbe essere in seconda fila con un' **Autorità portuale** spostata a Gioia Tauro». L'ha detto stamani il presidente della Regione siciliana, Rosario Crocetta (vedi foto), in visita alla zona Falcata di Messina dove a breve dovrebbe partire un progetto per la riqualificazione dell'area, commentando l'accorpamento tra le autorità portuali di Messina e Gioia Tauro.

«Una cosa era mettere capofila Messina - prosegue Crocetta - un'altra è mettere Gioia Tauro. Ho già espresso il mio dissenso scritto e credo che un decreto fatto senza il pronunciamento della Regione sarebbe anticostituzionale perché noi non siamo stati invitati formalmente, quindi per noi questo accorpamento non ha nessun valore e lo sa bene anche il governo. Tra l'altro questa situazione è totalmente invisibile agli operatori economici di Messina che - leggete bene le sconcertanti motivazioni addotte dal Governatore siciliano - sono preoccupati anche per il peso rilevante che ha la 'ndrangheta nel controllo del porto di Gioia Tauro. Noi abbiamo fatto una grande battaglia per liberarci dalla mafia mentre lì - afferma tra l'altro l'ex sindaco "coraggio" di Gela - ancora sono all'inizio di un'azione e temiamo le infiltrazioni mafiose della 'ndrangheta che potrebbero estendersi a Messina».

23-01-2016 14:36

23-01-2016 14:36

23-01-2016 14:36

23-01-2016 14:36

CRONACA

Ardizzone chiede scusa ai calabresi dopo le dichiarazioni di Crocetta (Pa)

Il presidente dell'Assemblea regionale siciliana lunedì incontrerà il sindaco di Reggio

Palermo. "Da messinese e da siciliano, che si sente lesa ogni qual volta si parla della nostra isola come terra dove è impossibile fare investimenti a causa della mafia, voglio chiedere scusa ai cittadini calabresi per le improvvide e inopportune dichiarazioni del presidente della Regione siciliana, Rosario Crocetta sull'accorpamento dei porti di Messina e Gioia Tauro. E lo farò personalmente domani, incontrando a Reggio Calabria il sindaco, Giuseppe Falcomatà, e il delegato per l'Area dello Stretto del Consiglio regionale calabro, Domenico Battaglia". Lo dice il presidente dell'Assemblea regionale siciliana, Giovanni Ardizzone. "Evidentemente - continua Ardizzone - al presidente Crocetta sfugge che la creazione dell'autorità di 'Sistema Portuale dello Stretto', la più grande del Sud Italia, deliberata dal Consiglio dei ministri mercoledì scorso, rappresenta un volano per il rilancio dell'economia a Messina. La politica, nelle proprie scelte, deve propendere verso gli interessi della collettività e non dei singoli, anche se legittimi. Ecco perché Crocetta sbaglia, sia nel bocciare l'accorpamento, sia e soprattutto sostenendo che in questo modo si dà la possibilità alla ndrangheta di mettere le mani sul porto di Messina. Il presidente della Regione, evidentemente, sottovaluta che si tratta di una grande occasione per avviare un progetto condiviso, che possa rilanciare l'Area dello Stretto quale territorio di grande potenzialità, in tema di attrazione di risorse, nel panorama del Mezzogiorno d'Italia". Per Ardizzone "la creazione di un'unica Autorità portuale rientra in un progetto più ampio di Area Integrata dello Stretto, che ha già portato Sicilia a Calabria a legiferare in materia e alla costituzione di, recente, di una Conferenza permanente interregionale per il coordinamento delle politiche dell'Area dello Stretto". 24-01-2016 19:10.



IL PRESIDENTE DELL'ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA, GIOVANNI ARDIZZONE, INCONTRERÀ IL SINDACO DI REGGIO

Ardizzone chiede scusa ai calabresi dopo le dichiarazioni di Crocetta (Pa)

Palermo. "Da messinese e da siciliano, che si sente lesa ogni qual volta si parla della nostra isola come terra dove è impossibile fare investimenti a causa della mafia, voglio chiedere scusa ai cittadini calabresi per le improvvide e inopportune dichiarazioni del presidente della Regione siciliana, Rosario Crocetta sull'accorpamento dei porti di Messina e Gioia Tauro. E lo farò personalmente domani, incontrando a Reggio Calabria il sindaco, Giuseppe Falcomatà, e il delegato per l'Area dello Stretto del Consiglio regionale calabro, Domenico Battaglia".

Lo dice il presidente dell'Assemblea regionale siciliana, Giovanni Ardizzone. "Evidentemente - continua Ardizzone - al presidente Crocetta sfugge che la creazione dell'autorità di 'Sistema Portuale dello Stretto', la più grande del Sud Italia, deliberata dal Consiglio dei ministri mercoledì scorso, rappresenta un volano per il rilancio dell'economia a Messina. La politica, nelle proprie scelte, deve propendere verso gli interessi della collettività e non dei singoli, anche se legittimi. Ecco perché Crocetta sbaglia, sia nel bocciare l'accorpamento, sia e soprattutto sostenendo che in questo modo si dà la possibilità alla ndrangheta di mettere le mani sul porto di Messina. Il presidente della Regione, evidentemente, sottovaluta che si tratta di una grande occasione per avviare un progetto condiviso, che possa rilanciare l'Area dello Stretto quale territorio di grande potenzialità, in tema di attrazione di risorse, nel panorama del Mezzogiorno d'Italia".

Per Ardizzone "la creazione di un'unica Autorità portuale rientra in un progetto più ampio di Area Integrata dello Stretto, che ha già portato Sicilia a Calabria a legiferare in materia e alla costituzione di, recente, di una Conferenza permanente interregionale per il coordinamento delle politiche dell'Area dello Stretto".

24-01-2016 19:10

Riordino delle autorità portuali D' Ali: "Proposta indecente"

Il senatore contro la proposta del governo di far rientrare il porto di Trapani nella giurisdizione dell' autorità portuale di Palermo.

TRAPANI- "Illegittima, indecente e irricevibile". Così il senatore Antonio d' Ali definisce la proposta del Governo nazionale e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, riguardante il riordino delle autorità portuali. Proposta che prevede che il Porto di Trapani rientri nella giurisdizione dell' autorità portuale di Palermo. D' Ali si sofferma poi a spiegare il perché dell' utilizzo di questi tre aggettivi. "È illegittima perché la città di Trapani non è sede di autorità portuale avendo già subito la mortificazione da parte del Governo Prodi di vedere soppressa la sua. Dunque non si capisce perché debba subire dopo la beffa anche il danno". "È indecente tecnicamente poiché configura un' ulteriore volontà di colonizzare Trapani da parte palermitana senza alcun nesso logico di sistema. Dico ciò perché Trapani non ha alcuna attinenza strategica con Palermo mentre invece, piuttosto, si è sempre rilevata l' esigenza di fare sistema con la fascia costiera sud-occidentale e prospiciente il canale di Sicilia che conduce sino a Porto Empedocle. Indecente anche perché il modello di governance proposto esclude dal tavolo delle decisioni i rappresentanti degli enti locali trapanesi e degli operatori marittimi del territorio, prevedendo che a Trapani venga istituito solamente un ufficio distaccato dell' autorità di Palermo". "È irricevibile perché comporterebbe una mortificazione dell' autonomia del Porto di Trapani e una prevaricazione delle esigenze prioritarie di autodeterminazione delle sue strategie secondo le indicazioni e le sue peculiari prospettive già praticate e progettate dall' attività degli operatori marittimi trapanesi". "Il decreto legislativo - prosegue d' Ali nella sua analisi - verrà ora all' attenzione delle commissioni parlamentari competenti. Per quel che mi riguarda interverrò in Commissione trasporti a difesa dell' autorità trapanese, motivando il perché questa estensione di Palermo su Trapani non sia da consolidarsi. Spero che facciano altrettanto gli altri rappresentanti della città in Parlamento. Ma soprattutto mi rammarico che qui siano venuti a fare inutilmente passerella, promettendo l' autonomia, il sottosegretario Nencini e il Senatore Filippi, componenti del Governo e della maggioranza che lo sostiene, in occasione delle visite da loro personalmente effettuate proprio al Porto di Trapani. La storia e la valenza attuale e potenziale del Porto di Trapani, da sempre Porto di interesse nazionale, non può consentire un simile ridimensionamento dal punto di vista dell' autonomia e dell' interlocuzione degli enti sovrapposti. Spero infine che gli enti locali e le rappresentanze sindacali degli operatori e dei lavoratori marittimi trapanesi impugnino nelle competenti sedi il decreto ove nella sua stesura definitiva, dopo il passaggio parlamentare, confermi i contenuti della proposta del Governo".



Gli amici di Crocetta, la 'ndrangheta, la politica Da Messina a Trapani scoppia la guerra dei porti

Il governo Renzi ha deciso la riduzione e l'accorpamento delle Autorità portuali. Il governatore non vuole che i messinesi si leghino ai calabresi: "C'è la mafia". Ma qualcuno è convinto: "Vuole solo tutelare imprenditori amici". I trapanesi invece non vogliono stare sotto il controllo di Palermo e fare la stessa fine di Termini Imerese. (Nella foto, il porto di Palermo)

PALERMO - Crocetta non vuole che i messinesi si leghino ai calabresi, ma qualcuno è convinto: "Vuole solo tutelare imprenditori amici". I trapanesi non vogliono stare sotto il controllo di Palermo, dove invece è già finita Termini Imerese: "E da allora qui non attracca più una nave", spiega il sindaco della cittadina termitana. In Sicilia è scoppiata la guerra dei porti. La riforma di Delrio A fungere da innesco è stato il recente decreto approvato dal Consiglio dei ministri sulla "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali". Una decisione con la quale il ministro alle Infrastrutture Delrio ha deciso la riduzione delle Autorità da 24 a 15. Per quanto riguarda la Sicilia, sono tre i nuovi organismi che verranno fuori dalla riforma. Il primo, è l'Autorità portuale del Mare di Sicilia orientale costituita dai porti di Augusta (sede dell'Autorità) e Catania; il secondo è quello della Sicilia occidentale che prevede Palermo come sede di un'Autorità che comprende anche i porti di Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani; il terzo è l'Autorità di sistema portuale dello Stretto, con Gioia Tauro sede di un'Autorità che comprende Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Reggio Calabria, Messina, Milazzo, Tremestieri. È questo l'ente che non piace al presidente della Regione Crocetta. Ovviamente con motivazioni "antimafia". "Sostengo - ha detto il governatore - l'integrità della Sicilia e quindi visto che Messina è una delle città più importanti della Regione, non capisco perché dovrebbe essere in seconda fila con un'Autorità portuale spostata a Gioia Tauro". La motivazione, ovviamente è molto semplice: quello di Gioia Tauro è considerato uno dei porti più importanti d'Europa. In grado di accogliere navi cargo che ricevono merci da tutto il mondo. Ma per Crocetta: "una cosa era mettere capofila Messina un'altra è mettere Gioia Tauro. Ho già espresso il mio dissenso scritto e credo che un decreto fatto senza il pronunciamento della Regione sarebbe anticostituzionale". L'ombra della



- segue

'ndrangheta Ma come detto c'è di più. Per Crocetta, infatti, "questa situazione è totalmente invisibile agli operatori economici di Messina che sono preoccupati anche per il peso rilevante che ha la 'ndrangheta nel controllo del porto di Gioia Tauro. Noi abbiamo fatto una grande battaglia per liberarci dalla mafia mentre lì ancora sono all'inizio di un'azione e temiamo le infiltrazioni mafiose della 'ndrangheta che potrebbero estendersi a Messina". Insomma, il presidente esprime un concetto molto chiaro: "Ma come, ci siamo liberati della mafia e vogliamo prenderci la 'ndrangheta?". Parole che ovviamente non sono piaciute ai calabresi. E hanno scatenato un caos diplomatico: "Nessuno - ha protestato tra gli altri il presidente della Provincia di Reggio Calabria Giuseppe Raffa - ha attribuito al presidente della Regione Siciliana l'autorità morale di assegnare patenti di mafiosità. L'attacco volgare di Rosario Crocetta contro il porto di Gioia Tauro offende tutti i cittadini della provincia di Reggio Calabria ed è espressione di una grettezza intellettuale che non ci saremmo mai aspettati dall'ex sindaco di Gela". Parole che hanno spinto il presidente dell'Ars, il messinese Ardizzone a chiedere "scusa ai cittadini calabresi per le improvvise e inopportune dichiarazioni del presidente della Regione siciliana". L'amicizia con gli imprenditori messinesi Ma cosa c'è davvero dietro la plateale protesta del governatore siciliano? In tanti ritengono che le parole di Crocetta riflettano - e in parte questa idea è desumibile dalle stesse dichiarazioni del presidente - la preoccupazione (assolutamente legittima e persino comprensibile) di alcuni gruppi imprenditoriali vicini allo stesso Crocetta e a qualche suo fedelissimo del Messinese. In particolare al gruppo Franza, tra i più ricchi e potenti in Sicilia, che rischierebbe di perdere la centralità che attualmente occupa al porto di Messina, che verrebbe inglobato da quello di Gioia Tauro dove invece è forte è l'influenza di Msc, un gruppo potenzialmente "concorrente" rispetto alla famiglia messinese che si occupa da cinquant'anni del traghettamento sullo Stretto. "Perché - ha di fatto ammesso Crocetta al portale 'tempo stretto.it' - non dovrei supportare gli imprenditori siciliani? O messinesi? Abbiamo garanzie che l'imprenditoria siciliana potrà avere spazi oppure accadrà solo il contrario?". Insomma, la 'ndrangheta c'entra, ma fino a un certo punto. Del resto, già a caldo, l'ex ministro Gianpiero D'Alia, che conosce bene Messina, aveva commentato così l'uscita del governatore: "Non capisco se è frutto di una delle sue tante estemporaneità o di qualche manina privata". Il porto di Trapani e l'esempio di Termini Imerese Ma che la riforma dei porti sia anche un enorme rischio, è apparso subito chiaro anche all'estremo opposto dell'Isola. A Trapani, cioè, dove sono esplose le proteste di chi avverte il rischio dell'indebolimento del porto in seguito alla fusione con l'Autorità portuale di Palermo. Una proposta che ad esempio il senatore trapanese Antonio D'Alì ha già bollato come "illegittima, indecente e irricevibile". Secondo il parlamentare infatti, questa fusione "configura un'ulteriore volontà di colonizzare Trapani da parte palermitana senza alcun nesso logico di sistema. Dico ciò perché Trapani non ha alcuna attinenza strategica con Palermo", inoltre, il passaggio sotto il controllo di Palermo "comporterebbe una mortificazione dell'autonomia del Porto di Trapani". E lo scontento è molto ampio: "Quella del governo Renzi è una scelta - dice l'ex sindaco di Trapani e attuale deputato regionale Mimmo Fazio - che non comprendo. I porti di Trapani e Palermo sono da sempre in competizione. E se questa fusione diventerà operativa, è difficile pensare che il porto della mia città possa svilupparsi. Tra l'altro - aggiunge - la decisione rischia di avere ripercussioni anche dal punto di vista lavorativo: nel momento in cui verranno dirottate le navi verso il capoluogo, è chiaro che anche le nostre maestranze rischiano di lavorare di meno". E in effetti qualche esperienza passata rafforza i dubbi dei politici trapanesi. Pochi anni fa, infatti, ad esempio, il porto di Termini Imerese è confluito all'interno dell'Autorità portuale di Palermo. Le conseguenze? Le racconta il sindaco della cittadina termitana, Salvatore Burrafato: "Nel 2016 qui non è ancora approdata una nave. E negli ultimi anni c'è stato un chiaro decremento dovuto certamente a tanti motivi tra cui la crisi, l'addio di Fiat, i lavori sulla A19. Ma certamente molte imbarcazioni sono state dirottate da Termini a Palermo. Non vorrei - ha concluso - che dietro ci sia la necessità di garantire il lavoro alle maestranze del capoluogo, mettendo in crisi i nostri operai". Perché il rischio dei porti è anche (e soprattutto) un gioco di potere.

La guerra dei porti siciliani Il caso di Trapani e Palermo

La fusione del porto trapanese nell' **Autorità portuale** del capoluogo ha suscitato proteste e polemiche. Ecco perché.

La guerra dei porti siciliani Il caso di Trapani e Palermo.



La guerra dei porti siciliani Il caso di Termini Imerese

*Pochi anni fa il passaggio all' interno dell' **Autorità portuale** di Palermo. Da allora, il porto termitano ha gradualmente visto calare il traffico. Il sindaco: "Un danno per i nostri lavoratori".*

La guerra dei porti siciliani Il caso di Termini Imerese.



Autorità portuali a Trapani, D'Alì parte all' attacco "Una mortificazione"

TRAPANI. «Illegittima, indecente e irricevibile». Così il senatore Antonio D'Alì definisce la proposta del Governo nazionale e, in particolare, del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, riguardante il riordino delle **Autorità portuali**. La proposta prevede che il Porto di Trapani rientri nella giurisdizione dell' **Autorità portuale di Palermo**. D'Alì spiega il perché dell' utilizzo dei tre aggettivi: «È illegittima perché la città di Trapani non è sede di **Autorità portuale** avendo già subito la mortificazione da parte del Governo Prodi di vedere soppressa la sua»; «È indecente tecnicamente poiché configura un' ulteriore volontà di colonizzare Trapani che non ha alcuna attinenza strategica con **Palermo** mentre si è sempre rilevata l' esigenza di fare sistema con la fascia costiera sud -occidentale e prospiciente il canale di Sicilia che conduce sino a Porto Empedocle. Indecente anche perché il modello di governance proposto esclude dal tavolo delle decisioni i rappresentanti degli enti locali e degli operatori marittimi del territorio, prevedendo che a Trapani venga istituito solamente un ufficio distaccato dell' autorità di **Palermo**»; «È irricevibile perché comporterebbe una mortificazione dell' autonomia del Porto e una prevaricazione delle esigenze prioritarie di autodeterminazione delle sue strategie».



GIACOMO DI GIROLAMO

Il sindaco non condivide l'idea che il porto di Milazzo debba finire nel calderone dell' **Autorità "Tirreno Meridionale"**

Riforma portuale, lettera al ministro Delrio

Il primo cittadino: "Nessuna relazione, né con l'area dello stretto, né con l'area calabrese"

MILAZZO (ME) - Il sindaco Giovanni Formica non condivide l'idea che il porto di Milazzo debba finire nel calderone dell' **Autorità portuale** dello Stretto o "Tirreno Meridionale" come viene definita. Nella giornata odierna ha deciso di inviare una lettera al ministro alle Infrastrutture, Graziano Del Rio, ai presidenti delle Regioni Sicilia e Calabria e ai vertici delle **Autorità portuali** di Messina, Catania e Palermo, per chiedere che, in sede di deliberazione della riforma, si stacchi sostanzialmente il destino di Milazzo da quello di Messina, lasciando il porto mamertino in Sicilia, collegandolo con Catania o Palermo.

Scrivendo Formica: "L'ipotesi che il porto di Milazzo venga inserito, insieme a quello di Messina, nella **Autorità** cosiddetta "Tirreno meridionale" anche definita "dell'area dello Stretto", si porrebbe in contrasto con le peculiarità e la storia stessa della struttura portuale mamertina che, nel tempo, si è caratterizzata per la significativa movimentazione di passeggeri, legata al rapporto con le vicine Isole Eolie e per i traffici commerciale ed industriale connessi alla presenza, sul territorio, delle industrie pesanti. Nessuna relazione, quindi, né con l'area dello stretto, né con i porti calabresi".

"Anche sul fronte delle prospettive, è nostro obiettivo allargare il bacino verso la zona industriale di Giammoro, nell'ottica della costruzione di un "Grande porto", frutto di una ventennale elaborazione delle amministrazioni locali e delle forze politiche. Le caratteristiche attuali e la prospettiva disegnata, fanno guardare al porto di Milazzo come ad una struttura strategica per lo sviluppo della portualità siciliana, in un'ottica di complementarietà con il porto di Catania o, meglio ancora, di Palermo, pienamente condivisa dagli operatori del settore".

"Abbiamo sperato di potere rappresentare, in maniera compiuta, la nostra visione nell'ambito di un confronto con i governi nazionale e regionale - evidenzia ancora il sindaco mamertino - ma i tempi stretti per l'attuazione della riforma, però, fanno sfumare questa opportunità. Siamo, comunque, certi che, pur se sintetiche, le riflessioni rassegnate possano stimolare un approfondimento che, non intaccando lo spirito e le finalità perseguiti del Governo, guardi alla possibilità di mantenere il porto di Milazzo nell'ambito di un' **Autorità** siciliana".

The image shows a newspaper page from 'Quotidiano di Sicilia' with the following content:

- Top header: "Quotidiano di Sicilia", "Provincia", "Messina", "4 aprile 2016", "€ 1,20".
- Main headline: "Riforma portuale, lettera al ministro Delrio".
- Sub-headline: "Il primo cittadino: 'Nessuna relazione, né con l'area dello stretto, né con l'area calabrese'".
- Text: "Il sindaco Giovanni Formica non condivide l'idea che il porto di Milazzo debba finire nel calderone dell' Autorità portuale dello Stretto o 'Tirreno Meridionale' come viene definita. Nella giornata odierna ha deciso di inviare una lettera al ministro alle Infrastrutture, Graziano Del Rio, ai presidenti delle Regioni Sicilia e Calabria e ai vertici delle Autorità portuali di Messina, Catania e Palermo, per chiedere che, in sede di deliberazione della riforma, si stacchi sostanzialmente il destino di Milazzo da quello di Messina, lasciando il porto mamertino in Sicilia, collegandolo con Catania o Palermo." (This text is a summary of the article's main points).
- Other headlines on the page: "Dipendenti a secco e stagione vuota ancora ombre su Taormina Arte", "Vaccini del rito. Alerte fotografica della Strada prima delle esplosioni di 'La Scalinata d'Avicenna'", "AVVISI DI ESPROPRI".
- Images: A black and white photograph of a coastal town (likely Taormina) and a small inset image of a street scene.

La proposta. Il senatore forzista definisce la decisione del Governo «irricevibile»

Autorità portuali, D'Alì parte all'attacco «Una mortificazione»

Il bacino trapanese nell'ambito del riordino nazionale passerebbe sotto la giurisdizione dell'autorità di Palermo

«È inaccettabile - aggiunge l'ex sindaco Mimmo Fazio - poiché nega e mortifica la storia del nostro porto e della città di Trapani che del suo legame con il mare ha fatto motivo di sviluppo economico».

«Illegittima, indecente e irricevibile». Così il senatore Antonio D'Alì definisce la proposta del Governo nazionale e, in particolare, del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, riguardante il riordino delle **Autorità portuali**. La proposta prevede che il Porto di Trapani rientri nella giurisdizione dell'**Autorità portuale di Palermo**.

D'Alì spiega il perché dell'utilizzo dei tre aggettivi: «È illegittima perché la città di Trapani non è sede di **Autorità portuale** avendo già subito la mortificazione da parte del Governo Prodi di vedere soppressa la sua»; «È indecente tecnicamente poiché configura un'ulteriore volontà di colonizzare Trapani che non ha alcuna attinenza strategica con **Palermo** mentre si è sempre rilevata l'esigenza di fare sistema con la fascia costiera sud-occidentale e prospiciente il canale di Sicilia che conduce sino a Porto Empedocle.

Indecente anche perché il modello di governance proposto esclude dal tavolo delle decisioni i rappresentanti degli enti locali e degli operatori marittimi del territorio, prevedendo che a Trapani venga istituito solamente un ufficio distaccato dell'autorità di **Palermo**»; «È irricevibile perché comporterebbe una mortificazione dell'autonomia del Porto e una prevaricazione delle esigenze prioritarie di autodeterminazione delle sue strategie».

Il decreto legislativo passerà ora all'attenzione delle commissioni parlamentari competenti. «Interverrò in Commissione trasporti a difesa dell'**Autorità trapanese** - anticipa D'Alì -.

Spero che facciano altrettanto gli altri rappresentanti della città in Parlamento. Ma soprattutto mi rammarico che qui siano venuti a fare inutilmente passerella, promettendo l'autonomia, il sottosegretario Nencini e il senatore Filippi, componenti del Governo e della maggioranza che lo sostiene. La storia e la valenza attuale e potenziale del Porto di Trapani, da sempre Porto di interesse nazionale, non può consentire un simile ridimensionamento dal punto di vista dell'autonomia e dell'



- segue

interlocuzione degli enti sovrapposti. Spero infine che gli enti locali e le rappresentanze sindacali degli operatori e dei lavoratori marittimi trapanesi impugnano nelle competenti sedi il decreto ove nella sua stesura definitiva, dopo il passaggio parlamentare, confermi i contenuti della proposta del Governo».

«Le preoccupazioni degli operatori del porto di Trapani erano fondate- osserva, intanto, il deputato regionale Mimmo Fazio - e la proposta di decreto legislativo predisposta dal Governo Renzi concretizza le peggiori previsioni. Tutto ciò è un errore ed un orrore. È inaccettabile poiché nega e mortifica la storia del nostro porto e della città di Trapani che del suo legame con il mare, proprio attraverso il porto, ha fatto motivo di sviluppo economico in piena autonomia dal resto del territorio della Sicilia Occidentale. Trapani - ricorda, infatti, l'ex sindaco -ha accettato la sfida della competizione tra territori, così come oggi impone la moderna economia di mercato, e dopo anni di oblio e trascuratezza ha vissuto un periodo di rilancio che, pur rallentato dalla crisi e dalle diseconomie congiunturali dell'ultimo quinquennio, aveva le basi per un futuro che muove decisamente verso lo sviluppo. Questo futuro oggi ci viene scippato».

IL PORTO DI TRAPANI NELLE MANI DI PALERMO. D'ALI: "PROPOSTA ILLEGITTIMA, INDECENTE ED IRRICEVIBILE"

Quello che si temeva è accaduto. Nel decreto legislativo di riordino dei porti e delle **Autorità Portuali**, Trapani è finita nelle mani di **Palermo**. Pur non essendo sede di **Autorità Portuale** e pur essendo il decreto un tentativo di razionalizzazione delle **Autorità** presenti nel Paese, l'autonomia trapanese è stata cancellata. A differenza degli aeroporti di **Palermo** e Trapani che possono trovare una sintesi e consolidarsi a vicenda con un'azione sinergica e con una programmazione dei voli ben delineata dalle sue società di gestione degli scali, per i porti di Trapani e **Palermo** si deve parlare sostanzialmente di concorrenza e di conseguenza di una penalizzazione di Trapani se - così come prevede il provvedimento del governo Renzi - finisce nella giurisdizione dell'**Autorità Portuale di Palermo**. Durissima la reazione del senatore di Forza Italia Antonio D'Alì: "La proposta del governo e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti è illegittima, indecente ed irricevibile". Illegittima perché la città di Trapani non è sede di autorità portuale avendo già subito la mortificazione da parte del Governo Prodi di vedere soppressa la sua. Dunque non si capisce perché debba subire dopo la beffa anche il danno". Indecente

"tecnicamente poiché configura un'ulteriore volontà di colonizzare Trapani da parte palermitana senza alcun nesso logico di sistema. Dico ciò perché Trapani non ha alcuna attinenza strategica con **Palermo** mentre invece, piuttosto, si è sempre rilevata l'esigenza di fare sistema con la fascia costiera sud-occidentale e prospiciente il canale di Sicilia che conduce sino a Porto Empedocle. Indecente anche perché il modello di governance proposto esclude dal tavolo delle decisioni i rappresentanti degli enti locali trapanesi e degli operatori marittimi del territorio, prevedendo che a Trapani venga istituito solamente un ufficio distaccato dell'autorità di **Palermo**". Irricevibile "perché comporterebbe una mortificazione dell'autonomia del Porto di Trapani e una prevaricazione delle esigenze prioritarie di autodeterminazione delle sue strategie secondo le indicazioni e le sue peculiari prospettive già praticate e progettate dall'attività degli operatori marittimi trapanesi". Il decreto legislativo passerà ora ai vagli delle commissioni competenti. D'Alì annuncia battaglia in quella Trasporti. "Spero - ha aggiunto - che facciano altrettanto gli altri rappresentanti della città in Parlamento. Ma soprattutto mi rammarico che qui

siano venuti a fare inutilmente passerella, promettendo l'autonomia, il sottosegretario Nencini e il Senatore Filippi, componenti del Governo e della maggioranza che lo sostiene, in occasione delle visite da loro personalmente effettuate proprio al porto di Trapani".



L' accorpamento di Trapani con l' Autorità portuale di Palermo, interviene Fazio

«Un errore ed un orrore accorpate il porto di Trapani all' Autorità Portuale di Palermo». Il deputato regionale Girolamo Fazio critico con la proposta di decreto legislativo che riforma la legge sui porti 84/94 e che crea l' Autorità di Sistema Portuale del mare della Sicilia occidentale. «Le preoccupazioni degli operatori del porto di Trapani erano fondate e la proposta di decreto legislativo predisposta dal Governo Renzi che accorpa il porto di Trapani con quello di Palermo in una unica autorità portuale della Sicilia Occidentale concretizza le peggiori previsioni. Tutto ciò è un errore ed un orrore. È inaccettabile poiché nega e mortifica la storia del nostro porto e della città di Trapani che del suo legame con il mare, proprio attraverso il porto, ha fatto motivo di sviluppo economico in piena autonomia dal resto del territorio dello Sicilia Occidentale». Lo ha dichiarato il deputato regionale, Girolamo Fazio, appresa la notizia della approvazione di uno schema di decreto legislativo che riforma la legge 84/94 sulla portualità italiana. «È l' ennesima mortificazione che questo territorio deve subire dopo quella che Trapani ha già patito con la cancellazione, con un tratto di penna, della Autorità Portuale - afferma Fazio - . È di tutta

evidenza che mettere il porto di Trapani sotto l' egida della Autorità Portuale di Palermo mette in serio pericolo ogni possibilità di futuro sviluppo non solo del capoluogo ma dell' intero territorio provinciale, che al nostro porto afferisce per l' esportazione e l' importazione di materie prime e semilavorati: penso all' industria del marmo, al settore agrolimentare, all' intenso traffico container che anima le banchine trapanesi. Traffici che da un domani prossimo rischiano di essere dirottati verso un territorio che è stato fino ad oggi concorrente con il nostro, lasciando residuali i movimenti merci e passeggeri di minore interesse a Trapani». «Tale decisione centralistica determinata sull' asse Roma - Palermo, peraltro, è stata presa sulla testa dei trapanesi - dice ancora Fazio - , senza alcuna consultazione con gli enti locali e le forze economiche del territorio che avevano già espresso come Trapani intendesse continuare, in autonomia, anche in assenza di una Autorità Portuale, il percorso virtuoso di sviluppo economico e dei traffici portuali già avviato ed efficacemente sostenuto, ciascuno per proprie competenze da Capitaneria di Porto e Genio Civile per le Opere Marittime». «Non è una disputa di mero e sterile campanilismo. Trapani - ricorda il deputato regionale - ha accettato la sfida della competizione tra territori, così come oggi impone la moderna economia di mercato, e dopo anni di oblio e trascuratezza ha vissuto un



- segue

periodo di rilancio che, pur rallentato dalla crisi e dalle diseconomie congiunturali dell' ultimo quinquennio, aveva le basi per un futuro che muove decisamente verso lo sviluppo. Questo futuro oggi ci viene scippato. Ne dovranno rispondere politicamente anche coloro che in questi anni di fronte alle preoccupazioni espresse dagli operatori portuali avevano tranquillizzato gli ambienti con promesse di autorevoli interventi presso il Governo. Mi riferisco in particolare alle rassicurazioni del viceministro alle Infrastrutture Riccardo Nencini ed agli impegni dell' onorevole Nino Oddo. Mai parole da loro pronunciate sul porto di Trapani furono più vane, al punto da poterle definire promesse da marinai» (Letto 19 volte)

Politica

D'ALÌ: «AUTORITÀ PORTUALI, DAL GOVERNO PROPOSTA ILLEGITTIMA, INDECENTE E IRRICEVIBILE»

Trapani, 26 gennaio 2016. «Illegittima, indecente e irricevibile». Così il Senatore Antonio d'Alì definisce la proposta del Governo nazionale e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, riguardante il riordino delle autorità portuali. Proposta che prevede che il Porto di Trapani rientri nella giurisdizione dell'autorità portuale di Palermo. D'Alì si sofferma poi a spiegare il perché dell'utilizzo di questi tre aggettivi. «È illegittima perché la città di Trapani non è sede di autorità portuale avendo già subito la mortificazione da parte del Governo Prodi di vedere soppressa la sua. Dunque non si capisce (?) perché debba subire dopo la beffa anche il danno». «È indecente tecnicamente poiché configura un'ulteriore volontà di colonizzare Trapani da parte palermitana senza alcun nesso logico di sistema. Dico ciò perché Trapani non ha alcuna attinenza strategica con Palermo mentre invece, piuttosto, si è sempre rilevata l'esigenza di fare sistema con la fascia costiera sud-occidentale e prospiciente il canale di Sicilia che conduce sino a Porto Empedocle. Indecente anche perché il modello di governance proposto esclude dal tavolo delle decisioni i rappresentanti degli enti locali trapanesi e degli operatori marittimi del territorio, prevedendo che a Trapani venga istituito solamente un ufficio distaccato dell'autorità di Palermo». «È irricevibile perché comporterebbe una mortificazione dell'autonomia del Porto di Trapani e una prevaricazione delle esigenze prioritarie di autodeterminazione delle sue strategie secondo le indicazioni e le sue peculiari prospettive già praticate e progettate dall'attività degli operatori marittimi trapanesi». «Il decreto legislativo - prosegue d'Alì nella sua analisi - verrà ora all'attenzione delle commissioni parlamentari competenti. Per quel che mi riguarda interverrò in Commissione trasporti a difesa dell'autorità trapanese, motivando il perché questa estensione di Palermo su Trapani non sia da consolidarsi. Spero che facciano altrettanto gli altri rappresentanti della città in Parlamento. Ma soprattutto mi rammarico che qui siano venuti a fare inutilmente passerella, promettendo l'autonomia, il sottosegretario Nencini e il Senatore Filippi, componenti del Governo e della maggioranza che lo sostiene, in occasione delle visite da loro



- segue

personalmente effettuate proprio al Porto di Trapani. La storia e la valenza attuale e potenziale del Porto di Trapani, da sempre Porto di interesse nazionale, non può consentire un simile ridimensionamento dal punto di vista dell'autonomia e dell'interlocuzione degli enti sovrapposti. Spero infine che gli enti locali e le rappresentanze sindacali degli operatori e dei lavoratori marittimi trapanesi Impugnino nelle competenti sedi il decreto ove nella sua stesura definitiva, dopo il passaggio parlamentare, confermi i contenuti della proposta del Governo». Ufficio stampa del Senatore Antonio d'Alì.

UMBERTO CRISPO

Accorpamento porto, Fazio: "Nencini e Oddo hanno fatto promesse da marinai"

Sulla vicenda dell' accorpamento del porto di Trapani all' **Autorità portuale di Palermo**, come previsto dal decreto legislativo approvato dal Governo Renzi, si registra anche la presa di posizione del parlamentare regionale trapanese Girolamo Fazio. "La proposta di decreto legislativo predisposta dal Governo Renzi è errore ed un orrore", afferma il deputato regionale che prosegue: "è inaccettabile poiché nega e mortifica la storia del nostro porto e della città di Trapani che del suo legame con il mare, proprio attraverso il porto, ha fatto motivo di sviluppo economico in piena autonomia dal resto del territorio dello Sicilia Occidentale". Secondo Fazio "è tutta evidenza che porre il porto di Trapani sotto l' egida della **Autorità portuale di Palermo** mette in serio pericolo ogni possibilità di futuro sviluppo non solo del capoluogo ma dell' intero territorio provinciale, che al nostro porto afferisce per l' esportazione e l' importazione di materie prime e semilavorati: penso all' industria del marmo, al settore agrolimentare, all' intenso traffico container che anima le banchine trapanesi. Traffici che da un domani prossimo rischiano di essere dirottati verso un territorio che è stato, fino ad oggi, concorrente con il nostro, lasciando residuali i movimenti merci e passeggeri di minore interesse a Trapani".

Una decisione centralistica - sottolinea il parlamentare regionale - determinata sull' asse Roma-Palermo, presa sulla testa dei trapanesi senza alcuna consultazione con gli enti locali e le forze economiche del territorio. Non è una disputa di mero e sterile campanilismo. Trapani ha accettato la sfida della competizione tra territori, così come oggi impone la moderna economia di mercato, e dopo anni di oblio e trascuratezza ha vissuto un periodo di rilancio che, pur rallentato dalla crisi e dalle diseconomie congiunturali dell' ultimo quinquennio, aveva le basi per un futuro che muove decisamente verso lo sviluppo. Questo futuro oggi ci viene scippato. Ne dovranno rispondere politicamente anche coloro che in questi anni - conclude Fazio - di fronte alle preoccupazioni espresse dagli operatori **portuali avevano tranquillizzato gli ambienti con promesse di **autorevoli** interventi presso il Governo. Mi riferisco in particolare alle rassicurazioni del viceministro alle Infrastrutture Riccardo Nencini ed agli impegni dell' onorevole Nino Oddo. Mai parole da loro pronunciate sul porto di Trapani furono più vane, al punto da poterle definire promesse da marinai".**



Porto sotto la giurisdizione di Palermo, D'Alì critica scelta del Governo

Il porto di Trapani sotto la giurisdizione dell'**Autorità portuale di Palermo**. E' quanto prevede il decreto di "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali" approvato lo scorso 21 gennaio dal Consiglio dei Ministri. I porti italiani vengono riorganizzati in 15 **Autorità di sistema portuale** con sedi nei porti definiti "core" dalla comunità europea. Secondo questo schema **Autorità portuali** sono Genova (che accorpa Savona), La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, **Palermo**, Catania, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste. Il decreto prevede che alle nuove **Autorità di sistema** faranno riferimento 54 porti di rilevanza nazionale. Le Regioni possono chiedere l'inserimento nelle **Autorità di sistema** di ulteriori porti di rilevanza regionale. Su questa scelta del Governo interviene il senatore Antonio D'Alì che la giudica "illegittima, indecente e irricevibile". "È illegittima - spiega il parlamentare trapanese - perché la città di Trapani non è sede di **Autorità portuale** avendo già subito la mortificazione da parte del Governo Prodi di vedere soppressa la sua. Dunque non si capisce perché debba subire, dopo la beffa, anche il danno". Secondo D'Alì il progetto di Delrio è "indecente tecnicamente poiché configura un'ulteriore volontà di colonizzare Trapani da parte **palermitana** senza alcun nesso logico di sistema. Dico ciò perché Trapani non ha alcuna attinenza strategica con **Palermo** mentre invece, piuttosto, si è sempre rilevata l'esigenza di fare sistema con la fascia costiera sud-occidentale e prospiciente il Canale di Sicilia che conduce sino a Porto Empedocle. Indecente anche perché il modello di governance proposto esclude dal tavolo delle decisioni i rappresentanti degli enti locali trapanesi e degli operatori marittimi del territorio, prevedendo che a Trapani venga istituito solamente un ufficio distaccato dell'**Autorità di Palermo**". E ancora, secondo l'esponente di FI, la proposta è "irricevibile perché comporterebbe una mortificazione dell'autonomia del porto di Trapani e una prevaricazione delle esigenze prioritarie di autodeterminazione delle sue strategie secondo le indicazioni e le sue peculiari prospettive già praticate e progettate dall'attività degli operatori marittimi trapanesi". Il decreto legislativo sul riordino dei porti italiani passerà adesso all'attenzione delle commissioni parlamentari competenti. "Per quel che mi riguarda - sottolinea D'Alì - interverrò in Commissione Trasporti a difesa dell'**Autorità trapanese**, motivando il perché questa estensione di **Palermo** su Trapani non sia da consolidarsi. Spero che facciano altrettanto gli altri



- segue

rappresentanti della città in Parlamento. Ma soprattutto - prosegue - mi rammarico che qui siano venuti a fare inutilmente passerella, promettendo l' autonomia, il sottosegretario Nencini e il senatore Filippi, componenti del Governo e della maggioranza che lo sostiene, in occasione delle visite da loro personalmente effettuate proprio al porto di Trapani. La storia e la valenza attuale e potenziale dello scalo trapanese - continua il senatore - da sempre porto di interesse nazionale, non può consentire un simile ridimensionamento dal punto di vista dell' autonomia e dell' interlocuzione degli enti sovrapposti. Spero infine che gli enti locali e le rappresentanze sindacali degli operatori e dei lavoratori marittimi trapanesi impugnino nelle competenti sedi il decreto se, nella sua stesura definitiva, dopo il passaggio parlamentare, confermerà i contenuti della proposta del Governo".

«Un errore ed un orrore accorpare il porto di Trapani all'Autorità Portuale di Palermo». Il deputato regionale Girolamo Fazio critico con la proposta di decreto legislativo che riforma la legge sui porti 84/94 e che crea l'Autorità di Sistema ...

«Le preoccupazioni degli operatori del porto di Trapani erano fondate e la proposta di decreto legislativo predisposta dal Governo Renzi che accorpa il porto di Trapani con quello di Palermo in una unica autorità portuale della Sicilia Occidentale concretizza le peggiori previsioni. Tutto ciò è un errore ed un orrore. È inaccettabile poiché nega e mortifica la storia del nostro porto e della città di Trapani che del suo legame con il mare, proprio attraverso il porto, ha fatto motivo di sviluppo economico in piena autonomia dal resto del territorio dello Sicilia Occidentale». Lo ha dichiarato il deputato regionale, Girolamo Fazio, appresa la notizia della approvazione di uno schema di decreto legislativo che riforma la legge 84/94 sulla portualità italiana. «È l'ennesima mortificazione che questo territorio deve subire dopo quella che Trapani ha già patito con la cancellazione, con un tratto di penna, della Autorità Portuale afferma Fazio . È di tutta evidenza che mettere il porto di Trapani sotto l'egida della Autorità Portuale di Palermo mette in serio pericolo ogni possibilità di futuro sviluppo non solo del capoluogo ma dell'intero territorio provinciale, che al nostro porto afferisce per l'esportazione e l'importazione di materie prime e semilavorati: penso all'industria del marmo, al settore agrolimentare, all'intenso traffico container che anima le banchine trapanesi. Traffici che da un domani prossimo rischiano di essere dirottati verso un territorio che è stato fino ad oggi concorrente con il nostro, lasciando residuali i movimenti merci e passeggeri di minore interesse a Trapani». «Tale decisione centralistica determinata sull'asse Roma Palermo, peraltro, è stata presa sulla testa dei trapanesi dice ancora Fazio , senza alcuna consultazione con gli enti locali e le forze economiche del territorio che avevano già espresso come Trapani intendesse continuare, in autonomia, anche in assenza di una Autorità Portuale, il percorso virtuoso di sviluppo economico e dei traffici portuali già avviato ed efficacemente sostenuto, ciascuno per proprie competenze da Capitaneria



- segue

di Porto e Genio Civile per le Opere Marittime». «Non è una disputa di mero e sterile campanilismo. Trapani ricorda il deputato regionale ha accettato la sfida della competizione tra territori, così come oggi impone la moderna economia di mercato, e dopo anni di oblio e trascuratezza ha vissuto un periodo di rilancio che, pur rallentato dalla crisi e dalle diseconomie congiunturali dell'ultimo quinquennio, aveva le basi per un futuro che muove decisamente verso lo sviluppo. Questo futuro oggi ci viene scippato. Ne dovranno rispondere politicamente anche coloro che in questi anni di fronte alle preoccupazioni espresse dagli operatori portuali avevano tranquillizzato gli ambienti con promesse di autorevoli interventi presso il Governo. Mi riferisco in particolare alle rassicurazioni del viceministro alle Infrastrutture Riccardo Nencini ed agli impegni dell'onorevole Nino Oddo. Mai parole da loro pronunciate sul porto di Trapani furono più vane, al punto da poterle definire promesse da marinai»

Alqamah

In Evidenza

Il Porto di Trapani accorpato al Porto di Palermo, scattano le polemiche

Secondo quanto deciso dal Governo nazionale il Porto di Trapani dovrebbe rientrare nella giurisdizione dell' **autorità portuale di Palermo**. Questo ha scatenato dure polemiche, infatti da tante parti arrivano critiche durissime, tra queste quella del Senatore D' Ali che inizia affermando che è una decisione "Illegittima, indecente e irricevibile". D' Ali spiega il perché in un comunicato: «È illegittima perché la città di Trapani non è sede di **autorità portuale** avendo già subito la mortificazione da parte del Governo Prodi di vedere soppressa la sua. Dunque non si capisce (!) perché debba subire dopo la beffa anche il danno». «È indecente tecnicamente poiché configura un' ulteriore volontà di colonizzare Trapani da parte **palermitana** senza alcun nesso logico di sistema. Dico ciò perché Trapani non ha alcuna attinenza strategica con **Palermo** mentre invece, piuttosto, si è sempre rilevata l' esigenza di fare sistema con la fascia costiera sud-occidentale e prospiciente il canale di Sicilia che conduce sino a Porto Empedocle. Indecente anche perché il modello di governance proposto esclude dal tavolo delle decisioni i rappresentanti degli enti locali trapanesi e degli operatori marittimi del territorio, prevedendo che a Trapani venga istituito solamente un ufficio distaccato dell' **autorità di Palermo**». «È irricevibile perché comporterebbe una mortificazione dell' autonomia del Porto di Trapani e una prevaricazione delle esigenze prioritarie di autodeterminazione delle sue strategie secondo le indicazioni e le sue peculiari prospettive già praticate e progettate dall' attività degli operatori marittimi trapanesi». La reazione del Senatore la si vedrà nelle commissioni competenti e assicura D' Ali la sua posizione sarà di dura opposizione perché il Porto di Trapani di valenza nazionale non può essere ridimensionato dal punto di vista dell' autonomia.



Il trasloco dei Punti franchi diventa realtà

Il commissario di governo ha firmato lo storico decreto di trasferimento di quasi 300mila metri quadri dal Porto vecchio

di Massimo Greco

Il decreto di trasferimento dei Punti franchi è stato firmato ieri pomeriggio dal Commissario del governo, il prefetto di Trieste Francesca Adelaide Garufi, che ha informato il governatore regionale Debora Serracchiani e il sindaco Roberto Cosolini. La firma è avvenuta dopo che il Commissario aveva ottenuto disco verde dalla stessa Regione e dalle amministrazioni comunali triestina e mugliesana, il parere favorevole da parte degli organi competenti (Dogane, Capitaneria di porto, Guardia di finanza, Polizia di frontiera, sindaci di Monrupino e Sgonico).

Il provvedimento consentirà adesso di adottare tutti gli atti necessari per gestire lo spostamento dei Punti franchi dal Porto vecchio alle destinazioni richieste dalla stessa Autorità e individuati dal Commissario. «La palla passa all'Autorità - ha dichiarato ieri sera Francesca Adelaide Garufi - che definirà

gli strumenti amministrativi e strutturali per la delimitazione degli spazi precisati nel provvedimento». Il Commissario si riferisce agli atti che dovrà compiere d'intesa con altri enti e società interessati al trasferimento, come nel caso del liquidando Ezit dell'Interporto di Ferneti, di Tesero.

Il Commissario ha confermato che la superficie spostata è inferiore ai 300 mila metri quadrati e dovrebbe quindi coincidere con quel 270 mila mq di cui si era finora parlato. «Ma questo significa poco - ha chiarito ancora il prefetto di Trieste - perché questo è solo un primo atto, in quanto saranno possibili ulteriori provvedimenti per ampliare le superfici trasferibili».

Il trasferimento riguarda cinque aree. La numero 1 è collocata all'Interporto di Ferneti, si estenderà per 10mila metri quadrati e avrà funzione di "buffer" (zona di entrata e uscita) per le attività di terminalistica ro-ro del porto di Tri-

este, e di magazzino per stoccaggio di merci in arrivo e in partenza anche mediante l'utilizzo del treno shuttle che attualmente collega porto e interporto. La zona identificata già oggi funge da parcheggio e check-in per i camion turchi in attesa di imbarco e da magazzino per merci destinate a mercati extracomunitari. L'area numero 2 attiene sempre ai camion che devono imbarcarsi sui traghetti e riguarderà 27.560 metri quadrati all'ex stazione di Prosecco. Qui però, dove esiste un Punto franco costituito nel 1949 ma mai attivato, sono necessari importanti lavori di sistemazione. L'area numero 3, misurata in 60mila metri quadrati, è collocata all'ex Aquila in concessione alla Tesero, dove i progetti prevedono la realizzazione di un nuovo terminal ro-ro. L'area numero 4 riguarderà il Canale navigabile, si tratta di 67 mila metri quadrati in zona demaniale-portuale; obiettivo è la produzione di merci destinate al mercato extracomuni-

tario, in questo modo si risparmierebbero le accise su energia e carburanti grazie ad appositi decreti attuativi. Infine l'area numero 5 perimetra una zona di 110mila metri quadrati alle Noghere con funzione logistica o industriale, correlata obbligatoriamente a merci destinate ai mercati extracomunitari. Merci che, se subiranno lavorazioni superiori al 50% del valore, potranno acquisire la denominazione "Made in Italy".

La firma commissariale è stata preceduta l'11 gennaio dalla delibera della giunta comunale triestina che ha assentito riguardo le aree individuate e ha autorizzato il sindaco a sottoscrivere l'intesa con gli altri soggetti affinché il prefetto possa ufficializzare lo spostamento. A seguire la giunta comunale di Muggia, il 13 gennaio, ha approvato a sua volta l'individuazione delle aree. Infine il sì del governatore Serracchiani.

ESPRESSO 20/01/2016

SERRACCHIANI

«Una rivoluzione nel giro di un anno»

«Va reso merito al prefetto Adelaide Garufi per il grande impegno e la vera passione con cui ha affrontato da subito il nodo cruciale dello spostamento dei punti franchi dal Porto vecchio, fino all'atto definitivo di oggi (ieri, ndr)». Lo ha affermato ieri sera la presidente della Regione Debora Serracchiani, commentando la firma del Commissario del Governo nel Friuli Venezia Giulia, Francesca Adelaide Garufi, sul documento ufficiale che trasferisce la vastissima superficie dei Punti franchi dal Porto vecchio in altre aree del territorio triestino, eliminando gli ultimi

ostacoli agli interventi di urbanizzazione di una ampia area recentemente ancora interdetta. «Una vera rivoluzione è stata compiuta in poco più di un anno - ha aggiunto Serracchiani - e sono state messe le basi per dare una grande opportunità di crescita alla città di Trieste e a tutte le attività che potranno trarne vantaggio».

«È stata la prova che la sinergia leale e ben indirizzata delle istituzioni, dal piano locale al Parlamento italiano, può superare ostacoli che l'abitudine e l'inerzia fanno apparire inamovibili», ha concluso la presidente Serracchiani. Il provvedimento del Commissario del Governo è venuto, come previsto dalla Legge di Stabilità 2015, dopo il via libera da parte delle tre principali amministrazioni chiamate a esprimersi, e cioè

Regione Friuli Venezia Giulia, Comune di Trieste, Comune di Muggia, più le altre istituzioni competenti: Dogane, Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera, sindaci dei Comuni di Monrupino e di Sgonico.

Grande la soddisfazione anche nelle parole del sindaco Roberto Cosolini: «Il provvedimento del Commissario di Governo arriva in un inizio settimana che ha già visto la firma di un accordo importante per il nostro porto con l'Iran e l'assegnazione a un soggetto di altissimo profilo internazionale, Ernst & Young, dell'incarico di advisor per il piano

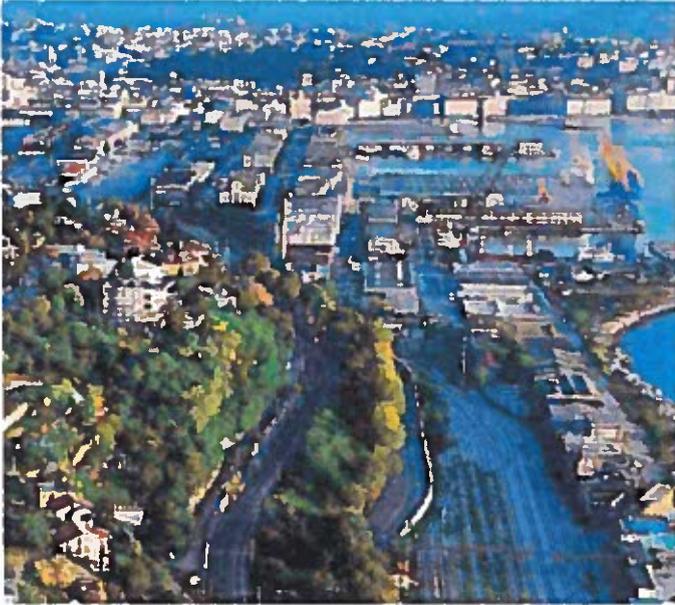
strategico di Porto vecchio. È decisamente una settimana importantissima per una Trieste che dopo tanto immobilismo si riscopre protagonista del suo futuro».

Il primo cittadino aggiunge infine: «Ringrazio Francesca Adelaide Garufi (che proprio pochi giorni fa ha salutato ufficialmente le autorità del territorio in vista dell'imminente pensionamento a fine mese, ndr) per la sensibilità e l'impegno con cui ha partecipato con noi a questo percorso».

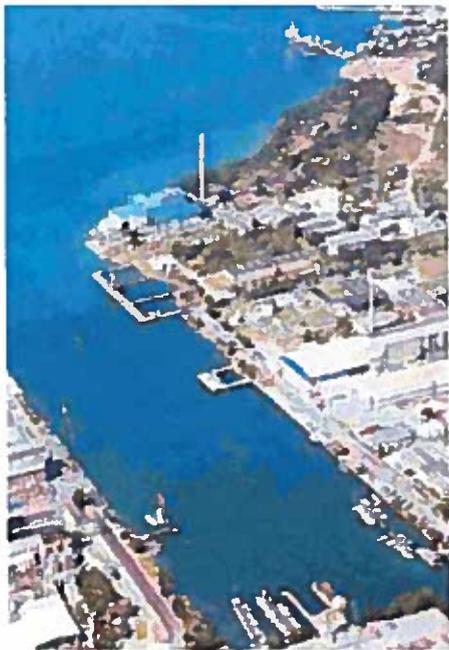
Il sindaco Cosolini ringrazia Garufi «Trieste protagonista archivia l'immobilismo»

20/01/2016

- segue



A sinistra
una veduta
aerea
del Porto
vecchio.
Qui sopra
l'interporto
di Farnetti,
sotto
l'ex Aquila.
A destra
il Canale
navigabile



Porto di Savona: cinque operatori del porto cinese di Tianjin in visita allo scalo ligure

Author : com

Date : 26 gennaio 2016



(FERPRESS) – Savona, 26 GEN – Cinque operatori del Porto cinese di Tianjin hanno visitato il Porto di Savona –Vado: il presidente del Porto di Tianjin Group, la signora Zhang Li Li, ha avuto modo di visitare il Terminal Crociere, le due stazioni marittime gestite da Costa Crociere e i servizi connessi alle operazioni portuali, come quelle di imbarco e sbarco dei bagagli e di car valé.

La visita è quindi proseguita all'interno dell'area portuale di Savona dove la delegazione ha potuto vedere da vicino l'attività alle banchine degli Alti fondali cui è seguita anche una visita presso i terminal operator che operano nel bacino savonese.

Infine la delegazione ospite ha incontrato, presso gli uffici di Vado Ligure, i rappresentanti di APM Terminals con l'obiettivo di approfondire il progetto della Piattaforma Multipurpose e il suo stato di avanzamento.

Il progetto, prioritario per la portualità nazionale, ha suscitato grande interesse negli operatori cinesi.

- segue

Competitivi e green, solo così i porti liguri e nazionali potranno riavere un ruolo importante negli sviluppi economici futuri.

"Questo studio è la concretizzazione - commenta il Presidente dell'Autorità Portuale di Savona Gian Luigi Miazza - di un impegno che ci eravamo presi mesi fa con operatori e cittadini. Contiene degli elementi di grande novità, sia dal punto di vista tecnologico che operativo. Savona è sempre stato un porto molto sensibile alle tematiche ambientali, a partire dai primi anni del secolo scorso con l'impianto funiviario per il trasporto del carbone, tutt'ora funzionante ed ulteriormente migliorato con gli impianti del Terminal Alti fondali ed il relativo tunnel sottomarino di collegamento alla funivia.

Già dal 1998 era presente a Savona per poi essere trasferito a Vado Ligure un impianto di alimentazione in Media Tensione per fornire energia elettrica ai traghetti in stazionamento. Nel 2006 è stato installato un primo generatore eolico da 6 kW sul tetto di un edificio portuale a cui sono seguite due altre installazioni da 20 kW sul molo para flutti; tre impianti sperimentali che hanno portato un significativo apporto di conoscenza per la produzione di energia elettrica da aerogeneratori di piccola taglia. Ancora oggi sono fonte di studi da parte dell'Università di Genova.

Nel 2010 il tetto del Palacrociera è stato rivestito di pannelli solari ottenendo un impianto da 121 kW e nello stesso anno sono state intraprese azioni che hanno portato all'attuale configurazione degli impianti di illuminazione, dotati di circuiti di parzializzazione, di sistemi discreti di lampade alimentate attraverso regolatori di tensione e di nuovi proiettori a led di grande potenza. Sempre a Vado, per la piattaforma multipurpose, verrà predisposta l'alimentazione elettrica per le navi porta container, impianto che affiancherà quello già citato e specifico per i traghetti Corsica Ferries in ormeggio prolungato. Noi cerchiamo di proseguire a migliorare le performance ambientali del nostro porto e anche quest'ultimo studio va in quel senso".

"Da parecchi mesi - ha invece commentato l'Ing. Federico Delfino, prorettore della Facoltà di Ingegneria ambientale del Campus universitario di Savona - è in atto una collaborazione tra il nostro Campus e l'Autorità Portuale di Savona. Le emissioni sono un problema di tutti i porti italiani ed europei che devono adattarsi alle direttive con scadenze vicine. Attualmente ci sono due gruppi di lavoro presso il Mit e il MISE proprio per arrivare ad una definizione nazionale, da presentare in sede UE, delle norme che regolamenteranno la realizzazione delle sovrastrutture per i collegamenti on shore e per l'uso di GNL come carburante navale".

Savona: connessioni elettriche, alimentazione a GNL, storage pilastri per ridurre emissioni porti

Author : com

Date : 26 gennaio 2016



(FERPRESS) – Savona, 26 GEN – E' stato presentato a Savona nella cornice del Priamar, sala della Sibilla, lo studio di fattibilità relativo ad un progetto di sistema che risponde alle esigenze di maggiore compatibilità di tutte le attività legate al trasporto marittimo con la salvaguardia dell'ambiente. "Energie compatibili per le città portuali: il sistema Savona" era, infatti il titolo del seminario che ha proposto lo studio, realizzato da Autorità Portuale di Savona in collaborazione con S.V.Port Service e il Campus universitario di Savona, propedeutico al progetto preliminare che seguirà nei prossimi mesi.

Il focus dello studio, illustrato dal prof Federico Delfino e dall'ing. Mariano Rosasco a un folto e qualificato pubblico, si basa sull'integrazione delle attuali tecnologie di distribuzione elettrica on shore con la realizzazione dell'infrastruttura necessaria per accogliere la prima nave passeggeri alimentata a LNG prevista a Savona a fine 2019.

L'integrazione porterebbe alla realizzazione di un impianto utilizzabile in maniera continuativa, capace di fornire sia energia elettrica e termica in ambito portuale e sia il combustibile ai mezzi operativi e di trasporto terrestre dual fuel; il tutto coniugando i vantaggi per l'ambiente con la sostenibilità economica. Il sistema potrà prevedere inoltre uno "Storage", ovvero un impianto di accumulo di energia tramite batterie con il compito di ridistribuire l'energia accumulata da fonti rinnovabili e di fornirla in continuità in caso di mancanza totale o parziale di energia dalla rete.

Un sistema studiato per il porto di Savona ma che potrebbe essere esportato e adattato ad altre realtà portuali simili. "L'obiettivo di questo studio - evidenzia Mariano Rosasco di S.V. Port Service - è poter fornire alle nuove navi da crociera un combustibile pulito quale il gas metano. Questa è una sfida, perché non ci sono porti attrezzati in Italia di questo tipo e dobbiamo cercare di essere i primi".

"Sfruttando questa possibilità - prosegue Rosasco - noi saremmo in grado di consentire anche al porto e alle strutture ad esso limitrofe un miglioramento dal punto di vista ambientale, creando un sistema che può rifornire i mezzi portuali e produrre non solo energia elettrica, ma anche calore e raffrescamento. Come già affermato in precedenti convegni, con la produzione e l'accumulo di energia elettrica in porto in ausilio a quella fornita dalla rete potremmo anche essere in grado di far fronte alle richieste delle navi passeggeri predisposte all'allaccio elettrico on shore".

"Oggi la sfida da intraprendere è come dotarsi di soluzioni di trasporto ambientalmente sostenibili" ha sostenuto il sindaco di Savona Federico Berruti nel suo saluto iniziale.

Per l'assessore regionale alle Infrastrutture e ai Porti Edoardo Rixi è una delle sfide che i porti italiani devono giocare nei confronti degli scali del nord Europa considerata la centralità del Mediterraneo.



Authority Genova e Savona, Biasotti in pole / IL RETROSCENA

Genova - Il deputato di Forza Italia candidato quasi unico, a Spezia Forcieri verso la riconferma, ma rimane l'incognita della candidatura a sindaco.

Genova - È quasi una scelta obbligata per Giovanni Toti, anche se in politica vale la stessa regola delle previsioni meteo: oltre i quattro giorni diventa tutto meno sicuro.

Certo però che il tempo per Sandro Biasotti ora volge al sereno e la sua corsa alla presidenza della nuova Authority che mette insieme Genova e Savona, non sembra più così impossibile come appariva solo due mesi fa. Anzi, la congiuntura astrale è quasi perfetta. Il nuovo meccanismo di nomina sostanzialmente fornisce pari forza a ministro e governatore. Nel caso della Liguria, Giovanni Toti pubblicamente e da tempo, sostiene il nome di Biasotti e lo farà anche questa volta con la nuova riforma che dovrebbe diventare operativa tra tre mesi. **È la convinzione di tre fonti regionali. Politicamente, sostengono sempre i bene informati, il parlamentare di Forza Italia avrebbe persino raccolto consensi trasversali. Intanto avrebbe ricevuto un sostanziale nulla osta da Maroni e persino da Chiamparino, ottenendo quindi il via libera da Lombardia (Lega) e Piemonte (democratici).** La politica nazionale c'entra eccome nel rischio degli scali: le regioni di centrodestra che possono perlomeno combattere per un presidente di porto, sono due: la Liguria appunto e il Veneto di Zaia. Alla Lega potrebbe andare Venezia e a Forza Italia la nuova Authority genovese. Il resto, ben tredici presidenze, sarebbero tutte del Pd. È uno schema che circola in ambienti romani e, dicono fonti politiche, potrebbe essere usato come documento di massima per i prossimi vertici. Si dice che il dossier sia in mano a Debora Serracchiani, responsabile infrastrutture dei democratici. Ed è con lei che Toti potrebbe raggiungere un'intesa.

- segue

«Il terzo fattore, determinante, è che non esiste una vera alternativa a Sandro» dicono in Regione. Persino la Lega locale in vista delle amministrative a Genova, potrebbe dare l'ok. **L'unico ad opporsi potrebbe essere lo stesso Delrio. Ma se Toti tenesse botta sul nome di Biasotti, e non si trovasse l'intesa con Roma**, difficile pensare che il primo atto del ministro subito dopo la riforma, sia un commissariamento per il principale porto italiano. Nemmeno il decreto del 2013 sull'inconferibilità degli incarichi potrebbe fermare la corsa del parlamentare di Forza Italia: ai deputati infatti, non si applica lo stop di due anni. Inoltre il governatore può sempre giocare la carta dello "scambio" politico con Spezia. La conferma di Forcieri, esponente del Pd, a Toti non dispiacerebbe, anche se l'attuale numero uno del porto continua a ricevere pressioni per una candidatura a sindaco per il dopo Federici.

Rimane per Biasotti un'obiezione politica, perchè in molti non credono comunque che Delrio nominerà, seppur d'intesa con Toti, un parlamentare di Forza Italia a poche settimane dalla tornata di elezioni amministrative che coinvolge, tra l'altro anche Savona. **Ma un accordo con il porto del ponente, potrebbe arrivare dalla nomina di un segretario generale di quella estrazione geografica e magari anche in orbita Pd, rispolverando così il vecchio caro, manuale Cencelli.**

ANALISI

Marco
Morino

Estendere oltre le Alpi i bacini di mercato

Le tre realtà portuali liguri (Genova, La Spezia e Savona-Vado) hanno attivato cantieri per aumentare la capacità del 53% nei prossimi cinque anni nel settore del container, permettendo di passare da un'attuale capacità di 4,3 milioni di teu a una di 6,6 milioni di teu al 2020. Ma questi investimenti sono valorizzabili solo estendendo i bacini di mercato di riferimento anche oltre le Alpi, attraverso innovativi servizi intermodali. Estendere i mercati di riferimento significa agganciare i grandi corridoi multimodali in avanzate fase di realizzazione attraverso le Alpi, primo tra tutti l'asse del Gottardo (corridoio Reno-Alpi). Purtroppo lo sviluppo della portualità ligure e il completamento dei tunnel svizzeri, previsti entro il 2016 (tunnel del Gottardo) ed il 2020 (tunnel del Ceneri), non sono accompagnati in modo adeguato dallo sviluppo delle reti ferroviarie di accesso da parte italiana e pertanto l'ipotesi di poter ribaltare le condizioni di competitività della portualità del Mediterraneo rispetto a quella del Nord Europa saranno disattese per un certo numero di anni. Quanti? Dipende da noi. All'imprenditore della Cina che spedisce o produce non interessa dove sia Mondovì o Savona, vuole che la merce arrivi. Sta a noi intercettare questi flussi di traffico. Altrimenti a sorridere saranno i porti di Rotterdam, Amburgo e Anversa.

L'INCHIESTA

Torre Piloti indagato ex capo ufficio tecnico

C'È UN SECONDO avviso di garanzia per il filone di inchiesta sulla progettazione della Torre Piloti: la Procura ha iscritto sul registro degli indagati Paolo Grimaldi, ex capo dell'ufficio tecnico.

Il nome di Grimaldi si aggiunge a quello di Bruno Ballerini, 78 anni, ingegnere strutturista consulente della società che costruì la torre. Le indagini sulla costruzione della struttura, filone bis dell'inchiesta sulla tragedia del 7 maggio 2013, sembravano destinate all'archiviazione, chiesta dal pm Walter Cotugno e respinta però dal giudice per le indagini prelimi-

nari Alessia Solombrino: «Non è sufficiente l'errore umano o l'imprudenza del comandante a giustificare il terribile incidente». In particolare il gip aveva ordinato, tra le altre cose, una analisi dettagliata «delle condizioni di operatività dell'area portuale in situazioni di difficoltà», nella convinzione che dovessero essere presi in considerazione, nel corso dell'indagine, anche «fattori riconducibili al posizionamento e alle modalità costruttive della struttura muraria crollata, e alla sua inadeguatezza rispetto all'incremento del traffico navale all'interno del porto», oltre che «ai fenomeni erosivi ve-

rificatisi nel tempo». Con quella decisione il giudice aveva sostanzialmente accolto la tesi della madre di Adele Chiello Tusa, una delle vittime del crollo della Torre Piloti, da sempre convinta dell'esistenza di una relazione tra la pericolosa posizione della centrale operativa della guardia costiera e la strage. Nel filone principale, quello sulla manovra errata, sono indagati il personale di comando della nave, un pilota del porto e la stessa compagnia Messina per responsabilità oggettiva. Nel disastro persero la vita sei militari della capitaneria di porto, due piloti del e un operatore dei rimorchiatori.

Porti: vicesindaco Ravenna, dati provano autonomia è giusta

26 gennaio, 17:37



(ANSA) - RAVENNA, 26 GEN - "La crescita nell'anno appena concluso dei traffici portuali è un bel segnale di fiducia nei confronti dello scalo ravennate". A dirlo è il vicesindaco Giannantonio Mingozzi, secondo cui i dati positivi "rafforzano la convinzione che è stato giusto batterci per l'autonomia e contro tutte le ipotesi di fusione con altri scali".

Poi Mingozzi esprime "apprezzamento prima di tutto alle imprese del sistema portuale capaci di incrementare il mercato nonostante le difficoltà e i ritardi dell'approfondimento dei fondali". La riforma Delrio, aggiunge, "deve procedere creando le condizioni di snellezza ed efficacia nel funzionamento delle nuove autorità di sistema affinché la loro operatività sia piena e produttiva". (ANSA).



Ancona, merci in linea con l'anno scorso

Ancona - La movimentazione merci è tornata ai livelli del 2010, crescono tir e trailer.

Ancona - Il 2015 conferma i segnali positivi già registrati lo scorso anno nel porto di Ancona. Le tonnellate complessive movimentate durante l'anno ammontano a 8,59 milioni, in linea con il 2014. **La movimentazione merci è tornata ai livelli del 2010, arrestando il calo progressivo determinato sia dalla crisi economica internazionale che dalla riduzione delle attività produttive della Raffineria API di Falconara.** Particolarmente positiva la performance delle merci che viaggiano nei Tir e nei Trailers (2.175.673 tonnellate, pari a + 8%) e di quelle nei containers (1.195.989 tons, +5%). Le rinfuse liquide (4,7 milioni di tonnellate, che rappresentano il 55% del totale delle merci) mantengono valori in linea con lo scorso anno. Il traffico rinfusiero (497.205 tonnellate, -22%), invece, sconta soprattutto la negativa performance dell'importazione di carbone. Anche il numero di Tir e Trailer transitati nel porto di Ancona nel 2015 ha registrato un andamento positivo con 136.581 movimentazioni, pari ad una crescita dell'8% rispetto allo scorso anno. Il traffico container è in crescita costante negli ultimi anni: nel 2015 sono stati 178.476 i teu movimentati nel porto di Ancona, pari a + 8%. Anche nel 2015 i passeggeri che sono transitati dal porto di Ancona hanno superato il milione.

Porti: Ancona, 8,6 mln tonnellate movimentate nel 2015

Giampieri (Ap): "confermato buon andamento ultimi anni"

26 gennaio, 17:53



(ANSA) - ANCONA, 26 GEN - Il 2015 conferma per il porto di Ancona i segnali positivi già registrati l'anno precedente: 8.593.062 tonnellate complessivamente movimentate, in linea con il 2014. "Si tratta di un risultato importante - commenta il presidente dell'Autorità portuale Rodolfo Giampieri - perché conferma il buon andamento degli ultimi anni in cui la movimentazione di merci è tornata ai livelli del 2010, arrestando il calo progressivo determinato sia dalla crisi economica internazionale che dalla riduzione delle attività produttive della Raffineria Api di Falconara".

Particolarmente positiva la performance delle merci che viaggiano nei tir e nei trailer (2.175.673 tonnellate, + 8%) e di quelle nei container (1.195.989 tonnellate, +5%). Le rinfuse liquide (4,7 milioni di tonnellate, che rappresentano il 55% del totale delle merci) mantengono valori in linea con lo scorso anno. Il traffico rinfusiero (497.205 tonnellate, - 22%), invece, sconta soprattutto la negativa performance dell'importazione di carbone dovuta al progressivo abbandono delle fonti energetiche più inquinanti nella produzione di energia elettrica. In forte progressione positiva prodotti metallurgici, minerali e manufatti, che complessivamente movimentano 153.839 tonnellate (+36%). Anche il numero di tir e trailer transitati nel 2015 ha registrato un andamento positivo con 136.581 movimentazioni (+8%). Buona la performance sia sulla tratta greca, con 118.227 tir e trailer (+9%) - che rappresentano l'87% dei transiti totali - che su quella albanese (7.940, +26%). Per quanto riguarda, infine, il traffico container, si tratta di un segmento in crescita costante negli ultimi anni: nel 2015 sono stati 178.476 i TEU movimentati (+8%). Una tipologia di traffico quadruplicata dal 1995 a oggi. I passeggeri hanno superato il milione: 1.010.144 (-6%). Il calo si deve soprattutto alla diminuzione di traffico da/per la Grecia poiché la grave incertezza politica ed economica che ha caratterizzato la prima parte dell'anno ha condizionato le prenotazioni sui traghetti.

Positivo, invece, il traffico crocieristico con 39.277 passeggeri (+6%). I crocieristi che hanno scelto Ancona come home port sono stati 6.676, quelli transitati 32.601.

- segue

"I dati - conclude Giamperi - illustrano il dinamismo delle imprese operanti nello scalo dorico, sostenute quest'anno dal significativo potenziamento delle infrastrutture portuali, a riprova della stretta correlazione tra le opere portate a termine e la domanda di traffico. Il riconoscimento del ruolo di sistema del porto internazionale di Ancona è un ulteriore impulso a proseguire decisi nel programma delle opere e nel miglioramento della qualità dei servizi che il porto offre a beneficio della competitività e dell'occupazione e a creare forti sinergie con gli altri scali che faranno parte del nuovo sistema". (ANSA).

Urgenze labroniche: “pollai” ro/ro e porte vinciane

LIVORNO - I grandi temi in fase di dibattito sul porto labronico, legati anche alla riforma della 84/94, s'intrecciano con i problemi operativi di uno scalo che sta dedicandosi - in attesa della piattaforma Europa - alla razionalizzazione dei suoi accosti. Il commissario dell'Authority Giuliano Gallanti ha convocato come noto per oggi mercoledì 27 gennaio i tre principali operatori dei ro/ro (Sintermar, Lucarelli ed LTM) per cercare una forma di integrazione che eviti le guerre tra "pollai": un tentativo importante, sui cui risultati però c'è qualche scetticismo. L'altro tema importante per le ricadute immediate sui traffici riguarda il dragaggio della Darsena Toscana, per riportarne i fondali ai 13 metri ufficiali. Il dragaggio è stato vinto da un'ATI (associazione temporanea d'impres) tra la romana Sidra e la livornese Labromare, con probabile consegna dei lavori da parte dell'Autorità portuale nella prima settimana di febbraio. Ma ancora non si è risolto il tante volte promesso passaggio di gestione delle porte vinciane all'Autorità portuale, che come noto condiziona la stessa Darsena perché con le porte che sono troppo spesso aperte, i fanghi dello Scolmatore dell'Arno e del canale dei Navicelli si scaricano in Darsena, vanificando già in partenza il dragaggio (e le relative spese). Le porte, come noto, sono gestite dalla società del canale dei Navicelli malgrado il presidente della Regione Enrico Rossi si fosse impegnato un anno fa a passarne la gestione all'Autorità portuale. Una promessa che Rossi sta cercando di mantenere: nella bozza della legge regionale che ridistribuisce le competenze delle Province (abolite) e dei Comuni, si legge che la competenza del tratto di Scolmatore che rientra nel Comune di Livorno (e dove operano le porte vinciane) diventa di competenza della Regione Toscana: che a sua volta (è scritto testualmente) si avvarrà dell'Autorità portuale per la sua gestione. Il problema è che la legge regionale non è stata ancora approvata e probabilmente lo sarà solo entro la prima metà di febbraio. Se la legge passerà così come è formulata dovrà poi esserci un ulteriore passaggio in giunta regionale per attribuire la gestione all'Autorità portuale. In sostanza, forse le porte saranno in gestione all'Autorità livornese solo da aprile: quando sarà superata la fase delle grandi piogge che scaricano fango e quindi quando lo Scolmatore avrà già ributtato in darsena migliaia di tonnellate di fango, vanificando almeno in parte il dragaggio dei prossimi mesi. Della serie: la burocrazia ha i suoi tempi, ma proprio non si può accelerare, anche per evitare di spendere centinaia di migliaia di euro di dragaggi che saranno in buona parte vanificati?

Antonio Fulvi

La Gazzetta Marittima

Ro/ro Livorno il bastone e la carota

LIVORNO – E' un piccolo passo nella storia del porto, ma potrebbe diventare un grande salto di efficienza, e l'inizio di un'epoca di iniziative condivise invece che di guerre al massacro. Oddio, mi rendo conto che la citazione è quasi ... biblica: la utilizzò, se ben ricordo, il primo astronauta sulla Luna. Eppure torna a proposito per la riunione che si terrà oggi, mercoledì 27 gennaio in Capitaneria di porto, convocata dal commissario dell'Authority C e dal direttore marittimo Di Marco. Il tema, come sapete, è il tentativo di arrivare a un concreto superamento dell'attuale guerra al massacro tra terminalisti ro/ro, che comporta danni per tutti, tariffe all'osso e insoddisfazione (o peggio) anche per gli stessi armatori.

Sarà una riunione decisiva? Difficile dirlo: anzi, data la complessità del tema, è probabile che possa essere l'avvio di un percorso. Non facile, legato non solo alla buona volontà dei tre terminalisti convocati (LTM, Sintermar e Lucarelli) ma anche a oggettive ragioni di lavoro. Però credo davvero che l'impegno dell'Autorità portuale e dell'Autorità marittima congiunte possa segnare l'avvio di un metodo nuovo. Un tempo si diceva: bastone e carota. Spero fermamente che del primo non ci sia bisogno.

Antonio Fulvi

Porto, sciopero Cgil sul fronte dei ro-ro

La proclamazione arriva alla vigilia dell'incontro promosso «Vogliamo regolamentazione e controlli veri»

► LIVORNO

Tirano venti di guerra sul fronte dei ro-ro, il traffico portuale di camion e rimorchi spediti via mare che rappresenta la tipologia numero uno nel nostro porto (e nella quale Livorno è al primo posto in Italia). Ma proprio mentre cerca di disinnesicare le tensioni mettendo in cartellone un incontro stamani, ecco che dalla Filt Cgil arriva la proclamazione di uno sciopero di due ore a fine turno il 9 febbraio.

È da aggiungere che questa iniziativa di lotta riguarda il settore ro-ro ma il sindacato annuncia che, se non ci sarà

una sterzata, «a questa prima azione di sciopero ne seguiranno altre che coinvolgeranno tutte le imprese del porto».

Non è tutto: vale la pena di segnalare che la scelta dello sciopero non è stata fatta propria dalle organizzazioni di categoria di Cisl e Uil.

La decisione è stata messa nero su bianco in serata dalla Filt Cgil: in precedenza, nella giornata di ieri, i rappresentanti sindacali (Pecchiolotto e Angella per la Filt Cgil, Keszi per la Ft Cisl e Sodano per la Uiltrasporti) avevano incontrato i vertici

Dietro la proclamazione dello sciopero da parte della segreteria provinciale Filt Cgil

e delle Rsa delle imprese operanti in campo ro-ro, c'è «la forte preoccupazione» per lo stato di salute dell'occupazione in un settore «regolato e senza governo», con spostamenti di traffico che hanno messo in discussione i posti di lavoro in due imprese. Il riferimento è al Lucarelli Terminal («non ha rinnovato sei contratti a tempo determinato») e alla Lam («era in pronto di stabilizzare 5 contratti part time trasformandoli in full time, come prevede la concessione, ora invece dichiara sette lavoratori in esubero»). A ciò si aggiunge - dice la Filt Cgil - l'evoluzione per l'area ex Seatrug.

I promotori dello sciopero chiedono «il controllo sull'utilizzo dei lavoratori rispettando e facendo rispettare l'ordinanza ad hoc sul controllo degli avviamenti» e un «rapido richiamo alle imprese nell'ottica di costruire ciò che è previsto dal Prg senza più indugi o tentennamenti».

È in nome della richiesta di «condizioni di lavoro dignitose e degne di un porto moderno» che il sindacato mette in pista lo sciopero. Obiettivo: arrivare a «una regolamentazione nella gestione del personale uguale per tutte le imprese che operano nello stesso settore in materia di orari di lavoro, carichi di lavoro e condizioni salariali livellate».



Camion in attesa di imbarco in porto (Salvini Pentafoto)

INTERVISTA AL COMMISSARIO STRAORDINARIO DELL'AUTORITÀ: «AMBIENTE DIFFICILE, MA CRESCERE SI PUÒ»

«Presto un presidente per Napoli»

Il porto di Napoli è nel programma dei fondi destinati dall'Unione europea al Grande Progetto. La Regione Campania, rappresentata dal presidente della commissione Trasporti, Luca Cascone, ha comunicato la scorsa settimana ai componenti del comitato portuale che i fondi previsti nel Grande Progetto per il porto di Napoli sono confermati e soprattutto vincolati alla realizzazione delle opere già previste. «Abbiamo avuto una serie di incontri - ha spiegato il commissario del porto di Napoli, Antonio Basile - che sono serviti a chiarire alcuni aspetti legati al bilancio di previsione 2016 relativamente agli investimenti e ai conseguenti impegni di spesa per le opere da inserire nell'elenco annuale e nel programma triennale allegati al documento contabile. La Regione ha precisato che non solo che nel Por 2014-2020 sono stati assegnati al porto di Napoli i fondi del Grande Progetto, ma anche che sono vincolati. Non potranno cioè essere destinati ad altro». Si esprime così Basile, facendo il punto sulla delicata situazione in cui si trova il porto di Napoli, da oltre 1.000 giorni in regime commissariale. Il mandato dell'ammiraglio quale commissario all'Autorità portuale di Napoli scadrà il 30 aprile e si spera

che per allora sia stata approvata definitivamente la legge sul riordino dei porti - passata in consiglio dei ministri alla fine della scorsa settimana - e possa finalmente arrivare il nuovo presidente ridando così normalità alla governance del porto di Napoli, ferma da tre anni. Se non fossero stati garantiti i fondi, cosa sarebbe successo? «Sarebbero rimasti certamente bloccati i lavori di escavo dei fondali, delle fognature e degli altri lavori previsti. Sarebbe rimasto tutto fermo, anche se avremmo potuto completare gli altri lavori in corso utilizzando i fondi propri dell'Authority. E aggiungo che per il ricorso di un privato, sono fermi anche i lavori al fascio ferroviario pur con il binario già pronto. È invece pronta, dopo il completamento delle caratterizzazioni, la cassa di colmata alla nuova Darsena di Levante che dovrebbe accogliere i fanghi relativi ai dragaggi». Attualmente quali sono le sue priorità? «Sono sempre stati i dragaggi e il riordino del Molo Beverello. In sospeso c'è anche lo spostamento dei petrolieri e per questo, da questa settimana, metteremo mano al piano regolatore». Come ha vissuto questa lunga vicenda? «Sempre in tensione direi, ti poteva venire anche la voglia di mollare tutto ma poi il senso di responsabilità, la richiesta del ministro mi fanno andare avanti». È un'esperienza che rifarebbe? «Sì, è

L'AVVISATORE MARITTIMO

Settimanale di informazione e cultura marittima e portuale

«Presto un presidente per Napoli» Basile incassa la conferma dei fondi Por: «Ora serve stabilità»



Antonio Basile, commissario straordinario dell'Autorità portuale di Napoli, è stato confermato per un periodo di tre anni. La notizia è stata annunciata dal presidente della commissione Trasporti, Luca Cascone, che ha comunicato ai componenti del comitato portuale che i fondi previsti nel Grande Progetto per il porto di Napoli sono confermati e soprattutto vincolati alla realizzazione delle opere già previste.

CONVEGNO SULLA SICUREZZA MARITTIMA - TEMPI SPESI ALLA POLITICA

Finanziari sbarca in Iran

Gli operatori spezzini bocchiano la riforma dei porti

Accordo con i cantieri locali bloccano la riforma dei porti



Il convegno sulla sicurezza marittima si è svolto a Spezia, in provincia di La Spezia, il 25 gennaio scorso. L'evento ha visto la partecipazione di numerosi operatori del settore e dei rappresentanti delle autorità portuali. Durante il convegno, si è discusso di diverse tematiche relative alla sicurezza marittima e portuale, tra cui la riforma dei porti e l'attuazione del Piano Nazionale di Sicurezza Marittima.

- segue

stata comunque un'esperienza bellissima anche se piena di difficoltà e travagliata. Io sono un ufficiale di Capitaneria ma misurarsi in campi completamente nuovi come la guida dell'Autorità portuale mi ha certamente arricchito. Mi sono dovuto confrontare anche con un ambiente logorato da indagini e ispezioni, e provato da un clima di sospetti. Non è stato facile, e devo dire che in Authority si lavora, e con uno slancio in più, sarebbe possibile ottenere buoni risultati». Ma lei che idea si è fatto del porto? «Nonostante tutto, lo scalo partenopeo regge, i traffici continuano a crescere nei container e nelle crociere (più 14%) ma c'è bisogno di una guida stabile che si possa giovare di un completo afflato con le istituzioni locali che non sempre esprimono il proprio sforzo per sostenerlo. Lo stesso comitato portuale spesso si riunisce soltanto per criticare e non per costruire. Se a tutto questo aggiungiamo la burocrazia, i ricorsi, le interpretazioni legislative, le beghe e quant'altro, la paralisi è assicurata». Bianca d'Antonio



Turismo:sindaco Agropoli, Metrò mare vantaggio per operatori

Importante integrazione linee marittime con quelle ferroviarie

26 gennaio, 16:29

(ANSA) - NAPOLI, 26 GEN - "Con il progetto Cilento Blu Club, che prevede il ritorno del Metrò del Mare con collegamenti dedicati alla costa cilentana, prendono corpo gli impegni elettorali del Governatore Vincenzo De Luca. Un'attenzione ed una programmazione che garantisce servizi, tempi e risorse certe, a completo vantaggio degli operatori del territorio che potranno promuovere le loro strutture ampliando e qualificando l'offerta turistica". Lo afferma il sindaco di Agropoli Franco Alfieri, commentando il rilancio del metro del mare che prevede linee di collegamento via mare che interagiscano con l'alta velocità ferroviaria per rendere più facile raggiungere il Cilento da Milano, Roma, Firenze e Bologna. "E' importante - sottolinea Alfieri - anche la volontà di integrare le linee marittime con quelle ferroviarie, in particolar modo con i treni ad alta velocità, rendendo l'area del Cilento più accessibile e più vicina alle principali città italiane. Agropoli, con il suo porto turistico, il più grande a sud della provincia salernitana, e lo scalo ferroviario che serve un vasto bacino di utenza, è pronta a fare la sua parte e ad essere punto di riferimento del progetto in via di attivazione. Ricordo, infine, che l'amministrazione comunale di Agropoli ha sempre creduto nel Metrò del Mare, tanto da aver impiegato anche risorse comunali per tenere in vita negli anni scorsi il servizio, mentre la passata giunta regionale ne aveva decretato la fine". (ANSA).

Terminal crociere Cagliari, iniziati i lavori

Mille metri quadrati di coperto con investimento di 800mila euro

26 gennaio, 17:28



(ANSA) - CAGLIARI, 26 GEN - Lavori iniziati: nel giro di qualche mese, entro l'estate, sarà pronto il nuovo terminal crociere del Molo Rinascita. Lo ha annunciato l'amministratore delegato di Cagliari Cruise Port, Antonio Di Monte, questa mattina durante la presentazione del nuovo calendario di approdi delle navi da crociera a Cagliari. Assolverà alla funzione di cancello di ingresso per chi si deve imbarcare e per chi deve sbarcare. Si faciliteranno le operazioni di smistamento dei turisti. Oltre a soddisfare le normali esigenze di controllo e security.

"Non ci saranno attività commerciali all'interno - ha spiegato Di Monte - va considerato un punto di passaggio. Chi in altre realtà ha voluto inserire attività commerciali non ha ottenuto i risultati sperati". Ci sarà spazio per uffici e per punti d'appoggio per i tour operator. Nell'area esterna ci saranno ampi spazi per il parcheggio degli autobus per le escursioni e un ulteriore spiazzo per gli autoveicoli di chi si imbarca. "La realizzazione del terminal - ha detto Di Monte - ci consentirà di presentarci rafforzati per l'interporting.

Naturalmente non per soli sardi. Chi arriva a Cagliari per iniziare una vacanza magari sosta in città due giorni prima della partenza o due giorni dopo il ritorno. Con le immaginabili conseguenze sull'indotto".

Una possibilità in più per tanti giovani che stanno costruendo il loro futuro pensando al mare: ospiti della mattinata anche gli studenti del Nautico. "Stiamo creando le condizioni - ha detto il segretario dell'Ap, Roberto Farci - di offrire una chance anche ai nostri giovani". Il nuovo terminal sorgerà in un'area di 10mila metri quadrati: mille saranno al coperto. L'investimento è di circa 800mila euro: in parte con risorse della società e in parte grazie all'assistenza finanziaria del Banco di Sardegna ed a un finanziamento del fondo Jessica. (ANSA).

Crociere in crescita a Cagliari nel 2016

290mila prenotazioni dei turisti, pronto calendario arrivi

26 gennaio, 17:27



(ANSA) - CAGLIARI, 26 GEN - Crociere in crescita nel 2016: 290mila prenotazioni di passeggeri per Cagliari nell'anno in corso. Lo hanno annunciato questa mattina l'Autorità portuale di Cagliari e la Cagliari Cruise Port, la società concessionaria dell'area del Molo Rinascita. Si dovrebbero dunque superare gli eccellenti numeri del 2015: il consuntivo della scorsa stagione parla di 97 approdi con la cifra record di 267mila turisti sbarcati dalle navi-vacanza.

Il primato precedente era di 238mila passeggeri, stabilito nel 2011 con un numero superiore di navi, 167. "Siamo stati - ha detto il commissario dell'Autorità portuale di Cagliari, Roberto Isidori - aiutati certo da una congiuntura internazionale legata a eventi geopolitici che hanno destabilizzato il Nord Africa e non solo. Cagliari comunque ha avuto la prontezza e il pregio di aver saputo reggere la sfida".

Pronto il calendario: previsti per ora 93 approdi, ma con un numero (281.050) superiore di passeggeri rispetto al passato. La stagione - iniziata con gli arrivi di Viking star e Norwegian Epic - comincerà a decollare da marzo con il ritorno della Costa Pacifica con l'appuntamento fisso del mercoledì, anche per gli imbarchi. Non solo. Da giugno arriverà anche la Costa Diadema.

Da aprile, a proposito di presenze consolidate, ricomparirà al molo Rinascita la Msc Armonia: sino a giugno sarà a Cagliari il martedì. Naturalmente ci saranno, fra le altre, anche le navi della Royal Caribbean. (ANSA).

politica

"Patto per la Falce", nei prossimi mesi la prova dei fatti. Già determinanti i primi 10 giorni

1 anno, 9 mesi e 3 giorni dopo. E' il tempo trascorso (e perso) dal primo accordo per la riqualificazione della Zona Falcata, datato 23 aprile 2014. Ieri si è celebrato il "Patto bis", con la speranza che sia la volta buona. Diversa la sede (dall' **Autorità Portuale** Messina alla presidenza della Regione a **Palermo**), uguali gli attori istituzionali: l' **Autorità Portuale** e la Regione, appunto, e il Comune. Anzi, adesso c'è anche l'Università, l'ente che ha fatto nascere tutto e ha svolto il ruolo di collante tra le parti, quasi "obbligando" la pace. Di pace si deve parlare perché fino a pochissimo tempo fa il Comune e l' **Autorità Portuale** se n'erano dette di tutti i colori. Il disaccordo era emerso persino sabato scorso, all'incontro organizzato dal rettore Navarra, durante il quale erano state espresse le diverse posizioni che hanno determinato un contenzioso legale la cui prossima udienza è prevista il prossimo 25 febbraio ma, a questo punto, sarebbe irrilevante. Nel "Patto per la Falce", infatti, è previsto che l' **Autorità Portuale** definisca i parametri del Piano Regolatore **Portuale** insieme al Comune entro 10 giorni ed entro 45 giorni lo presenti alla Regione. Entro altri 15 giorni, il Comune si obbliga a rinunciare ai contenziosi in atto.

Questo vuol dire che, entro due mesi, il Prp potrebbe finalmente essere alla Regione, chiudendo ogni controversia. Un accordo che chiarisce ancora, qualora ce ne fosse bisogno, che l'intera titolarità della Zona Falcata in carico all' **Autorità Portuale** non è in discussione e che il ricorso da parte del Comune, più che a questo, era diretto a dire la propria sul Piano. La piena condivisione, in realtà, non c'è ancora e dovrà essere trovata nei prossimi 10 giorni, così come prevede l'accordo. La discussione verterà, in particolare, sulla zona esterna della Falce, quella denominata Fal 3, per la quale il Prp prevede indici e norme di attuazione generiche che andranno specificate. Il Comune, in particolare, chiede la riduzione massima possibile delle cubature, che si traduce in un no a grattacieli e porticcioli turistici. Resta il rammarico perché il dialogo non è partito prima e si è preferito battere la strada dei tribunali. Il dialogo sarebbe stato necessario a prescindere perché appena il Piano arriverà alla Regione si aprirà la procedura Vas (Valutazione ambientale strategica) e le parti in causa (Comune in testa) avranno 60 giorni di tempo per presentare le proprie osservazioni. Se ne arrivassero, e in quantità, i tempi si

The screenshot shows the homepage of the website 'tempostretto'. At the top right, there is a 'LOGGI/REGISTRATI' link. The main header features the 'tempostretto' logo and a navigation menu. Below the header, there are several promotional banners: one for 'SWIFT 1150' with a 'SUZUKI' logo, another for 'AUTOSPORT SALEMMI', and a third for 'L.I.S. Minirelli'. The central article is titled '"Patto per la Falce", nei prossimi mesi la prova dei fatti. Già determinanti i primi 10 giorni'. The article text is partially visible, discussing the agreement between the Comune and the Autorità Portuale. To the right of the article, there are two smaller images: one showing two men in suits shaking hands, and another showing a person in a colorful costume. At the bottom right, there is a 'HIGHLIGHTS' section.

- segue

prolungherebbero a dismisura. Ecco perché è bene arrivare a quella fase in sinergia e con l' accordo già in tasca. E' una corsa contro il tempo perché, con la riforma delle **Autonità Portuali**, tutti gli strumenti non ancora approvati potrebbero essere azzerati. Continuare il contenzioso legale sarebbe stata una follia controproducente per la città. L' approvazione del Prp, da parte della Regione, potrebbe arrivare nell' arco di altri due mesi. Un totale di 4-6 mesi durante i quali si riunirà un tavolo tecnico (una volta al mese) per definire gli impegni di ognuno per la bonifica delle aree. Il tempo dirà se il "Patto per la Falce" potrà definirsi stonco o se sarà solo uno dei tanti senza conseguenti passi concreti. Di certo c' è che una tale comunanza d' intenti non si era mai vista, un pizzico di ottimismo è d' obbligo. (Marco Ipsale)

MARCO IPSALE

Trasporta merci. Al via nell'area di Mondovì la creazione di un polo logistico intermodale per sfruttare l'investimento di Maersk nello scalo figure

A Cuneo il «retro-porto» di Savona

Previsto l'arrivo di 50mila container l'anno - Prime strutture operative dal gennaio 2018



Marco Morino
MILANO

Passa dalla provincia di Cuneo il rilancio della logistica nel Nord-Ovest. A Mondovì, nelle scorse settimane, sono state avviate le operazioni preliminari che porteranno, entro un paio d'anni, alla creazione di un multipolo logistico intermodale per lo scambio delle merci che viaggiano su ferrovia con quelle che viaggiano su strada. L'operazione - promossa da Regione Piemonte, Provincia, Comune e Camera di commercio di Cuneo - si svilupperà di pari passo con l'investimento della compagnia danese Maersk nel porto di Savona-Vado attraverso la controllata Apm Terminals. Nello scalo ligure, grazie alla costruzione della nuova piattaforma da parte della Maersk, è previsto che arrivino 750mila container all'anno. A Mondovì ne sarebbero destinati circa 50mila, in media 200 al giorno. In pratica

Mondovì sarà il retro-porto di Savona, divenendo sede di "laborazione" del container, mediante la suddivisione, il controllo e lo stoccaggio delle merci, sino alla loro ridistribuzione.

Ma procediamo con ordine. Tutto ha avuto inizio con l'accordo siglato fra la multinazionale danese Maersk, leader mondiale nel settore del trasporto merci e la Sinc, avallato dal governo italiano. La finalità di quest'operazione consiste nella creazione di una banchina all'interno del porto di Savona capace di ospitare maxi-navi che trasportano fino a 20mila container. Le nuove banchine di Apm Terminals, a Savona, saranno completate entro gennaio 2018 e ospiteranno navi di nuova generazione e di dimensioni crescenti, grazie alla disponibilità di fondali fino a 22 metri di pescaggio utile e a una elevata produttività di banchina, che si sommerà a un efficiente e indipendente servizio ferroviario in grado di servire un hinterland esteso sino ai mercati del sud Europa. Questo consentirà di recuperare una parte

del traffico destinato all'Italia settentrionale che oggi si attesta sui porti del Nord Europa, da Anversa a Rotterdam e Amburgo, con l'ulteriore possibilità per il sistema portuale ligure di diventare competitivo anche per le merci europee che transitano da Suez.

Il sito in cui si pensa di localizzare il nuovo polo logistico è

SVELTIRE LE PROCEDURE

Grazie all'attivazione della dogana, la merce in attesa a Savona o Genova avrà il permesso di arrivare fino in Piemonte non sdoganata

contiguo all'area industriale dell'ex Cobra a Mondovì. Quest'area è stata acquistata, tra il 2007 e il 2008, dall'imprenditore cuneese Valter Lannutti, titolare della Lannutti Trasporti. Con oltre mille camion, 1.300 dipendenti diretti, 12 sedi con 300mila metri quadri di capannoni in tutt'Europa, Lannutti è tra i leader del trasporto su gomma. Gli

enti locali piemontesi pensano a uno sviluppo modulare dell'area a fianco delle strutture della Lannutti: nella prima fase il nuovo polo logistico occuperebbe una superficie di circa 150mila metri quadrati. L'investimento è stimato pari a 7,8 milioni di euro. L'investimento include anche la realizzazione di binari interni, di un piazzale intermodale e l'acquisto di impiantistica dedicata.

Grazie all'attivazione dell'ufficio dogana a Mondovì, la merce che prima era in attesa a Savona (il porto di Vado è ormai con poco spazio disponibile) o Genova avrà il permesso di arrivare fino a Mondovì non sdoganata. Le gru della società cuneese Nord Ovest si occuperanno del prelievo dei container dai camion (o dai vagoni) e della posa nella zona doganale. Qui il personale compirà le operazioni burocratiche: documenti, bollettazione ed eventuali controlli sanitari. Dopo le operazioni, la merce potrà essere stoccata o caricata su un mezzo in partenza per l'Europa.

di RICCARDO CRIVELLI

Dalla Liguria, al Piemonte, all'Europa



I principali porti

Movimenti nei principali porti italiani, 2014. In migliaia di tonni.

1	Trieste	87.154
2	Genova	80.944
3	Cagliari-Sarroch	33.422
4	Giulio Iorio	32.279
5	Livorno	28.328
6	Taranto	27.888
7	Augusta	26.308
8	Ravenna	24.490
9	Messina-Milazzo	23.092
10	Venezia	21.770
11	Napoli	20.126
12	La Spezia	18.747
13	Salerno	12.212
14	Savona Vado	12.067
15	Brisindisi	10.873
TOTALE		500.000

Fonte: dati Servizio di dati Aeroporti

Rispetto al 2014 c'è stato qualche movimento in più, ma non ci sono numeri che possono far pensare a un rilancio effettivo

Per il porto «si può fare di più» Il 2015 un anno in chiaroscuro

Imbarcate e sbarcate 58.446 tonnellate di merce, in prevalenza cemento

Bilancio in chiaroscuro per il porto di Licata nel 2015 appena passato.

C'è da rilevare che rispetto al 2014 qualche movimento in più si è registrato ma non certamente tale da configurare la possibilità di un rilancio - quantomeno immediato - dell'infrastruttura. I numeri dello scalo raccontano dell'arrivo di quindici navi complessive, tredici appartenenti alla categoria mercantile e due turistiche. 470 il numero di passeggeri registrati dall'Ufficio circondariale marittimo al momento dell'attracco delle varie imbarcazioni. Il dato importante su cui riflettere, e che facilmente ci porta a capire da cosa sia principalmente mosso il traffico all'interno del porto, è quello relativo alla merce «trattata». 58.446 tonnellate di merce sono state imbarcate e sbarcate all'interno dell'area portuale. La stragrande maggioranza di questi movimenti sono dovuti alla lavorazione del cemento all'interno dei due grandi silos piazzati alle spalle del faro di San Giacomo. Oltre al trasporto su gomma, il cemento viene infatti portato via anche a bordo di navi o fatto arrivare in forma grezza su natanti di passaggio. Rilevazione statistica che pertanto è di poco superiore a una nave al mese che si ferma nello scalo licatese. Ad influire sul poco traffico è sicuramente anche la natura dei fondali all'imboccatura. Le navi di grossa stazza non possono infatti avventurarsi per paura di rimanere incagliate. La necessità di dragare i fondali è stata messa in evidenza a più riprese ma si tratta di interventi troppo costosi in un periodo di vacche magre come quello attuale. E allora il porto deve accontentarsi delle navi da scarico e trasporto del cemento e di qualche sporadica imbarcazione turistica dal basso pescaggio. Nel computo ci siamo limitati a conteggiare solo le barche attraccate nei moli portuali sotto l'egida della Capitaneria di Porto e non quelle (turistiche) approdate al Marina di Cala del Sole. Nell'edizione del nostro giornale di domenica scorsa, abbiamo evidenziato come il porto di Licata non sia tra quelli interessati dal decreto di «riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali» malgrado la centralità dello scalo licatese nel Mediterraneo e malgrado il decreto «punta sulla competitività dei nostri porti e sostiene il ruolo dell'Italia, attraversata da quattro corridoi ferroviari Ten -

DEL 1° AGOSTO

Rispetto al 2014 c'è stato qualche movimento in più, ma non ci sono numeri che possono far pensare a un rilancio effettivo

Per il porto «si può fare di più» Il 2015 un anno in chiaroscuro

Imbarcate e sbarcate 58.446 tonnellate di merce, in prevalenza cemento

Il porto di Licata: un anno in chiaroscuro



Il porto di Licata nel 2015 ha registrato un movimento di 58.446 tonnellate di merce, in prevalenza cemento. Il traffico è stato mosso principalmente dalla lavorazione del cemento all'interno dei due grandi silos piazzati alle spalle del faro di San Giacomo. Oltre al trasporto su gomma, il cemento viene portato via anche a bordo di navi o fatto arrivare in forma grezza su natanti di passaggio.

I cittadini si sentono vessati e ricorrono ai giudici

Un altro articolo che discute di problematiche locali, menzionando i cittadini che si sentono vessati e ricorrono ai giudici.

L'incrocio tra le vie Gioia e Leopardi non fa dormire sonni tranquilli a nessuno



Un articolo che discute di problematiche locali, menzionando l'incrocio tra le vie Gioia e Leopardi.

Riportiamo le spoglie dei cappellani a casa



Un articolo che discute di problematiche locali, menzionando le spoglie dei cappellani.

- segue

t, come hub nel Mediterraneo e piattaforma logistica europea».

L'infrastruttura nei mesi scorsi è stata interessata da lavori di sistemazione dell'apparato illuminante finanziati dalla Regione (proprietaria del porto) e commissionati dal Genio civile di Agrigento. Lavori che hanno permesso di rimettere in funzione, dopo anni di alternanza tra periodi di buio e luce, le torri faro piazzate all'interno dell'area.

Stabili invece i numeri della marineria licatese. Le imbarcazioni censite alla Capitaneria di Porto sono centotrenta, di cui centoventi dedite alla pesca e dieci al traffico passeggeri. Circa trecento sono poi le persone imbarcate come marinai e regolarmente registrate negli uffici di via Libotti. La disamina sul porto non è certamente incoraggiante e bisognerebbe trovare delle contromisure per far tornare a brillare l'area anche in relazione alla vicinanza con il Marina di Cala del Sole.

GIUSEPPE CELLURA.

GIUSEPPE CELLURA

«Troppi arrivi sull' isola azzurra»

Il sindaco di Capri: «No al Metrò del Mare o chiuderò il porto»

CAPRI «Se necessario sono pronto a firmare l'ordinanza di chiusura del porto commerciale», parola di Gianni De Martino, sindaco di Capri, che risponde così all'annuncio del ritorno del Metrò del Mare che dal primo luglio farà tappa anche sull'isola azzurra. Il progetto Cilento Blu Club, promosso dalla Regione Campania e finanziato anche dal Mibact, propone, infatti, oltre a un percorso privilegiato su ferro per collegare Milano, Bologna, Firenze e Roma con il Cilento, anche un'opzione via mare che unisca la costa con le città di Napoli e Salerno, la Costiera amalfitana e Capri. È questa la notizia che ha fatto infuriare De Martino. «L'annuncio preoccupa innanzitutto per le modalità con cui si è arrivati a questa decisione, per la quale io come sindaco, contrariamente a quanto comunicato, non sono mai stato coinvolto - spiega - ma anche per le conseguenze che, oltre ad andare nella direzione esattamente opposta a quanto da noi più volte richiesto, produrranno solo un ulteriore congestionamento del porto». Sono una decina, infatti, gli appelli inviati a Capitaneria di Porto, Regione e Prefettura in cui Capri chiede a gran voce un incontro per discutere della riorganizzazione dello scalo, dove ogni giorno nei periodi di maggiore affluenza attraccano oltre 65 mezzi, tra cui più di 25 unità navali solo tra le 9 del mattino e mezzogiorno. L'ultima missiva risale al 3 dicembre 2015, a firma congiunta dei due sindaci isolani e dei leader degli albergatori e dei commercianti, nella quale si chiedeva la convocazione urgente di un tavolo tecnico tra tutti gli enti coinvolti. «Auspico ancora una volta che ci convochino con urgenza per prendere finalmente posizione su un problema ormai riconosciuto da tutti. Sul tema - sottolinea il sindaco De Martino - sono stati fatti anche precisi studi che abbiamo sempre messo a disposizione. Dunque, se non ci arriverà ancora nessun segnale, sono pronto ad adottare sin dalla prossima estate i provvedimenti che sono nelle mie competenze per garantire l'ordine pubblico, la vivibilità e la sicurezza della zona, compresa la chiusura dello scalo laddove la situazione lo renda necessario».

Il silenzio degli enti preposti ha, dunque, irritato l'amministrazione comunale capofila isolana che, non solo minaccia di chiudere il porto, ma propone anche una soluzione. «Non è possibile chiedere di

CAMPANIA

Diagnotica con il "brutto" estetico



Il sindaco di Capri: «No al Metrò del Mare o chiuderò il porto»

Il sindaco di Capri, Gianni De Martino, ha espresso il suo dissenso nei confronti del progetto di apertura del porto commerciale. De Martino ha dichiarato che, se necessario, è pronto a firmare l'ordinanza di chiusura del porto. Il sindaco ha criticato le modalità con cui è stata annunciata la notizia e ha espresso preoccupazione per le conseguenze che potrebbero derivare dall'implementazione del progetto. De Martino ha sottolineato che il porto di Capri è un luogo di grande valore storico e culturale e che la sua chiusura potrebbe avere gravi conseguenze per la comunità isolana. Il sindaco ha anche menzionato il progetto Cilento Blu Club e ha espresso il suo dissenso nei confronti delle modalità con cui è stato annunciato.

Archeologi, una rivolta silenziosa contro la «riforma della riforma»

In Campania si sta allargando il fronte dei governatori provinciali che contestano la riforma della riforma. Gli archeologi hanno espresso il loro dissenso nei confronti della riforma della riforma. Gli archeologi hanno sottolineato che la riforma della riforma potrebbe avere gravi conseguenze per il patrimonio culturale della Campania. Gli archeologi hanno anche menzionato il progetto Cilento Blu Club e hanno espresso il loro dissenso nei confronti delle modalità con cui è stato annunciato.

Scoperto il funzionamento del gene che controlla il «Gps del cervello»

Scoperto il funzionamento del gene che controlla il «Gps del cervello». Gli scienziati hanno scoperto il funzionamento del gene che controlla il «Gps del cervello». Gli scienziati hanno sottolineato che la scoperta potrebbe avere gravi conseguenze per la comprensione del funzionamento del cervello. Gli scienziati hanno anche menzionato il progetto Cilento Blu Club e hanno espresso il loro dissenso nei confronti delle modalità con cui è stato annunciato.

- segue

razionalizzare gli arrivi - commenta il vicesindaco con delega ai trasporti marittimi Roberto Bozzaotre - e per tutta risposta beccarsi un aumento. Capri è un patrimonio di tutti e deve essere per tutti, ma è necessario riorganizzare il sistema. No alle file chilometriche, alla ressa e alla promiscuità in banchina di passeggeri e veicoli, no ai disagi.

Pretendiamo un cambio di rotta radicale nella gestione dei flussi in arrivo nei periodi di maggiore affluenza turistica. In cui sia ad esempio stabilito un intervallo minimo di 20 minuti tra gli arrivi di tutti i mezzi provenienti dai porti di Napoli e Sorrento o comunque con una capacità superiore alle 400 unità. E chiediamo inoltre che siano riattivate le procedure per l' adeguamento strutturale del porto, di cui sostanzialmente non si tocca pietra da qualche decennio. Non ci ascoltano, ma il nostro parere resta vincolante».