

INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei porti e candidature per la Presidenza delle AdSP**
(La Gazzetta Marittima, Il Secolo XIX, Ferpress, Ansa, Informazioni Marittime, Porti e Logistica, The Medi Telegraph, L'Informatore Navale, L'Avvisatore Marittimo, Corriere del Mezzogiorno, Rassegna, La Sberla, La Gazzetta Trapanese, Quotidiano di Sicilia, Libero.it)

Dai porti

Genova:

- “...Comitato portuale e concessioni...” (Informazioni Marittime, Il Nautilus, Ferpress, Porti e Logistica, Il Secolo XIX)
- “...Ente Bacini, parte la privatizzazione...” (Il Secolo XIX)
- “...Stabile traffico dei container, in aumento quello siderurgico. Calano gli oli minerali...” (Ferpress)
- “...Salone Nautico di Genova...”
(La Repubblica, Porti e Logistica, Il Nautilus, L'Informatore Navale)

Livorno:

- “...Traffici in aumento...” (La Gazzetta Marittima)
- “...In porto la nave che affondò l'Andrea Doria...” (Il Tirreno)

Piombino:

- “...Il porto: scommette sul sole...” (La Nazione)
- “...“Gran porto “strozzato””...” (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

- “...Sbarca il MOST Italy...” (Il Nautilus)

Napoli:

- “...Accordo Fai-Conateco...” (The Medi Telegraph, Avvisatore Marittimo)

Cagliari:

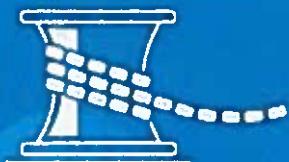
- “...AP vende quote di Cagliari free zone...” (Ansa)
- “...Navi per 4 giorni consecutivi...” (Ansa)

Palermo:

- “...Accessi all'area portuale...” (Giornale L'Ora, LiveSicilia, La Repubblica, Palermo Mania, Giornale di Sicilia)

Augusta:

- “...Riapre la banchina, 4 lavori al porto grande ...” (La Sicilia)



INDICE



Notizie da altri porti italiani ed esteri

Focus:

- **Normativa Dragaggi** (La Nazione, L'Avvisatore Marittimo, Ansa, L'Informatore Navale, Informazioni Marittime)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Port News n°24—settembre 2016

Lloyd's List

In Allegato al link:

- **Speciale Ferpress con EasyConnection**
<http://www.mokazine.com/read/mobilitypress/soluzioni-logistiche-innovative-per-favorire-un-sistema-di-trasporto-efficiente-e-sostenibile-nell-area-adriatico-ionica>

Il puzzle dei candidati prende forma: ecco i big che puntano ai nuovi enti

GENOVA. Le tessere stanno andando al proprio posto, anche se con ritmo non particolarmente sostenuto. Il Ministero ha ricevuto i curricula dei candidati e ha trovato conferme della strategia che aveva in mente. Genova è una partita chiusa, per Spezia invece c'è confusione: Forcieri è dato fuori dai giochi e così sono piovute candidature: a Roma starebbero vagliando la candidatura di **Gianluca Agostinelli**, manager di Autamarocchi. A Livorno salgono le quotazioni di Luciano Guerrieri, ora a Piombino, mentre per Civitavecchia c'è un nome forte coperto da massimo riserbo. L'ex presidente **Pasqualino Monti** dovrebbe tornare in pista, ma difficile dire dove. Napoli è una destinazione, ma le candidature arrivate a Roma rendono la scelta difficile. In Sicilia regna la confusione, ma pare certo un ripulisti degli attuali, a cominciare da Palermo. Pesano anche le richieste di deroga. A Venezia **Cancian** è in ribasso e al ministero diverse fonti confermano che sarebbe arrivato anche il curriculum di **Paolo Costa**. Dei presidenti uscenti sono in molli ad aver mandato la candidatura. Due esperti del settore, **Davide Maresca** e **Luigi Robba**, direttore di **Assiteminal**, avrebbero inviato il proprio curriculum.

Il Secolo XIX

IL MINISTERO: «DECINE DI CANDIDATI PER LA LIGURIA»

Porti, gli aspiranti presidenti sono 334 nomine a fine ottobre

Gli operatori spezzini contestano il rinvio delle nozze con Carrara e "licenziano" Forcieri

GENOVA. Alla fine sono 334 le manifestazioni di interesse arrivate al ministero dei Trasporti per l'incarico di presidente delle 15 Autorità di sistema portuale, con un'impennata delle lettere inviate nell'ultimo fine settimana.

Dal gabinetto del ministro c'è l'intenzione di mantenere il più stretto riserbo sulla procedura di valutazione dei curricula dei candidati, e per il momento né il ministro Graziano Delrio - in ferie - né i membri del suo staff hanno cominciato la scrematura delle domande, che tuttavia a una prima lettura risultano per la maggior parte generiche, non indirizzate cioè a un singolo porto, ma con disponibilità per tutte e 15 le nuove Authority: «Se dovessimo elencare tutti i candidati per Genova o La Spezia, i nomi sarebbero a decine», dicono a Porta Pia. «La raccolta di manifestazioni di interesse non ha natura concorsuale - ricorda il ministero - e la documentazione ricevuta costituisce una banca dati» a disposizione di Delrio che ora procederà «secondo i tempi previsti dal decreto 169, quantificati «complessivamente» al ministero nell'arco del mese e mezzo, quindi «entro la fine ottobre» dopo «l'intesa dei presidenti delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari».

Con l'entrata in vigore della norma, al 15 settembre, il ministero dovrebbe anche dare conto (con assenso o meno) delle Regioni che hanno chiesto la proroga degli accorpamenti tra Autorità portuali previsti dal decreto: tra queste c'è con certezza la Liguria che lunedì ha approvato l'istanza in giunta, ieri contestata dalla comunità portuale spezzina (La Spezia Port Service); definendo «immotivato e incomprensibile» lo slittamento delle nozze tra La Spezia e Marina di Carrara, gli operatori portuali spezzini chiedono tra l'altro «nel segno di una totale discontinuità, di una figura autorevole che si metta subito a lavorare nell'interesse del porto» dimostrando così di non gradire un'eventuale proroga dell'attuale presidente Lorenzo Forcieri, tanto più con le limitate facoltà previste dalla disposizione transitoria del decreto.

I tempi per questi enti saranno più lunghi, perché sulla proroga si dovrà esprimere direttamente il presidente del Consiglio, Matteo Renzi, su richiesta del ministero, che dovrà anche formulare i criteri con cui le Authority potranno continuare a funzionare al di là delle penalizzazioni previste nella norma transitoria.

Un elemento di ottimismo potrebbe essere che il ministero a Genova ha prorogato i revisori dei conti per solo un mese, e che quindi Roma si stia già orientando a risolvere il dossier contestualmente alle nuove nomine dei presidenti delle Autorità di sistema.

- segue

Se andrà liscio il parere delle Regioni, il passaggio alle commissioni parlamentari richiederà almeno una ventina di giorni. Se il Parlamento non si esprime nei tempi previsti dai regolamenti, il governo può procedere alla nomina.

Le nomine tornano al ministero, che provvederà a inoltrarle ai soggetti interessati.

Le Autorità a quel punto saranno istituite: poi comincerà il walzer dei segretari generali, dei comitati di gestione e degli organismi di partenariato.

La Gazzetta Marittima

In Gazzetta Ufficiale ecco la Riforma (ma restano sul vago alcuni dei tempi)

In particolare non è stabilito il termine entro cui dovranno essere sostituiti gli attuali organismi – Le deleghe per le Regioni a statuto speciale – I componenti del “partenariato”

ROMA – La Gazzetta Ufficiale ha pubblicato, a firma del presidente della Repubblica, il decreto legislativo n. 169 del 4 agosto scorso sulla “riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali, in attuazione dell’art. 8 comma 1 lettera f) della legge 7 agosto 2015 n. 124”.

Come è stato sottolineato anche negli autorevoli interventi dei giorni scorsi sulle nostre pagine, il decreto ha una serie di riferimento alla legge 84/94, mentre sarebbe stata forse più chiara e comprensibile una riscrittura totale invece di ricorrere alle “modifiche” articolo per articolo. Qualche annotazione salta subito all’occhio.

Nell’articolo 1 si comincia facendo salve “le competenze delle regioni a statuto speciale, ai sensi dei rispettivi statuti speciali e delle norme di attuazione”: il che apre un altro capitolo con sviluppi tutti da valutare.

Nell’art. 3 si afferma che “le Capitanerie di porto dipendono funzionalmente” dal ministero dell’Ambiente e da quello delle Politiche Agricole: non c’è traccia riferimento al MIT e alla Difesa. Cambia qualcosa?

E’ introdotto un art. 4 Bis che impone la redazione da parte delle Autorità di sistema di un “documento di pianificazione energetica ed ambientale con l’obiettivo anche della riduzione del CO2.” Con l’art. 5 si stabilisce che entro il 30 novembre 2016 il MIT predisponde “apposite linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale, delle varianti stralcio e degli adeguamenti”. Si stabilisce anche che i piani regolatori sono adottati dai comitati di gestione “previa intesa con i comuni interessati”. Poi tocca alla Regione approvarlo d’intesa con il MIT: e se l’intesa non è raggiunta “si applica la procedura dell’art. 14-quarter della legge 7 agosto 1990 n. 241.

Con l’art. 7 si afferma tra l’altro (punto 14) che decorsi tre anni dalla legge 7/8/2015 (!) valutate le interazioni con le piattaforme logistiche e i volumi di traffico, può essere ulteriormente ridotto il numero delle Autorità di sistema, stabilito oggi a 15.

L’art. 8 che stabilisce le regole e le competenze dei presidenti stabilisce che vengono nominati dal ministro “d’intesa con il presidente o i presidenti delle Regioni interessate”. Anche in questo caso, se manca l’intesa scatta l’art. 14-Quater.

L’art. 14 istituisce presso ciascuna Authority l’organismo “di partenariato della risorsa mare”. Ne fanno parte, oltre al presidente dell’Authority e al comandante del porto, un rappresentante ciascuno di armatori, industriali, operatori (art. 16 e 18) spedizionieri, operatori logistici intermodali, operatori ferroviari, agenti marittimi, autotrasportatori, turismo e commercio più tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese.

Le modalità di designazione saranno indicate con un apposito decreto (da venire...) del MIT. L’art. 20 istituisce lo sportello unico doganale, con le competenze di cui a lungo si è discusso. L’art. 21 introduce una serie di semplificazioni delle formalità di movimento delle navi nei porti. L’art. 22 reca disposizioni transitorie con le quali si stabilisce che gli organi delle attuali Autorità rimangono in carica “sino all’insediamento dei nuovi organi delle AdSP”. Su richiesta del presidente della Regione interessata entro 15 giorni dal 31 agosto scorso può essere disposto per un periodo non superiore a 36 mesi il mantenimento dell’autonomia finanziaria e amministrativa delle Autorità oggi esistenti. Con lo stesso decreto si disciplinano compiti e risorse. Da rilevare – come hanno fatto già competenti analisti della materia – quanto sia stretto il termine concesso alle Regioni e quanto siano ancora vaghi i termini per l’avvio concreto delle nuove AdSP. Non c’è riferimento infatti alla fine di settembre per le nomine dei presidenti sempre promessa dal ministro Delrio. Attendiamo con fede?

A.F.

La Gazzetta Marittima

Presidenti curricula e scommesse

LIVORNO - Non ci scherzeremo sopra, come chi ironizza che la caccia al tesoro è aperta ma si sa già chi saranno i vincitori "là dove si puote ciò che si vuole". Fatto sta che il termine per inviare i curricula da parte degli aspiranti presidenti delle AdSP (sistemi portuali) è scaduto domenica scorsa e il ministro si sarebbe trovato poco più di duecento documenti da esaminare. L'interrogativo vero è: ce la faranno i nostri eroi del MIT ad esaminarli tutti entro il 20 del mese, cioè in due settimane? Perché il ministro Delrio aveva promesso che avrebbe deciso le nomine entro quella data: con grande sprezzo del pericolo, direi e forse anche del ridicolo. Ma mai dire mai, specie se - come qualcuno sussurra - buona parte delle decisioni sarebbe già stata presa nelle (poco) segrete stanze con i presidenti delle Regioni. I nomi? Nessuno degli oltre 20 presidenti (o commissari) uscenti avrebbe rinunciato a rimettersi in corsa. L'autostima, in questo settore, non è merce rara. Pare che altrettanto abbiano fatto quasi tutti i segretari generali delle Autorità portuali: sia gli attuali, sia qualche ex. Siamo già a una cinquantina di curricula: ma sarebbe la punta dell'iceberg. Le vere sorprese potrebbero venire dal settore manager, pubblici e privati. Ce ne sono di eccellenti, piazzati in giro in società logistiche, in terminals, anche al vertice di associazioni. Tempo fa qualcuno scherzava sulle esclusioni a priori in caso di anagrafe, come dire, un po' avanzata: ma non risulta che tra i criteri forniti dal MIT ci siano sbarramenti di questo tipo, tanto che alcuni dei Seniors, come il nostro ex presidente livornese Giuliano Gallanti, sarebbe stato proposto da alcuni settori operativi - malgrado sia nella terza età - anche per il porto di Genova, dove già face un apprezzato lavoro. Solo fumo negli occhi, per mascherare un diktat di giovanilismo a tutti i costi?

Mesi fa, venivano "sparati" sulla stampa nomi dati per certi: come quello di Paolo Signorini, direttore della Regione Liguria che il governatore Toti avrebbe concordato con Delrio. Per Trieste ci sarebbe una specie di rivoluzione se non fosse confermato Zeno D'Agostino (Serracchiani dixit). Per Taranto davano confermato Sergio Prete, anche perché le rogne sono tante. Mistero su Civitavecchia: il "gran rifiuto" di Pasqualino Monti per la conferma come commissario ha un po' scompaginato le carte, ma il personaggio è tale che difficilmente - dicono in Assoporti - potrà essere escluso, magari con il recupero in un altro porto. A Venezia parlano ancora oggi di Antonio Cancian al posto di Costa, il che risolverebbe anche lo scontro con Trieste sulla grana del porto offshore. Per Livorno rimane in pole position Luciano Guerrieri, silenzioso ma efficiente demiurgo di Piombino, non si sa bene però quanto appoggiato dal governatore Rossi, che su certe cose va un po' a corrente alternata. C'è anche la candidatura di Luca Becce, bravo manager del TDT ed evidentemente gradito da quegli operatori che puntano sulla piattaforma Europa: ma Becce è un fedelissimo di Luigi Negri e solo se quest'ultimo decidesse di "liberarlo" potrebbe essere considerato in corsa. Andiamo avanti? Meglio di no, rischiamo di inanellare altre previsioni sbagliate, e altre illusioni. Siamo, come si dice in Toscana, alle porte con i sassi. E come disse lo spettro di Cesare a Caio Bruto, ci rivedremo a Filippi: perché rimane su tutta l'operazione l'ombra minacciosa dei ricorsi e delle eterne cavillose schermaglie giuridiche all'italiana.

Antonio Fulvi

MIT: arrivate 334 manifestazioni di interesse per incarico di Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale

(FERPRESS) – Roma, 6 SET – Sono 334 le manifestazioni di interesse arrivate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'incarico di Presidenti delle 15 Autorità di Sistema Portuale. Ne dà notizia una nota del MIT.

Le proposte di candidatura sono state inviate in seguito alla call voluta dal Ministro Graziano Delrio per raccogliere profili qualificati.

L'avviso per la raccolta di manifestazioni di interesse richiamava il decreto legislativo su “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84”, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 31 agosto 2016, che, tra l'altro, ha riorganizzato oltre cinquanta porti di interesse nazionale e Autorità portuali in 15 Autorità di Sistema Portuale.

Come prevede il decreto il Presidente di ciascuna Autorità di Sistema Portuale deve avere “comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale”.

Nelle 334 proposte è prevalente l'indicazione di interesse per tutte le 15 Autorità di Sistema Portuale o per una cospicua parte di esse.

Il Ministro procederà, secondo i tempi previsti dal decreto, alla designazione dei Presidenti delle 15 Autorità di Sistema Portuale con l'intesa dei Presidenti delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari.

Si ricorda che la raccolta di manifestazioni di interesse non ha natura concorsuale e che la documentazione ricevuta costituisce una banca dati a disposizione del Ministro.

Porti:Ministero,334 manifestazioni interesse per 15 Autorità

Delrio procederà a designazione con intesa presidenti Regioni



(ANSA) - ROMA, 6 SET - Sono 334 le manifestazioni di interesse arrivate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'incarico di Presidenti delle 15 Autorità di Sistema Portuale. Lo si legge in una nota del Dicastero, in cui si ricorda che le proposte di candidatura sono state inviate in seguito alla call voluta dal Ministro Graziano Delrio per raccogliere profili qualificati.

Nelle 334 proposte è prevalente l'indicazione di interesse per tutte le 15 Autorità o per una cospicua parte di esse.

Il Ministro - precisa la nota - procederà, secondo i tempi previsti dal decreto, alla designazione dei Presidenti delle 15 Autorità con l'intesa dei Presidenti delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari. La raccolta di manifestazioni di interesse non ha natura concorsuale - ricorda il Mit - e la documentazione ricevuta costituisce una banca dati a disposizione del Ministro. L'avviso per la raccolta di manifestazioni di interesse - precisa la nota - richiamava il decreto legislativo su 'Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84', pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 31 agosto 2016, che, tra l'altro, ha riorganizzato oltre cinquanta porti di interesse nazionale e Autorità portuali in 15 Autorità di Sistema Portuale. Come prevede il decreto il Presidente di ciascuna Autorità deve avere "comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale".

(ANSA).

Riforma porti: Merlo, arrivate al MIT oltre 200 candidature per presidenza Autorità

(FERPRESS) – Genova, 6 SET – Sono oltre duecento le candidature arrivate al ministero dei Trasporti per la presidenza delle quindici Autorità di sistema portuale italiane previste dalla riforma dei porti. Lo ha fatto sapere Luigi Merlo, consigliere del ministro dei trasporti, parlando con i giornalisti a margine di un convegno a Genova.

Merlo ha ricordato le tappe fondamentali della riforma: il 15 settembre entra in vigore la legge. Da allora Regioni e ministero potranno lavorare per trovare un'intesa sui presidenti e da ottobre le commissioni parlamentari potranno deliberare per quei porti dove c'è intesa sul nome di chi guiderà l'Autorità”.

Il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti, dal canto suo ha commentato la nuova legge dicendo che “finalmente c'è una legge che anzichè complicare le cose le semplifica così che chi domani sarà chiamato alla guida dei porti avrà a disposizione uno strumento molto più agevole per attrarre traffico e intercettare mercati”.

“C'è ancora da lavorare però – ha ammesso Monti – siamo infatti ancora soggetti a dei limiti temporali troppo ampi. L'attuale codice degli appalti seppur riformato potrebbe essere affiancato da uno strumento che vada in deroga a determinate norme per rendere la realizzazione di quell'opera”.

Porti, 200 candidati per le nuove Autorità di sistema



Oltre duecento candidature. Sono quelle giunte al ministero dei Trasporti per la presidenza delle quindici Autorità di sistema portuale italiane previste dalla **riforma dei porti**. C'era tempo fino a domenica a mezzanotte per inviare le manifestazioni di interesse per l'incarico. "Venerdì erano già 200" ha dichiarato il consigliere del ministro dei trasporti Luigi Merlo a margine di un convegno ieri a Genova. "Il 15 settembre - ha aggiunto Merlo - entra in vigore la legge. A quel punto può partire il lavoro del ministro e delle Regioni sull'intesa per i presidenti. Ad ottobre si insediano le commissioni parlamentari che possono deliberare per quei porti dove c'è intesa sul nome di chi guiderà l'Autorità e i presidenti si insediano. Le altre Autorità seguiranno via via. L'importante è che si parta".

Monti pensa alla celerità

Tutti sono d'accordo sull'importanza di partire con il nuovo assetto, "ma serve uno strumento che renda più celere la realizzazione delle opere infrastrutturali". E' questo il giudizio sulla riforma espresso dal presidente di Assoporti Pasqualino Monti, nell'ambito del convegno "Port crash" svoltosi a Genova. "Finalmente - ha detto Monti - in un momento complicato come il nostro c'è una legge che anziché complicare le cose le semplifica. Chi domani sarà chiamato alla guida dei porti avrà a disposizione uno strumento molto più agevole per attrarre traffico e intercettare mercati. Il lavoro però non è finito perché abbiamo l'esigenza più che mai di comprendere, quando a livello centrale si deciderà quali infrastrutture sono strategiche per il Paese anche in termini di intermodalità, come dare gli strumenti a chi sarà chiamato a realizzarle per farle in tempi brevi".

Informazioni Marittime

Porti, 200 candidati per le nuove Autorità di sistema



Oltre duecento candidature. Sono quelle giunte al ministero dei Trasporti per la presidenza delle quindici Autorità di sistema portuale italiane previste dalla [riforma dei porti](#). C'era tempo fino a domenica a mezzanotte per inviare le manifestazioni di interesse per l'incarico. "Venerdì erano già 200" ha dichiarato il consigliere del ministro dei trasporti Luigi Merlo a margine di un convegno ieri a Genova. "Il 15 settembre - ha aggiunto Merlo - entra in vigore la legge. A quel punto può partire il lavoro del ministro e delle Regioni sull'intesa per i presidenti. Ad ottobre si insediano le commissioni parlamentari che possono deliberare per quei porti dove c'è intesa sul nome di chi guiderà l'Autorità e i presidenti si insediano. Le altre Autorità seguiranno via via. L'importante è che si parta".

Monti pensa alla celerità

Tutti sono d'accordo sull'importanza di partire con il nuovo assetto, "ma serve uno strumento che renda più celere la realizzazione delle opere infrastrutturali". E' questo il giudizio sulla riforma espresso dal presidente di Assoporti Pasqualino Monti, nell'ambito del convegno "Port crash" svolto a Genova.

"Finalmente - ha detto Monti - in un momento complicato come il nostro c'è una legge che anziché complicare le cose le semplifica. Chi domani sarà chiamato alla guida dei porti avrà a disposizione uno strumento molto più agevole per attrarre traffico e intercettare mercati. Il lavoro però non è finito perché abbiamo l'esigenza più che mai di comprendere, quando a livello centrale si deciderà quali infrastrutture sono strategiche per il Paese anche in termini di intermodalità, come dare gli strumenti a chi sarà chiamato a realizzarle per farle in tempi brevi".

Porti e Logistica

A rivelarlo il consigliere del ministro dei trasporti Luigi Merlo

Porti, oltre 200 candidature per la presidenza delle 15 nuove Autorità di Sistema

lunedì 05 settembre 2016



GENOVA - Sono oltre duecento le candidature inviate al ministero dei Trasporti per la presidenza delle quindici Autorità di sistema portuale italiane

previste dalla riforma dei porti. C'era tempo fino a ieri a mezzanotte per inviare le manifestazioni di interesse per l'incarico.

"Venerdì erano già 200", ha precisato il consigliere del ministro dei trasporti Luigi Merlo a margine di un convegno a Genova. "Il 15 settembre - ha ricordato Merlo - entra in vigore la legge. A quel punto può partire il lavoro del ministro e delle Regioni sull'intesa per i presidenti".

"Ad ottobre si insediano le commissioni parlamentari che possono deliberare per quei porti dove c'è intesa sul nome di chi guiderà l'Autorità e i presidenti si insediano. Le altre Autorità seguiranno via via. L'importante è che si parta".

Genova, ipotesi Signorini nuovo commissario

Genova - Il comitato portuale di ieri avvicina Paolo Emilio Signorini alla guida dell'Autorità portuale di Genova, anche se «sarebbe stato più prudente inserire nello stesso impianto della riforma dei porti le norme transitorie. Non è stato fatto e quindi le costruiremo strada facendo col buon senso» ha ricordato ieri Toti



Genova - Il comitato portuale di ieri avvicina Paolo Emilio Signorini alla guida dell'Autorità portuale di Genova, anche se «sarebbe stato più prudente inserire nello stesso impianto della riforma dei porti le norme transitorie. Non è stato fatto e quindi le costruiremo strada facendo col buon senso» ha ricordato ieri alla fine della giunta regionale il governatore ligure Giovanni Toti.

Signorini è più vicino perché l'ammiraglio Giovanni Pettorino ha formalizzato al Comitato portuale la sua intenzione di lasciare al più presto Palazzo San Giorgio. Con l'entrata in vigore della riforma portuale, il governo potrebbe dunque evitare al comandante della Guardia costiera genovese un nuovo limbo in attesa che la presidenza del Consiglio emani il Dpcm con dentro le regole che istituiscono l'Autorità portuale "transitoria" - quello cui fa riferimento Toti - per garantire, come ha spiegato nei giorni scorsi l'assessore allo Sviluppo Edoardo Rixi, un periodo per preparare il terreno all'accorpamento di Genova-Savona e La Spezia-Carrara. Un dossier che comunque congelerà la situazione da un minimo di sei a un massimo di 36 mesi: «Non abbiamo ancora indicato i tempi - ha precisato ieri Toti al Secolo XIX - . Ne parleremo col ministro. Abbiamo solo detto che servirà un po' di tempo».

- segue

Proprio per questo il governo potrebbe essere portato a nominare già un commissario-presidente in pectore (Signorini, appunto) a meno che l'esecutivo non decida di tenere Pettorino o pescare ancora tra funzionari dello Stato.

Va detto che anche per gli enti dove non è stata richiesta proroga la procedura non sarà immediata: una volta scremati gli oltre 200 curricula pervenuti al ministero (tre dall'estero), ci saranno le selezioni. Ottenuto il via libera dalle Regioni, si procederà al passaggio delle Commissioni parlamentari: l'elenco dovrà avere un relatore per Camera e Senato, dove sarà discussa. Se approvato, dovrà tornare al ministero per il relativo decreto. Un percorso che pure senza ostacoli richiede almeno un mese e mezzo. Dunque per i primi presidenti l'appuntamento è ai primi di ottobre.

Il Secolo XIX

PRESENTATI I CURRICULA SUL TAVOLO DEL MINISTRO DELRIO

Nuova Authority, otto in corsa

Forcieri si ricandida. Spuntano Bianchi e Senese. Per gli operatori Agostinelli è ok

LORENZO Forcieri, **Davide** Santini, **Maurizio** Pozella, **Franco** Pomo, **Gianfranco** Bianchi, **Stefano** Senese, **Gianluca** Agostinelli, **Alessandro** Laghezza.

Sarebbero almeno otto- ma potrebbero essere di più, dato che i nominativi sono coperti dalla riservatezza - coloro che hanno presentato il proprio curriculum entro il termine di domenica 4 settembre alla segreteria del gabinetto del ministro di Infrastrutture e Trasporti, in vista della nomina del nuovo presidente dell' Autorità di sistema portuale La Spezia -Marina di Carrara.

Tutti volti noti, la maggior parte del settore specifico, a parte il presidente di Confcommercio ed ex della Camera di commercio, Gianfranco Bianchi, e il segretario generale della neonata Camera di commercio Riviera di Liguria, Stefano Senese.

Spetta ora al ministro, Graziano Delrio, operare la scelta, d' intesa col presidente della Regione, Giovanni Toti, e sentite le commissioni parlamentari, che ritorneranno a riunirsi in questi giorni, il cui parere - è bene ricordarlo - è solo consultivo e non vincolante.

L' attuale staff dell' Autorità portuale spezzina si dice disponibile a guidare la nuova Autorità di sistema. In prima fila il presidente, Lorenzo Forcieri, intenzionato a rimanere al piano nobile di via del Molo per un altro mandato; il segretario generale, Davide Santini, particolarmente gradito a Toti e al centrodestra; il capo dell' Ufficio tecnico ed ex segretario generale ai tempi di Cirillo Orlando presidente, Franco Pomo; il responsabile delle risorse umane, Maurizio Pozella.

Ci sono poi gli operatori portuali e della logistica.

Alessandro Laghezza, titolare dell' omonimo gruppo, presidente dell' Associazione spedizionieri e dirigente nazionale di Fedespedi e Confepra; Gianluca Agostinelli, manager laureato alla Bocconi, ex di Lsct e attualmente in Autamarocchi, gruppo della logistica con sede a Venezia, figlio di Pierluigi, socio della Penoli spa, oggi guidata da Andrea ed Eligio Fontana.

Non resta che aspettare la decisione di Delrio che, ovvia mente, non potrà non tener conto degli equilibri politici sul territorio. Il centrodestra non ha mai fatto mistero di puntare alla guida dei porti di Genova e Savona lasciando, di fatto, campo libero al Partito democratico per quanto riguarda Spezia e "accontentandosi" di un segretario generale di sua fiducia. Ma il Pd, di questi tempi, non sembra avere uomini d' area da spendere. Forcieri è l' unico candidato di bandiera ma la sortita di Toti, che punta a tenerlo in sella per i prossimi 36 mesi per perfezionare la fusione Spezia -Marina di Carrara, è al centro della contestazione da parte del sindaco, Massimo Federici, e gli stessi operatori portuali (come si può leggere qui a fianco).

- segue

Associazioni di categoria

Si dice che il centrodestra, fermamente intenzionato a conquistare la poltrona di sindaco di Spezia, avrebbe tutto l'interesse a mettere fuori gioco lo stesso Forcieri che mira a succedere a Federici. Siccome il Pd, in questo momento, non sembra avere candidati forti, in grado di infiammare l'elettorato di centrosinistra, e Forcieri sarebbe indubbiamente l'unico richiamo di una certa levatura, Toli se lo leverebbe volentieri di torno nella corsa a sindaco, confermando per altri tre anni in via del Molo.

Gli operatori portuali, dal canto loro, confidano nella determinazione, sempre evidenziata da Delrio, di puntare su un nome nuovo, esperto del settore e lontano dai giochi della politica. Gianluca Agostinelli viene visto con favore dagli addetti ai lavori. Qualcuno parla di incompatibilità ma il manager è esperto di logistica, non operatore portuale, e la sua società ha sede a Venezia. Insomma, sono in tanti sono disposti a tirargli la volata.

L'Informatore Navale

Proroghe e deroghe: un mix ideale per paralizzare il porto di La Spezia



La Spezia, 6 settembre 2016 – Chiedere a un porto come La Spezia di aspettare tre anni, anche solo un anno, prima di completare la sua fusione con Marina di Carrara, equivale a condannare un pilota di Formula Uno a partire sempre e comunque dall'ultima fila. Questa si chiama penalizzazione. Non ci sono altri termini per definirla”.

La reazione della community portuale di La Spezia, rispetto all'ipotesi di uno slittamento e di un rinvio che sarebbe stato richiesto dalla Regione Liguria nel processo di integrazione con Marina di Carrara previsto dal disegno di riforma, non si fa attendere e chiama in causa la credibilità che altrimenti rischia di essere seriamente intaccata, dell'intero disegno di riforma.

Attraverso La Spezia Port Service, la community intende rivolgersi direttamente al governo e al ministro Del Rio affinché questa richiesta non sia presa in considerazione e nel porto di La Spezia possa essere realizzata compiutamente l'Autorità di sistema portuale con un Presidente adeguato alle necessità del porto e dotato di tutti i poteri che la legge gli attribuisce anche e specialmente nell'ambito del processo di fusione.

Uno slittamento, del tutto immotivato e incomprensibile – sottolinea la Spezia Port service – graverebbe il nostro porto di un vero e proprio handicap, costringendolo a rincorrere anche commercialmente, nonché sul fronte della infrastrutturazione porti concorrenti dotati di piena capacità ...di intendere e volere. E ciò accadrebbe in un momento di grande difficoltà nel mercato mondiale dello shipping e di evidenti segni negativi che per la prima volta riguardano anche il nostro porto”.

“La Community di La Spezia invita la Regione Liguria a tornare sui suoi passi rispetto a una scelta di rinvio che, se motivata in altri porti non convinti dall'ipotesi fusione, non ha nessuna motivazione valida a La Spezia, porto che è oggi in prima linea in un mercato container quanto mai complesso e pericoloso e che non si può permettere il lusso di “regalare” competitività alla concorrenza.

“Le riforme non si fanno solo con le norme; si fanno con gli uomini e con le donne. E La Spezia ha oggi bisogno, nel segno di una totale discontinuità, di una figura autorevole che si metta subito a lavorare nell'interesse del porto”

Porti Liguria: fusioni Authority, in Giunta regionale le motivazioni della moratoria

(FERPRESS) – Genova, 6 SET – L'assessore alle infrastrutture Edoardo Rixi ha discusso ieri in giunta regionale un documento che riassume le motivazioni della richiesta di moratoria di 36 mesi per le fusioni delle Autorità portuali in Liguria: Genova con Savona e La Spezia che ingloba Carrara.

“Nei prossimi giorni ci sarà un confronto con gli operatori – ha precisato Rixi -. A noi importa valorizzare gli aspetti positivi della nostra portualità e di diluire nel tempo quelli negativi”. Il documento riassume i motivi per cui si rende necessario il mantenimento “pur temporaneo” delle Authority “per il periodo necessario alla effettiva e efficace attuazione della riforma” che richiede “una adeguata fase di preparazione”.

“La richiesta di proroga – ha spiegato il governatore Giovanni Toti – riguarda il fatto che stiamo accorpando strutture complesse con propri piani di investimento, che marcano a velocità diverse e spesso hanno procedure e regolamenti diversi. Che occorra un momento transitorio per mettere al passo le due strutture per poi integrarle come richiede la riforma credo che risponda alla logica”. Secondo Toti sarebbe stato più “prudente inserire nello stesso impianto legislativo le norme transitorie. Non è stato fatto e quindi le costruiremo strada facendo con il buon senso. Per altro non abbiamo imposto né chiesto al ministro tempi precisi.

Ragioneremo insieme per trovare un congruo periodo di tempo che sia utile a integrare le due strutture. Dopodiché si potrà nominare la governance di sistema nel modo previsto dalla legge”. I tempi di autonomia “potranno avere una continuità di gestione attraverso il commissario che potrà essere lo stesso che oggi gestisce l'Authority. Decideremo in accordo col ministro”.

La Spezia Port Service: le proroghe e le deroghe sono un mix perfetto per paralizzare il porto

(FERPRESS) – La Spezia, 6 SET – “Chiedere a un porto come La Spezia di aspettare tre anni, anche solo un anno, prima di completare la sua fusione con Marina di Carrara, equivale a condannare un pilota di Formula Uno a partire sempre e comunque dall’ultima fila. Questa si chiama penalizzazione. Non ci sono altri termini per definirla”.

Questa- secondo quanto si legge in una nota – la reazione della community portuale di La Spezia, “rispetto all’ipotesi di uno slittamento e di un rinvio che sarebbe stato richiesto dalla Regione Liguria nel processo di integrazione con Marina di Carrara previsto dal disegno di riforma, non si fa attendere e chiama in causa la credibilità che altrimenti rischia di essere seriamente intaccata, dell’intero disegno di riforma.

Attraverso La Spezia Port Service, la community intende rivolgersi direttamente al governo e al ministro Del Rio affinché questa richiesta non sia presa in considerazione e nel porto di La Spezia possa essere realizzata compiutamente l’Autorità di sistema portuale con un Presidente adeguato alle necessità del porto e dotato di tutti i poteri che la legge gli attribuisce anche e specialmente nell’ambito del processo di fusione.

Uno slittamento, del tutto immotivato e incomprensibile – sottolinea la Spezia Port service – graverebbe il nostro porto di un vero e proprio handicap, costringendolo a rincorrere anche commercialmente, nonché sul fronte della infrastrutturazione porti concorrenti dotati di piena capacità ...di intendere e volere. E ciò accadrebbe in un momento di grande difficoltà nel mercato mondiale dello shipping e di evidenti segni negativi che per la prima volta riguardano anche il nostro porto”.

“La Community di La Spezia invita la Regione Liguria a tornare sui suoi passi rispetto a una scelta di rinvio che, se motivata in altri porti non convinti dall’ipotesi fusione, non ha nessuna motivazione valida a La Spezia, porto che è oggi in prima linea in un mercato container quanto mai complesso e pericoloso e che non si può permettere il lusso di “regalare” competitività alla concorrenza.

“Le riforme non si fanno solo con le norme; si fanno con gli uomini e con le donne. E La Spezia ha oggi bisogno, nel segno di una totale discontinuità, di una figura autorevole che si metta subito a lavorare nell’interesse del porto”.

Porti e Logistica

Dopo la richiesta di proposito da parte della Regione

Il porto della Spezia si appella a Delrio: "Rinviare l'accorpamento? Una condanna"

martedì 06 settembre 2016



LA SPEZIA -
"Chiedere a un porto come La Spezia di aspettare tre anni, anche solo un anno, prima di completare la sua fusione con Marina di

3

Carrara, equivale a condannare un pilota di Formula Uno a partire sempre e comunque dall'ultima fila. Questa si chiama penalizzazione. Non ci sono altri termini per definirla". Non si è fatta attendere la reazione della community portuale alla mossa della Regione, che ha chiesto di rinviare l'accorpamento tra La Spezia e Carrara.

La Spezia Port Service ha scritto direttamente al governo e al ministro Delrio perché la richiesta non sia presa in considerazione e "nel porto di La Spezia possa essere realizzata compiutamente

l'Autonomia di sistema portuale con un Presidente adeguato alle necessità del porto e dotato di tutti i poteri che la legge gli attribuisce anche e specialmente nell'ambito del processo di fusione".

"Uno slittamento, del tutto immotivato e incomprensibile - sottolinea la Spezia Port Service - **graverebbe il nostro porto di un vero e proprio handicap, costringendolo a rincorrere anche commercialmente, nonché sul fronte della infrastrutturazione porti concorrenti dotati di piena capacità... di intendere e volere. E ciò accadrebbe in un momento di grande difficoltà nel mercato mondiale dello shipping e di evidenti segni negativi che per la prima volta riguardano anche il nostro porto".**

"Il porto della Spezia - sottolinea l'azienda - **è oggi in prima linea in un mercato container** quanto mai complesso e pericoloso e che non si può permettere il lusso di 'regalare' competitività alla concorrenza. Le riforme non si fanno solo con le norme; si fanno con gli uomini e con le donne. E La Spezia ha oggi bisogno, nel segno di una totale discontinuità, di una figura autorevole che si metta subito a lavorare nell'interesse del porto"

L'Avvisatore Marittimo

INTANTO A GENOVA SIGNORINI POTREBBE COMINCIARE PRESTO L'AVVENTURA IN

La community spezzina boccia la richiesta di moratoria

«Così il porto rischia di rimanere bloccato: con questa scelta siamo penalizzati»

«Chiedere a un porto come La Spezia di aspettare tre anni, anche solo un anno, prima di completare la sua fusione con Marina di Carrara, equivale a condannare un pilota di Formula Uno a partire sempre e comunque dall'ultima fila. Questa si chiama penalizzazione. Non ci sono altri termini per definirla».

La reazione della community portuale di La Spezia, rispetto all'ipotesi di uno stallamento e di un rinvio che sarebbe stato richiesto dalla Regione Liguria nel processo di integrazione con Marina di Carrara previsto dal disegno di riforma, non si fa attendere e chiama in causa la credibilità e altrettanto insidia di essere seriamente intaccata, dell'intero disegno di riforma. Attraverso La Spezia Port Service, la community intende rivolgersi direttamente al governo e al ministro Delrio affinché questa

richiesta non sia presa in considerazione e nel porto di La Spezia possa essere realizzata, compiutamente, l'Autonomia di sistema portuale con un Presidente adeguato alle necessità del porto e dotato di tutti i poteri che la legge gli attribuisce anche e specialmente nell'ambito del processo di fusione. Uno sitema, del tutto innovativo e incomprensibile - sottolinea la Spezia Port Service - grida che il nostro porto di un vero e proprio landeck, costringendolo a ricorrere anche commercialmente, nonché sul fronte della infrastrutturazione porti concorrenti dotati di piena capacità di intendere e volere. E ciò accadrebbe in un momento di grande difficoltà nel mercato mondiale dello shipping e di evidenti segni negativi che per la prima volta riguardano anche il nostro porto».

«La Community di La Spezia invi

via la Regione Liguria a tornare sui suoi passi rispetto a una scelta di rinvio che, se motivata in altri porti non coinvolti dall'ipotesi fusione, non ha nessuna motivo di essere valida a La Spezia, porto che è oggi in prima linea in un mercato container quanto mai complesso e pericoloso e che non si può permettere il lusso di "regalare" competitività alla concorrenza».

«Le riforme non si fanno solo con le nomine, si fanno con gli uomini e con le donne. E La Spezia ha oggi bisogno, nel segno di una totale discontinuità, di una figura autorevole che si metta subito a lavorare nell'interesse del porto».

Intanto su Genova Paolo Emilio Signorini continua ad essere impulso per la guida.

Signorini è più vicino perché l'ammiraglio Giovanni Pettorino ha formalizzato al Comitato portuale la sua intenzione di lasciare al più

presto Palazzo San Giorgio. Con l'entrata in vigore della riforma portuale, il governo potrebbe dunque evitare al comandante della Guardia costiera genovese un nuovo limbo in attesa che la presidenza del Consiglio enami il Dpcm con dentro le regole che istituiscono "l'autonomia" -

quello cui fa riferimento Toti - per garantire, come ha spiegato nei giorni scorsi l'assessore allo Sviluppo Edoardo Rixi, un periodo per preparare il terreno all'accorpamento di Genova-Savona e La Spezia-Città di Castello. Un dossier che comunque congegnerà la vissuzione da un minimo di sei a un massimo di 36 mesi. Proprio per questo il governo potrebbe essere portato a nominare già un commissario-presidente in pectore (Signorini, appunto) a meno che l'esecutivo non decid di tenere Pettorino a pescare ancora tra funzionari dello Stato.



Porti e Logistica

Un manager bocconiano in corsa per la presidenza del Porto

Ecco i nomi per l'Autority di Spezia e Carrara: spunta Gianluca Agostinelli

di **Andrea Scuderi**

martedì 06 settembre 2016



LA SPEZIA - E' quello di Gianluca Agostinelli il nome in pole position per guidare l'Autorità Portuale di Spezia e Carrara. Scaduto il termine per la presentazione dei

curriculum, ci sono diverse ipotesi legate alla storia istituzionale della città per guidare il Porto.

Ma l'idea che possa prevalere una scelta legata alle competenze e al rinnovamento sembra – almeno per ora – prevalente.

Agostinelli, bocconiano, manager di una azienda di trasporti, potrebbe avere il benestare di Del Rio, e al tempo stesso essere favorito dai vetri incrociati nel rapporto tra il Ministro e il governatore Toti. Quest'ultimo infatti punterebbe sull'attuale segretario generale Davide Santini, ma non sarebbe gradito in casa Pd.

Tra coloro che hanno presentato il curriculum (non ci sono ufficialità, perché i nomi non sono pubblici) con tutta probabilità ci sono anche il presidente uscente **Lorenzo Forcieri**, il dirigente della stessa autority **Franco Pomo**, l'ex presidente della camera di commercio **Gianfranco Bianchi**. E poi il presidente degli spedizionieri spezzini **Alessandro Laghezza**.

E mentre circolano le diverse ipotesi sui nomi in corsa, gli operatori spezzini lanciano una dura stoccata al governatore Toti che ha annunciato nei giorni scorsi la richiesta di proroga per l'accorpamento dei porti liguri (Genova e Savona da una parte, Spezia e Carrara dall'altra): rinviare la fusione – si legge nel comunicato del "La Spezia Port Service" - equivale a condannare un pilota di Formula Uno a partire sempre e comunque dall'ultima fila: "Uno slittamento, del tutto immotivato e incomprensibile" sottolinea la community portuale spezzina che chiede a Toti di ripensarci e secondo cui il rinvio "graverebbe il nostro porto di un vero e proprio handicap".

Porti, boom di candidature per Napoli

Il ministero: presidenze delle 15 nuove Autorità, si sono proposti in 334. La metà ha scelto (anche) lo scalo partenopeo

Napoli Sono 334 le manifestazioni di interesse arrivate al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per candidarsi a guidare una delle 15 Autorità di Sistema Portuale. Anzi, come spiegano dallo stesso dicastero, in circa il 50% dei casi l'indicazione di interesse è per tutte le 15 strutture che nascono in base alla riforma voluta dal governo Renzi, o comunque per una cospicua parte di esse. Come dire: almeno 150 manager, dall'Italia e dall'estero, si sono proposti (anche) di governare l'Autorità unica regionale; che però, va detto, diverrà tale fra solo tre anni, visto che per i prossimi 36 mesi Salerno resterà comunque sostanzialmente autonoma.

Le candidature, è spiegato ancora in una nota, «sono state inviate in seguito alla call voluta dal ministro Graziano Delrio per raccogliere profili qualificati».

L'avviso per la raccolta di manifestazioni di interesse «richiamava il decreto legislativo su "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84", pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 31 agosto 2016, che, tra l'altro, ha riorganizzato oltre cinquanta porti di interesse nazionale e Autorità portuali in 15 Autorità di Sistema Portuale».

Come prevede il decreto, il presidente di ciascuna Autorità di Sistema Portuale deve avere "comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale».

Il ministro procederà, ora, «secondo i tempi previsti dal decreto, alla designazione dei presidenti delle 15 Autorità di Sistema Portuale con l'intesa dei presidenti delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari».

Dal dicastero di via Nomentana precisano, ancora, «che la raccolta di manifestazioni di interesse non ha natura concorsuale e che la documentazione ricevuta costituisce una banca dati a disposizione del ministro».

La richiesta di profili messa in atto da Delrio, va ricordato, era stata avviata il 4 agosto 2016 con la pubblicazione dello specifico avviso. Nel curriculum di ogni candidato dovevano essere specificate, in particolare, le esperienze e qualificazioni professionali conseguite nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, nonché - appunto - per quali Autorità di sistema portuale ci si propone.

Ecco le 15 (nuove) Autorità di Sistema Portuale.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: porti di Genova, Savona e Vado Ligure;

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale: porti di La Spezia e Manna di Carrara; Autonità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale: porti di Livorno, Capraia, Piombino, Portoferraio, Rio

- segue

Marina e Cavo; **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale**: porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta; **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**: porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia; **Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto**: porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria; **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna**: porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura (solo banchina commerciale). **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale**: porti di Palermo, Temini Imerese, Porto Empedocle e Trapani; **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale**: porti di Augusta e Catania; **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**: porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli; **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio**: porto di Taranto; **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale**: porto di Ancona, Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa darsena turistica) e Ortona; **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale**: porto di Ravenna. **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**: porti di Venezia e Chioggia; **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**: porto di Trieste .

Rassegna

Porti: Filt e Cgil, con proroga autorità Sicilia tagliata fuori

Porti: Filt e Cgil, con proroga autorità Sicilia tagliata fuori 06 settembre 2016 ore 15.04 "Se la Regione siciliana chiedesse, come si vocifera in queste ore, la proroga dell' avvio delle nuove Autorità portuali volute dalla legge nazionale di riordino del sistema varata il 31 agosto, sarà il colpo di grazia per i porti siciliani, che si troveranno tagliati fuori dal sistema che va a definirsi e dalla possibilità di partecipare alla richiesta di finanziamenti europei". Lo sostengono i segretari generali della Cgil Sicilia e della Filt regionale, Michele Pagliaro e Franco Spanò. La legge di agosto dà la facoltà alle regioni di chiedere la proroga delle ex autorità portuali per tre anni e secondo notizie di stampa sarebbe questo l' orientamento del governo regionale. Ma Cgil e Filt insorgono parlando di "biechi giochi di potere e di interessi legati alle poltrone", che "ritardando accorpamenti e riordino renderebbero ancora più debole il sistema portuale siciliano". "Ci auguriamo che ciò non accada- dicono Pagliaro e Spanò- perché sarebbe paradossale un danno di questa entità per una scelta autonoma della regione". La riforma nazionale entrerà in vigore il 15 settembre con la costituzione dei poli portuali di Augusta e Catania, nella Sicilia occidentale di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle e del polo dello Stretto (Messina e Gioia Tauro). Una proroga ritarderebbe gli accorpamenti e la nomina dei nuovi presidenti. "Si deve invece procedere subito- dicono Pagliaro e Spanò- per evitare che i porti siciliani diventino porti di serie B. La proroga delle ex autorità determinando il mancato accesso ai finanziamenti nazionali ed europei e ai tavoli nazionali di coordinamento , avrebbe infatti effetti negativi sugli investimenti e sull' occupazione aumentando il gap competitivo del sistema portuale siciliano". Pagliaro e Spanò sostengono che "la decisione di ritardare la partecipazione alla nuova fase che si apre per i porti italiani e per la logistica collegata, sarebbe devastante per il sistema portuale siciliano e non possiamo consentire - sottolineano- che questo accada dal momento che peraltro la sensazione è che a spingere per questa scelta ci sarebbero lobby e interessi che non quelli di tutti i siciliani".

Porto di Trapani, ultima spiaggia

Torniamo a parlare del porto di Trapani dopo il varo della legge Delrio. Trapani, quindi sarà accorpato a Palermo, però avrà una consultazione nella capitale siciliana. Bene, si dirà, o almeno lo pensano alcuni politici locali (come la Orrù che ha proposto la delegazione trapanese), che a Roma e Palermo non hanno fatto nulla per proteggere un porto naturale esistente da più di 25 secoli. Ma la storia avranno pensato i nostri politici che c'entra? Chi sono questi popoli: Fenici, Cartaginesi, Romani, Bizantini, Arabi, Normanni, Svevi etc, che hanno edificato e usato questo porto come approdo civile e di guerra, con grandi velieri e navi. Lo sanno i nostri politici che il porto di Palermo è artificiale? Beh, ma Balarmino è la capitale e può tutto (per chi non lo sa Palermo divenne capitale dopo l'avvento degli Arabi nel 827. Prima la capitale era stata la bizantina Siracusa). Trapani è una piccola città con grande porto, con grandi potenzialità (lo diciamo sottovoce perché i nostri politici non lo sanno) e tanti problemi che mai nessuno ha voluto affrontare, anzi se non fosse stato per qualche lungimirante imprenditore oggi non avremmo neanche le navi crociera. Questo bimillenario porto ha tanti problemi: le banchine non finite, il fondo ridotto per incuria, senza accordi internazionali per il trasporto delle nostre merci e altre magagne. Ma la Coppa America (2005) dove l'hanno fatta? Quindi evidentemente è più facile darlo a Palermo in modo che muoia definitivamente e dopo che il morto è nella cassa qualcuno si accorge che forse si può fare qualcosa per salvarlo. Come? Invocando la moratoria. Siamo però, forse, fuori tempo massimo, anche se già il sindaco di Trapani e il Consiglio Comunale l'avevano chiesto al Presidente della Regione Crocetta e per la verità anche il deputato regionale Mimmo Fazio. È di qualche giorno invece la richiesta del presidente di Confindustria Gregory Bongiorno che va anch'esso verso una moratoria di tre anni. In pratica la legge verrebbe (se fosse accettata) sospesa per trentasei mesi per dare modo alle autorità di dimostrare che il porto è in grado di funzionare con solo i trapanesi. Troppo poco per una città che muore di disoccupazione. Il tempo per non fare inserire il porto di Trapani in quelli da accorpate c'era ma i nostri politici nazionali hanno preferito dormire lasciando a degli incompetenti di effettuare il delitto. Nessuno ha spiegato o messo in evidenza il valore turistico e commerciale del nostro porto. Nessuno ha fatto una relazione scritta della situazione e della lunga storia di un porto glorioso e così per risparmiare denaro (invece di tagliarsi gli stipendi) il Consiglio dei Ministri ha tagliato i porti. E dove sta il risparmio? Nel far viaggiare i nostri rappresentanti nell'autorità portuale di Palermo? E chiaramente queste persone avranno diritto a qualche rimborso o a uno stipendio. Ma allora dove sarebbe il risparmio. Mah, misteri dei nostri governanti. Aspettiamo quindi la risposta a questa richiesta di moratoria. Sarebbe, per il colmo, "l'ultima spiaggia". Alberto Costantino 81 Total Views 81 Views Today.

Autorità portuale di Trapani accorpata a Palermo, Confindustria chiede rinvio

Molto discussa la riforma delle autorità portuali che per Trapani prevede l' accorpamento a quella di Palermo. Gregory Bongiorno , presidente di Confindustria Trapani si rivolge direttamente al Presidente della Regione Sicilia Rosario Crocetta chiedendo un periodo di transizione della durata di 36 mesi, tutto questo perché, afferma Bongiorno l'" accorpamento potrebbe rallentare o addirittura bloccare lo sviluppo dei traffici marittimi, sia commerciali che turistici, gli investimenti di operatori privati nonché alcune opere pubbliche ancora in fase di completamento ".

Autorità portuali

I sindacati contro la proroga dei vecchi Enti

PALERMO - "Se la Regione Siciliana chiedesse, come si vocifera in queste ore, la proroga dell'avvio delle nuove Autorità portuali volute dalla legge nazionale di riordino del sistema varata il 31 agosto, sarà il colpo di grazia per i porti siciliani, che si troveranno tagliati fuori dal sistema che va a definirsi e dalla possibilità di partecipare alla richiesta di finanziamenti europei". Lo hanno sostenuto ieri i segretari generali della Cgil Sicilia e della Filt regionale, Michele Pagliaro e Franco Spanò.

La legge di agosto dà la facoltà alle Regioni di chiedere la proroga delle ex Autorità portuali per tre anni e, secondo notizie di stampa, sarebbe questo l'orientamento del governo regionale. Ma Cgil e Filt insorgono parlando di "biechi giochi di potere e di interessi legati alle poltrone", che "ritardando accorpamenti e riordino renderebbero ancora più debole il sistema portuale siciliano".

La riforma nazionale entrerà in vigore il 15 settembre con la costituzione dei poli portuali di Augusta e Catania, nella Sicilia occidentale di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle e del polo dello Stretto (Messina e Gioia Tauro). Una proroga ritarderebbe gli accorpamenti e la nomina dei nuovi presidenti. "Si deve invece procedere subito - dicono Pagliaro e Spanò - per evitare che i porti siciliani diventino porti di serie B".

Sicilia: Cgil e Filt, proroga ex Autorità portuali colpo di grazia per i porti

Palermo, 6 set. (AdnKronos) - "Se la Regione siciliana chiedesse, come si vocifera in queste ore, la proroga dell' avvio delle nuove Autorità portuali volute dalla legge nazionale di riordino del sistema varata il 31 agosto, sarà il colpo di grazia per i porti siciliani che si troveranno tagliati fuori dal sistema che va a definirsi e dalla possibilità di partecipare alla richiesta di finanziamenti europei". Lo sostengono i segretari generali della Cgil Sicilia e della Filt regionale Michele Pagliaro e Franco Spanò. La legge dà la facoltà alle regioni di chiedere la proroga delle ex Autorità portuali per tre anni e sembrerebbe che questo sia l' orientamento del governo regionale. Ma Cgil e Filt insorgono parlando di "biechi giochi di potere e di interessi legati alle poltrone" che "ritardando accorpamenti e riordino, renderebbero ancora più debole il sistema portuale siciliano". La riforma nazionale entrerà in vigore il 15 settembre con la costituzione dei poli portuali di Augusta, Catania, Palermo, Trapani, Termini Imerese, Porto Empedocle e del polo dello Stretto (Messina e Gioia Tauro). Una proroga ritarderebbe gli accorpamenti e la nomina dei nuovi presidenti.

Genova, Comitato Portuale proroga tre concessioni



Prorogate tre concessioni in scadenza nel **porto di Genova**. Il Comitato Portuale ha infatti approvato all'unanimità l'istruttoria redatta dalla struttura tecnica dell'Autorità portuale relativa alla prosecuzione delle concessioni in scadenza nel 2020 di alcuni terminalisti, deliberandone la trasmissione al ministero dei Trasporti.

L'Authority dello scalo ligure precisa di aver predisposto uno schema, che ha avuto il via libera del Comitato, che assegna 10 anni di concessione al Terminal San Giorgio, 25 anni al Terminal Sech e 34 anni al Gruppo Spinelli.

L'Ap ha comunque sottolineato che "in tutti i casi, risultano fortemente ridimensionate le richieste presentate". Terminal San Giorgio, Terminal Sech e Gruppo Spinelli avevano infatti presentato istanze per ottenere proroghe delle concessioni pari a rispettivamente a 30 anni, 40 anni e 40-60 anni.

Porto di Genova: su concessioni unanimità in comitato portuale



GENOVA – Il Comitato Portuale ha approvato ieri all'unanimità l'istruttoria redatta dalla struttura tecnica dell'Autorità Portuale di relativa alla prosecuzione delle concessioni in scadenza nel 2020 di alcuni terminalisti, deliberandone la trasmissione al Ministero dei Trasporti.

Dopo una dettagliata analisi dei piani di impresa e verificate le integrazioni chieste ai proponenti, l'Autorità Portuale ha infatti predisposto uno schema che assegna 10 anni di concessione al Terminal San Giorgio, 25 al Terminal Sech e 34 al Gruppo Spinelli.

In tutti i casi, risultano fortemente ridimensionate le richieste presentate. L'istruttoria, durata oltre un anno, così come deciso dal Comitato, è ora trasmessa al Ministero insieme alla delibera di approvazione nonostante il parere negativo del Collegio dei Revisori dei Conti.

Detto parere sarà comunque allegato alla documentazione e affiancato dalla relazione della stessa Autorità Portuale che rivendica la piena legittimità e la piena opportunità della delibera.

In apertura di Comitato il commissario Giovanni Pettorino ha ricevuto una delegazione di dipendenti di Hanjin Italy, dichiarando a nome di tutti i membri la massima vicinanza rispetto alla delicata vertenza sindacale che si sta aprendo per la difesa del posto di lavoro.

Genova: Comitato portuale dà ok a prosecuzione concessioni di terminalisti in scadenza nel 2020

(FERPRESS) – Genova, 6 SET – Il Comitato Portuale di Genova ha approvato all'unanimità l'istruttoria redatta dalla struttura tecnica dell'Autorità Portuale di relativa alla prosecuzione delle concessioni in scadenza nel 2020 di alcuni terminalisti, deliberandone la trasmissione al Ministero dei Trasporti.

“Dopo una dettagliata analisi dei piani di impresa, e verificate le integrazioni chieste ai proponenti – informa una nota dell'Autorità portuale – l'Autorità Portuale ha infatti predisposto uno schema che assegna 10 anni di concessione al Terminal San Giorgio, 25 al Terminal Sech e 34 al Gruppo Spinelli. In tutti i casi, risultano fortemente ridimensionate le richieste presentate.

L'istruttoria, durata oltre un anno, così come deciso dal Comitato, è ora trasmessa al Ministero insieme alla delibera di approvazione nonostante il parere negativo del Collegio dei Revisori dei Conti. Detto parere sarà comunque allegato alla documentazione e affiancato dalla relazione della stessa Autorità Portuale che rivendica la piena legittimità e la piena opportunità della delibera.

In apertura di Comitato il commissario Giovanni Pettorino ha ricevuto una delegazione di dipendenti di Hanjin Italy, dichiarando a nome di tutti i membri la massima vicinanza rispetto alla delicata vertenza sindacale che si sta apendo per la difesa del posto di lavoro”.

Porti e Logistica

L'istruttoria ora è nelle mani del ministro Delrio

Concessioni portuali, Rossi: "Non mistifichiamo quanto accaduto e quando deve accadere"

marledì 06 settembre 2016



GENOVA -
Riceviamo e pubblichiamo l'intervento ricevuto dal senatore Maurizio Rossi (Gruppo Misto-Liguria Civica), componente della

Commissione Lavori pubblici. L'intervento arriva all'indomani della scelta dell'Ammiraglio Giovanni Pettorino, Commissario straordinario del porto di Genova, di rinviare a Roma le pratiche dopo che il Comitato portuale di Genova all'unanimità ha detto sì alla fine dell'istruttoria per la proroga di tre concessioni portuali chieste da altrettanti terminalisti del capoluogo ligure. Dunque la palla - come anticipato da Primocanale.it - ora va in mano al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Un sì che di fatto va contro quello che era stato il parere dei revisori dei conti decisamente contrari a questa proroga.

Gentile direttore,

nessuna concessione è stata rinnovata, nessuna delibera in tal senso è stata presa da quanto risulta a oggi. Non capisco perché debbano essere diffuse notizie favorevoli ai rinnovi che ingessano il futuro del porto. Conoscendo un po' la materia, ritengo che sia stata unicamente dichiarata la chiusura della procedura istruttoria da parte degli uffici dell'Autorità portuale. E che siano stati inviati a Roma sia la delibera che gli allegati, dalla relazione negativa dei revisori dei conti (in linea con le posizioni del Consiglio di Stato e la mia personale da tempo) alla relazione degli uffici che propongono e motivano al Comitato portuale i termini delle proroghe.

Il Ministero, ricevuto questo materiale, dovrebbe dare l'assenso: ma come fa ad esprimersi in mancanza del regolamento di attuazione in fase di pubblicazione? Infatti le proroghe, o ieri venivano assegnate dal Comitato Portuale sulla base del Codice della Navigazione che, non prevedeva alcuna richiesta al Mit (assumendo peraltro responsabilità anche economiche personali tutti i membri a partire

- segue

7/9/2016

Concessioni portuali, Rossi: "Non mi fischiamo quanto accaduto e quando deve accadere", Genova - Porti e logistica

dall'Ammiraglio Pettorino vista la contrarietà manifestata addirittura in modo preventivo dal Collegio dei revisori), oppure la richiesta al Ministero non può a mio giudizio che comportare una risposta del Mit: ad oggi, senza regolamento, non possiamo dire, né fare, alcunché.

Pertanto, o verrà convocato un nuovo Comitato portuale che - preso atto della risposta probabile del Mit - si assumerà la responsabilità di prendere la delibera di proroghe oppure si attende il regolamento e l'applicazione della nuova normativa che entrerà in vigore dal 15 settembre.

Non canterei per nulla vittoria quindi se fossi un terminalista, né mi arrabbierei con chi dà una lettura dei fatti non di parte come faccio io. Se poi quello che serve è dire "abbiamo le proroghe" anche se non è vero, non capisco. Ma contenti loro... Ma a che pro?

Roma e l'Europa hanno gli occhi puntati sul caso Genova che cerca di chiudersi, fuori tempo massimo, contro una nuova legge pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale, contro i pareri della Corte dei Conti, dei revisori dell'Autorità portuale e della Commissione trasporti del Senato.

PUNTI DI VISTA

CONCESSIONI PORTUALI PROROGHE NON SCONTATE

Proroghe concessioni: ancora tutto in sospeso. ecco perché nessuna concessione è stata rinnovata, nessuna delibera in tal senso è stata presa da quanto risulta a oggi. Non capisco perché debbano essere diffuse notizie favorevoli ai rinnovi che ingessano il futuro del porto. Conoscendo un po' la materia, ritengo che sia stata unicamente dichiarata la chiusura della procedura istruttoria da parte degli uffici dell' **Autorità portuale** che ha fatto una "proposta di proroghe" e che siano stati inviati a Roma sia la delibera del Comitato che gli allegati: dalla relazione negativa dei revisori dei conti (in linea con le posizioni del Consiglio di Stato e la mia personale da tempo) alla relazione degli uffici che propongono e motivano al Comitato portuale i termini delle proroghe.

Il Ministero, ricevuto questo materiale, dovrebbe dare l' assenso? Non credo proprio. Come fa ad esprimersi in mancanza del regolamento di attuazione in fase di pubblicazione? Infatti le proroghe, o venivano assegnate dal Comitato Portuale sulla base del Codice della Navigazione che non prevedeva alcuna richiesta al Mit

(assumendosi peraltro responsabilità anche economiche personali in caso di danno erariale tutti i membri a partire dall' Ammiraglio Pettorino vista la contrarietà manifestata addirittura in modo preventivo dal Collegio dei revisori), oppure la richiesta al Ministero non può a mio giudizio che comportare una risposta del Mit: ad oggi, senza regolamento, non possiamo dire, né fare, alcunché.

Pertanto, o verrà convocato un nuovo Comitato portuale che - preso atto della risposta probabile del Mit - si assumerà la responsabilità di prendere la delibera di proroghe oppure si attende il regolamento e l' applicazione della nuova normativa che entrerà in vigore dal 15 settembre.

Non canterei per nulla vittoria quindi se fossi un terminalista, né mi arrabbierei con chi dà una lettura dei fatti non di parte come faccio io.

Se poi quello che serve è dire "abbiamo le proroghe" anche se non è vero, non capisco.

Ma contenti loro... Ma a che pro?

Roma e l' Europa hanno gli occhi puntati sul caso Genova che cerca di chiudersi, fuori tempo massimo, contro una nuova legge pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale, contro i pareri della Corte dei Conti, dei revisori dell' **Autorità portuale** e della Commissione trasporti del Senato.

L' autore è senatore del Gruppo Misto.

Il Secolo XIX

RIPARAZIONI NAVALI

Ente Bacini, parte la privatizzazione

Via libera alla gara attesa da oltre un anno

GENOVA. Si avvicina la gara per la privatizzazione dell' Ente Bacini nel porto di Genova: l' **Autorità portuale** ha infatti concluso l' istruttoria da parte della struttura tecnica per il bando di gara relativo alla concessione del servizio di carenaggio.

La procedura era partita con il bando per le manifestazioni di interesse lanciato nella primavera del 2015 con «l' obiettivo tra l' altro di stimolare investimenti strutturali (di breve periodo, come l' ammodernamento delle strutture, e di lungo periodo, come l' ampliamento di uno dei bacini esistenti) e di orientare la gestione in modo da garantire sia l' interesse generale sia l' adeguamento alle esigenze del mercato» fanno sapere dall' Authority. La bozza per il bando di gara era stata già sottoposta al giudizio dell' **Autorità della Concorrenza** che aveva chiesto di organizzare le attività del futuro concessionario in modo tale da riservare a servizio di interesse generale almeno un bacino per ciascuno dei due segmenti di mercato presenti (mercantili sui bacini 3, 4 e 5; yacht sui bacini 1 e 2). Ora però la palla passa proprio alla società Ente Bacini, che dovrà presentare la propria rinuncia ufficiale alla concessione. Intanto, l' **Autonità portuale** conferma gli investimenti sull' infrastruttura, alcuni già partiti, per uno tale di 21 milioni di euro.

I soggetti che nei mesi scorsi hanno manifestato il proprio interesse per la struttura sono Fincantieri, Genova Industrie Naval (Gin), Amico & Co e Gmg. Ma le cose potrebbero cambiare, perché la gara sarà aperta anche a gruppi industriali che ancora non si sono fatti avanti. Secondo indiscrezioni, le quote di Ente Bacini saranno cedute per circa un milione di euro. Una cifra definita «folle» da Gin.

Porto Genova: stabile il traffico dei container, in aumento quello siderurgico. Calano gli oli minerali

(FERPRESS) – Genova, 6 SET – Il calo degli oli minerali (-12,2 per cento) fa registrare il segno meno ai traffici del Porto di Genova per quanto riguarda i primi sette mesi del 2016, nonostante la stabilità della movimentazione container (-0,7 per cento) e l'aumento del traffico siderurgico (+12,9 per cento). lo riferisce una nota dell'Autorità portuale.

Nel dettaglio, i prodotti siderurgici movimentati sulle banchine genovesi ammontano a 309 mila tonnellate nel mese di luglio (+52 per cento) pari a 1,73 milioni di tonnellate nei primi sette mesi (+12,9 per cento sullo stesso periodo dell'anno scorso).

I container trattati nei primi sette mesi sono stati 1.331.792 teu, lo 0,7 per cento in meno rispetto allo stesso periodo del 2015 (anno del record storico per movimentazione container nel Porto di Genova) per lo più dovuto alla contrazione del 4,7 per cento del solo mese di luglio nonostante la ragguardevole quota di 198.591 teu.

In calo gli altri generi merceologici, per un impatto complessivo nei primi sette mesi del -3,2 per cento sul totale generale delle merci trattate a 29,686 milioni di tonnellate contro le 30,673 dello scorso anno (un milione di tonnellate in meno). La diminuzione è interamente dovuta al calo degli oli minerali: 8,05 milioni di tonnellate nei primi sette mesi dell'anno contro i 9,17 del 2015 (oltre un milione in meno pari al -12,2 per cento).

Al Salone "spezzato" niente soldi dal governo

► Il diktat del ministro Calenda contro le divisioni interne alla categoria
► Segnali di ripresa, dopo 7 anni di crisi: ricavi in crescita, tornano gli stranieri

MASSIMO MIRELLA

MATTIANZA così, spiega il ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda: fino a che non si farà pace in casa della nautica tricolore, noi non daremo più un euro al Salone di Genova. L'ultima follia da un ente che si sta riprendendo a, unita, potrebbe anche consigliare di tornare a volare, sta tutta qui. In una scissione maturata dopo anni di ruggiti e di rivendimenti, spesso anche personali, che adesso hanno finito per sfidare anche il governo. Proprio mentre le barche italiane straggono il mondo, come dimostrato anche ieri nella giornata d'esordio del Salone di Cannes, gli associati non riescono a trovare un punto di contatto da cui ripartire. Un vero peccato, perché in Italia ci sono i primi cancri a livello internazionale nel segmento dei grandi yacht e un sapere diffuso che tutto il mondo ci invidia. Basterebbe questo per impostare un piano di rilancio unitario.

SEGLI A PAGINA IV



Una veduta dell'ultima edizione del Salone Nautico

Affondo di Calenda "Associazioni divise neanche un euro per il Nautico"

Il ministro stigmatizza la scissione nel settore italiano
Il Salone rischia di pagare pesantemente le conseguenze

- STIRP DALLA PRIMA DI CIRNAGA

MASSIMO MIRELLA

GIA da viceministro aveva messo in guardia sul fatto che a ricevere finanziamenti sa-

rebbero state soltanto quelle fiere di valenza internazionale in grado di tenere alto il valore del Made in Italy. Siccome da allora le cose, dal punto di vista associativo, sono ulteriormente peggiorate, Carlo Calenda, stavolta nei panni di mini-

stro è ancora più diretto e doloroso. «Il Salone Nautico di Genova "non riceverà un euro l'anno prossimo" se non ci sarà l'accordo

La Repubblica

tra le due associazioni, l'ultima

zioni (Ucina e Nautica Italia ind.r.)» spiega il titolare dello Sviluppo Economico secondo cui «dando vita a due associazioni che hanno litigato tra loro il Salone è sprofondato». E qui forse è il caso di essere un po' più precisi, perché di certo la scissione nella nautica tricolore è una lattuga, ma nonostante tutto il Salone di Genova è ancora a galla, non è sprofondato. Anzi, per la prima volta si può parlare di ripresa, o meglio di ripresina che si materializzerà proprio fra pochi giorni con l'inaugurazione del Salone di Genova. E questo rende ancora più paradossale la divinzione e più pesanti le parole del ministro.

Parlando alla Summer School di Confartigianato, più in generale del tema delle fiere, Calenda sottolinea che «sono fondamentali ma che non ha senso che ogni provincia abbia la sua». Il rimando a Genova resta evidente. Se si parla di nautica, il primo evento non solo in Italia ma nell'intero Mediterraneo è qui o di corso guenzu va difeso con ogni trezza. Per questo, fa oggettivamente riflettere che i grandi mercati che hanno lasciato Ucina quest'anno renderanno più forti i saloni concorrenti di Cannes e Montecarlo che ospiteranno le loro nuove imbarcazioni. Giusto esaltare infatti la forza industriale e commerciale di un settore che vede l'Italia ai vertici del mondo, ma un Salone di Genova che potesse tornare a ospitare tutti quanti i mercati del Paese non sarebbe certo un errore. Così almeno la pensa il ministro Calenda, che fino a prova contraria è colui che può garantire o meno il sostegno all'iniziativa genovese. La sua strategia, infatti, è dichiarata: puntare «su una trentina di fiere, quelle più importanti, a cui vengono dati i soldi. Vogliamo investire sulle cose che funzionano. Quelle che non funzionano, prima funzionano e poi ricevono i soldi».

In questa riflessione si inserisce il futuro di Genova. L'evento, quest'anno, mostrerà evidenti segni di ripresa con il ritorno di molti importanti, soprattutto stranieri. Ma è chiaro che un rilancio compiuto può realizzarsi soltanto con il ripristino di una comune visione associativa. È un traguardo davvero irrealizzabile oppure si può tentare di percorrere una strada unitaria? La formula che parava a suo tempo prendere forma, quella di una serie di eventi sul territorio nazionale che avesse comunque Genova come barkentro potrebbe funzionare ancora. O almeno si potrebbe provare a ragionarne tutti insieme. Calenda lo ha chiesto ancora una volta, ma probabilmente è

LEADER

1100

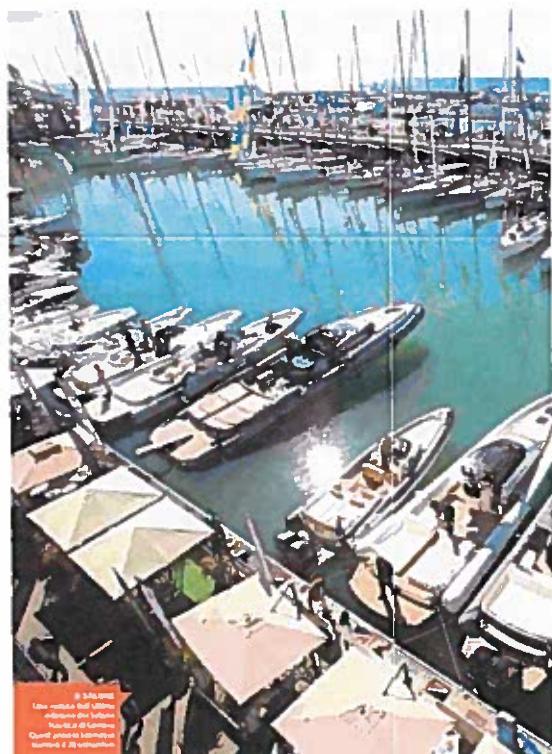
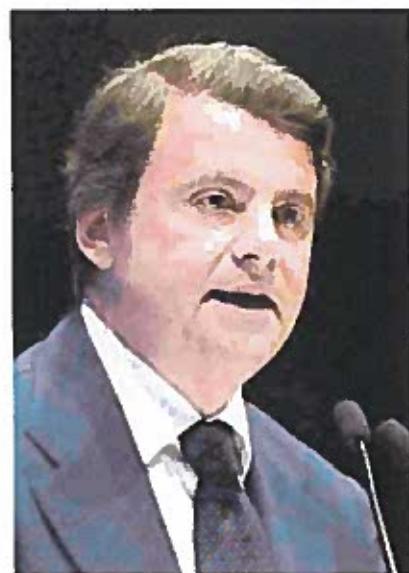
Una serie di marchi della nautica abbandona l'associazione nazionale di categoria aderente a Confindustria Ucina

LA SEDUTTA

I brand danno vita a un'altra associazione di categoria che si allea con AltaGamma, si tratta di Nautica Italiana

KAILUNG

Il ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda annuncia che il governo non sosterrà più la nautica privata



IL PUNTO MASSIMO MINELLA

Calenda lancia l' ultimatum agli armatori "Basta litigi o niente fondi"

Il salone nautico di Genova tenta il rilancio ma paga le spaccature tra gli operatori GENOVA. L' ultimo paradosso della nautica tricolore è un fatturato che torna a crescere, dopo sette anni di guai, mentre l' associazione di categoria è frantumata in due pezzi.

Potrebbe anche non essere un problema, il fatto che dall' Ucina, l' associazione aderente a Confindustria, siano usciti grandi e piccoli marchi oggi iscritti a Nautica Italiana. Il fatto è che chi ha lasciato la casa madre si è allontanato anche dal Salone Nautico di Genova, andando ad arricchire l' offerta dei saloni concorrenti della Costa Azzurra, Cannes e Montecarlo, che vedranno alle loro banchine le barche che fanno sognare il mondo, ma non più l' Italia. E questo ha comprensibilmente mandato su tutte le furie il ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda, che già da viceministro aveva stigmatizzato le vecchie ruggini associative. Da allora, le cose sono soltanto peggiorate, gli associati si sono divisi e gli eventi impoveriti. Così Calenda è tornato alla carica annunciando ieri che «al prossimo anno al Salone di Genova non verrà dato un euro». Il titolare del Mise era stato chiaro e ha ribadito il concetto: i finanziamenti pubblici vanno solo a chi promuove la crescita del made in Italy, mettendo in campo le iniziative più opportune. E una scissione associativa non sembra proprio rientrare in questo ambito. «Dando vita a due associazioni che hanno litigato tra loro il Salone è sprofondato - ha aggiunto - Noi vogliamo investire sulle cose che funzionano. Quelle che non funzionano, prima funzionano e poi ricevono i soldi». L' assurdo di tutta questa vicenda è che proprio quest' anno la nautica ha cominciato a dare segnali di risveglio, soprattutto sul mercato interno, che era ormai ridotto al lumicino, pochi punti percentuali del fatturato complessivo. Le prime indicazioni parlano di una crescita dei ricavi del 17%. Anche al Salone di Genova si annuncia il ritorno dei marchi stranieri che avevano preso altre rotte. E allora di tutto ci sarebbe bisogno, in questo momento, meno che di un' associazione lacerata. Chissà che l' ultimatum di Calenda non induca a una riflessione.

©RIPRODUZIONE RISERVATA MINISTRO Il ministero dello Sviluppo Economico guidato da Carlo Calenda non sosterrà il salone di Genova.

Porti e Logistica

CRONACA

Cresce la vela, vivace l'area dei pneumatici

Salone Nautico, il ritorno degli stranieri e dei marchi storici

martedì 06 settembre 2016



GENOVA

- Inglesi, francesi, norvegesi, turchi: i cantieri nautici stranieri tornano al Salone Nautico Internazionale, a Genova dal 20 al

4 25 settembre, come alcuni marchi storici italiani tra cui Tornado Yachts e Sciallino. Numerose le novità nelle imbarcazioni pneumatiche, i gommoni, una delle aree più vivaci del Salone, e confermato il successo della vela, con una crescita nel numero e nella misura media delle imbarcazioni.

L'industria inglese riparte da Genova con Princess che espone tre nuovi modelli, oltre a Sunseeker e Fairline. Per la vela tornano al Salone i francesi di Chantiers Amel e gli svedesi di Najad. Per il motore, gli spagnoli Rodman, il cantiere turco

Numarine, mentre dagli Usa arriva Chris Craft.

Presenti anche i norvegesi Fjord e l'inglese Sealine, di proprietà del gruppo tedesco Hanse. Tra i tanti ritorni a Genova: si segnalano Innovazione e Progetti, Absolute Yachts, 3B Craft, Cantiere Nautico Cranchi. Tra le barche a motore molti i day cruiser in esposizione e molte le novità anche tra gli open e tra i natanti.

Il Nautilus

56° SALONE NAUTICO DI GENOVA: IL SALONE PARTE DA UN +17,1% DI CRESCITA DEL FATTURATO



GENOVA – Il mercato italiano della nautica cresce, i cantieri tornano a Genova a cominciare, ma non solo, da quelli inglesi a testimonianza che l'Italia e il capoluogo ligure rimangono il terreno di confronto mondiale per chi voglia fare nautica ad alto livello.

I dati del mercato, a 15 giorni dal più grande Salone Nautico del Mediterraneo, parlano di un +17,1% di crescita del fatturato 2015 rispetto al 2014, un dato nettamente migliorativo rispetto alle prudenti ipotesi previsionali dell'Ufficio Studi UCINA Confindustria Nautica, che la scorsa primavera aveva stimato una crescita intorno al 12%.

Il trend positivo è testimoniato dall'analisi realizzata da Fondazione Edison, il cui Vice Presidente è il Prof. Marco Fortis, consigliere economico di Palazzo Chigi, da quest'anno partner scientifico dell'annuale report "Nautica in Cifre", il compendio statistico realizzato da oltre vent'anni da UCINA Confindustria Nautica, dal 2014 fornitrice di dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Fra i più significativi dati dello studio emerge un importante indicatore relativo al commercio con l'estero: l'Italia si conferma la protagonista indiscussa a livello mondiale, detenendo il primato in termini di export delle unità da diporto entrobordo per l'anno 2015 con una quota del 23,7%, prima di Paesi Bassi (19,6%) e Germania (15,9%). L'Italia mantiene la leadership mondiale anche nella somma dei segmenti della filiera della cantieristica con il 16,3% di quota export (L'edizione 2016 de La Nautica in Cifre sarà presentata ufficialmente al Salone il 22 settembre alle ore 12.00).

Il Salone Nautico di Genova, con i suoi 56 anni di storia dell'industria nautica da raccontare, si conferma motore di sviluppo del settore, con un positivo effetto trainante evidenziato anche dai dati di Assilea – anch'essi contenuti nella nuova edizione de La Nautica in Cifre – che evidenziano un +50% dei contratti stipulati a chiusura del Salone 2015.

Il capoluogo ligure rimane uno dei terreni di confronto a livello mondiale per il comparto della nautica da diporto. Un evento protagonista del mercato internazionale che si sviluppa su di una superficie di 180.000 mq di cui 100.000 in acqua, che consentono l'ormeggio della maggior parte delle imbarcazioni esposte e dunque la possibilità per i clienti di effettuare prove in mare.

Queste le principali novità annunciate per la 56°edizione del Salone Nautico.

L'industria inglese riparte da Genova con Princess che espone 3 nuovi modelli: il 30Mt, il S65 e il V58. Sunseeker si presenta con il nuovissimo Sunseeker 95, mentre Fairline espone il Fairline Squadron 53, Targa 53 e 48.

L'Informatore Navale

56° SALONE NAUTICO DI GENOVA: IL SALONE DEL RILANCIO PARTE DA UN +17,1% di CRESCITA DEL FATTURATO GLOBALE



IL RITORNO DEGLI ESPOSITORI STRANIERI TANTE LE NOVITA' IN ESPOSIZIONE

Il mercato italiano della nautica cresce, i cantieri tornano a Genova a cominciare, ma non solo, da quelli inglesi a testimonianza che l'Italia e il capoluogo ligure rimangono il terreno di confronto mondiale per chi voglia fare nautica ad alto livello.

Genova, 6 settembre 2016 – I dati del mercato, a 15 giorni dal più grande Salone Nautico del Mediterraneo, parlano di un **+17,1% di crescita del fatturato 2015** rispetto al 2014, un dato nettamente migliorativo rispetto alle prudenti ipotesi previsionali dell'Ufficio Studi UCINA Confindustria Nautica, che la scorsa primavera aveva stimato una crescita intorno al 12%.

Il trend positivo è testimoniato dall'analisi realizzata da Fondazione Edison, il cui Vice Presidente è il Prof. Marco Fortis, consigliere economico di Palazzo Chigi, da quest'anno partner scientifico dell'annuale report **"Nautica in Cifre"**, il compendio statistico realizzato da oltre vent'anni da UCINA Confindustria Nautica, dal 2014 fornitrice di dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Fra i più significativi dati dello studio emerge un importante indicatore relativo al commercio con l'estero: l'Italia si conferma la protagonista indiscussa a livello mondiale, detenendo il primato in termini di **export delle unità da diporto entrobordo per l'anno 2015 con una quota del 23,7%**, prima di Paesi Bassi (19,6%) e Germania (15,9%). L'Italia mantiene la leadership mondiale anche nella somma dei segmenti della filiera della cantieristica con il **16,3% di quota export** (L'edizione 2016 de *La Nautica in Cifre* sarà presentata ufficialmente al Salone il 22 settembre alle ore 12.00).

Il Salone Nautico di Genova, con i suoi 56 anni di storia dell'industria nautica da raccontare, si conferma motore di sviluppo del settore, con un positivo effetto trainante evidenziato anche dai dati di Assilea – anch'essi contenuti nella nuova edizione de *La Nautica in Cifre* – che evidenziano un **+50% dei contratti stipulati a chiusura del Salone 2015**.

Il capoluogo ligure rimane uno dei terreni di confronto a livello mondiale per il comparto della nautica da diporto. Un evento protagonista del mercato internazionale che si sviluppa su di una superficie di 180.000 mq di cui 100.000 in acqua, che consentono l'ormeggio della maggior parte delle imbarcazioni esposte e dunque la possibilità per i clienti di effettuare prove in mare.

- segue

Queste le principali novità annunciate per la 56°edizione del Salone Nautico.

L'industria inglese riparte da Genova con Princess che espone 3 nuovi modelli: il 30Mt, il S65 e il V58. Sunseeker si presenta con il nuovissimo Sunseeker 95, mentre Fairline espone il Fairline Squadron 53, Targa 53 e 48.

Gli altri ritorni da oltralpe vedono quest'anno al Salone, per la vela i francesi di Chantiers Amel con l'Amel 64, gli svedesi di Najad con il Najad 505. Per il motore, gli spagnoli Rodman con il Rodman 42 e 44, il cantiere turcoNumarine con il Numarine 78 HT, mentre dagli USA Chris Craft torna al Salone con il Chris Craft 42. I norvegesiFjord e l'inglese Sealine, di proprietà del gruppo tedesco Hanse, espongono rispettivamente il Fjord 42 e il Sealine 530 e 330.

Tra i tanti ritorni a Genova, fiori all'occhiello della cantieristica italiana, segnaliamo Innovazione e Progetti che presenta il nuovo IPY 53, Absolute Yachts con la Navetta 52, 3B Craft con 3B Craft 270, Cantiere Nautico Cranchicon il flybridge E50 F e E50 HT. Tornano al Salone anche i due marchi storici: Tornado Yachts con il T38 e Sciallinocon il nuovo 25.

Molti i day cruiser in esposizione tra le barche a motore: il GT 40 e il Monte Carlo 6 S di Beneteau Italia, il Fraucher1414 Demon del Cantieri Nautico Feltrinelli, lo Shadow 37 di Motonautica F.Ili Ranieri, il Salpa Laver 52 di Nautica Salpa e il C42 di Sessa International.

Molte novità anche tra gli open – il 52 di Fiart Mare, il Rio Colorado 56, il 48 IN di Rizzardi e il 370GT Invictus – e tra i flybridge – il Virtess 420 Fly di Bavaria Yachttbau GMBH, l'Absolute 72, Rodman Muse 44 di Pedetti Yachts Sales, ilPrestige 560 e 750.

Tra i natanti, le novità da segnalare sono il Flyer 8 Sun Deck di Beneteau Italia, il Quicksilver Activ 555 Open e 240 Dauntless di Brunswick Marine, l'Interceptor 222 di Motonautica F.Ili Ranieri, l'Antares 8 OB di Beneteau Italia (questi ultimi, tre Sport fisherman) e lo 1150 Voyage di Sailpassion.

Numerose le novità nelle imbarcazioni pneumatiche in una delle aree più interessanti e vivaci del Salone: Brunswick Marine esporrà il Valiant 750 Raptor, i Cantieri Capelli presentano il Tempest 40, Marlin Boat il 274,Med il Solemar 35 Oceanic, Motonautica F.Ili Ranieri il Cayman 26 Sport, e il 26 e 31 Sport Touring, MV Marine il MV 620 Eco Tech, Nautica Amato l'Italiamarine Amalfi 32, Saver l'MG 800, Selva il D570, Suzuki Italia il LTN 26 Venom, Zar Formenti lo ZAR 85SL e il MINI RIB11.

Confermato il successo della vela, con una crescita sia nel numero delle imbarcazioni esposte che nella misura media. Le principali novità sono: Adria Ship con l'Elan E5, Advanced Italian Yachts con l'Advanced A80, Beneteau Italia con l'Oceanis Yachts 62, Cantiere del Pardo con il Grand Soleil 46' LC e il Grand Soleil 58, Dufour Yachts con il560 e il 512 Grand Large, Hanse Yachts con il 315 e Italia Yachts con l'Italia 12.98. Mylius sarà presente con i nuovi76DS e 65FD, Sailpassion con il Delphia 34, Sirnew con l'Azuree 41. Ancora novità con il V50 e il V62 Mills diVismara, l'X4 e l'XP55 di X-Yachts, il Pilot Saloon 58 e l'RM 1270 di YachtSynergy. E poi il Wauquiez 58, lo Jeanneau J64 e J54, il CNB 76 e il Solaris 58.

- segue

Grande conferma per il mondo dei multiscafi che saranno protagonisti dell'Hub a loro dedicato per il secondo anno consecutivo al centro della Nuova Darsena. Tra questi, il **Bali 4.0**, il cat più piccolo della gamma Bali distribuita da Adria Ship, insieme ai grandi player del mercato come **Fountaine Pajot**, **Lagoon** e **Nautitech**.

Il Salone ospita "le bellezze del mare dal 1962" e di vere eccellenze si parla con le due ammiraglie, per il motore **ilSanlorenzo SD112**, motoryacht di 33,60 metri realizzato in materiale composito con scafo semi-dislocante e, per la vela, l'**Advanced A80**, un 24 metri firmato dagli architetti navali americani John Reichel e Jim Pugh e dagli yacht designer italiani Mario Pedol e Massimo Gino di Nauta Yachts dalle elevate prestazioni e generosi volumi. Tra i megayachts, grande attesa anche **Amer 100 Quad** del gruppo Permare, il nuovo **AB 100** del cantiere Fipa Group e **ilMonteCarlo 80** di Montecarlo Yachts, il **Canados 105**.

La Gazzetta Marittima

Traffici in aumento a Livorno (sui teu nuovo decollo dei trasbordi)

In forte crescita i ro/ro anche per la guerra tra armatori – Il segnale delle portacontaineri sempre più grandi e l'esigenza di allargare la strettoia del Marzocco



LIVORNO – In Autorità portuale sono contenti, e c'è da capirli: i traffici del primo semestre sono in aumento, con un plafond a quasi 17 milioni di tonnellate di merce e un +5,1% rispetto ai valori del 2015. Le cifre fornite sono, come ha sottolineato Giuliano Gallanti, quasi da record: in crescita dai contenitori (+9,8% in Teus) alle auto nuove (+25,5% in unità), dai forestali (+11,4% in tonnellate) ai rotabili (+13,3% in unità), dalle rifiuse liquide (+6,57% in ton.) ai passeggeri e ai crocieristi (rispettivamente +22,2% e +13,9% in unità). Unica eccezione le rifiuse solide: -2,39%. Il Tco è in sofferenza. Settore per settore tuttavia qualche considerazione va fatta. Sui containers, per esempio. Nella prima metà dell'anno sono stati movimentati 423.312 Teu, quasi 38 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2015. Aumenti dei pieni (+2,8% in generale e +8,2% allo sbarco) e dei vuoti (+2,4%). "Dopo Venezia, abbiamo i migliori risultati semestrali nei containers" ha commentato Gallanti. Però va anche rilevato che per i containers l'aumento più forte è nei trasbordi (+30%) mentre al loro netto l'incremento si ferma al 2,7%. I trasbordi sono importanti, ma nel conteggio valgono il doppio, quindi alcune cifre andrebbero depurate.

Forte senza eccezioni invece il traffico della cellulosa, con oltre 935.719 mila tonnellate con carta e legname (+11,4%). Per le auto nuove la crescita è stata del 25,5%, con un totale di 300.387 unità. Siamo ben sotto all'oltre mezzo milione dei bei tempi, ma la ripresa c'è, legata al mercato dell'auto che sembra ripartito.

Tirano forte senza eccezioni i Ro/Ro, per 191.493 mezzi movimentati in sbarco/imbarco (91.695 in sbarco e 99.798 in imbarco) + 13,28%. La guerra tra armatori nel comparto torna dunque a vantaggio dello scalo.

In aumento (+4,89%) le merci varie. Su un traffico di 11.754.517 tonnellate, sono state movimentate ben 5.919.673 tonnellate di merce rotabile, poco più di un terzo del traffico complessivo, a conferma del ruolo strategico avviato da Livorno nel settore.

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

Infine, il traffico della merce containerizzata ha fatto registrare un aumento del 10,47% con 4.847.617 tonnellate di merce (+13,09% in sbarco e +8,04 in imbarco). Sono state movimentate anche 4.992.220 tonnellate di merce alla rinfusa, di cui 4.556.560 liquide, e 435.660 solide. Crescita del 5,73% (rifiuse liquide: +6,57% e rifiuse solide: -2,39%).

In ripresa anche il traffico crocieristico con 281.281 unità (+13,9%) mentre le toccate navi sono state 148, nove in più rispetto allo scorso anno. Sul fronte dei traghetti i dati sono particolarmente buoni: durante la prima parte dell'anno sono transitati per lo scalo 672.360 passeggeri, quasi 122 mila in più rispetto allo stesso periodo del 2015. Da imputare al maggior turismo sulle grandi isole italiane per la crisi del terrorismo e all'aumento dell'offerta con i relativi sconti tariffari.

In aumento anche le navi: ne sono arrivate 3.484, ben 384 in più rispetto al 2015. Le porta containeri sono state 529 nel primo semestre contro le 488 del periodo gennaio-giugno 2015. E quelle con una capacità di carico superiore ai 5.500 TEU sono aumentate di 10 unità. Il che è la conferma della crescita della taglia media ma anche un invito a procedere prima possibile a nuovi dragaggi (bocca sud) e specialmente ad allargare la strettoia del Marzocco, di accesso alla Darsena Toscana. E non c'è molto tempo.

A.F.

In porto la nave che affondò l'Andrea Doria

La passeggeri rompighiaccio Stockholm, ora si chiama Astoria, ha attraccato ieri alla banchina 75

► LIVORNO

Ora si chiama "Astoria" ed è stata trasformata in nave da crociera. Ieri ha attraccato alla banchina 75 del nostro porto (per ripartire in serata), ma il suo nome d'origine, Stockholm, ci riporta indietro di sessant'anni almeno: era quasi la mezzanotte del 25 luglio 1956 quando in pieno Atlantico, a largo dell'isola di Nantucket e diretto verso New York, il transatlantico Andrea Doria, vanto della cantieristica italiana dell'epoca, fu centrato in pieno dalla prua rinforzata della piccola nave passeggeri "rompighiaccio" svedese, che provò un squarcio verticale alto dodici metri nella fiancata di dritta, interessando ben tre ponti e varie paratie stagie.

La collisione provocò la morte immediata di cinque marinai dello Stockholm e di 16 passeggeri dei 1706 imbarcati sulla Andrea Doria, che arrivata in poco tempo ad uno

shandamento di 20 gradi sulla dritta, apparve irrimediabilmente condannata: tra mille difficoltà dovute allo shandamento (che aveva inoltre reso inservibili le scialuppe situate sul lato destro) i passeggeri e l'equipaggio abbandonarono l'Andrea Doria ormai ferita a morte, mentre il comandante Piero Calamai lasciò la sua nave (per ultimo) solo per l'insistenza dei suoi ufficiali che praticamente lo costrinsero a venire via con loro.

In soccorso dei naufraghi giunsero il transatlantico francese Ile de France, il mercantile americano Cape Ann e il cargo militare Uss Private William Thomas, oltre allo stesso Stockholm che, a parte la prua distrutta, non ebbe altri danni e poté raggiungere il porto di New York con i propri mezzi, mentre l'Andrea Doria ormai completamente rovesciata su un fianco si inabissò la mattina seguente poco dopo le 10.

A settanta anni dal suo varo, avvenuto a Göteborg nel 1916,

lo Stockholm è invece tuttora navigante sebbene ampiamente modificato e dopo aver cambiato ben undici nomi e nove armatori, tra i quali si ricorda la compagnia di navigazione napoletana Starlauro venendo all'epoca (negli anni '90) ribattezzata Italia Prima.

Nel novembre del 2005, quando si chiamava Athena, la ritrovammo ancora a Livorno dove nel bacino grande fu sottoposta a lavori di carenaggio ed alle pinne stabilizzatrici. La sua ristrutturazione è invece avvenuta a Genova nel 1989 venendo trasformata in una piccola nave da crociera (dal gennaio 2016 è la più anziana nave passeggeri del mondo in servizio attivo) capace di ospitare circa cinquecento passeggeri, mentre l'originario gruppo motore diesel Gotaverken fu sostituito da due Wartsila. Lunga 160 metri per 12.000 tonnellate di stazza lorda, l'Astoria, che ora batte bandiera portoghese, ha mantenuto una linea abbastanza tradizionale

vedendo ampliata e modificata la sovrastruttura in cui il fumaiolo da cilindrico è diventato tronco-piramidale, mentre la sua classica poppa tonda a motonave reca nella parte inferiore una sorta di spoiler. Nella sua lunga carriera si ricorda anche un attacco da parte di pirati somali avvenuto nel 2008 nel golfo di Aden e dal quale si difese con il getto dei suoi idranti.

Una curiosità è infine rappresentata dalla campana originale dello Stockholm che con l'urlo fu trascolata a fondo insieme all'Andrea Doria. Eh bene, quella campana è stata recuperata nel 2010 da due subacquei americani che sono riusciti a scavarla vicino al relitto del transatlantico italiano. Dopo il recupero è stata quindi riportata a bordo della odierna Astoria, dove tuttora si trova. La campana, non finirà dismessa con la sua nave, ma sarà conservata al Museo marittimo di Göteborg.

Roberto Riu



La nave Astoria, attraccata ieri alla banchina 75 del porto di Livorno (Marzi/Pentafoto)



Focus

«Invisibile»

L'impianto ad energia solare da due milioni di Kwh sarà mascherato negli schermi dei moli sottoflutto e sopraflutto

Riconversione

L'obiettivo del nuovo piano regolatore portuale è quello di trasformare un paesaggio industriale (una volta sul porto c'erano i carboni) in un'area riqualificata



VERSO IL FUTURO Novità in arrivo per il Porto di Piombino: dopo i dragaggi si passa alle opere secondarie

Il porto di Piombino scommette sul sole Parco fotovoltaico da 2 milioni di Kw/h

Progetto a basso impatto presentato al ministero dell'Ambiente

- PIOMBINO -

UN PORTO solare. Dopo i grandi lavori per le nuove banchine, i piazzali e il dragaggio, ora si passa alle opere secondarie, che poi tanto secondarie non sono, perché saranno gli elementi che si vedranno subito, al primo colpo d'occhio. Come l'impianto di produzione di energia solare da due milioni di Kw/h, mascherato negli schermi dei moli sottoflutto e sopraflutto. Oltre a questo ci saranno anche tre torri di servizio, fra le quali la torre dei paloni, una vera e propria struttura di controllo necessaria con l'intensificarsi del traffico marittimo. Già ora in estate ci sono circa 100 corse giornaliere dei traghetti e il sincronismo nelle operazioni nel bacino di eva-

luzione delle navi è fondamentale. Si tratta di un progetto che in gergo tecnico si chiama studio progettuale di mitigazione ambientale e paesaggistica del porto. Il commissario

di Piombino Luciano Guerrieri, insieme allo staff dell'Authority, con l'ingegner Sandra Muccetti, la dottoressa Claudia Bulleri e il dottor Claudio Capuano, ha spiegato come sulla base delle prescrizioni fornite dal ministero dell'Ambiente in sede di valutazione di impatto ambientale del nuovo Piano regolatore portuale, si sta progettando ed attuando un nuovo porto competitivo, ma anche un'infrastruttura con basso impatto ambientale. L'obiettivo è quello di trasformare un paesaggio industriale (una



Il particolare

Ritorno al passato con tre torri panoramiche

IL PORTO vedrà anche la realizzazione di tre torri con funzioni di servizio e panoramiche che richiamano la storia del luogo caratterizzato in varie epoche dalla presenza fortificata e di torri di guardia e di avvistamento. Il porto potrà così assumere una nuova qualità ed una nuova identità richiamando la sua storia.

volta sul porto c'erano i carboni) in un'area riqualificata. Per questo il progetto prevede la realizzazione sui moli sopraflutto e sottoflutto di una fitta serie di pali di metallo, che assumono la funzione di schermi visivo dal mare dei manufatti realizzati a terra e costituiscono anche un impianto di produzione energetica solare per circa due milioni di Kwh. Il porto vedrà anche la realizzazione di tre torri con funzioni di servizio e panoramiche che richiamano la storia del luogo caratterizzato in varie epoche dalla presenza fortificata e di torri di guardia e di avvistamento. Il porto potrà così assumere una nuova qualità ed una nuova identità richiamando la sua storia.

La Gazzetta Marittima

Piombino, un gran porto "strozzato"

Le esasperanti file di auto d'agosto hanno riproposto un problema che ha vent'anni – E intanto si avvicina l'apertura del terminal per le demolizioni navali



Nella foto: la nuova darsena ad alto fondale di Piombino.

FIRENZE – Procede con i tempi che la complessa burocrazia italiana impone: ma va avanti. E lo stesso governatore della Toscana Enrico Rossi ha ricordato di recente che quanto prima avverrà la consegna dell'area del nuovo porto di Piombino per il terminal che fa capo al gruppo livornese Neri e al Cantiere San Giorgio per il refitting e la demolizione delle navi obsolete. Chi sperava di poter vedere ufficializzata la partenza del terminal prima dell'estate è rimasto deluso: ma i tempi sono questi e non c'è niente da fare. L'Authority di Luciano Guerrieri e la stessa segreteria di Rossi stanno lavorando per fare la consegna – con una cerimonia a Firenze – venerdì prossimo, ma non è ancora certo che i documenti possano essere tutti pronti a quella data.

Il porto di Piombino "allargato" è ormai una realtà: che sta purtroppo pagando salata la mancanza del tante volte promesso collegamento superstradale tra il porto stesso e l'Aurelia. Secondo Luciano Guerrieri, commissario governativo dell'Autorità portuale locale, anche gli ultimi tentativi di accelerare la realizzazione del braccio superstradale attraverso le aree Lucchini hanno avuto i loro intoppi. Ad oggi la palla è tornata allo Stato dopo la rinuncia di Sat, e per la prima tranche di lavori occorrono almeno 50 milioni, di cui solo 25 disponibili. Si attende che la legge di stabilità dia il resto: sperando, visto che il piatto, come noto, piange a tutti i livelli. Peccato, perché il piano regolatore aveva di fatto creato già un "imbocco" al porto attraverso alcune delle aree Lucchini che sarebbe stato opportuno collegare alla bretella. Sarà uno dei compiti della prossima (?) Autorità di Sistema tra Livorno e Piombino? Una cosa è certa: è stato fatto un grande porto con grandi spazi preziosi ed altrettanto importanti banchine e fondali. Ma con la strada di accesso attuale, è stato come costruire una torre con le fondamenta sulla sabbia. E le esasperanti file delle auto dirette all'Elba o di ritorno dall'Elba in agosto l'hanno ancora una volta confermato. Guerrieri da parte sua è ottimista: entro ottobre sapremo da che piano si casca. Speriamo in un miracolo, dopo quasi vent'anni di delusioni? Un grande porto si merita anche un impegno definitivo da parte dello Stato, viste le prospettive.

A.F.

Il Nautilus

A Civitavecchia sbarca il MOST Italy: Alta Formazione per professionisti



CIVITAVECCHIA – Dal 17 al 20 settembre prossimi, nei porti di Barcellona e Civitavecchia e a bordo della nave Grimaldi, la scuola Europea di Short sea shipping terrà il corso di formazione per professionisti Most (Motorway of the sea training) incentrato sui temi della logistica intermodale.

Sono previste conferenze, visite e networking per portare i partecipanti a collaborare con altre persone che lavorano nel settore, con l'obiettivo di formare i professionisti nella logistica intermodale, lo short sea shipping e le autostrade del mare. Ma non solo. Tra le finalità del corso quelle di introdurre il concetto di comodità come strumento di miglioramento nella gestione del trasporto, fornire formazione e informazione necessaria alle persone che devono decidere e gestire le catene logistiche nelle quali le autostrade del mare sono un'alternativa vantaggiosa in termini di costi e/o tempo.

E ancora, conoscere i benefici e calcolare i risparmi ottenibili nell'utilizzo delle autostrade del mare, sia in termini di costi che rischi, pubblicizzare la politica ambientale dell'Unione Europea in relazione al trasporto di merci e all'utilizzo e funzionamento delle infrastrutture ed analizzare un sistema per il calcolo dei costi esterni del trasporto.

Il corso offre ai partecipanti un elemento importante, ossia la possibilità di vedere in diretta e partecipare attivamente a tutte le operazioni; si abitueranno a lavorare in squadre come succede nel mondo aziendale. Inoltre verrà offerta una formazione teorica e pratica che porterà i partecipanti a poter impiegare direttamente sul campo le nozioni che sono state spiegate.

Tutte caratteristiche e potenzialità che rendono unico questo corso, uno dei grandi centri di formazione con un numero di 1000 alunni all'anno.

Napoli, accordo Fai-Conateco

Napoli - Torna la normalità al terminal Conateco dopo il fermo e le code dei tir dei giorni scorsi che hanno creato non pochi problemi all'operatività del porto di Napoli. È stato infatti raggiunto un accordo tra Conateco, la società che gestisce il principale terminal container e Fai-Contrasporto



Napoli - Torna la normalità al terminal Conateco dopo il fermo e le code dei tir dei giorni scorsi che hanno creato non pochi problemi all'operatività del porto di Napoli. È stato infatti raggiunto un accordo tra Conateco, la società che gestisce il principale terminal container e Fai-Contrasporto, la confederazione che raggruppa gli autotrasportatori che dovrebbe essere ratificato nei prossimi giorni nella sede dell'Autorità portuale.

A quanto è dato sapere Conateco avrebbe accolto buona parte delle richieste degli autotrasportatori quali l'utilizzo di tre carrelli per l'export, il nuovo orario settimanale dalle 07.00 alle 22.00 ed alle 24.00 come fuori orario, la possibilità (in via sperimentale) di lavorare anche il sabato dalle 06.00 alle 12.00, il potenziamento delle strutture del terminal entro l'anno nell'ambito del piano industriale dell'azienda per finire con la creazione di un tavolo stabile per monitorare l'andamento dei lavori e dei rapporti.

Accordo Conateco-Fai

Napoli, si sblocca il polo container

Napoli. Dopo il fermo degli autotrasportatori del porto di Napoli, in "riposo" dopo le file estenuanti delle ultime settimane, Fai Contrasporto e Conateco, la società che gestisce il principale terminal container dello scalo, hanno raggiunto un accordo "meritevole di attenzione" che verrà concretizzato nei dettagli nei prossimi giorni, probabilmente domani nella riunione del Fai presso

segue in ultima pagina

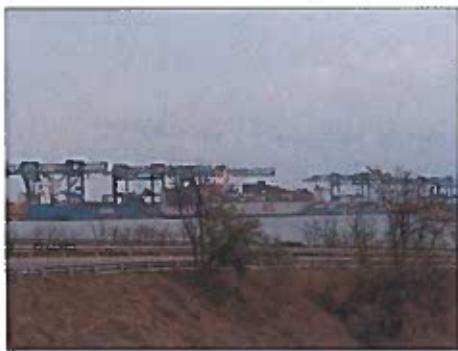


Napoli, si sblocca

- Messa in uso di tre carrelli per l'ex port.
- Gestione dei letti: i container "multi tipi", che appartengono ad uno stesso armatore, vengono depositati al terminal Sutora.
- Nuovo orario settimanale: dalle 7 alle 22, fino alle 24 come fuoristrada.
- Apertura "in via sperimentale" della giornata di sabato, dalle 6 alle 12.
- Consulenti si impegnerà a rivisitare l"equipment" del terminal, in linea con il piano industriale, entro l'anno.
- Possibilità di verificare via web lo stato dei contenitori in import.
- Istituzione di un tavolo di monitoraggio.

Porti: Authority vende quote di Cagliari free zone

Metà pacchetto sul mercato, il resto rimane al Cacip



(ANSA) - CAGLIARI, 6 SET - L'Autorità portuale di Cagliari vende le sue quote della "Cagliari Free zone" (Cfz), la società nata per far decollare in Sardegna la Zona franca. Si tratta di 280 azioni, la metà del pacchetto complessivo: il prezzo a base d'asta è di 245mila euro. L'altra parte, 50%, è invece nelle mani del Consorzio industriale Cacip. Una mossa, quella dell'Authority, che può aprire nuovi scenari sul futuro della Free zone.

Chi è ammesso a comprare? Anche lo stesso Cacip: il bando parla di enti pubblici economici o territoriali e tutti i soggetti pubblici e privati compatibilmente con lo Statuto. Il plico contente l'offerta dovrà arrivare alla sede dell'Autorità portuale entro il prossimo 20 settembre. Ma perché l'Authority mette in vendita le quote? Tecnicamente in ossequio al Piano di razionalizzazione delle società partecipate approvate dal Comitato portuale sulla base di indicazioni nazionali. La società, la Cagliari Free zone, ha durata sino al 2030, con proroga tacita indeterminata. Il capitale sociale indicato dal bando è di 280mila euro.

Che cosa significa questo passaggio per la zona franca lo spiega il presidente di Cfz, Piergiorgio Massidda, diviso tra speranze e paure: "Finora abbiamo fatto un gran lavoro - sottolinea all'ANSA - ottenendo l'autorizzazione a una prima apertura per sei ettari della zona franca: sarebbe bastato forse anche meno di un milione di euro per farla partire. Ma non è partita. Un lavoro a costo zero: nè cda, nè revisori dei conti hanno percepito un euro. Il futuro? Se la Cfz dovesse andare nelle mani di un unico proprietario potrebbe esserci quell'accelerazione necessaria: siamo ancora in tempo. La paura è invece che non si prenda al volo l'occasione: se non si partisse subito si direbbe addio alla possibilità di creare occupazione e sviluppo". (ANSA).

Crociere: navi a Cagliari per quattro giorni consecutivi

Previsto a settembre sbarco di oltre trentamila passeggeri



(ANSA) - CAGLIARI, 6 SET - Quattro giorni consecutivi di crociere per Cagliari: oggi l'approdo della Voyager della compagnia inglese Voyages of discovery. A bordo oltre 450 ospiti inglesi e australiani: la metà dei passeggeri ha scelto di restare a Cagliari, gli altri hanno preferito salire sui bus destinati ai classici tour tra storia, spiagge ed enogastronomia. Domani, invece, sarà la volta della Minerva della compagnia Swan Hellenic: a bordo circa 350 persone.

Giovedì toccherà all'ormai tradizionale appuntamento con la Costa: a Cagliari approda la Diadema con 4.500 passeggeri e la possibilità di imbarchi per un viaggio nel Mediterraneo. Il poker si conclude con la Star Flyer della Windstar cruises in viaggio con ottanta turisti: uno spettacolo di quattro alberi e quasi quattromila metri quadrati di vele. Settembre però non finisce: lunedì è previsto l'arrivo della Serenissima della Noble Caledonia. Poi il 14 e il 15 in programma l'approdo della Astor e ancora della Costa Diadema.

Il 17 sarà la volta della Braemar, della Fred Olsen. Il 21 e 22 quasi novemila crocieristi saranno a Cagliari con la Pacifica e la Diadema della Costa. Il 27 arriva la Msc Armonia. Infine chiusura il 28 in bellezza con una doppietta: a Cagliari insieme la Pacifica e la Silver Wind. A quel punto il totale di settembre supererà i trentamila passeggeri. (ANSA).

Mobilità. Ordinanza regolamentazione itinerari accesso area Portuale di Palermo

L' Ufficio Mobilità ha emesso una ordinanza che regolamenta gli itinerari di accesso all' area Portuale di Palermo. Il contenuto della delibera è il frutto dell' incontro tenutosi lo scorso 2 settembre presso la Questura di Palermo alla presenza di esponenti dell' Autorità portuale, della Capitaneria di Porto del Comune di Palermo e del Comando di Polizia Municipale e, per il Comune di Palermo, il vice sindaco Emilio Arcuri, dove si è convenuto di chiudere entrambi gli accessi all' area portuale siti lungo la via Francesco Crispi consentendo l' accesso dei mezzi pesanti dal varco sito lungo la via Filippo Patti e l' accesso degli autoveicoli dai varchi siti lungo la via dell' Arsenale e il prolungamento di via Mariano Stabile, a valle della via Crispi, prevedendo la creazione di un area di accumulo di emergenza, all' interno dell' area portuale, nel caso in cui la viabilità pubblica non fosse in grado di sostenere l' accodamento dei veicoli provocando rallentamenti dei flussi veicolari. Tale regolamentazione è stata concordata fra tutti i soggetti partecipanti all' incontro. In particolare, l' ordinanza prevede: VIA FRANCESCO CRISPI Obbligo di ingresso all' area portuale, per i veicoli di categoria M3, N2, N3 ed O dal varco sito lungo la via Filippo Patti con possibilità di incoluminamento di 2 corsie con l' ausilio di controllo di personale dell' autorità portuale; Divieto di svolta a destra, per tutti gli autoveicoli, in corrispondenza degli ingressi all' area portuale "Molo Santa Lucia" e "Amari" consentendo l' uscita dei veicoli esclusivamente dal varco "Molo Santa Lucia"; VIA FILIPPO PATTI Divieto di sosta con rimozione coatta 0-24 sul lato destro di entrambi i sensi di marcia. PROLUNGAMENTO DI VIA MARIANO STABILE A VALLE DELLA VIA CRISPI Divieto di sosta con rimozione coatta 0-24 sul lato destro di entrambi i sensi di marcia. Obbligo di ingresso all' area portuale, per i veicoli di categoria L, M1, M2 ed N1. VIA DELL' ARSENALE Obbligo di ingresso all' area portuale, per i veicoli di categoria L, M1, M2 ed N1 Istituzione del senso unico di marcia in direzione via Quinta Casa. Com. Stam.

Porto, rivoluzione ai varchi Ancora caos in viale Regione

Rifiuti, è caos senza fine Le discariche sfornano i limiti

PALERMO - Il comune di Palermo corre ai ripari e prova a evitare che domani, dalle 11 in poi, la via Crispi si trasformi di nuovo in un girone dantesco per gli automobilisti. Fra meno di 24 ore, infatti, il lato mare della città sarà interessato da una piccola rivoluzione della circolazione dovuta ai lavori di spostamento di un cavo Terna nell'ambito dei cantieri dell'anello ferroviario: cosa che di per sé creerebbe dei disagi, se non fosse che si somma alle chilometriche code causate dall'inasprimento dei controlli per gli imbarchi. Sabato scorso, in occasione di una animata riunione in Questura, il braccio di ferro tra il Comune e l'Autorità portuale ha prodotto un risultato: rivedere il sistema di accesso e uscita ai varchi alleggerendo il traffico in via Crispi e, al contempo, rispettando le esigenze di sicurezza imposte dal governo nazionale che chiede controlli serrati agli ingressi del porto e non all'interno. L'ordinanza, emanata questa mattina dall'ufficio Traffico, resterà in vigore fino al 30 novembre e prevede il divieto di sosta su entrambi i lati di via Filippo Patti e di via Mariano Stabile, a valle della via Crispi. I pullman, i tir e i rimorchi dovranno entrare al porto da via Filippo Patti formando due corsie, con l'ausilio del personale dell'Autorità

portuale. Auto, scooter, piccoli pulmini (fino a otto posti o comunque non più pesanti di 5 tonnellate) e camion di peso non superiore a 3,5 tonnellate entreranno da via Mariano Stabile, lato mare, e da via Dell'Arsenale dove vigerà il senso unico in direzione via Quinta Casa. Chiusi del tutto gli ingressi Amari e Molo Santa Lucia, con quest'ultimo varco che servirà solo per i mezzi in uscita. Ma questa mattina le code e gli incolonnamenti ci sono comunque stati in città, anche se in viale Regione Siciliana. La Rap da oggi ha infatti spostato i cantieri per il taglio delle radici nella carreggiata centrale, direzione Trapani, all'altezza della via Palmerino. Già da ieri sono stati posizionati i cartelli per il ritorno del limite a 70 chilometri orari: il 50 resta in vigore lì dove già c'era da prima di metà agosto, così come il 30 al ponte Corleone. Inoltre, a ridosso dei cantieri, dei segnali provvisori indicano limiti più bassi. share Martedì 06 Settembre 2016 - 14:48 |—

IL PROVVEDIMENTO

Via Crispi, traffico rivoluzionato nuovi varchi per entrare al porto

È stata firmata l' ordinanza che regola i nuovi accessi al porto di Palermo. Misura necessaria per affrontare la chiusura di un tratto di via Francesco Crispi per i lavori dell' anello ferroviario. Da oggi gli automobilisti provenienti da piazzetta della Pace devieranno sulla carreggiata lato mare, all' altezza del molo Santa Lucia fino a via Emerico Amari. I Tir potranno accedere al porto da via Filippo Patti, dai varchi di via dell' Arsenale e di via Crispi entreranno le automobili e il varco del molo Santa Lucia sarà utilizzato per l' uscita dei mezzi.

VOCI DALLA CITTA'

Cantieri Porto, Di Dio (Confcommercio): «Chi ha le responsabilità risponda»

Continuano i disagi dovuti ai cantieri per la realizzazione dell' anello ferroviario nella zona di via Emerico Amari e del **Porto di Palermo**, e continuano gli ingorghi stradali dovuti alle lunghe code che si creano per le attese ai controlli e agli imbarchi. Ad intervenire sull' urgente problematica è la Presidente di Confcommercio **Palermo** Patrizia Di Dio. «Non solo pagare ma anche morire - così esordisce la Di Dio -. Se ai residenti, ai commercianti e al turismo si devono chiedere sacrifici per la modernizzazione della città è bene che questi sacrifici non siano vani, viceversa è assolutamente inaccettabile che si chieda di pagare o di morire come nel caso di tante aziende che chiuderanno e di una economia che piangerà il fatto che la gente eviterà **Palermo come una piaga**». In più, questa mattina, si è svolta una protesta da parte di commercianti e residenti, quindi caos e maggiori disagi per cittadini e turisti. «Il danno all' immagine che sta subendo **Palermo** con i turisti che a causa di una città caotica, che avrà dato stress a chi viene a cercare svago e riposo, è inimmaginabile - prosegue il Presidente Confcommercio **Palermo** - e riteniamo che chi ha la responsabilità giuridica dell' esecuzione dell' opera, Tecnis, RFI e Italferr, deve già rispondere dei gravi danni arrecati. A nostro parere già esistono delle oggettive responsabilità relative ai ritardi che i cantieri hanno registrato fino ad ora, non sono stati rispettati il contratto e il cronoprogramma precedente ed è opportuno che i soggetti responsabili paghino, così come stiamo pagando tutti, commercianti e cittadini». «Hanno già preso una porzione del porto, hanno preso piazza della Pace, hanno già un' area di cantiere che prende una grande parte di via Amari ma era proprio così indispensabile pretendere questa ulteriore area, in questo momento, penalizzando ancor di più il traffico a causa dell' inasprimento dei controlli per l' accesso al porto? - conclude Patrizia Di Dio -. Sembra quasi che ci sia un accanimento a pretendere ulteriori aree, quando poi è dimostrato che non vengono utilizzate con l' efficienza e il rispetto dei tempi che una situazione imposta e così drammatica prevedono».

Lavori all' anello, scontro sui varchi al porto

Oggi avanza il cantiere in via Crispi. Il Comune ordina la chiusura di due accessi, braccio di ferro con l' Autorità portuale

L' ufficio Traffico ha diramato una nuova ordinanza che, attraverso alcuni divieti, ridisegna gli itinerari di accesso e, di fatto, impedisce gli ingressi ai moli Amari e Santa Lucia.

Giancarlo Macaluso OOO Braccio di ferro fra Comune e Autorità portuale sugli accessi al porto. E la questione finisce sul tavolo del ministro delle Infrastrutture. Oggi sarà la prova più dura per il traffico nella zona di via Crispi. Infatti, diventa operativo l' avanzamento del cantiere per l' anello ferroviario che occuperà la carreggiata lato monte nel tratto fra le vie Gravina e Belmonte, con conseguenza di un doppio senso nel corrispondente tratto della carreggiata lato mare.

Nel frattempo il Comune ha emanato una nuova ordinanza del traffico con cui, di fatto, si ridisegna la mappa degli ingressi al porto per evitare le lunghissime file di automezzi. L' Amat comincerà a posizionare sia la segnaletica luminosa che quella orizzontale e verticale e solo dopo i divieti diventeranno operativi, probabilmente anche entro oggi.

Venerdì si era tenuta in questura una riunione che ha visto duellare Comune e Autorità portuale sulle soluzioni da prendere. Alla fine

la soluzione intravista è stata quella di rivoluzionare i sistemi di ingresso al porto. Ma come?

Sul punto i due enti hanno visioni diverse. Mentre Palazzo delle Aquile, rappresentata dal vicesindaco L' area di cantiere, prima fase: 5 settembre -22 dicembre Si comincerà con la chiusura lato monte di via Crispi tra le vie Benedetto Gravina e Principe di Belmonte Dal 5 settembre la carreggiata lato mare di via Crispi sarà a doppio senso da via Gerbasi sino all' altezza di via Belmonte per chi va verso piazza Tredici Vittime.

La corsia lato monte resterà aperta fino a via Benedetto Gravina, dove sarà obbligatoria la svolta a destra.

Chiuderanno gli accessi ai moli Amari e Santa Lucia daco Emilio Arcuri, vuole chiudere gli accessi di Amari e Santa Lucia in modo da impedire la formazioni di file su via Crispi, il presidente dell' Ente porto, Vincenzo Cannatella, ha in testa un' altra idea: aprire tutti gli accessi disponibili, diversificando gli ingressi fra auto e tir e garantendo una di sosta dentro il porto per i controlli antiterrorismo.

Ieri mattina, però, l' ufficio Traffico ha già diramato una nuova ordinanza che, attraverso alcuni divieti, ridisegna gli itinerari di accesso e, di fatto, impedisce gli ingressi ai moli Amari e Santa Lucia.

Il provvedimento, che resterà in vigore fino al 30 novembre dell' anno prossimo, prevede il divieto di sosta su entrambi i lati di via Filippo Patti e di via Mariano Stabile. I pullman, i tir e i rimorchi dovranno entrare al porto da via Filippo Patti formando due corsie. Auto, moto, piccoli pulmini (fino a otto posti o comunque non più pesanti di 5 tonnellate) e ca Il tratto iniziale di via Ammiraglio Gravina resterà aperto

- segue

Autorità Portuale di Palermo
ai residenti e per raggiungere via Miraglia che, oltre la via Ammiraglio Gravina, diventerà a doppio senso mion di peso non superiore a 3,5 tonnellate entreranno dal cosiddetto varco Sammuzzo (è il prolungamento fino a mare di via Mariano Stabile) e da via Dell' Arsenale dove vigerà il senso unico in direzione via Quinta Casa. Divieto di svolta verso gli ingressi Amari e Moto Santa Lucia, quest' ultimo servirà solo per i mezzi in uscita.

«Io penso che sia un errore impedire l' ingresso dal varco Amari spiega il presidente Cannatella -. Io avevo trovato una soluzione che addirittura consentiva l' apertura di un quinto accesso messo a disposizione da un concessionario della Grimaldi. La collaborazione penso debba essere l' obiettivo per superare crisi come questa. Avevo assicurato una soluzione che puntava a evitare la formazione di file in via Crispi attraverso la creazioni di aree per i controlli all' interno del porto.

Del resto - conclude - rivoluzionare l' accesso Santa Lucia non si può dall' oggi al domani perché si tratta di un varco doganale difficile da spostare in fretta e furia. Insomma, ho scritto una lettera al ministro delle Infrastrutture (Graziano Delrio, ndr) per rassegnargli quanto sta succedendo anche perché qua si profilano anche gravi questioni di ordine pubblico».

Intanto, anche il cantiere per il collettore fognario avanza. Chiuso e riasfaltato in dieci giorni il tratto sul Foro Italico ora si è in via Messina Marine, dall' angolo di via Lincoln a piazza Sant' Erasmo. Oltre ai rallentamenti causati dal doppio senso di circolazione istituito su un' unica carreggiata lato mare, ieri si sono registrati anche alcuni problemi pare per un' errata collocazione della segnaletica e dei divieti all' altezza dell' ingresso secondario di villa Giulia. Diversi automobilisti si sono trovati a deviare - dove normalmente è prevista la svolta a sinistra per tornare in direzione Cala - finendo dentro l' area di cantiere, praticamente nella carreggiata lato monte, che in realtà era chiusa e riservata ai soli mezzi della ditta. Nel tardo pomeriggio, poi, la segnaletica è stata sistemata.

La Sicilia

Riapre la banchina 4 Lavori al porto grande macchine avanti tutta

Il prossimo anno previste 250 navi e la tratta Siracusa -Malta

FRANCESCO NANIA Chiusa la parentesi dei mondiali di canoa polo, l'attenzione generale e i riflettori si sono accesi sempre nello spicchio di porto grande tra Ortigia e il nome Umbertino. Senza squilli di trombe ma con la massima discrezione e funzionalità, è stata aperta alla fruizione delle navi da crociera anche la banchina numero 4, quella che si affaccia sulla piazza IV novembre, a ridosso della capitaineria di porto.

I lavori erano già a buon punto e l'impresa aveva assicurato di chiudere il cantiere per consegnare anche questa parte dei lavori di riqualificazione delle banchine del porto grande entro il mese di ottobre. Lavori che sono stati accelerati e consegnati in tempo per avere la fruibile numero delle navi da crociera in arrivo al porto di Siracusa. Dalle cinquanta navi che arriveremo a contare entro la fine dell'anno puntiamo a queste condizioni a farle diventare 250 unità».

Con il completamento dei lavori di riqualificazione delle banchine del porto è inevitabile parlare nuovamente del ripristino del collegamento via mare tra Siracusa e l'isola di Malta. Un capitolo che si è riaperto in queste ultime ore con il coinvolgimento del sindaco Giancarlo Garozzo, il quale si è detto disponibile a riprendere il filo interrotto del discorso. «Ho parlato con il primo cittadino e ci siamo trovati sulla stessa linea d'onda - ha detto il presidente di Confesercenti, Arturo Linguanti, da sempre fautore del ripristino della tratta - Sono stato personalmente a Pozzallo per prendere con Guglielmo Puzzo, responsabile per l'Italia dell'agenzia che cura il trasporto di merci e persone da e per Malta. Insieme con Aldo Garozzo, per l'esperienza che ha maturato nella gestione dell'autonoma portuale di Augusta, e Gilberto Linguanti, che prese contatti già durante la sindacatura Visentin con i responsabili dell'agenzia, abbiamo preso visione delle attrezzature necessarie per avviare il collegamento marittimo. L'amministrazione comunale deve assicurare la realizzazione di lavori in banchina che consentano la collocazione di una speciale piattaforma per sollevare le auto e gli autotreni a bordo».

I tecnici del comune si stanno adoperando per ricavare lo spazio necessario ad accogliere il natante nella banchina numero 4.

«L'agenzia vuole la garanzia che s'investa la somma di 60 mila euro per la programmazione pubblicitaria della quale in passato si faceva carico la camera di commercio - aggiunge Linguanti - In mancanza di ciò, potrebbe intervenire il comune in stretto accordo con le aziende interessate ad aprire un varco commerciale con Malta». Sulla nave possono viaggiare 40 autotreni, 80 auto e più 900 passeggeri. Ma c'è un limite di tempo da rispettare per l'avvio del collegamento già dall'estate del prossimo anno. La pianificazione degli interventi propedeutici deve realizzarsi al massimo entro il mese di ottobre per consentire alla società di programmare nei sei mesi successivi l'avvio del servizio.

FRANCESCO NANIA

La Gazzetta Marittima

Port Net Viareggio meno carta, più servizi

Autorità Portuale Regionale e Capitaneria insieme con Navigo per aiutare gli utenti



Uno degli Incontri illustrativi del sistema.

VIAREGGIO - Semplificare il rapporto tra porto, operatori e diportisti, ridurre carta e burocrazia a vantaggio di operazioni digitali e trasparenti, offrire un accesso migliore e fluido ai servizi offerti dalla pubblica amministrazione in banchina. E' il progetto Port Net presentato agli operatori del porto e che entrerà in funzione in via sperimentale fino alla fine dell'anno. Una rivoluzione digitale che consente al porto di Viareggio di essere tra i primi in Italia ad adottare un sistema di digitalizzazione e un sistema "porto-territorio" tramite una piattaforma tecnologica che permetterà di gestire e semplificare i processi relativi ai tanti servizi offerti per le banchine pubbliche (accosto per lavori, richieste di ormeggio, informazioni, colonnine informatizzate, totem informativi generali nelle darsene). Il progetto è promosso dall'Autorità Portuale Regionale in collaborazione con la Capitaneria di Porto di Viareggio, grazie ad un finanziamento della Regione Toscana e si avvale del supporto tecnico di Navigo, società di servizi e rete di aziende di nautica da diporto della Toscana. Meno carta, più servizi, più trasparenza ed efficienza: sono questi gli obiettivi presi in considerazione nella predisposizione della piattaforma tecnologica il cui uso andrà ad interessare e coinvolgere diversi soggetti che si servono, operano o devono avere un'interfaccia con il porto. A partire dagli utenti finali della supply chain - i diportisti - che non potranno che avere benefici dalle innovazioni che permetteranno di operare on line anche da bordo per l'accesso alle banchine. Ma il cambiamento riguarda l'intero sistema di aziende che ruotano intorno al porto: cantieri di produzione e di refit, imprese di prodotti di indotto (ricambi, riparazioni, manutenzione), operatori portuali della gestione e prenotazione dei posti barca, assistenza e supporto nella nautica da diporto (agenzie marittime, supplier, pulizie, rifornimento, sicurezza). La rivoluzione interessa ovviamente anche l'Autorità Portuale che l'ha promossa come soggetto competente sulle aree demaniali marittime e quale erogatore di servizi e fondamentale canale per lo svolgimento delle attività (documenti per le capitanerie e per lo stesso ente regionale); la Capitaneria di Porto che è l'ente competente in materia di sicurezza della navigazione, di rilascio delle autorizzazioni relative agli approdi e di polizia marittima, il MIIC (Mobility Information Integration Center) della Regione Toscana quale fornitore delle informazioni sul traffico. Nel corso della presentazione sono state descritte funzionalità, modalità di accesso e registrazione a Port Net e tempistiche con cui il nuovo servizio diventerà effettivo. Dal mese di ottobre, il sistema sarà completamente operativo (affiancando operazioni cartacee a quelle digitali) ed è stata prevista una fase di sperimentazione e adattamento che durerà sino al 31 dicembre 2016. Durante questo periodo saranno comunicate a tutti gli operatori le novità e le specifiche di dettaglio e offerto un help desk di supporto da parte di Navigo. La sperimentazione è stata definita proprio per permettere di iniziare ad usare il Port Net, abituarsi ai cambiamenti e alle nuove modalità e per intervenire in caso di difficoltà o problematiche particolari. Dal gennaio 2017 tutte le richieste dovranno essere effettuate solo tramite il servizio Port Net.

La Gazzetta Marittima

Viareggio, ricorso al TAR su CNV

Contestata la concessione del "lotto 1" con la delibera dell'Authority – La guerra per le aree

VIAREGGIO – E' quasi neonata ma ha già le sue grane. E' l'Autorità regionale Toscana che fa la sua conoscenza con un ricorso al TAR contro una concessione. Ecco la nota di Polo Nautico.

Depositato il 31 agosto dagli avvocati Alberto Caretti e Riccardo Tagliaferri, a firma dei segretari e legali rappresentanti della Fiom provinciale di Lucca (Mauro Rossi) e regionale toscana (Massimo Braccini), insieme a due dipendenti nonché rappresentanti sindacali nella Rsu di Polo Nautico, il ricorso chiede l'annullamento previa sospensione della delibera n° 19 del 30 maggio scorso con la quale il Comitato portuale viareggino ha approvato il subingresso di CNV nella porzione di area identificata come il lotto 1.

Il ricorso è stato illustrato in una conferenza stampa dai segretari Rossi e Braccini, alla presenza dei due dipendenti del Polo e di Nicola Riva, responsabile della Fiom Versilia. Dopo una breve ricostruzione storica delle vicende che portarono alla nascita della società consortile Polo Nautico srl (fallimento della Sec, rilascio della concessione da parte del Comune a Polo Nautico del 2002), sono state spiegate alcune motivazioni sostanziali cui il ricorso si ispira. L'assenza totale di un vero interesse pubblico nell'operazione portata avanti da un imprenditore non in grado di offrire sufficienti garanzie (limitato fatturato, scarso numero di dipendenti, 4 o 5 negli ultimi anni, mancata sottoscrizione degli accordi fondativi di Polo Nautico) sulle prospettive industriali e occupazionali; l'assenza di concertazione, il rifiuto ad un coinvolgimento delle organizzazioni sindacali, la carenza di istruttoria e di pubblicità; il configurarsi non tanto di un subingresso che prevede il mero mutamento del soggetto titolare della concessione, bensì di una vera e propria nuova concessione per la quale, dunque, sarebbe stato necessario esperire una gara ad evidenza pubblica, nel rispetto delle leggi del Codice della Navigazione e della normativa europea. La Fiom quindi ritiene che la decisione dell'Autorità portuale abbia violato tutti i principi e i criteri degli accordi sottoscritti in questi anni, a partire dalla delibera del Consiglio comunale n° 34 del 2002 che stabiliva le linee programmatiche per lo sviluppo dell'area (mantenimento dei livelli occupazionali, solidità economica delle imprese, concertazione con le forze sociali), principi ribaditi poi nell'accordo quadro del 2006 per il trasferimento del personale del Polo alle singole imprese. E, arrivando ai giorni nostri, non si spiega perché nel 2016 Autorità e Comitato portuali abbiano ribaltato completamente il proprio giudizio sul subingresso espresso poco più di un anno prima (27 gennaio 2015): "Il più rilevante interesse pubblico (...) è quello di mantenere la sua unitarietà – della concessione, ndr – per evitare potenziali conflitti con le previsioni generali di gestione dell'ambito portuale". Non si spiega neppure la mancanza totale di risposta alle osservazioni presentate dalla Fiom il 16 maggio 2016, né la contraddizione fra il piano industriale e la richiesta di subingresso presentati da CNV, laddove nel primo si parla di abbattimento e ricostruzione di una palazzina all'interno dell'area, mentre nella seconda "spuntano" tre capannoni in cemento armato da costruire ex novo. Fra i numerosi rilievi tecnico-giuridici evidenziati dagli avvocati, c'è anche l'assenza di un qualsivoglia parere dell'Autorità doganale che invece, come ha ricordato Mauro Rossi, fu necessario anni fa persino per il semplice potenziamento di una cabina elettrica e l'impossibilità di intervenire con procedimenti attuativi nelle cosiddette "zone bianche" alla scadenza del quinquennio dei vincoli urbanistici. Insomma, la Fiom crede di avere ragione da vendere contro un'operazione poco chiara, frettolosa e condotta senza il necessario coinvolgimento delle parti sociali, in primis i lavoratori che in questi anni hanno pagato duramente non solo la crisi economica generale e le leggi scellerate dei vari governi nazionali, ma anche le conseguenze di errori ed egoismi di un'imprenditoria locale sempre pronta a farsi reciprochi dispacci ma mai ad unirsi per il bene collettivo e ad investire davvero in sicurezza e sviluppo di un'area demaniale – cioè un bene pubblico – che è rimasta l'unica dove ancora si possono costruire quelle navi di cui è tanto orgogliosa la nautica viareggina.

South Africa Europe Container Service to Add Rotterdam Port

late



Image Courtesy: Port of Rotterdam/Dick Sellenraad

September 2016, the port of Rotterdam will be added to South Africa Europe Container Service (SAECS), becoming the port with the shortest transit times to South Africa.

The upgraded service will make Rotterdam both the first and last port of call on this route and will shorten the service's Rotterdam-South Africa transit times by six days. Under the new schedule, it will take SAECS' vessels 18 days to travel to Cape Town.

"This is a welcome development. It will make Rotterdam the port with the shortest transit times to South Africa. After Rotterdam, SAECS' ships only make one more stopover: the Spanish port of Algeciras," Matthijs van Doorn, the Port of Rotterdam's Logistics Manager, said.

SAECS is a collaboration between the shipping companies Safmarine, Mitsui OSK Lines, Deutsche Afrika-Linien and Maersk Line which maintains a scheduled service between Europe and South Africa.

On SAECS' southbound route, Rotterdam is the final port of call in Western Europe before the vessels travel to Africa. On the itinerary starting in Africa, Rotterdam is the first port of call in Europe.

Other ports of call within the SAECS service include Ngura, Durban and Port Elizabeth in South Africa and Bremenhaven and London Gateway in Europe.

Avvisatore Marittimo

Porto di Koper: crescono fatturato e investimenti

Oltre ad un traffico mercantile da record (+9%), l'Autorità del porto di Koper, in Slovenia, ha registrato nei primi sei mesi del 2016 anche dati finanziari tutti di segno positivo.

Il fatturato ha raggiunto 102 milioni di euro con un incremento dell'11% cento rispetto al periodo precedente. L'Ebitda è di 28,1 milioni (+17%), mentre l'Ebitda si attesta a 41,4 milioni di euro, in aumento del 10% nei confronti del primo semestre dello scorso anno.

L'utile netto di Luka Koper Group è di 23,7 milioni, il 21% in più rispetto al periodo gennaio-giugno del 2015. Durante la prima metà del 2016 nel Luka Koper sono stati investiti 27,9 milioni di euro in infrastrutture e attrezzature.

Tra le opere, la costruzione di tre cisterne per liquidi. Il completamento di nuovi binari e un ponte ferroviario per il terminal container e le aree di stocaggio per le vetture nella parte anteriore del Pier II.

I fanghi di dragaggio vanno in mare La normativa dopo anni di polemica

Al lavoro della Velo arriva il plauso di Marcucci presidente Confetra

di ANTONIO FULVI - LIVORNO - UN PASSO fondamentale, o almeno così viene descritto, per cambiare in modo definitivo la complessa, costosa e in alcuni casi assurda normativa dei dragaggi portuali. Tanto più importante per il nostro porto ma anche per quello di Piombino, dove sono programmati altri dragaggi tra cui dal prossimo mese - quello della bocca sud dell'avamposto labronico per 400 mila metri cubi di fanghi. Il gran passo è la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto SIN, fortemente voluto e seguito dal sottosegretario all'Ambiente Silvia Velo, che disciplina da subito i dragaggi portuali nei siti d'interesse nazionale e che contiene anche il regolamento per l'immersione in mare dei materiali d'escavo dei fondali marini. In sostanza, si chiude un'epoca in cui i materiali di dragaggio erano considerati a priori inquinati e inquinanti - con la conseguenza di costi enormi e di lunghissimi tempi per effettuare ogni operazione - e si parte con un pacchetto di interventi che contiene due regolamenti e una modifica normativa: secondo l'onorevole Velo "con la definizione di un quadro regolamentare chiaro, con la certezza e la semplificazione delle procedure". Il regolamento che disciplina i dragaggi fuori dalle aree SIN - ha spiegato il sottosegretario all'Ambiente - fissa le modalità e i criteri di gestione del materiale dragato, tra cui l'immersione in mare delle sabbie non inquinanti.

CON UN'ALTRA modifica al collegato ambientale inoltre sono state definite le linee guida e i valori di riferimento che consentono l'automatica deperimetrazione delle aree a mare da SIN a SIR, cioè a siti di interesse regionale, con alcune facilitazioni procedurali anch'esse significative). «Un percorso di riforma atteso da anni - ha dichiarato l'onorevole Velo - che favorisce l'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili per l'esecuzione degli interventi, a dimostrazione che sviluppo economico e sostenibilità ambientale possono e devono coesistere».

UN PLAUZO al decreto e all'opera dell'onorevole Velo è giunto da Nereo Marcucci (a sinistra), presidente nazionale di Confetra. «Alle modifiche del collegato ambientale del febbraio scorso - sottolinea Marcucci - che ha semplificato i criteri di costruzione delle casse di colmata, si aggiungono finalmente norme chiare, semplici e certe ma ugualmente rigorose per i dragaggi dei porti e per l'eventuale immersione in mare dei materiali».

ANTONIO FULVI

Dragaggi, il provvedimento è legge

«È in vigore la nuova normativa per le operazioni di dragaggio nei porti italiani». A darne notizia è la Sottosegretaria all'Ambiente Silvia Velo.

«Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto dragaggi SIN che disciplina le operazioni di dragaggio nelle aree portuali all'interno dei Siti di Interesse Nazionale e del regolamento per l'immersione in mare dei materiali da escavo dei fondali marini, si conclude il lavoro portato avanti dal Ministero dell'Ambiente per superare le difficoltà che sono state riscontrate in questi anni nella realizzazione delle opere di dragaggio. Si tratta - ha continuato Velo - di un pacchetto di interventi, due regolamenti e una modifica normativa, che definiscono, finalmente, un quadro regolamentare chiaro, certezza e semplificazione delle procedure. Per quanto riguarda i regolamenti, il primo tratta le modalità di dragaggio nelle aree portuali e manutieni-costiere che ricadono all'interno dei SIN, i Siti di Interesse Nazionale. Il secondo, invece, in attuazione dell'art. 109° del D.Lgs 152/2006, è il regolamento che disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti di dragaggio al di fuori delle aree SIN, le modalità e i criteri per la gestione del materiale dragato, tra cui l'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini».

In vigore la nuova normativa per il dragaggio dei porti

Sottosegretaria Velo, concluso lavoro in vista riforma governo

06 settembre, 20:38



"E' in vigore, da oggi, la nuova normativa per le operazioni di dragaggio nei porti italiani". Lo rende noto la sottosegretaria all'Ambiente Silvia Velo che parla di "un percorso di riforma atteso da anni" che "il ministero dell'Ambiente, anche in vista della riforma del sistema portuale italiano avviata dal governo, ha portato avanti per più di un anno". "Con la pubblicazione in Gazzetta ufficiale del decreto dragaggi Sin che disciplina le operazioni di dragaggio nelle aree portuali all'interno dei Siti di interesse nazionale e del regolamento per l'immersione in mare dei materiali da escavo dei fondali marini - afferma Velo - si conclude il lavoro portato avanti dal ministero dell'Ambiente per superare le difficoltà che sono state riscontrate in questi anni nella realizzazione delle opere di dragaggio". "Si tratta di un pacchetto di interventi, due regolamenti e una modifica normativa, che definiscono, finalmente, un quadro regolamentare chiaro, certezza e semplificazione delle procedure - continua la sottosegretaria - per quanto riguarda i regolamenti, il primo tratta le modalità di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere che ricadono all'interno dei Sin. Il secondo, invece, è il regolamento che disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti di dragaggio al di fuori delle aree Sin, le modalità e i criteri per la gestione del materiale dragato, tra cui l'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini". "Due provvedimenti che si aggiungono alle modifiche contenute nel Collegato ambientale - prosegue Velo - con un'altra modifica al Collegato ambientale, infine, sono state definite le linee guida e i valori di riferimento che consentono l'automatica delimitazione delle aree a mare da Sin a Sir (Siti di interesse regionale)". Secondo Velo questo è "un percorso di riforma atteso da anni che va nella direzione della semplificazione normativa e che favorisce l'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili. Un lavoro che il ministero dell'Ambiente, anche in vista della riforma del sistema portuale italiano avviata dal governo, ha portato avanti per più di un anno".

L'Informatore Navale

AMBIENTE, VELO: “DRAGAGGI NEI PORTI:ECCO LA NUOVA NORMATIVA” – “E’ in vigore, da oggi, la nuova normativa per le operazioni di dragaggio nei porti italiani”.



Roma, 6 settembre 2016 – A darne notizia è la Sottosegretaria all'Ambiente, Silvia Velo.

“Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto dragaggi SIN che disciplina le operazioni di dragaggio nelle aree portuali all'interno dei Siti di Interesse Nazionale e del regolamento per l'immersione in mare dei materiali da escavo dei fondali marini, si conclude il lavoro portato avanti dal Ministero dell'Ambiente per superare le difficoltà che sono state riscontrate in questi anni nella realizzazione delle opere di dragaggio. Si tratta – ha continuato Velo – di un pacchetto di interventi, due regolamenti e una modifica normativa, che definiscono, finalmente, un quadro regolamentare chiaro, certezza e semplificazione delle procedure.”

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

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

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

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

“Si tratta – ha continuato la Sottosegretaria Velo – di un percorso di riforma atteso da anni che va nella direzione della semplificazione normativa e che favorisce l'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili per l'esecuzione degli interventi, a dimostrazione che sviluppo economico e sostenibilità ambientale possono e, anzi, devono coesistere. Un lavoro – ha concluso Velo – che il Ministero dell'Ambiente, anche in vista della riforma del sistema portuale italiano avviata dal Governo, ha portato avanti per più di un anno assieme ad altre amministrazioni e con il supporto del mondo scientifico”.

Informazioni Marittime

Pubblicato in Gazzetta il decreto dragaggi



È stata pubblicata oggi, in Gazzetta ufficiale, la nuova normativa per le operazioni di dragaggio nei porti italiani, **approvata dal Parlamento a dicembre dell'anno scorso**. A darne notizia è la sottosegretaria all'Ambiente Silvia Velo (foto). Il decreto disciplina le operazioni di dragaggio nelle aree portuali all'interno dei Siti di Interesse Nazionale (Sin) e il regolamento per l'immersione in mare dei materiali da escavo dei fondali marini. «Si conclude - spiega Velo - il lavoro portato avanti dal ministero dell'Ambiente per superare le difficoltà che sono state riscontrate in questi anni nella realizzazione delle opere di dragaggio. Si tratta di un pacchetto di interventi, due regolamenti e una modifica normativa, che definiscono, finalmente, un quadro regolamentare chiaro, certezza e semplificazione delle procedure». - **Dragaggi, intervista a Francesco Messineo** **I due regolamenti** Per quanto riguarda i regolamenti, il primo tratta le modalità di dragaggio nelle aree portuali e marino-costiere che ricadono all'interno dei Sin. Il secondo, in attuazione dell'art. 109 del D.Lgs 152/2006, è il regolamento che disciplina la procedura per l'approvazione dei progetti di dragaggio al di fuori delle aree SIN, le modalità e i criteri per la gestione del materiale dragato, tra cui l'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini. Velo spiega che i due provvedimenti «si aggiungono alle modifiche contenute nel Collegato Ambientale, in vigore da febbraio, con cui sono stati semplificati i criteri di costruzione delle casse di colmata e delle vasche di raccolta e in cui si prevede che la tutela delle acque e del suolo avvenga attraverso le migliori tecnologie disponibili». **Da Sin a Sir** Con un'altra modifica al Collegato Ambientale sono state inoltre definite le linee guida e i valori di riferimento che consentono l'automatica deperimetrazione delle aree a mare da Sin a Siti di Interesse Regionale. «Si tratta - ha continuato la sottosegretaria - di un percorso di riforma atteso da anni che va nella direzione della semplificazione normativa e che favorisce l'utilizzo delle migliori tecnologie disponibili per l'esecuzione degli interventi, a dimostrazione che sviluppo economico e sostenibilità ambientale possono e, anzi, devono coesistere. Un lavoro - ha concluso Velo - che il ministero dell'Ambiente, anche in vista della riforma del sistema portuale italiano avviata dal governo, ha portato avanti per più di un anno assieme ad altre amministrazioni e con il supporto del mondo scientifico».