Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 8/9/2016

ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE

Primo piano:

- **Assoporti: normativa sui dragaggi** (Ferpress, Il Nautilus, L'Informatore Navale, The Medi Telegraph, La Repubblica, La Nazione)
- **Riforma dei porti e candidature per la Presidenza delle AdSP** (The Medi Telegraph, Informazioni Marittime, Il Nautilus, Civonline)

Dai porti

Genova:

"...Gara per Ente Bacini, conclusa l'istruttoria..." (Il Nautilus, Ferpress)

"..."Associazione litigiose, basta soldi al Salone..." (The Medi Telegraph)

Livorno:

"...Le nuove rotte dell'Amerigo Vespucci..." (Il Giornale della Logistica)

Piombino:

"...Demolizioni, domani consegna delle aree..." (Il Secolo XIX)

Napoli:

"...Porto in crisi nera..." (Panorama)

"...Accordo Fai-Conateco..."

(Ansa, L'Informatore Navale, Informazioni Marittime)

Palermo:

"...Ufficio mobilità: essa ordinanza di regolamentazione itinerari accesso area portuale..."

(Ferpress, La Repubblica, Gazzetta del Sud, Libero.it, Nuovo Sud)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

Assoporti: pubblicazione normativa sui dragaggi conferma impegno di Governo e Parlamento per i porti

(FERPRESS) – Roma, 7 SET – "La pubblicazione in Gazzetta ufficiale della nuova normativa per le attività di dragaggio nei porti italiani, conferma l'impegno profuso dal Governo e dal Parlamento per la portualità nazionale". Questo il commento del Presidente di Assoporti, Pasqualino Monti, riguardo la nuova disciplina delle operazioni di dragaggio nelle aree portuali all'interno dei siti di interesse nazionale e il regolamento per l'immersione in mare dei materiali da escavo dei fondali marini.

"Vogliamo ringraziare in particolare la sottosegretaria all'Ambiente, Silvia Velo, per l'impegno profuso nel portare a termine una semplificazione normativa attesa da tutto il cluster marittimo portuale italiano. E' un risultato al quale abbiamo apportato, unitamente ad altri, anche il contributo tecnico dell'associazione in coerenza con lo spirito e la tradizione di Assoporti di collaborazione con tutte le Amministrazioni di riferimento della portualità nei vari settori di interesse".

Assoporti su nuove norme in tema di dragaggi in ambito portuale

GENOVA – "La pubblicazione in Gazzetta ufficiale, della nuova normativa per le attività di dragaggio nei porti italiani, conferma l'impegno profuso dal Governo e dal Parlamento per la portualità nazionale".
Questo il commento del Presidente di Assoporti Pasqualino Monti riguardo la nuova disciplina delle operazioni di dragaggio nelle aree portuali all'interno dei siti di interesse nazionale ed il regolamento per l'immersione in mare dei materiali da escavo dei fondali marini.
"Vogliamo ringraziare in particolare la Sottosegretaria all'Ambiente, l'On. Silvia Velo, per l'impegno profuso nel portare a termine una semplificazione normativa attesa da tutto il cluster marittimo portuale italiano. E' un risultato al quale abbiamo apportato, unitamente ad altri, anche il contributo tecnico del'Associazione in coerenza con lo spirito e la tradizione di Assoporti di collaborazione con tutte le Amministrazioni di riferimento della portualità nei vari settori di interesse".

L'Informatore Navale

Dichiarazione resa da Assoporti in relazione all'approvazione delle nuove norme in tema di dragaggi in ambito portuale

Roma, 7 settembre 2016 - **"La pubblicazione in Gazzetta ufficiale, della nuova normativa per le attività di dragaggio nei porti italiani, conferma l'impegno profuso dal Governo e dal Parlamento per la portualità nazionale".**

Questo il commento del Presidente di Assoporti Pasqualino Monti riguardo la nuova disciplina delle operazioni di dragaggio nelle aree portuali all'interno dei siti di interesse nazionale ed il regolamento per l'immersione in mare dei materiali da escavo dei fondali marini. "Vogliamo ringraziare in particolare la Sottosegretaria all'Ambiente, l'On. Silvia Velo, per l'impegno profuso nel portare a termine una semplificazione normativa attesa da tutto il cluster marittimo portuale italiano. E' un risultato al quale abbiamo apportato, unitamente ad altri, anche il contributo tecnico del'Associazione in coerenza con lo spirito e la tradizione di Assoporti di collaborazione con tutte le Amministrazioni di riferimento della portualità nei vari settori di interesse".

Assiterminal e Assoporti: «Bene la nuova norma sui dragaggi»

Roma - I terminalisti: «La direzione è giusta. Monti: «Risultato importante».

Roma - Soddisfazione di Assoporti per la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della nuova normativa destinata a disciplinare e quindi semplificare le attività di dragaggio nei porti italiani. **Lo si legge in una nota dell'associazione dei porti italiani. Secondo il presidente Pasqualino Monti, che ha collaborato con tutte le Amministrazioni di riferimento per** la costruzione di un quadro normativo davvero coerente con le esigenze primarie dei porti, le misure messe a punto da Governo e Parlamento - prosegue la nota - sono destinate a imprimere una svolta nella disciplina delle operazioni di dragaggio nelle aree portuali all'interno dei siti di interesse nazionale, nonchè nella regolamentazione per lo scarico a mare dei materiali provenienti da attività di escavo dei fondali marini dei porti. «Un risultato importante - afferma Monti - frutto di una collaborazione tecnica che ha visto impegnata anche la nostra Associazione e che si è giovata anche dello sforzo profuso in questa direzione della sottosegretaria all'Ambiente, Silvia Velo».

ASSITERMINAL

«Dopo anni di attesa si va nella direzione giusta, verso il superamento di difficoltà riscontrate nella realizzazione di opere di dragaggio, con nuove regole chiare tendenti alla semplificazione di procedure. Attendiamo altri positivi provvedimenti e azioni del Governo connessi alle disposizioni di cui al Dlgs. n. 169/2016 concernente la nuova governance portuale, ed alle previsioni del Piano Strategico Nazionale Portualità Logistica» spiega **Luigi Robba direttore di Assiterminal.**

LA LEGGE

Dragaggi nei porti via libera da Roma "Ottimo risultato"

SODDISFAZIONE di Assoporti per la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della nuova normativa destinata a disciplinare e quindi semplificare le attività di dragaggio nei porti italiani. Secondo il presidente Pasqualino Monti le misure messe a punto da Governo e Parlamento «sono destinate a imprimere una svolta nella disciplina delle operazioni di dragaggio nelle aree portuali all'interno dei siti di interesse nazionale, nonché nella regolamentazione per lo scarico a mare dei materiali provenienti da attività di escavo dei fondali marini dei porti. È un risultato importante».

La Nazione

Dragaggi low cost coi fanghi in mare Livorno risparmia in tempo e denaro

Buone notizie per gli interventi in partenza alla bocca sud del porto

- LIVORNO - **IL DECRETO** del ministero dell'Ambiente che innova sostanzialmente le procedure dei dragaggi - ne abbiamo dato ieri l'anticipazione con le soddisfatte dichiarazioni del sottosegretario Silvia Velo - cade come il cacio sui maccheroni sulla realtà livornese. Dove proprio tra pochi giorni si chiude la gara per il dragaggio della bocca sud del porto, ultimo intervento di una serie di operazioni di ripristino dei fondali che dal 2012 ad oggi ha visto [redacted] e la direzione generale dell'ingegner Giovanni Motta spendere quasi 50 milioni di euro dal molo Italia al Marzocco, dalla Darsena Toscana alla Calafata, dalla Bengasi all'accosto 75.

Il dragaggio della bocca sud del porto ha un importo d'appalto di circa 9,6 milioni di euro. Un importo impegnativo, che comporterà circa 2 mesi di lavoro effettivo per portar via circa 400 mila metri cubi di sedimenti. Ed è stato un lavoro più che impegnativo arrivare a definire tutta la parte burocratica, secondo una normativa faticosa, complicata, in alcuni passaggi anche assurda, che il nuovo decreto sembra aver definitivamente cancellato.

UNO DEI GROSSI vantaggi che è scattato da quese ultime ore è che il decreto Velo consentirà finalmente di scaricare in mare parte dei materiali di dragaggio che risulteranno puliti, ovvero certificati dall'Arpat come non inquinati né inquinanti. Secondo una valutazione al momento approssimativa, potrebbe significare per ogni metro cubo di materiali scaricato in mare invece che in discarica, un risparmio di quali la metà del costo, oggi valutato in circa 20 euro a metro cubo (valore di gara). C'è di più: ci potrebbe essere un notevole risparmio sui tempi. E un altrettanto importante vantaggio visto che la prima vasca di colmata del porto è esaurita da tempo e la seconda sarà completata a tappo con quest'ultimo dragaggio; per cui, non essendoci altre soluzioni (una terza vasca è improponibile, sia per gli spazi che per i costi e i tempi) la discarica in mare dei fanghi puliti potrà essere una soluzione a tutto.

ANCHE sul sito di eventuale discarica in mare non ci dovrebbero essere problemi. Fino al 1999 i dragaggi del porto furono conferiti in un'area a circa 16 miglia dalla costa, su un fondale di circa 100 metri, che da recenti indagini è risultato non danneggiato da quei conferimenti: il che è garanzia che materiali non inquinati possono essere rimessi in mare senza danneggiare l'eco-ambiente. Può anche darsi che alla luce del nuovo decreto il dragaggio della bocca sud del porto possa quindi accelerare nei tempi, costare meno del previsto, e lasciare pertanto margini per nuovi interventi che certo non mancheranno.

A.F.

ANALISI Il decreto del ministero dell'Ambiente cambia le procedure dei dragaggi: i fanghi certificati da Arpat come puliti vanno in mare

Porti, gli aspiranti presidenti sono 334

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. Alla Spezia gli operatori "licenziano" Forcieri: «Serve discontinuità»

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.

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.

Salgono a 334 le candidature per le Autorità di sistema portuale

Sono 334 le manifestazioni di interesse arrivate al ministero dei Trasporti per l'incarico di presidente di una delle 15 "Autorità di sistema portuale" nate con la riforma della legge 84/94. Lo rende noto **lo stesso dicastero**.

Le proposte di candidatura sono state inviate in seguito alla *call* internazionale voluta dal dicastero guidato da Graziano Delrio. L'avviso, sia chiaro, non è un bando, né un concorso ma un "contenitore" che permetterà al governo di nominare i presidenti sulla base di quanti più candidati possibili. Per la raccolta di manifestazioni di interesse richiama 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 ha riorganizzato oltre cinquanta porti di interesse nazionale e Autorità portuali.

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».
Nella maggior parte delle 334 proposte è prevalente l'indicazione di interesse per tutte le 15 Autorità di sistema portuale, non per una singola specifica. Scelto il candidato, Delrio procederà, secondo i tempi previsti dal decreto, alla designazione d'intesa con i governatori delle Regioni interessate, sentite le Commissioni parlamentari.
Il ministero 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.

ono 334 le manifestazioni di interesse per le 15 Autorità di sistema

ROMA – 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".

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 turco Numarine con il Numarine 78 HT, mentre dagli USA Chris Craft torna al Salone con il Chris Craft 42. I norvegesi Fjord 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 Cranchi con il flybridge E50 F e E50 HT. Tornano al Salone anche i due marchi storici: Tornado Yachts con il T38 e Sciallino con 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 Fraucher 1414 Demon del Cantieri Nautico Feltrinelli, lo Shadow 37 di Motonautica F.lli 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, il Prestige 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.lli 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.lli 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 il 560 e il 512 Grand Large, Hanse Yachts con il 315 e Italia Yachts con l'Italia 12.98.
Mylius sarà presente con i nuovi 76DS e 65FD, Sailpassion con il Delphia 34, Sirnew con l'Azuree 41. Ancora novità con il V50 e il V62 Mills di Vismara, 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.
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 il Sanlorenzo SD112, motoryacht di 33,60 metri realizzato in materiale composito con scafo semidislocante 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 il MonteCarlo 80 di Montecarlo Yachts, il Canados 105.

Ecco i primi nomi di chi si è fatto avanti / FOCUS

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

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 molti ad aver mandato la candidatura. Due esperti del settore, Davide Maresca e Luigi Robba, direttore di Assiterminal, avrebbero inviato il proprio curriculum.*

Autorità di sistema: candidature anche di Luciani e Monti

CIVITAVECCHIA - Sono 334 le manifestazioni di interesse arrivate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'incarico da presidenti per le 15 Autorità di Sistema Portuale. Proposte di candidatura inviate in seguito alla call voluta dal ministro Graziano Delrio e che vanno a costituire una sorta di banca dati a disposizione del dicastero, senza alcuna natura concorsuale. A quanto pare sono almeno due i civitavecchiesi che hanno partecipato alla call. Come già anticipato nelle scorse settimane, l'ex presidente ed ex commissario dell'Autorità Portuale di Civitavecchia - oggi Autorità di Sistema del Mar Tirreno centro settentrionale - Pasqualino Monti per il quale, comunque, la possibilità di tornare a Molo Vespucci sembra essere davvero scarsa e che si è comunqe da subito messo a disposizione del Ministro. Monti sarebbe in lizza per la maggior parte dei porti, ad esclusioni di quelli di Sicilia, Sardegna, Puglia e Trieste che non sono stati neanche inseriti nelle preferenze. C'è poi il curriculum di Enrico Luciani, con il presidente della Cpc che non nega la voglia di mettersi in gioco. Il suo nome non è nuovo: già presente nella terna del 2011 (con Monti e Moscherini) e in lizza per la presidenza nel 2007, quando venne eletto Fabio Ciani, allora assessore regionale ai trasporti.

Porto di Genova: gara per Ente Bacini, conclusa l'istruttoria

GENOVA – Il commissario dell'Autorità portuale di Genova, ammiraglio Giovanni Pettorino, ha comunicato ai membri del comitato portuale la conclusione dell'istruttoria da parte della struttura tecnica per il bando di gara relativo alla concessione del servizio di carenaggio del Porto di Genova (Ente Bacini).
La procedura, avviata con il bando per le manifestazioni di interesse lanciato nella primavera del 2015, ha 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.
La bozza per il bando di gara era stata a suo tempo sottoposta al giudizio dell'Autorità garante della Concorrenza e del Mercato dal cui parere era emersa la necessità 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).

Il prossimo passaggio, a breve, riguarda l'ufficiale rinuncia alla concessione da parte di Ente Bacini srl.
Intanto, l'Autorità portuale conferma i suoi impegni relativi all'elettrificazione delle banchine (11,7 milioni di euro stanziati, cantiere in corso), alla messa in sicurezza ambientale del bacino 1 (9 milioni di euro stanziati, lavori in corso), all'adeguamento infrastrutturale e alla messa in sicurezza degli impianti del bacino 5 (750 mila euro stanziati, lavori da appaltare); allo smantellamento e alla demolizione di quattro barche porta dismesse (500 mila euro stanziati, lavori da appaltare).

Genova: conclusa istruttoria per il bando di gara sulla concessione del servizio di carenaggio del Porto

(FERPRESS) – Genova, 7 SET – Il commissario dell'Autorità portuale, ammiraglio Giovanni Pettorino, ha comunicato ai membri del comitato portuale – si apprende da una nota stampa del Porto di Genova – la conclusione dell'istruttoria da parte della struttura tecnica per il bando di gara relativo alla concessione del servizio di carenaggio del Porto di Genova (Ente Bacini).

La procedura, avviata con il bando per le manifestazioni di interesse lanciato nella primavera del 2015, ha 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.

La bozza per il bando di gara era stata a suo tempo sottoposta al giudizio dell'Autorità garante della Concorrenza e del Mercato dal cui parere era emersa la necessità 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 i e 2).

Il prossimo passaggio, a breve, riguarda l'ufficiale rinuncia alla concessione da parte di Ente Bacini srl. Intanto, l'Autorità portuale conferma i suoi impegni relativi all'elettrificazione delle banchine (11,7 milioni di euro stanziati, cantiere in corso), alla messa in sicurezza ambientale del bacino 1 (9 milioni di euro stanziati, lavori in corso), all'adeguamento infrastrutturale e alla messa in sicurezza degli impianti del bacino 5 (750 mila euro stanziati, lavori da appaltare); allo smantellamento e alla demolizione di quattro barche porta dismesse (500 mila euro stanziati, lavori da appaltare).

«Associazioni litigiose, basta soldi al Salone»

Roma - Il Salone nautico di Genova «non riceverà un euro l'anno prossimo» se non ci sarà l'accordo tra le due associazioni Ucina e Nautica Italia. È l'avvertimento del ministro dello Sviluppo economico, Carlo Calenda, secondo il quale «dando vita a due associazioni che hanno litigato tra loro»

Roma - Il Salone nautico di Genova «non riceverà un euro l'anno prossimo» se non ci sarà l'accordo tra le due associazioni Ucina e Nautica Italia. È l'avvertimento del ministro dello Sviluppo economico, Carlo Calenda, secondo il quale «dando vita a due associazioni che hanno litigato tra loro il Salone è sprofondato». Il richiamo di Calenda conferma quanto anticipato nelle scorse settimane dal *Secolo XIX -the MediTelegraph*, che ha anche raccontato di come al ministero si siano adoperando, attraverso il sottosegretario Ivan Scalfarotto (che ha convocato le due associazioni), per fare sì che Ucina e Nautica Italiana comincino almeno a collaborare sui temi strategici, tra cui, appunto, il Nautico. Parlando, alla Summer School di Confartigianato, più in generale del tema delle fiere, Calenda ha sottolineato che «sono fondamentali» ma che non ha senso che ogni provincia abbia la sua: «Qui a Roma abbiamo un esempio delirante, è imbarazzante». La strategia indicata dal ministro prevede di puntare «su una trentina» di quelle più importanti, a cui vengono dati i soldi: «Vogliamo investire - ha concluso Calenda - sulle cose che funzionano. Quelle che non funzionano, prima funzionano e poi diamo loro i soldi».

A questo proposito il governatore ligure Giovanni Toti definisce «esecrabile» la litigiosità del settore e incalza il governo a intervenire: «La divisione della nautica in due associazioni è un fatto esecrabile, che rischia di danneggiare gravemente un settore in ripresa. Su questo concordo con il ministro Calenda. Mi auguro che il ministro si adoperi con tutto il peso del suo dicastero per sanare questa situazione prodotta da incomprensibili ragioni di carattere personale».

IL RILANCIO DELL'INTERPORTO TOSCANO

LE NUOVE ROTTE dell'Amerigo Vespucci

A cura della Redazione

Una struttura rinata dopo anni difficili tra debiti da ripianare e immagine da ricostruire. Un nuovo piano industriale grazie alle sinergie con il Porto di Livorno, agli investimenti infrastrutturali e alla riconquistata fiducia di imprese, territorio ed enti locali

Il suo destino è nel nome, il suo futuro è nel mare. L'Interporto Toscano Amerigo Vespucci dopo anni difficili (a cominciare dalla necessità di rimettere i conti in ordine) rialza la testa e scopre che il suo futuro era più vicino di quanto pensasse: cinque chilometri. Cinque chilometri è infatti la distanza che separa gli uffici dell'Interporto dalle banchine del Porto di Livorno, una distanza parsa incolmabile per anni sia per carenze infrastrutturali sia per divergenze di vedute e qualche gelosia, oggi entrambe superate, tra Comunità Portuale e realtà Interportuale.

Bino Fulceri, amministratore delegato dell'Interporto, toscano di Castagneto Carducci, occhi azzurro marina, già manager di prima linea del Monte dei Paschi di Siena, parla tranquillo di problemi che avrebbero stroncato chiunque. "Sono arrivato qui quattro anni fa. Di logistica, allora, capivo poco. Di conti molto di più e mi sono messo al lavoro". Del resto il Monte dei Paschi di Siena, allora principale azionista della struttura, lo aveva convinto a farsi carico dell'impresa di risanare l'Interporto proprio perché di conti, Fulceri, ne capiva: "ma ho capito subito un'altra cosa: che per dare un futuro a questo impianto la via maestra era trasformarlo in un vero retro porto al servizio delle banchine di Livorno. E il secondo pilastro di sviluppo era dargli un'anima, una vocazione, una missione autenticamente logistica".

Porto e retroporto

L'allacciamento al Porto, cinque anni dopo, è cosa fatta per quanto riguarda la gomma (oggi l'80% dei mezzi in transito - su un totale di 1.500 - si muove da o verso il Porto) mentre stanno per partire i lavori per favorire i collegamenti anche su ferro (ponte di scavalco). "più difficile ma di maggiore soddisfazione - dice Fulceri - è stato lavorare sulla testa delle persone. Convincere che l'Interporto non era un concorrente del Porto ma il suo naturale completamento; coinvolgere gli enti locali sul rilievo di questa struttura ai fini occupazionali e di sviluppo, promuovere gli spazi presso le industrie, i corrieri, i terminalisti, gli operatori logistici. Oggi l'Interporto sta rinascendo, vi sono insediate 37 società, il rilancio del terminal ferroviario di 130mila metri quadri è uno degli obiettivi primari se non il più importante dell'Interporto come pure la superficie dedicata alla Autostrade del Mare. le trattative per la vendita degli spazi sono avviate, i progetti per ulteriori ampliamenti e infrastrutturazioni ben incardinati anche sul piano finanziario", il che è tutto dire.

Il ruolo [redacted]

Oggi [redacted] labronica siede nel Consiglio di Amministrazione (con la carica di Vice Presidente da parte di Massimo Provinciali), rappresenta il secondo polmone di ritenimento dell'infrastruttura: "un'altra decisione strategica - spiega l'amministratore delegato - è aver posto al centro non solo la gestione degli immobili e della struttura, attività indispensabile a tutela delle aziende presenti, ma anche lo sviluppo di una vocazione schiettamente logistica" assunta in prima persona in specie per quanto concerne la gestione dei terminal e il disbrigo delle pratiche doganali (tramite la società Trailer Service), la logistica del freddo (tramite la CSCL). L'ultimo risultato acquisito? Il Fast Corridor inaugurato lo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile. 101948

scorso marzo, dedicato ai contenitori ed in grado di far arrivare in Interporto e smistare anche 130 container al giorno.

Fondamentale appare il ruolo svolto da Claudio Bertini, Technical Manager dell'Interporto, poche parole e molti fatti, una competenza logistico-terminalistica completa. Bertini ci accompagna nella canonica visita dell'impianto mostrando di conoscerne ogni pietra (per forza: è qui dalla metà degli anni '90). I suoi occhi rimbalzano da un capannone ad un piazzale e ovunque ci segnala un work in progress, sottolinea un lavoro ben fatto (per esempio un magnifico capannone a volta in legno lamellare), si ferma, ci fa scendere dall'auto e lì dove noi vediamo solo un cantiere lui vede già un terminal, un nuovo raccordo, i nuovi capannoni, l'area dove è in fase di montaggio, al momento in cui scriviamo, l'impianto di pesa certificato SOLAS, pronto operativo in Interporto a partire dallo scorso 1 luglio.

Tre aree strategiche

Sono tre le aree strategiche di sviluppo dell'Interporto: l'immobiliare (con la gestione, locazione e vendita degli immobili), l'intermodale e la logistica. I lavori in svolgimento o in progetto prevedono l'ampliamento dell'area doganale e corrispondenti attività (lo Sportello Unico, inaugurato nel 2011, oggi copre la maggior parte dei servizi); l'integrazione dei sistemi informativi tra porto e Interporto; i nuovi investimenti finalizzati ad attività logistiche specializzate (merci pericolose: le strutture dedicate saranno pronte entro il 2017, ci dicono) e merci surgelate (2017); sviluppo dei collegamenti e dell'attività ferroviaria: "il minimo comune denominatore è univoco: far arrivare e partire più merci dal Porto di Livorno". Per questo si sta lavorando anche al progetto per il ponte di scavalco ferroviario che metterà in collegamento diretto le banchine con l'Amerigo Vespucci.

In verità esiste una quarta area strategica, quella del debito, che ha peraltro originato la vocazione logistica di Fulceri, "bancario" prestato alla logistica: "oggi il debito è ristrutturato - spiega l'ad - con il consenso degli enti coinvolti, a cominciare dalle Banche. Il piano di rientro (oltre 60 milioni) è centrato sulla cessione del patrimonio non strategico, a partire dagli immobili" e su un sempre maggior coinvolgimento dell'AP labronica nel capitale sociale. Se oggi il Porto di Livorno detiene circa il 10% delle quote, l'obiettivo, entro il 2016, è arrivare al 30%: "in buona sostanza - spiega Fulceri - sarà il Porto a detenere la quota di riferimento" con tutto quello che ne consegue in termini di composizione del Consiglio di Amministrazione, orientamento strategico delle attività, governance di sistema.

Più servizi che altrove

Anche la Regione Toscana sta favorendo il rilancio della struttura: non a caso, non più tardi dello scorso 3 maggio, la Regione ha siglato un'intesa con il Porto per favorire l'acquisizione di un'area di ulteriori 50mila metri quadri nell'ottica di sviluppo di quell'inland terminal (comprensivo di un'area franca e magazzini doganali) che, ormai, è un obiettivo condiviso: "le aziende si insediano all'Amerigo Vespucci perché qui trovano una serie di servizi che altrove non esistono. I canoni di locazione sono più alti che in altre aree della Toscana? Certamente: ma a fronte di una serie di servizi e di opportunità che altrove non esistono né sono concepibili. Inoltre, in questo momento, è possibile cogliere l'opportunità data da 300mila metri quadri edificabili, aree già urbanizzate con servizi al marciapiede – dice Bertini –. Con semplice SCIA (*Segnalazione Certificata di Inizio Attività - NdR*) si possono avviare lavori con esenzione degli oneri di urbanizzazione sino a tutto il prossimo 20 dicembre".

Un'opportunità ulteriore per insediarsi in un'area geograficamente ed economicamente strategica, esito di un accordo di programma Stato Regione che, una volta tanto, rappresenta un esempio positivo di collaborazione tra più enti e realtà volte a favorire il mondo delle imprese: "compresa la possibilità - chiosa Fulceri - di poter ospitare nei medesimi spazi attività industriali connesse all'attività logistica". Questo Giornale ha già illustrato un caso concreto in tal senso (*vedi: "Quando la logistica raddoppia" - Il Giornale della Logistica - marzo 2015 - NdR*): lo sviluppo delle attività di logistica industriale gestite da BCube per conto di GE Oil & Gas presso l'Amerigo Vespucci, un perfetto esempio di sinergie collaborative tra produzione, logistica e spedizioni trans-oceaniche, un fiore all'occhiello dell'Interporto.

Gli assi ferroviari

Gli investimenti per una migliore infrastrutturazione ferroviaria (sia lato porto che lato terra, con migliori collegamenti con la rete nazionale ed europea) stanno iniziando a dare già i primi frutti: "fondamentale è stato il ruolo di guida ed indirizzo assunto dal Porto - spiega Fulceri - un'autentica garanzia per enti, investitori, altri Interporti". Da tempo si parlava di una collaborazione tra Interporto Toscano e di Verona con il coinvolgimento di DBSchenker per la realizzazione di una tratta tri-settimanale tra l'Amerigo Vespucci e la struttura veronese con possibilità di estensione sino a Monaco di Baviera. Ebbene il primo treno è partito il 7 luglio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

scorso. Si lavora anche (l'autorizzazione è già stata concessa) per attivare un corridoio doganale univoco tra Porto, Interporto e Verona ovvero per un corridoio intermodale sulla medesima tratta onde sottrarre tonnellate/chilometro alla strada: "progetti che hanno sollecitato anche l'interesse dei privati" - dice Fulceri. E infatti si parla di un progetto Chemoil SBB Cargo per un collegamento strutturato su ferro tra Livorno, Bologna e la Svizzera. Se son rose fioriranno, ma intanto l'Interporto Amerigo Vespucci non si ferma più e il suo amministratore delegato, adesso, pare divertirsi un mondo. ■

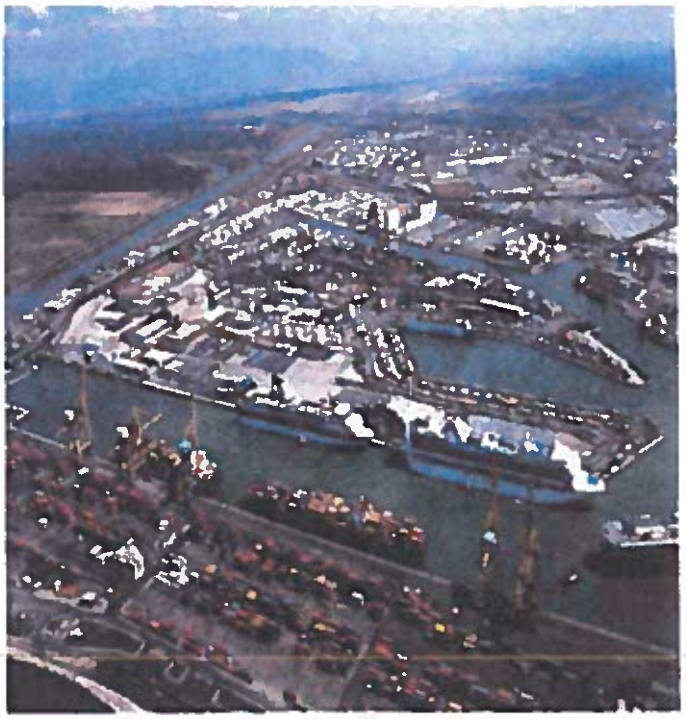
"Abbiamo coinvolto gli enti locali sul rilievo di questa struttura ai fini occupazionali e di sviluppo; abbiamo promosso e promuoviamo gli spazi presso le industrie, i courier, i terminalisti, gli operatori logistici. Ad oggi sono 37 le società insediate"

I magnifici sette

I servizi garantiti:

- **Gestione terminal ferroviario**
- **Terminal contenitori**
- **Gestione**, movimentazione, riparazione contenitori (anche frigoriferi)
- **Logistica** per la grande industria
- **Possibilità di insediamento per attività di logistica industriale**
- **Logistica Grocery** e specializzata (automotive, ortofrutta, vini, prodotti forestali e cellulosa, prodotti chimici e merci pericolose)
- **Servizi alla persona** e alle merci (Dogana, ufficio controlli fito-sanitari, parcheggi custoditi e servizio trailers, medicina del lavoro, stazione carburanti, hotel, sala convegni, ristorante, officina, sorveglianza e video sorveglianza H24)

Il sito di riferimento è: **www.interportotoscano.com**



Oggi il Porto di Livorno (foto) detiene circa il 10% delle quote, l'obiettivo entro il 2016, è arrivare al 30%. "sarà il Porto a detenere la quota di riferimento" spiega Fulceri

Uso esclusivo del destinatario, non riproducibile. 101941

Numeri da Interporto

Queste le principali caratteristiche dell'Interporto Toscano - Amerigo Vespucci

3 milioni in metri quadri. La superficie totale

324.500 in metri quadri. La superficie coperta a magazzini

696.000 in metri quadri. L'estensione dei piazzali

130.000 in metri quadri. La superficie del terminal ferroviario

15 chilometri l'estensione della viabilità interna alla struttura

15 i chilometri di fibra ottica che innervano la struttura

I 'FAST CORRIDOR' Porto-Interporto

L'allacciamento al Porto è cosa fatta per quanto riguarda la gomma (oggi l'80% dei mezzi in transito - su un totale di 1.500 - si muove da o verso il Porto) mentre stanno per partire i lavori per favorire i collegamenti anche su ferro

"Per dare un futuro a questo impianto la via maestra era trasformarlo in un vero retro porto al servizio delle banchine di Livorno. E il secondo pilastro era dargli un'anima, una vocazione, una missione autenticamente logistica" - dice Fulceri

- segue

Una spettacolare foto aerea dell'Interporto Toscano Amerigo Vespucci a pochi chilometri dal Porto di Livorno. In basso l'amministratore delegato, Bino Fulceri (a sinistra) e Claudio Bertini, Technical Manager. Per Fulceri "Oggi l'Interporto sta rinascendo"

300.000

La superficie in metri quadri dove, con tempistiche praticamente azzerate, è possibile procedere alla realizzazione di strutture senza il pagamento di oneri realizzativi

ALLA SOCIETÀ PIM

Il porto di Piombino

Demolizioni a Piombino, domani consegna delle aree

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Domani presso la sede della Regione Toscana - cerimoniere dovrebbe essere proprio il presidente Enrico Rossi - saranno consegnate al consorzio Pim (Piombino Industrie Marittime) le aree del porto di Piombino che saranno dedicate ai lavori di demolizione e riparazione navale, per uno spazio complessivo di circa 70 mila metri quadrati.

La joint venture tra il gruppo Genova Industrie Navali (holding cui fanno capo le due maggiori aziende del ramo industriale sotto la Lanterna, Mariotti e San Giorgio) e il colosso Fratelli Neri di Livorno, specializzato nel settore del rimorchio, opererà riparazioni e demolizioni navali con investimento che dovrebbe essere - secondo le ultime notizie, di 13 milioni di euro, occupazione stimata per 200 persone, inizio attività nei primi mesi del 2017.

Spinto dagli investimenti pubblici (oltre 180 milioni, determinati anche dall'istituzione dell'area di crisi complessa, chiesta dalla Regione Liguria per Savona e Valbormida martedì) per tamponare la non ancora risolta crisi dell'acciaio - che storicamente costituiva la ragion d'essere del porto di Piombino - lo scalo sta percorrendo la soluzione obbligata di nuovi business.

Alla fine dell'estate [redacted] avrebbe dovuto riprendere a lavorare con la Marina militare, così come previsto dall'accordo di programma, anche se ieri dal ministero della Difesa non sono state rilevate novità in questo senso.

Da accordi precedenti, dovrebbe essere prevista la destinazione allo smantellamento presso Piombino di 18 unità (su un totale di 38) della Marina militare, man mano che entrerà in vigore il piano di ristrutturazione della flotta militare italiana.

quarati@ilsecolo.it

Il porto di Napoli è in crisi nera

Gli affari vanno male, l'Unione europea incombe e da tre anni è pure commissariato...

Acque agitate nel porto di Napoli. Gli affari di quella che è la prima industria della città vanno di male in peggio: nei primi sei mesi del 2016 il traffico dei container ha segnato una flessione dello 0,8 per cento rispetto al 2015. E per l'anno prossimo le principali compagnie di navigazione hanno minacciato di mantenere al largo del golfo partenopeo le grandi navi da crociera, riducendo gli accosti da 526 a 376. A occhio e croce, significa che la città perderà 500 mila potenziali turisti.

Ma il trend negativo non è una novità: dal 2008 sono andati in fumo il 20 per cento dei lavoratori diretti e circa 16 milioni di passeggeri. I costi e le tariffe per security, approdi e utenze per servizi generali sono infatti i più alti d'Italia, e le concessioni (affidate senza gara pubblica a condizioni assai vantaggiose) hanno durate trentennali, facendo così annegare ogni possibile criterio di libera concorrenza. Non a caso, un'istruttoria dell'Unione europea per presunti aiuti di Stato del valore di 144 milioni di euro rischia di mandare in bancarotta l'Ente-porto in caso di restituzione dei finanziamenti.

Una nave passeggeri nel porto di Napoli.

Sul molo negli ultimi tempi si sono anche accesi i riflettori della magistratura, penale e contabile, con inchieste per corruzione, peculato e appalti pilotati. Come se non bastasse, da tre anni [redacted]partenopea è pure senza presidente. Il ministro competente, Graziano Delrio, ha per l'ennesima volta promesso che il nome arriverà presto, forse già a fine mese, ma i giochi di potere sono imprevedibili.

Per ora, c'è un'unica certezza. In base alla nuova riforma dei porti, quello di Napoli godrà di una moratoria di tre anni prima di completare l'accorpamento - utile, se non indispensabile - con quello di Salerno. Un'altra decisione inspiegabile, se non con il campanilismo.

(Simone Di Meo)

Porto: a Napoli formalizzato accordo trasportatori-Conateco

Russo (Conftrasporto), soddisfatti sforzo per mobilità

É stato formalizzato oggi davanti ai rappresentanti dell'Autorità portuale di Napoli l'accordo tra le associazioni di categoria dei trasportatori che operano nel porto di Napoli e Conateco spa, il consorzio napoletano terminal containers. "L'accordo - ha spiegato all'ANSA Pasquale Russo, di Conftrasporto - è stato formalizzato davanti all'autorità portuale e ai rappresentanti del Fai e di Conateco. L'autorità portuale ha preso in carico l'impegno di garantire che le novità concordate con Conateco vengano mantenute. Ci sono degli impegni precisi per garantire alle imprese di autotrasporto un maggiore impiego di mezzi per le operazioni di terra: si aumentano gli orari, aumenta la dotazione di carrelli per l'export, si lavorerà anche il sabato". Russo si è detto soddisfatto. "Abbiamo apprezzato - conferma - lo sforzo di Conateco che ha deciso di intervenire per risolvere il problema che interessa in fondo anche il consorzio stesso. Da parte sua l'autorità portuale ha preso degli impegni in temi di viabilità e di intervento sulla Guardia di Finanza per velocizzare le operazioni di controllo". "Siamo sereni e tranquilli - ha confermato Pasquale Legora De Feo, presidente e amministratore delegato di Conateco - nel collaborare con i trasportatori per sostenere i traffici nel porto di Napoli". Russo ha sottolineato anche che per lo sviluppo del porto di Napoli si attende ora l'attuazione del grande progetto di ristrutturazione "che prevede interventi di viabilità i dragaggi e i lavori alla darsena di levante auspicio. Questo spetta alle istituzioni pubbliche e noi possiamo solo auspicare che chi deve fare faccia" . Le tensioni tra i trasportatori e Conateco avevano portato i camionisti ad attuare un blocco dei trasporti all'interno del porto, poi revocato con la conclusione dell'accordo tra le parti. (ANSA).

Napoli: accordo tra la FAI, Co.Na.Te.Co e Autorita' Portuale

Napoli, 7 settembre 2016 - Si è conclusa con un accordo la riunione convocata dall'Autorità Portuale relativa alle problematiche dell'operatività del Porto di Napoli.

Gli autotrasportatori della Fai, Federazione Autotrasportatori Italiani, avevano manifestato nei giorni scorsi per il miglioramento delle condizioni di lavoro e di sicurezza all'interno dello scalo partenopeo.

Al termine della discussione l'Autorità Portuale si è impegnata a:

- migliorare la viabilità interna, in particolare la strada che porta al terminal, che sarà oggetto di lavori di ristrutturazione a partire dal 12 settembre, con inizio dei lavori dal Varco Carmine;
- limitare la sosta delle auto che riducono la circolazione regolare degli automezzi;
- sensibilizzare la Guardia di Finanza per velocizzare le operazioni di uscita al Bausan degli automezzi, utilizzando il personale del Varco Sant'Erasmo;
- prevedere la futura eliminazione del "visto uscire" al fine di rendere il traffico scorrevole;
- mettere a disposizione le aree non utilizzate ed in concessione per migliorare la viabilità interna;
- vigilare sugli impegni che CONATECO, Consorzio Napoletano Terminal Containers, ha preso nei confronti dei propri autotrasportatori.

La CONATECO a sua volta si è impegnata a:

- assicurare, per l'export, la presenza di 3 carrelli in maniera permanente, inoltre dalla metà di settembre, nelle ore di punta, sarà inserito un ulteriore carrello;
- per l'import, assicurare 5/6 *transtainer* in maniera giornaliera;
  partecipare ad un tavolo di confronto bisettimanale per verificare l'operatività delle soluzioni adottate e sul numero di mezzi utilizzati;
- valutare le segnalazione della FAI in merito alle disfunzioni create dai propri dipendenti in merito alle operazioni di registrazione delle bollette doganali, con la possibilità di cambiare i proprio operatori non idonei a quella mansione;
- automatizzare le operazioni di *gate/in* delle operazioni in modo da eliminare ulteriori rallentamenti;
- valutare l'apertura dalle ore 6;
- sostituire e riparare il proprio *equipment* in conformità del piano industriale entro il 31/12/2016;
- aprire il sabato dalle ore 6 alle ore 12 per il mese di settembre e ad aprire il *gate* i giorni

  lunedì/venerdì dalle 7 alle 22 con fuori orario fino alle 24.

E' stato stabilito che le partite multiple di *container* saranno gestite al terminal Soteco.

"Siamo sereni e tranquilli - ha confermato Pasquale Legora De Feo, presidente e amministratore delegato di Conateco - nel collaborare con i trasportatori per sostenere i traffici nel porto di Napoli".

Porto di Napoli, accordo sulla viabilità del terminal container

Si è tenuta oggi la riunione relativa alle problematiche dell'operatività del porto di Napoli, in particolare nell'accesso al terminal container, spesso paralizzato da lunghe attese **con i camion in coda per ore**.
Accordo «estremamente interessante» secondo la Fai, «tali impegni si concretizzano in un miglioramento delle condizioni attuali della viabilità e da parte del terminal Conateco. Se mantenuti, rappresenterebbero un passo in avanti nei rapporti intercorsi negli ultimi dieci anni». Conateco ha valutato la possibilità di incrementare i mezzi a disposizione per le attività di autotrasporto. Verrà istituito un tavolo tecnico di confronto periodico che coinvolgerà tutti gli operatori portuali, «visto che l'efficienza dell'intero sistema passa attraverso gli interessi di tutti», come afferma la Fai.

Qui di seguito l'estratto del verbale, in attesa di quello originale dell'Autorità portuale.Le parti presenti: Autorità portuale, Conateco, associazione degli spedizionieri, Fai. L'Autorità portuale di Napoli si impegna a:1) Migliorare la viabilità interna, in particolare la strada che porta al terminal (viale Vesuvio) sarà oggetto di lavori di ristrutturazione a partire dal 12 settembre (con inizio dei lavori dal varco del Carmine);2) Limitare la sosta delle auto che limitano la circolazione regolare degli automezzi;3) Sensibilizzare la Guardia di Finanza per velocizzare le operazioni di uscita al Bausan degli automezzi (utilizzando il personale del varco sant'Erasmo). Inoltre si impegna per la futura eliminazione del "visto uscire" al fine di rendere il traffico scorrevole;4) L'Autorità portuale, su richiesta degli operatori portuali, si impegna a mettere a disposizione le aree non utilizzate ed in concessione per migliorare la viabilità interna;5) L'Autorità portuale dovrà vigilare sugli impegni che Conateco ha esposto nei confronti degli autotrasportatori (sotto elencati). Conateco si impegna:1) Per l'Eexport, ad assicurare tre carrelli in maniera permanente. Da metà settembre nelle ore di punta sarà inserito un ulteriore carrello;2) Per l'import, assicurare 5/6 trastainer in maniera giornaliera;3) Conateco parteciperà ad un tavolo di confronto bisettimanale per verificare l'operatività. Un delegato Fai (Antonio Pariante) vigilerà quotidianamente sul numero dei mezzi utilizzati;4) Conateco si impegna a valutare le segnalazioni della Fai sulle disfunzioni create dai propri dipendenti in merito alle operazioni di registrazione delle bollette doganali, con la possibilità di cambiare i proprio operatori non idonei a quella mansione. Conateco si impegna anche ad automatizzare le operazioni di gate/in in modo da eliminare ulteriori rallentamenti;5) Conateco si impegna a valutare l'apertura dalle ore 6.00;6) Le partite multiple di container saranno gestite in Soteco;7) Conateco conferma l'impegno alla sostituzione e riparazione del proprio equipment in conformità del piano industriale entro il 31 dicembre;8) Conateco si impegna in via sperimentale ad aprire il sabato dalle ore 6,00 alle ore 12,00 per il mese di settembre e ad aprire il gate i giorni lunedì/venerdì dalle 7.00 alle 22.00 con fuori orario fino alle 24.00.

Palermo: ufficio mobilità ha emesso un'ordinanza di regolamentazione itinerari accesso area Portuale

(FERPRESS) – Palermo, 7 SET – L'Ufficio Mobilità ha emesso una ordinanza che regolamenta gli itinerari di accesso all'area Portuale di Palermo. Il contenuto della delibera – si apprende da una nota del Comune di Palermo – è il frutto dell'incontro tenutosi lo scorso 2 settembre presso la Questura di Palermo.

Alla riunione hanno partecipato 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.

La Repubblica

LA GIOR NA TA Aperti quattro ingressi al porto Più vigili nella zona del cantiere

Via Crispi, nuovi varchi ok: meno caos

ISABELLA NAPOLI Caos sì ma meno ingorghi, rispetto agli anni passati, ieri sera in via Crispi, grazie all' apertura di quattro varchi per l' ingresso al porto. La soluzione definitiva al problema degli ingorghi dovuti ai nuovi controlli antiterrorismo e all' allargamento del cantiere dell' anello ferroviario lungo la via, potrebbe arrivare la prossima settimana con l' apertura di un quinto varco nei pressi di via Sammuzzo. Ad annunciarlo è il presidente dell' Autorità portuale Vincenzo Cannatella che ieri ha anche autorizzato l' apertura continuativa dalle 6 del mattino fino alle 23 del varco Arsenale. "Abbiamo aperto un varco nuovo su via Patti d' accordo con le forze dell' ordine - dice Cannatella - la prossima settimana ne aprirò un altro, il vecchio "Sammuzzo" dedicandolo solo ai veicoli industriali, cosi da arrivare a cinque ingressi". Dal comando della polizia municipale annunciano pure un rafforzamento dei controlli: «Impiegheremo in totale sei pattuglie - dicono da via Dogali - con un presidio speciale nel pomeriggio, per evitare i rallentamenti e le lunghe code». La polizia municipale ha cominciato a presidiare ieri mattina con tre pattuglie la zona portuale dove intorno alle 11 gli operai della Tecnis hanno realizzato l' ampliamento del cantiere di lavoro dell' anello ferroviario, con il conseguente restringimento della carreggiata di via Crispi. Nel pomeriggio, attorno alle 18, le auto hanno creato un intasamento all' altezza di via Amari, lasciando però libera piazza Tredici Vittime che nei giorni scorsi era costantemente ingolfata. Con la nuova ordinanza, gli automobilisti provenienti da piazza della Pace sono costretti a deviare sulla carreggiata lato mare, all' altezza del molo Santa Lucia fino a via Emerico Amari. Ma il Comune ha dettato anche disposizioni sulla mappa degli ingressi al porto, secondo le quali dovrebbero essere attivi solo due varchi con ingressi sbarrati ai moli Amari e Santa Lucia. Ieri, però, quest' ultimo provvedimento, su cui è in corso un braccio di ferro tra l' Autorità portuale e Palazzo delle Aquile, non è stata applicato, anche per la mancanza di segnaletica. Le code sono state più contenute del solito, pure per il minor numero di traghetti. Sul nodo del traffico in via Amari, Comune ed Ente porto hanno due visioni diverse: da un lato Palazzo delle Aquile vuole chiudere gli accessi Amari e Santa Lucia in modo da impedire la formazione di code su via Crispi, dall' altro il presidente Cannatella ritiene più opportuno aprire tutti gli accessi disponibili. Le nuove disposizioni del Comune non piacciono a Confartigianato, Confindustria, Fittel, Casartigiani, Cna e Federpesca che lamentano pesanti danni subiti dagli autotrasportatori. «Nei giorni scorsi sono stati

anche multati durante la sosta - scrivono in un documento unitario - la priorità dell' amministrazione dovrebbe essere invece quella di agevolare cittadini e lavoratori». Le associazioni concordano con Cannatella: «L' unica soluzione è quella di aprire tutti e quattro i varchi, più il quinto». Polemica sulla situazione di via Crispi anche la Federconsumatori Palermo che per bocca del suo presidente Lillo Vizzini, chiede di «prendere in considerazione, per la durata dei lavori in via Crispi e sul lungomare, la parziale sospensione della ordinanza delle targhe alterne». Intanto, anche il cantiere per il collettore fognario avanza: chiuso e riasfaltato in dieci giorni il tratto sul Foro Italico, ora si procede in via Messina Marine, dall' angolo di via Lincoln a piazza Sant' Erasmo. Inevitabili i rallentamenti causati dal doppio senso di circolazione istituito su un' unica, quella carreggiata lato mare.

©RIPRODUZIONE RISERVATA IN STRADA Via Crispi ieri pomeriggio, sotto postazioni del bike sharing vandalizzate.

ISABELLA NAPOLI

Gazzetta del Sud

Domani vertice nella sede dell' Authority

Piano del porto, l' ora delle scelte

La riforma impone di dare un' accelerazione a un iter ormai decennale

Domani il confronto a Messina con gli altri sindaci ed i vertici dell' Autorità portuale: lunedì il dibattito all' interno di un consiglio comunale straordinario convocato dal presidente Nastasi. Sul Piano regolare del porto si registrano importanti novità legate sicuramente alla riforma dei porti che impone di dare una decisa accelerazione. Anche se crediamo che dieci anni di inerzia non possano essere recuperati in pochi mesi. Vale la pena comunque tentare e in tale ottica le forze politiche sono decise a dettare dei tempi all' Autorità portuale. Domani nella sede dell' Authority si ritroveranno attorno ad un tavolo il presidente De Simone, il segretario Di Sarcina i sindaci di Milazzo, San Filippo del Mela e Pace del Mela, l' architetto Francesca Moraci e il professore Giuseppe Amedeo Mallandrino, per adottare le scelte per il proseguo dell' iter del Prp, ivi compresa la delimitazione dell' ambito portuale finalizzato all' esclusione dalla pianificazione di eventuali aree.

Già, ma a questo punto occorre chiedersi cosa intende fare Milazzo. Quale progettualità si vorrà portare avanti considerato che le scelte degli ultimi anni sono state messe in discussione.

Già il sindaco Pino modificò alcune previsioni portate avanti dal suo predecessore Lorenzo Italiano; oggi Formica guarda ad "grande porto" cercando magari un accordo con i comuni della Valle del Mela che hanno l' affaccio a mare (Pace e San Filippo) per cercare anche di arrivare ad una proposta unica che consenta all' Autorità di insistere con la Regione per l' ottenimento della Valutazione ambientale strategica (Vas), passaggio indispensabile nella stesura dello strumento urbanistico.

In realtà la città di Milazzo non può accettare situazioni di "standby" cronico e in tutti gli incontri con istituzioni, operatori e il progettista Mallandrino, so no stati definiti gli interventi da fare. Si è fatto tutto quello che si doveva fare. Da parte loro i sindaci dei due comuni interessati, Aliprandi e Sciotto, insistono sugli interventi da fare nell' area Asi in concomitanza con lo strumento urbanistico.

«Il Piano del porto rischia il naufragio senza adeguata viabilità nell' area Asi - affermano -.Senza una nuova viabilità di collegamento tra le aree industriali di Pace del Mela e San Filippo del Mela, difficilmente il Piano regolatore andrà avanti». Per loro quella strada rappresenta l' ultima occasione di rilancio della zona Asi, da tempo in forte crisi. Vedremo cosa "partorirà" di concreto il tavolo di domani.

Sperando che non si tratti dell' ennesima riunione interlocutoria.3(g p.

Palermo: associazioni contro ordinanza su via Crispi, aprire tutti i varchi del porto

Palermo, 7 set. (AdnKronos) - "La nuova ordinanza sulla regolamentazione degli accessi al porto è l' ennesimo tentativo di risolvere una situazione critica in modo errato. Via Crispi si trasforma, ormai da giorni, in un girone infernale e l' unico provvedimento in grado di smaltire l' intenso traffico che si crea nella zona è quello di aprire tutti e quattro i varchi, più un quinto individuato dal presidente dell' Autorità portuale Vincenzo Cannatella". A sostenerlo sono Confartigianato Palermo, Confindustria Palermo, Fittel, Casartigiani, Cna e Federpesca. Ieri il Comune ha emesso un' ordinanza che chiude tutti gli accessi al porto che danno su via Crispi. "A pagare le conseguenze più pesanti sono gli autotrasportatori, nei giorni scorsi anche multati durante la sosta - proseguono le associazioni - La priorità della nostra amministrazione dovrebbe essere quella di agevolare cittadini e lavoratori, ma le condizioni attuali di via Crispi e quanto accaduto in merito al limite di velocità in viale Regione siciliana dimostrano ancora una volta che non è vero che esistono 'sciacalli', come il sindaco stesso li ha definiti, perché i risultati, purtroppo, parlano da soli".

Palermo, via Crispi è un inferno e le associazioni chiedono l' apertura di tutti i varchi

A pagare le conseguenze più pesanti sono gli autotrasportatori "La nuova ordinanza sulla regolamentazione degli accessi al porto è l' ennesimo tentativo di risolvere una situazione critica in modo errato. Via Crispi si trasforma, ormai da giorni, in un girone infernale e l' unico provvedimento in grado di smaltire l' intenso traffico che si crea nella zona è quello di aprire tutti e quattro i varchi, più un quinto individuato dal presidente dell' Autorità portuale Vincenzo Cannatella". A sostenerlo sono Confartigianato Palermo, Confindustria Palermo, Fittel, Casartigiani, Cna e Federpesca. Ieri il Comune ha emesso un' ordinanza che chiude tutti gli accessi al porto che danno su via Crispi. "A pagare le conseguenze più pesanti sono gli autotrasportatori, nei giorni scorsi anche multati durante la sosta - proseguono le associazioni - La priorità della nostra amministrazione dovrebbe essere quella di agevolare cittadini e lavoratori, ma le condizioni attuali di via Crispi e quanto accaduto in merito al limite di velocità in viale Regione siciliana dimostrano ancora una volta che non è vero che esistono 'sciacalli', come il sindaco stesso li ha definiti, perché i risultati, purtroppo, parlano da soli".

Oristano, sequestro nave cargo per contenzioso

Genova- Un'impresa di Trieste vanta un credito di 150 mila euro nei confronti dell'armatore.

Genova - La motonave Han Yi (foto Marinetraffic.com) battente bandiera di Singapore è stata messa sotto sequestro nel Porto industriale di Oristano dalla Guardia Costiera in esecuzione di un provvedimento emesso dal Tribunale civile di Oristano. **A chiedere il sequestro è stata una impresa di Trieste che vanta un credito di 150 mila euro nei confronti della società armatrice della nave.** La Han Yi ha una stazza di 11 mila tonnellate ed un equipaggio di una ventina di uomini, tutti stranieri. Al porto di Oristano è arrivata con un carico di sei container con oltre 200 colli di equipaggiamenti marittimi e parti meccaniche.