



INDICE



Dai porti:

Trieste:

"...Zeno D'Agostino in visita a Monaco..."(Seareporter)

Venezia:

"...Porti nazionali più competitivi con la digitalizzazione..." (Corriere Marittimo, Pressmare)

Genova:

"...Decreto Genova approvato in Senato..." (Corriere Marittimo, The Medi Telegraph)

"...Ponte di Genova, Bucci invita anche Fincantieri..." (The Medi Telegraph)

"...Fedepiloti a Genova..." (Ansa)

"...Nelle ex aree Piaggio il Marina Science Park..." (Ansa)

"...Bando per la nuova diga foranea..." (Messaggero Marittimo)

"...Concessioni per nautica da diporto a Savona e Sestri..." (Messaggero Marittimo)

"...Sindacati contro l'autoproduzione Tir-Treno..." (L'Avvisatore Marittimo)

Livorno:

"...Onorato e la guerra alla Authority..." (Il Telegrafo)

Civitavecchia:

"...Di Majo tenta di salvare il traffico..." (Civonline)

Napoli:

"...Passaggio di consegne della Direzione marittima della Campania e della Capitaneria di Porto di Napoli..." (Informatore Navale)

INDICE



Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data
16 NOVEMBRE 2018

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



Rassegna stampa

Notizie dai porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Newsletter CISCO



Zeno D'Agostino in visita a Monaco. Presentato ad ampio raggio investimenti, numeri e statistiche parlando di un "modello Trieste"

Trieste, 14 novembre 2018 – Lo scalo giuliano consolida i legami istituzionali e commerciali con la Baviera, organizzando una missione nella capitale del land tedesco, conclusasi oggi, per illustrare i nuovi investimenti ferroviari e i nuovi piani di sviluppo. Per gli operatori e le istituzioni bavaresi, Trieste si conferma scalo privilegiato nel Mediterraneo per i traffici con il Far East. Specie ora che l'Europa guarda con attenzione alla Cina e al progetto One Belt One Road, "Trieste diventa un hub privilegiato" ha sottolineato Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, "grazie a una posizione geografica strategica, fondali naturali per accogliere le grandi navi oceaniche e collegamenti ferroviari giornalieri diretti in tutta Europa. Un "rail port di rilievo internazionale" come l'ha definito D'Agostino, "che si propone come sistema logistico-portuale e industriale di riferimento per il mercato tedesco".

L'evento organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, in collaborazione con la Camera di Commercio Italo-tedesca e il patrocinio dell'Ambasciata d'Italia a Berlino, si è svolto presso la Camera di Commercio e dell'Industria di Monaco e dell'Alta Baviera. Alla serata hanno assistito un centinaio di ospiti, tra rappresentanti istituzionali, operatori del settore e giornalisti. Francesco Leone, consigliere economico dell'Ambasciata d'Italia a Berlino, e Alessandro Marino, Segretario generale della Camera di Commercio Italo-tedesca hanno aperto i lavori, evidenziando il solido legame economico tra Trieste e la Baviera e il ruolo del porto a servizio dei mercati dell'Europa centrale. Concetti ripresi da Alessio Lilli, presidente del Gruppo TAL, che gestisce l'oleodotto transalpino e testimonia concretamente il legame storico che unisce lo scalo giuliano alla Germania. Se Trieste è il primo porto d'Italia e primo scalo petrolifero del Mediterraneo, il merito è di SIOT, che fornisce il 100% del fabbisogno energetico della Baviera e il 40% della Germania, verso cui sono diretti circa 30 milioni di greggio all'anno.

A seguire, Zeno D'Agostino ha presentato ad ampio raggio investimenti, numeri e statistiche parlando di un "modello Trieste" il cui successo si basa su una governance snella gestita direttamente dall'Authority, a capo di un sistema complesso che include zona industriale, punti franchi e interporti. D'Agostino ha rimarcato anche i grandi passi avanti e sviluppi nel settore ferroviario in corso a Trieste, con investimenti per circa 110 milioni, nonché la strategicità che lo scalo riveste per l'economia della Regione Friuli Venezia Giulia e per il Governo italiano. Per quanto riguarda le relazioni ferroviarie, il 30% dei treni del porto giuliano sono diretti verso la Germania, mentre nel primo semestre dell'anno in corso, 1.467 sono stati i treni coinvolti su questa direttrice con un aumento di quasi il 12% rispetto al primo semestre del 2017. Vari i collegamenti diretti da Trieste alla Germania. Dal molo VII (Trieste Marine Terminal) partono e arrivano 6 coppie di treni settimanali per Monaco, 2 per Burghausen al servizio della Wacher Chemie

-segue

, una delle maggiori industrie chimiche della Baviera, e 2 per la nuova destinazione di Giengen con un servizio da poco attivato. Dal molo VI (Europa Multipurpose Terminals) invece 9 coppie di treni per Colonia, 4 per Ludwigshafen e 3 per Karlsruhe. Dal terminal della Samer Seaports invece 5 sono i roundtrip per Monaco, 3 per Ludwigshafen, 4 per Duisburg e infine 2 per Wörth.

Gli aspetti tecnici delle relazioni commerciali con Trieste sono stati evidenziati durante la tavola rotonda moderata da Gerhard Grünig, caporedattore della rivista VerkehrsRundschau, a cui hanno partecipato Daniel Jähn di Kombiverkehr, Sebastian Lechner (Associazione dei trasportatori bavaresi) e Alexander Goldemund (Associazione degli spedizionieri bavaresi).

Infine, Karin Jäntschi-Haucke in rappresentanza del Ministero Bavarese delle Infrastrutture e Trasporti, ha illustrato i progetti in corso per rendere più efficienti i collegamenti tra Italia e Germania attraverso il Brennero, rimarcando il vantaggio competitivo della rotta adriatica via Trieste rispetto ai porti del Nord Europa, in termini di tempo e salvaguardia ambientale. La serata si è conclusa con un momento di networking dedicato agli operatori triestini e bavaresi.

Porti nazionali più competitivi con la digitalizzazione / Propeller Club Venezia

Convegno organizzato dal Propeller Club of Venice sul tema: "La competitività dei porti italiani attraverso la digitalizzazione", tenutosi presso l'Hotel Bologna in Mestre-

VENEZIA - *La funzione dell'Autorità marittima quale primo anello della catena della digitalizzazione portuale nazionale, facilitatore dei processi economici legati ai cicli produttivi che insistono sul trasporto marittimo.* Questo il concetto introdotto dall'autorità marittima al convegno sul tema: "La competitività dei porti italiani attraverso la digitalizzazione" e organizzato dal Propeller Club of Venice, presso l'hotel Bologna di Mestre -

Al convegno, aperto dal **presidente del Club Massimo Bernardo**, sono anche intervenuti: il direttore marittimo del Veneto contrammiraglio (CP) **Piero Pellizzari**, **Franco Letrari** direttore Interregionale delle dogane del Triveneto, **Pino Musolino** presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, il capitano di vascello **Domenico La Tella** capo ufficio 1° del VII reparto del Comando generale delle capitanerie di porto, **Norberto Bezzi** Federagenti e **Alessandro Santi** presidente dell'Associazione agenti marittimi del Veneto, ha moderato l'incontro **Roberto Papetti** direttore del Gazzettino.it,

L'ammiraglio Pellizzari e il comandante La Tella hanno sottolineato che ai sensi della Legge 221/2012, art.8 - commi da 10 a 17, (conversione in legge del decreto-legge 179/2012, recante "Ulteriori misure urgenti per la crescita del paese") il **sistema PMIS** (Port Management and Information System) in attuazione della Direttiva 2010/65/UE, **rappresenta l'interfaccia unica nazionale per l'invio delle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza presso i porti italiani** (National Maritime Single Window).

Nell'evidenziare il ruolo di coordinamento svolto dal Corpo delle capitanerie negli ultimi anni, si è posta particolare attenzione alle principali linee di azione:

- conduzione di proficui confronti con l'utenza portuale nazionale orientati al soddisfacimento dell'interesse pubblico e al continuo accrescimento del valore delle infrastrutture che sostengono l'offerta dei servizi resi dall'Autorità marittima;
- implementazione di servizi di cooperazione applicativa centralizzati, finalizzati all'integrazione dei processi gestiti dalle PA interessate al processo di pratica nave, in primis: l'Agenzia delle dogane e dei monopoli e il ministero della salute.
- integrazione del PMIS con i Port Community Systems (PCS) gestiti dalle Autorità di Sistema Portuale nazionali, attraverso l'erogazione di appositi Web Services finalizzati alla condivisione dei dati certificati dall'Autorità marittima;
- partecipazione attiva in ambito Comunitario agli sviluppi dell'European Maritime Single Window environment (EMSWe), finalizzato a definire un'interfaccia unica marittima europea, a vantaggio delle navi che scalano diversi porti europei.

Durante l'incontro inoltre è stato precisato che il piano degli avviamenti operativi del PMIS ha sostenuto l'approccio di programmazione a due livelli (rete centrale comprensive e rete principale core) definito dal Regolamento UE n.1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti, assicurando, ad oggi, la gestione digitalizzata di circa l'80% del traffico marittimo nazionale in formato elettronico strutturato.

-segue-

L'intervento di **Federagenti** ha evidenziato che il **processo di standardizzazione e di digitalizzazione delle formalità di dichiarazione** delle navi in arrivo e in partenza presso i porti italiani, coordinato dal Corpo delle Capitanerie, ha sensibilmente **contribuito alla riqualificazione funzionale dell'offerta portuale nazionale**, rappresentando, di fatto, un volano di sviluppo per l'economia del mare. L'intervento dell'**Associazione agenti marittimi del Veneto** ha evidenziato la **volontà a consolidare la proficua collaborazione già attivata con la Capitaneria di porto di Venezia e l'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale**, favorendo il **confronto e la condivisione sui temi legati alla crescita del sistema porto nazionale**, nell'interesse generale del paese: contesto rispetto al quale le Capitanerie di porto si sentono naturalmente votate, per il ruolo e le funzioni che la legge gli attribuisce.

La competitività dei porti italiani attraverso la digitalizzazione

Il Direttore Marittimo del Veneto Contrammiraglio (CP) Piero Pellizzari è intervenuto nel pomeriggio del 15 Novembre al convegno organizzato dal Propeller Club of Venice sul tema: "La competitività dei porti italiani attraverso la digitalizzazione", tenutosi presso l'Hotel Bologna in Mestre.

All'incontro, introdotto dal Presidente del Club Cav. Massimo Bernardo e moderato dal Dott. Roberto Papetti direttore del Gazzettino.it, sono intervenuti anche: il Dott. Franco Letrari direttore Interregionale delle dogane del Triveneto, il Dott. Pino Musolino presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale, il Capitano di Vascello Domenico La Tella capo ufficio 1° del VII Reparto del Comando generale delle capitanerie di porto, il Dott. Norberto Bezzi Federagenti e l'Ing. Alessandro Santi presidente dell'Associazione agenti marittimi del Veneto.

Nel corso del convegno, l'Ammiraglio Pellizzari e il Comandante La Tella hanno sottolineato la funzione dell'Autorità marittima quale primo anello della catena della digitalizzazione portuale nazionale, facilitatore dei processi economici legati ai cicli produttivi che insistono sul trasporto marittimo. Ai sensi della Legge 221/2012, art.8 - commi da 10 a 17, (conversione in legge del decreto-legge 179/2012, recante "Ulteriori misure urgenti per la crescita del paese"), è stato evidenziato come il sistema PMIS (Port Management and Information System), in attuazione della Direttiva 2010/65/UE, rappresenta l'interfaccia unica nazionale per l'invio delle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza presso i porti italiani (National Maritime Single Window).

-segue

Nell'evidenziare il ruolo di coordinamento svolto dal Corpo delle capitanerie negli ultimi anni, si è posta particolare attenzione alle principali linee di azione:

- conduzione di proficui confronti con l'utenza portuale nazionale orientati al soddisfacimento dell'interesse pubblico e al continuo accrescimento del valore delle infrastrutture che sostengono l'offerta dei servizi resi dall'Autorità marittima;
- implementazione di servizi di cooperazione applicativa centralizzati, finalizzati all'integrazione dei processi gestiti dalle PA interessate al processo di pratica nave, in primis: l'Agenzia delle dogane e dei monopoli e il Ministero della salute.
- integrazione del PMIS con i Port Community Systems (PCS) gestiti dalle Autorità di Sistema Portuale nazionali, attraverso l'erogazione di appositi Web Services finalizzati alla condivisione dei dati certificati dall'Autorità marittima;
- partecipazione attiva in ambito Comunitario agli sviluppi dell'European Maritime Single Window environment (EMSWe), finalizzato a definire un'interfaccia unica marittima europea, a vantaggio delle navi che scalano diversi porti europei.

E' stato precisato che il piano degli avviamenti operativi del PMIS ha sostenuto l'approccio di programmazione a due livelli (rete centrale comprensive e rete principale core) definito dal Regolamento UE n.1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti, assicurando, ad oggi, la gestione digitalizzata di circa l'80% del traffico marittimo nazionale in formato elettronico strutturato.

-segue

L'intervento di Federagenti ha evidenziato che il processo di standardizzazione e di digitalizzazione delle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza presso i porti italiani, coordinato dal Corpo delle Capitanerie, ha sensibilmente contribuito alla riqualificazione funzionale dell'offerta portuale nazionale, rappresentando, di fatto, un volano di sviluppo per l'economia del mare.

L'intervento dell'Associazione agenti marittimi del Veneto ha evidenziato la volontà a consolidare la proficua collaborazione già attivata con la Capitaneria di porto di Venezia e l'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale, favorendo il confronto e la condivisione sui temi legati alla crescita del sistema porto nazionale, nell'interesse generale del paese: contesto rispetto al quale le Capitanerie di porto si sentono naturalmente votate, per il ruolo e le funzioni che la legge gli attribuisce.

Decreto Genova approvato in Senato, Toninelli: «Felice per Genova che inizia a rinascere»

Risposte e sostegno economico alla città e ai suoi abitanti, al porto e alle aziende colpite dal crollo del ponte Morandi oltre che ai territori del centro e sud Italia che hanno subito i danni del terremoto.

ROMA -«*Risorse e aiuti concreti alle famiglie che hanno perso la casa, sostegno a imprese e cittadini. Avevo promesso che non avrei mai abbandonato la città in ginocchio. Il governo è al vostro fianco, Genova si rialza*». Con queste parole su Twitter il premier Conte ha annunciato ieri l'approvazione in Senato il decreto per l'emergenza Genova dopo il crollo del ponte Morandi.

Nell'Aula di palazzo Madama ad approvazione avvenuta, con 167 sì, 49 no e 53 astensioni, viene osservato un minuto di silenzio in memoria delle 43 vite interrotte dal crollo del ponte di Genova tre mesi fa. Il provvedimento che era passato alla Camera il 1 novembre scorso, in seduta notturna, è arrivato così a conclusione per dare risposte e sostegno economico alla città e ai suoi abitanti, al porto e alle aziende colpiti dal crollo del viadotto sul Pulcevera, oltre che ai territori del centro e sud Italia che hanno subito i danni del terremoto.

Il clima dell'Aula è stato da match calcistico, il ministro Toninelli ad approvazione avvenuta alza il pugno in segno di vittoria, la presidente del senato Maria Alberta Cancellati lo riprende pesantemente: «Toninelli ha alzato il pugno durante l'approvazione. Non venga più in quest'aula ad alzare i pugni! Non glielo permetteremo».

Toninelli poi dal profilo Facebook scrive: «per Genova abbiamo stanziato tutte le risorse necessarie. Ci sono quasi 300 milioni nel decreto Emergenze e soprattutto altri 500 milioni circa nella legge di bilancio. In più a metà dicembre partiranno i lavori di demolizione del ponte, come confermato dal commissario Bucci, responsabile della ricostruzione per conto del Governo. Oggi voglio ringraziare i Senatori, i Deputati e gli altri esponenti di Governo per aver permesso, dopo 47 giorni dalla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto legge, di approvare definitivamente un provvedimento tanto atteso dalla città, che consentirà di dare risposte certe alle molte esigenze che i Genovesi» - «Accanto ai 72 milioni per le 266 famiglie che sono rimaste senza una casa e che potranno comprarsi una nuova abitazione, abbiamo messo 55 milioni per le aziende danneggiate, 30 milioni per il sostegno al reddito dei lavoratori, quasi 50 milioni per la mobilità comunale e regionale, 20 milioni in favore degli autotrasportatori, circa 45 milioni per la logistica e il porto, vero baricentro economico della città. E l'elenco potrebbe continuare. Stiamo parlando di oltre 270 milioni solo per la città di Genova e senza considerare le risorse a favore del commissario Bucci. E poi abbiamo la manovra del popolo, non dimentichiamolo, con altri 200 milioni per il porto, ulteriori 160 milioni per gli autotrasportatori danneggiati dai lunghi tragitti conseguenti al crollo del ponte Morandi e 100 milioni per la Zona franca urbana, sempre a favore dell'economia della città» - «**Felice per Genova che inizia a rinascere. Felice per uno Stato che, sulle infrastrutture, sta tornando finalmente a fare lo Stato.**»

Decreto Genova, squallida bagarre a Palazzo Madama

Roma - Il ministro dei Trasporti e Infrastrutture, Danilo Toninelli, esulta con il pugno, subito dopo l'approvazione del dl Genova e nell'Aula del Senato scoppia la bagarre.

Roma - Il ministro dei Trasporti e Infrastrutture, Danilo Toninelli, esulta con il pugno, subito dopo l'approvazione del dl Genova e nell'Aula del Senato scoppia la bagarre. Il clima a Palazzo Madama, già teso in precedenza, si scalda con la capogruppo FI, Anna Maria Bernini, che accusa: «**Toninelli ha alzato il pugno durante l'approvazione**. Non venga più in quest'aula ad alzare i pugni! Non glielo permetteremo». Il capogruppo M5s, Stefano Patuanelli, difende il collega pentastellato: «Penso che un piccolo gesto di giubilo dopo l'approvazione di un decreto così importante restituisca sì dignità a Genova. **Toninelli non ha fatto gesti volgari né inopportuni**».

Più volte il presidente del Senato, Elisabetta Alberti Casellati, ha cercato di ripristinare l'ordine: «Mi dicono che Toninelli avrebbe gesticolato in modo non molto commendevole per un ministro e io devo necessariamente riprendere certi atteggiamenti non commendevoli - ha rimarcato - che non possono essere riprodotti in questa aula. Invito tutti ad avere un comportamento corretto per rispetto delle istituzioni. Questa prova di indisciplina non vi fa onore».

«Tutti devono avere il diritto di dire tutto - ha ammonito ancora la presidente Casellati - ma non ci deve essere nessuno atteggiamento non commendevole per rispetto dell'aula. **Lo trovo intollerabile, chi urla da una parte e chi dall'altra, le parole vanno al vento e non si sente niente**» ha esclamato. La capogruppo di FI, Bernini, ha accusato i 5 stelle: «Li abbiamo visti sbeffeggiarci. Noi non gli chiediamo di condividere quello che diciamo, ma almeno di ascoltare - ha detto facendo riferimento al fatto che il ministro Toninelli avesse "giocato con il cellulare" mentre erano in corso le dichiarazioni di voto - noi non accettiamo lezioni». Ma il pentastellato Patuanelli ha replicato: «Da noi c'è stata grande responsabilità, abbiamo ascoltato tutti gli interventi delle opposizioni, senza mai interrompere. Oggi il governo è stato qui ad ascoltare perché si ascolta con le orecchie e non con le mani o con gli occhi». Per il senatore del Pd, Andrea Marcucci, «non è accettabile che sia l'Esecutivo a delegittimare questa aula»; poi ha chiesto di chiudere «con dignità» facendo un minuto di silenzio per i morti di Genova: «Riacquistiamo la dignità del Parlamento» ha detto. Proposta accolta anche da M5s.

-segue

La presidente Casellati, prima di far osservare un minuto ai senatori, ha concluso: «Avrei immaginato una giornata diversa, un'aula diversa, al di là delle opposizioni, perché pesano su tutti quei 43 morti, su tutte le coscienze».

Rixi: bene il voto, ma clima non rispettoso

«Sono assolutamente soddisfatto, anche se speravo in un clima in Aula più rispettoso nei confronti di una tragedia che ha colpito la mia città e la mia regione. Mi rimane strano vedere un provvedimento approvato con un'astensione di buona parte del Senato, una larga maggioranza e con il cinema che ho visto oggi in Aula, che non rende onore all'Aula né all'argomento che ha trattato oggi». È il commento del **viceministro ai Trasporti e Infrastrutture Edoardo Rixi**, uscendo dall'aula del Senato dopo l'approvazione del decreto Genova e altre emergenze Rixi che è genovese, aveva una cravatta con i colori della sua città e la spilletta della Lega. Sull'esultanza in Aula del ministro Toninelli, il viceministro ha detto di non aver visto il pugno chiuso mostrato subito dopo il voto, ma ha aggiunto: «Se ci fosse stata un po' più di gestione dei vari gruppi, senza escandescenze nelle discussioni, probabilmente anche le espressioni da parte del governo non ci sarebbero state, mentre c'è stato un crescendo wagneriano in Aula che a mio avviso non fa onore a nessuno».

Ponte di Genova, Bucci invita anche Fincantieri

Genova - Tra le altre anche Leonardo, Cimolai e Rizzani de Eccher.

Genova - Tra le ditte che il Commissario Bucci dovrebbe invitare a presentare progetti per la demolizione e la ricostruzione di Ponte Morandi ci sarebbero, secondo quanto si apprende, il Gruppo Fagioli, Gruppo Fincantieri, Siag (specializzata in esplosivi), Leonardo, Cimolai, Rizzani de Eccher e Salini Impregilo. **Di quest'ultima Bucci e Toti hanno incontrato nei giorni scorsi i vertici a Roma.**

Fedepiloti a Genova per il rinnovo delle tariffe

Chiesto adeguamento dello schema alle grandi navi

GENOVA, 15 NOV - La Corporazione dei Piloti del Porto di Genova è impegnata nel procedimento biennale di determinazione delle tariffe di pilotaggio, gestito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ed è assistita per l'occasione della dirigenza di Fedepilori (Federazione Nazionale dei Piloti dei Porti) guidata dal presidente Francesco Bandiera.

Il tema centrale del procedimento è l'adeguamento dei "grandi tonnellaggi" all'interno del sistema tariffario dei piloti, che al momento riconosce navi fino ad un massimo di 90.000 tonnellate di stazza lorda, unità che però oggi sono considerate di medie dimensioni.

"Una problematica a cui tutti i piloti, e i colleghi genovesi in particolare, sono molto sensibili, e che risale al 1974 anche se è stata presa in esame solo a partire dal 2010 proprio grazie ai piloti di Genova" ha sottolineato il presidente di Fedepiloti Bandiera. "A nave più grande corrispondono responsabilità, livello di difficoltà e tempi di manovra maggiori. Riconoscere questi principi è di fondamentale importanza anche 'morale' per il pilota che sale a bordo tutti i giorni dell'anno, in tutte le condizioni diurne e notturne".

La federazione, che "sta lavorando gomito a gomito con la Corporazione genovese per trovare una soluzione al problema", si dice convinta della "bontà dell'attuale sistema che ha garantito stabilità e pace sociale tra il mondo armatoriale ed il sistema di pilotaggio nazionale da oltre 40 anni" e all'appuntamento del prossimo marzo, quando entrerà in vigore il nuovo regolamento europeo in materia di fornitura di servizi portuali e di trasparenza finanziaria, Fedepiloti intende presentarsi "preparata ed aperta ad apportare tutte quelle migliorie attraverso un protocollo di intesa con il Ministero che rispondano a principi di coerenza e lealtà e che facciano sempre riferimento al pieno riconoscimento dell'altissima professionalità che il nostro mondo sa proporre al sistema portuale/marittimo/armatoriale/istituzionale".

Porto Genova: nelle ex aree Piaggio il Marina Science Park

In Comitato entra Alessandro Berta al posto di Canavese

Le ex aree Piaggio di Sestri Ponente (42.000 mq su cui insistono 4 capannoni industriali e 3 palazzine per uffici) andranno in concessione, per 25 anni, ad un consorzio di imprese composto da Phase Motion Control, Cosmet, Cosnav Costruzioni Navali ed Eurocontrol.

Lo ha stabilito, nella seduta odierna, il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, al termine dell'istruttoria relativa all'istanza congiunta di concessione demaniale che era stata presentata dalle quattro società.

Come previsto dall'Accordo di Pianificazione sottoscritto lo scorso anno da AdSP, Regione e Comune, in queste aree verrà realizzato, dalle aziende che fanno parte del consorzio, il 'Marina Science Park', un polo tecnologico di eccellenza della meccatronica. Il progetto prevede investimenti privati pari a quasi 120 milioni di euro, 122 nuove assunzioni nel primo biennio di concessione e fino a 458 nel lungo periodo, per arrivare a 630 unità occupate a regime.

Il Comitato ha inoltre deliberato l'assegnazione della concessione ventennale per le aree ex Mondo Marine di Savona: tra le 3 istanze pervenute per questo compendio, da Palumbo Superyacht Savona, Rodriguez Yacht Italy e Monaco Marine Italia, è stata scelta quella di Palumbo, per attività di cantieristica per la nautica da diporto.

La riunione odierna del Comitato di gestione ha visto anche l'ingresso nel board del savonese Alessandro Berta, direttore dell'Unione Industriali di Savona, in rappresentanza del Comune di Savona, che prende il posto del dimissionario Rino Canavese, "il cui contributo - secondo il presidente dell'authority Paolo Emilio Signorini - è stato determinante per dotare la neo costituita AdSP di una visione strategica sui temi del gigantismo navale, dell'intermodalità e dello sviluppo del traffico crocieristico. E' un ringraziamento sentito quello che rivolgo all'ingegnere 'infaticabile' che esce dalla scena amministrativa ma resta un interlocutore insostituibile dell'AdSP per la portualità e la logistica liguri". Signorini ha quindi salutato il nuovo membro del board Alessandro Berta, a cui ha rivolto "auguri e complimenti" per il nuovo incarico. (ANSA).

Genova: bando per la nuova diga foranea

Si apre la gara per la più grande opera portuale mai realizzata in uno scalo italiano negli ultimi decenni

GENOVA – Nuova diga foranea del porto di Genova: pubblicata la procedura di gara per l'affidamento della progettazione di fattibilità tecnica ed economica.

Un appalto del valore di oltre 13,5 milioni di euro grazie al quale saranno progettate opere per circa 800 milioni di euro. La scadenza del bando è fissata per il 28 Dicembre 2018.

[L'appalto è curato da Invitalia](#) che opera in qualità di Centrale di committenza per l'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale e ha già seguito la procedura di gara per la progettazione esecutiva della galleria scolmatrice del torrente Bisagno a Genova.

La nuova configurazione della diga vedrà un avanzamento a mare dell'attuale opera di circa 500 metri, per uno sviluppo di poco meno di 5 chilometri, su fondali medi di 40 metri.

Il porto di Genova potrà così contare su un'infrastruttura che consentirà l'accesso al porto anche alle navi di dimensione maggiore, garantendo la sicurezza dei transiti in entrata e in uscita e la protezione dei bacini interni del porto; dopo la realizzazione dell'infrastruttura, lo scalo potrà accogliere le unità di ultima generazione e portacontainer sempre più grandi, con una capacità fino a 22 mila teu.

“Oggi inizia il percorso progettuale e amministrativo che cambierà la storia del porto di Genova” ha commentato Paolo Emilio Signorini, presidente dell'AdSp del mar Ligure occidentale. “Un'opera fondamentale per la competitività dello scalo che verrà progettata secondo i più avanzati standard tecnico- ambientali, recependo tutte le novità del Codice appalti”.

“L'obiettivo di Invitalia come Centrale di committenza -ha aggiunto Domenico Arcuri, amministratore delegato di Invitalia- è accelerare il più possibile tutte le attività necessarie per la progettazione e la realizzazione degli interventi per la diga, un'opera strategica e ancora più urgente in un territorio come questo, di recente colpito più di altri da eventi imprevedibili. Invitalia è sempre più l'agenzia dello sviluppo del Paese e interviene tutte le volte che un'amministrazione ha bisogno di un partner efficace, trasparente e rapido per realizzare i progetti che servono davvero ai cittadini e alle imprese che vogliono investire”.

La redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica della nuova diga, oggetto dell'appalto, si svolgerà in due fasi.

1: il progettista, scelto mediante la procedura di gara, dovrà individuare e analizzare almeno tre possibili soluzioni progettuali alternative, elaborando per ciascuna di esse il documento di fattibilità. Durante questa fase sarà necessario adeguare anche il piano delle indagini relativo a ciascuna delle soluzioni progettuali.

2: il progettista dovrà sviluppare tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione degli aspetti progettuali, nel rispetto dei contenuti del Documento preliminare alla progettazione e in linea con gli esiti del dibattito pubblico.

Tra le due fasi progettuali, infatti, l'AdSp procederà all'espletamento di un dibattito pubblico (come previsto dal Decreto del presidente del Consiglio dei ministri del 10 Maggio 2018, n. 76) non solo in un'ottica di trasparenza, informazione e partecipazione democratica ai processi decisionali, ma anche come possibile strumento di prevenzione verso forme di contrasto alla realizzazione di opere pubbliche e di deflazione del successivo contenzioso, consentendo un confronto “a monte” in vista dell'inizio dei lavori.

Nella selezione dei progetti sarà valutata anche la sostenibilità ambientale, da ricercare attraverso l'adozione di tecnologie innovative finalizzate all'efficiamento energetico della struttura.

-segue

Le attività di rilievo e indagine a supporto della progettazione riguarderanno l'intera area di intervento e saranno finalizzate ad acquisire tutte le informazioni utili a sviluppare l'attività di progettazione sino al livello richiesto.

Per consultare la documentazione di gara e presentare le offerte è sufficiente collegarsi alla [piattaforma Gare e appalti di Invitalia](#).

Concessioni per nautica da diporto a Savona e Sestri

Alessandro Berta subentra a Rino Canavese nel board

GENOVA – Nella seduta di ieri, il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, ha deliberato l'assegnazione della concessione demaniale al gruppo di imprese del comparto della nautica composto da Phase Motion Control Spa, Cosmet Snc, Cosnav Costruzioni Navali Srl ed Eurocontrol Spa.

Terminata positivamente l'istruttoria relativa all'istanza congiunta di concessione demaniale presentata dalle quattro società e relativa al compendio demaniale marittimo denominato "ex Piaggio" a Genova – Sestri Ponente, il raggruppamento di imprese con Phase capofila, otterrà l'area per la durata di venticinque anni.

Nel corso del 2017, l'impegno concreto e coordinato di Autorità di Sistema portuale, Comune di Genova e Regione Liguria aveva portato alla sottoscrizione dell'Accordo di pianificazione, passaggio necessario per consentire ai concessionari di realizzare un progetto comune, "Marina Science Park", volto alla creazione di un "polo tecnologico" della mecatronica avente vocazione di eccellenza a livello nazionale e all'avanguardia anche dal punto di vista delle soluzioni previste in termini di architettura industriale. L'area ha un'estensione complessiva pari a circa mq. 42.000 sui quali insistono quattro capannoni industriali e tre palazzine per uffici. A Cosmet spetteranno 5.405 mq; a Cosnav Costruzioni Navali 2.642 mq; a Eurocontrol 4.251 mq; infine a Phase Motion Control 22.201 mq mentre le aree comuni saranno di 7.300 mq.

In termini economici complessivi, la proposta imprenditoriale prevede investimenti privati pari a quasi 120 milioni di euro, con una stima di crescita della forza lavoro pari a più 122 unità nel primo biennio di concessione, con stime a salire sino a più 458 unità nel lungo periodo, attestandosi a circa 630 unità occupate a regime.

L'obiettivo principale e il particolare valore aggiunto del progetto "Marina Science Park" risiedono sostanzialmente nelle potenzialità sinergiche e nelle opportunità tecnologiche e commerciali offerte dalla presenza nella medesima area produttiva di aziende omogenee, in termini di filiera complessivamente intesa, il cui tema centrale è rappresentato dal controllo del movimento e automazione fisica, variamente sviluppato e declinato tra le quattro società in ragione delle rispettive competenze e degli ambiti di specificità tecnologica, comprendente inoltre stretti rapporti con l'Università di Genova e confronti con le istituzioni scolastiche e universitarie a livello internazionale.

Il Comitato di gestione ha deliberato anche il rilascio della concessione demaniale (durata ventennale) relativa al comparto della nautica da diporto ex Mondo Marine di Savona. Al termine di una procedura comparativa sulle tre istanze pervenute (Palumbo Superyacht Savona, Rodriguez Yacht Italy srl e Monaco Marine Italia srl) l'area di regione Valloria e lo specchio acqueo di pertinenza sono quindi state assegnate per le attività di cantieristica alla Palumbo Superyacht Savona.

La stessa riunione del Comitato di gestione ha visto anche l'ingresso nel board del savonese Alessandro Berta, direttore dell'Unione Industriali di Savona, in rappresentanza del Comune di Savona. Berta ha preso il posto del dimissionario Rino Canavese.

Il presidente Paolo Emilio Signorini ha così commentato l'uscita di scena di Canavese: "Passione, esperienza e competenza straordinarie. Rino Canavese ha passato 40 anni di vita professionale sulle banchine, ai vertici delle amministrazioni, nei settori del trasporto merci intermodale e della logistica. Di lui colpisce la capacità di intuire le esigenze dei mercati e di tradurle con tenacia in iniziative concrete. Il suo contributo è stato determinante per dotare la neo costituita AdSp di una visione strategica sui temi del gigantismo navale, dell'intermodalità e dello sviluppo del traffico crocieristico. E' un ringraziamento sentito quello che rivolgo all'ingegnere "infaticabile" che esce dalla scena amministrativa ma resta un interlocutore insostituibile dell'AdSp per la portualità e la logistica liguri".

".

-segue

Il presidente Signorini ha quindi dato il benvenuto al nuovo membro del Comitato Alessandro Berta: "Di Alessandro Berta conosco la grande capacità di fare sintesi in contesti delicati, grazie all'esperienza maturata nei precedenti incarichi. La sua elevata competenza tecnica è già stata di grande supporto per dare risposte concrete alle istanze della comunità portuale savonese ed è garanzia di un contributo importante alla piena integrazione fra Genova e Savona. Auguri e complimenti

Sindacati contro l'autoproduzione Tir-treno

Sotto accusa un parere del direttore generale del ministero che liberalizzerebbe il lavoro portuale

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Il casus belli è un trasbordo da camion a treno nel porto di Brindisi, che secondo il ministero delle Infrastrutture e Trasporti può essere svolto da lavoratori non portuali. Il timore delle confederazioni sindacali è che si voglia aprire una breccia in cui potrebbero incunearsi le Autorità di sistema portuale di tutta Italia, per liberalizzare almeno una parte del lavoro nelle aree demaniali dei porti. Per questo la questione da locale è diventata nazionale. A fine ottobre le segreterie nazionali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti hanno chiesto un incontro al direttore generale del ministero, Mauro Colletta, sollecitandolo dopo una settimana a dare una risposta che fino a lunedì scorso non era ancora arrivata.

«La vicenda di Brindisi - spiega Giuliano Galluccio (Ultrasporti) - non è l'unica emersa in questi giorni. Siamo in attesa di essere convocati dal ministero perché ci sono altri fronti aperti che riguardano l'interpretazione della legge 84 e che possono costituire un pericolo per il lavoro portuale».

«Dal ministero - afferma Ettore Torzetti (Fit-Cisl) - è arrivata un'interpretazione sbagliata. Se non ci sarà un cambio di rotta, dovremo pensare a iniziative sindacali. Si vuole mettere in discussione tutto un sistema». Ricorda Maurizio Colombai (Filt-Cgil): «Già nel 2015 ci fu uno sciopero di 24 ore contro un'iniziativa analoga degli allora ministri Lupi e Guidi. Adesso si cerca di far rientrare quell'interpretazione dalla finestra. Ci sono lobby che fanno pressione sul ministro dei Trasporti, sapendo che questo vuole dare un segno di di-

scontinuità rispetto alla riforma del precedente ministro Delrio».

La vicenda da cui parte la protesta è in corso a Brindisi. Da due mesi sono stati inaugurati nuovi fasci di binari in porto, ma il primo treno arrivato non è destinato a traffico marittimo. Sta caricando materiale ferroso giunto in porto via camion e diretto ad acciaierie in Italia settentrionale. Secondo il ministero, perché si possa parlare di ciclo portuale secondo quanto stabilito dalla legge 84 bisogna che ci sia il passaggio del carico su una nave: «Il luogo in cui avviene la movimentazione della merce (ambito portuale) non è «sufficiente a connotare l'attività di carico e scarico come operazione portuale». Quindi il committente può fare a meno della manodopera autorizzata in base agli articoli 16, 17 o 18 della legge 84. Grazie a questo parere, l'Autorità di sistema portuale ha potuto autorizzare l'operazione in base all'articolo 68 del Codice della navigazione, che riguarda attività non portuali svolte nella cinta demaniale, «come ad esempio - notano i sindacati - l'apertura di un bar». In risposta i sindacati hanno chiesto un incontro di chiarimento approfondito su presupposti, contenuti e ricadute sui lavoratori del parere espresso dal ministero, spiegando che «tale parere non ci trova d'accordo, in quanto insinua pericolose dinamiche di concorrenza sleale sulle banchine, modificando di fatto l'impostazione della norma che sovrintende il mercato del lavoro nell'ambito dei porti e delle operazioni portuali. Questo è l'ultimo di una serie di attacchi al lavoro portuale che potrebbero riaccendere il conflitto sulle banchine».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'ECONOMIA DEL MARE LA GUERRA FRA I DUE ARMATORI SI FA A LIVORNO

Onorato-Grimaldi, i retroscena E' scontro fra i 'titani' del porto

FULVI ■ A pagina 3

Onorato e la guerra alla Authority Si accende uno scontro fra titani

Perché Livorno diventa il teatro di battaglia fra gruppi di armatori



L'intervista
a Il Telegrafo

«L'Authority va commissariata»
E' stata la richiesta formulata da
Vincenzo Onorato nell'intervista
al direttore de Il Telegrafo,
Francesco Carrassi

di ANTONIO FULVI

LA GUERRA, dichiarata due giorni fa sulle nostre colonne da Vincenzo Onorato all'Authority portuale di Stefano Corsini è diventata l'argomento cardine del dibattito nel cluster marittimo. E com'era prevedibile, gli schieramenti stanno cominciando a sparare con i massimi calibri. Come si sarebbe detto un tempo, a palle incatenate.

VINCENZO Onorato non è certo tipo da sparare su un incontrollato scatto d'ira. La sua accusa all'Authority di Corsini, con tanto di auspici di commissariamento, ha una genesi lunga. E tutti sanno che alla base c'è lo scontro con l'altro grande armatore del settore traghetti, il gruppo Grimaldi, contro il quale ha lanciato accuse sul registro navale internazionale e la gestione dei marittimi, tanto da abbandonare clamorosamente una Confindustria a suo parere troppo 'spalmata' su Grimaldi. Onorato non ha avuto buoni rapporti nemmeno con l'ex ministro Delrio, che ha contrastato le sue tesi sui marittimi extracomunitari imbarcati sulle navi italiane (di Grimaldi), e sembra non aver dimentica-

to che Stefano Corsini è considerato un 'fedelissimo' di Delrio che voleva mandarlo a Venezia e l'ha poi installato a Livorno come ripiego. L'uomo di Delrio dunque non piacerebbe a Onorato in ogni caso.

Nella guerra Onorato-Grimaldi, poi, Livorno rappresenta un campo di battaglia importante, perché entrambi i gruppi armatoriali vi

I RETROSCENA

La gestione delle banchine
la questione del 'gazebo'
e le quote di Porto 2000

hanno forti interessi e altrettante forti pedine. Onorato ha la maggioranza del terminal Ltm, ha vinto insieme al gruppo Msc la gara per la gestione della 'Porto 2000', ha qui la base della ex compagnia regionale Toremar che opera con le isole livornesi, può contare all'interno del 'sistema' sulla sua storica supremazia a Piombino, dove l'ex presidente dell'allora autonoma Authority portuale oggi è diventato presidente proprio della Porto 2000. E guardacaso, dalla Porto 2000 è arrivato qualche settimana fa il più clamoroso 'siluro' contro Corsini della storia interna del porto: la presa di distanza dalla concessione a Grimaldi del famigerato 'gazebo' sul quale l'autorità marittima ha fatto entrare anche la magistratura penale (che a quanto pare starebbe andando avanti). E almeno indirettamente l'Authority marittima, cioè la Capitaneria, si è trovata dalla parte di Onorato. Come l'Asamar, che ha innescato proprio la guerra sul 'gazebo'.

Grimaldi da parte sua non è senza supporti locali. Opera con linee di traghetti ro/ro e ro/pax di grande impegno; scarica migliaia di auto nuove dalle fabbriche estere; è partner del terminal privato più importante un tempo dei gruppi D'Alesio, Fremura e Neri, la Sintermar; ha presentato a più riprese a palazzo Rosciano piani d'investimento milionari; ed altro ancora. Il suo contestatissimo 'gazebo', su cui l'ammiraglio Tarzia ha 'infilzato' Corsini e Provinciali, aveva tutte le autorizzazioni di palazzo Rosciano. Cosa che Onorato non ha perdonato, perché ha letto in quella soluzione un secondo ter-



Onorato

Onorato ha la maggioranza del terminal Ltm, ha vinto con Msc la gara per Porto 2000, possiede la Toremar e vanta la a Piombino

Grimaldi

È partner del terminal privato Sintermar, opera con navi ro/ro e ro/pax e ha presentato piani d'investimento milionari

minal passeggeri la dove invece la legge stabilirebbe un unico gesto-

-segue

re, la Porto 2000. E qui sta il vero nocciolo della vicenda, forse il motivo per cui Onorato e MSC non hanno ancora perfezionato l'acquisizione della Porto 2000. Viene il

sospetto che l'operazione da 100 milioni venga ritardata da Onorato e MSC - o addirittura diventi a rischio, facendo saltare il risultato della gara - se non ci sarà una riaf-

fermazione totale e comprovata dell'unicità della Porto 2000 per i passeggeri. Un impegno che ancora non è arrivato né dagli atti né dalle più recenti dichiarazioni di pace - che ci sono state e vengono di nuovo ribadite - di Corsini.

Nessun accordo: Di Majo tenta di salvare il traffico

Vertenza agroalimentare. Quando sembrava ormai vicina la firma dell'intesa tra Cfft e Rtc è saltato tutto di nuovo. Le parti si sono allontanate dopo una giornata di trattative. Il numero uno dell'ente si è impegnato a far attraccare comunque a Civitavecchia la nave della Chiquita. I sindacati: "Abbiamo fatto bene a non ritirare lo stato di agitazione e a mantenere lo sciopero; questo finché non avremo le necessarie garanzie"

CIVITAVECCHIA - Nessun accordo. Nulla di scritto. Solo la parola del presidente Francesco Maria di Majo che, consapevole di cosa può voler dire per lo scalo perdere un traffico da 140mila tonnellate come quello della Chiquita, si è impegnato a far sì che la prossima nave di banane possa attraccare a Civitavecchia.

La conferenza di servizi di ieri sera, la riunione ristretta con la società Cfft - rappresentata dagli avvocati e dai vertici italo belgi - e la Rtc - presente solo l'avvocato Alberto Rossi - e la lunga giornata di trattative di oggi non sono bastate a raggiungere lo scopo, quello cioè dell'accordo tra le parti per garantire non solo di salvare il traffico, ma anche di garantire quella serenità e quell'equilibrio che lo scalo oggi sembra aver completamente perso.

In realtà ieri sera la riunione a Molo Vespucci si era chiusa, attorno alle 22, con un Di Majo moderatamente fiducioso e con spiragli di possibile intesa tra le parti, che si sono concentrate su cinque punti cardine attorno ai quali costruire l'accordo. L'avvocato di Rtc, chiaramente, ha chiesto di poter illustrare il tutto ai vertici della società la mattina successiva, con le parti che si sono accordate per una risposta entro le 13. Ma non c'è stato un segnale positivo per quell'ora, tutt'altro. Le due società sono tornate distanti. Nel corso della conferenza dei servizi la maggioranza dei presenti aveva sollecitato il presidente Di Majo a prorogare l'ordinanza almeno fino a giungo, quando il Tar del Lazio si pronuncerà nel merito sulla vicenda. Ma la proposta non è stata accolta, con l'avvocato di Rtc che aveva annunciato, in tal caso, l'opposizione a questa eventualità. E così le parti hanno iniziato ad intavolare una discussione, concentrata in modo particolare sulla possibilità, per Maersk - vettore di cui si serve Chiquita - di attraccare alla banchina 24 o comunque alla 25 sud, dove però spesso sono ormeggiate anche le navi da crociera, nonostante si tratti di una banchina commerciale. Ipotesi di accordo, frasi cancellate e modificate, bozze che passavano da un ufficio ad un altro, con la mediazione del presidente Di Majo. Ma alla fine nessuna firma. Da lì la decisione del numero uno di Molo Vespucci di far attraccare la nave, anche senza l'accordo. Sarà lui, a quanto pare, a gestire la questione, accordandosi anche con Roma Cruise Terminal per le navi da crociera.

«Abbiamo fatto bene a non ritirare lo stato di agitazione e a mantenere lo sciopero per il 22 novembre - ha commentato Gennaro Gallo della Uiltrasporti - il nostro unico obiettivo è il mantenimento dei posti di lavoro e dei traffici, a prescindere dagli accordi. Va bene il rispetto delle regole, ma c'è da capire che, perdendo un traffico come questo, perde tutto il porto». Dello stesso avviso Alessandro Borgioni ed Angelo Manicone della Filt Cgil. «Lo sciopero rimane in piedi - hanno aggiunto - finché non avremo tutte le garanzie del caso che, ad oggi, ancora non ci sono». Una situazione che rischia davvero di esplodere, con l'Adsp impegnata ad uscire dall'impasse.

Informatore Navale

Passaggio di consegne della Direzione marittima della Campania e della Capitaneria di Porto di Napoli

Il Contrammiraglio Vella subentra al Contrammiraglio Faraone

Napoli, 15 novembre 2018 – Si è tenuta stamane presso la sala Galatea della stazione marittima del porto di Napoli, alla presenza del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto e delle massime Autorità militari e civili della Regione, la cerimonia di passaggio delle consegne della Direzione marittima della Campania e Capitaneria di Porto di Napoli, tra il Contrammiraglio Arturo Faraone ed il Contrammiraglio Pietro Giuseppe Vella.

Nel suo discorso di commiato l'Ammiraglio Faraone ha sottolineato la propria soddisfazione per aver avuto il privilegio di comandare il porto della propria città, considerandolo il punto culminante del suo percorso di carriera. L'Ammiraglio Faraone ha inoltre descritto le principali attività svolte dalla Direzione marittima della Campania durante il suo periodo di Comando, mettendo in risalto i sentimenti di sincera passione e di forte motivazione che hanno animato il lavoro delle donne e degli uomini che ha avuto il privilegio di guidare e che ha ringraziato con tutto il cuore per la leale e preziosa collaborazione.

Al Contrammiraglio Faraone succede il Contrammiraglio Pietro Giuseppe Vella, classe 1959, proveniente dallo Stato Maggiore della Marina Militare dove ha trascorso un breve periodo all'Ufficio generale affari legali. Tra i suoi precedenti incarichi, l'Ammiraglio Vella è stato a capo dell'Ufficio legislativo del Ministero dei trasporti e delle infrastrutture ed ha svolto l'incarico di assistente del Comandante Generale del Corpo, nell'arco dei mandati di tre diversi Comandanti Generali avvicendatisi tra il 2010 ed il 2017, nonché quello di Direttore marittimo del Lazio e Comandante del Porto di Civitavecchia.

“Per me è un grande onore assumere il Comando della Direzione marittima della Campania e del porto di Napoli”, ha dichiarato l'Ammiraglio Vella, aggiungendo che dedicherà ogni attenzione e moltiplicherà ogni sforzo, affinché nel segno della continuità con i suoi predecessori, l'Autorità marittima di Napoli e quelle dell'intera Regione possano dare il proprio qualificato apporto, nel pieno rispetto della Legge e di ogni regola di garanzia, verso quel concetto di sicurezza produttiva che costituisce fattore di crescita e di affidabilità di ogni scalo: “sono certo di poter operare in piena collaborazione con tutte le istituzioni e con l'intero cluster marittimo, ai quali sin d'ora offro completa disponibilità al confronto ed al dialogo per valorizzare le più efficaci sinergie, verso il perseguimento di un superiore obiettivo comune”.

Dopo la formula di riconoscimento del nuovo Direttore marittimo, ha preso la parola il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, che ha voluto ringraziare l'Ammiraglio Faraone per aver saputo interpretare al meglio il proprio fondamentale ruolo di Autorità pubblica sulle questioni marittime, in una Regione che unisce in sé un passato pieno di tradizioni, un presente denso di complesse problematiche, ma anche un futuro pieno di opportunità per indirizzare in modo corretto, legale ed efficiente le numerose vicende marittime che la interessano.

L'Ammiraglio Pettorino ha inoltre sottolineato la marcata connotazione ambientale delle attività di prevenzione e contrasto svolte. A tale connotazione si è legato, nel tempo, l'impiego efficace delle principali componenti specialistiche del corpo: i nuclei subacquei, la componente di volo ed i laboratori ambientali, a tutela delle aree marine protette come avvenuto nel caso del “Regno di Nettuno”.

Il Comandante Generale ha infine rivolto al Contrammiraglio Vella ogni augurio ed auspicio di ben figurare e consolidare i brillanti risultati conseguiti dalla Direzione marittima della Campania e dal porto di Napoli.

Breve nota biografica del Contrammiraglio Pietro Giuseppe VELLA

Il Contrammiraglio (CP) Pietro Giuseppe VELLA è nato a Santa Flavia (PA) il 21 settembre 1959.

-segue

E' laureato in Scienze politiche presso l'Università degli Studi di Palermo.

Nel 1988 ha vinto il concorso a nomina diretta nei ruoli normali del Corpo delle Capitanerie di porto ed ha frequentato nel 1988/89 l'Accademia Navale di Livorno.

Dalla fine degli anni '80, ha assolto l'incarico di Ufficiale addetto presso gli uffici amministrativo-contabile e contenzioso della Capitaneria di porto di Porto Empedocle e quindi di capo ufficio demanio presso la Capitaneria di porto di Trapani.

Dal 1995 al 1998 è stato comandante dell'Ufficio Circondariale marittimo di Marsala

Dal 2004 ha svolto l'incarico di Capo ufficio dell'ufficio affari giuridici del Reparto 2° – affari giuridici e servizi d'istituto – del Comando generale del Corpo e successivamente, dal 2005 al 2010, ha svolto l'incarico di Capo dell'ufficio legale e del contenzioso, quale ufficio di diretta collaborazione del Comandante generale.

Dal 3 marzo 2012 al 9 giugno 2013, ha svolto l'incarico di Direttore marittimo del Lazio e Capo del compartimento marittimo di Civitavecchia,

Dal 10 giugno 2013 ha ricoperto l'incarico di Assistente del Comandante Generale, incarico che ha anche ricoperto dal 10 ottobre 2010 al 20 febbraio 2012, nell'arco dei mandati di tre diversi Comandanti generali avvicendatisi tra il 2010 ed il 2017, quale figura di supporto all'esercizio delle funzioni di dirigente generale proprie del Comandante generale, curando il coordinamento dell'azione degli uffici di staff del Comandante generale ed il raccordo tra gli indirizzi del Comandante generale e le attività discendenti, svolte dagli uffici dirigenziali non generali (reparti) del Comando generale, quale struttura complessa. Contestualmente, in tale incarico, ha curato i rapporti tra il Comando generale e gli Uffici di diretta collaborazione dei Dicasteri di riferimento funzionale e gli organi parlamentari, in occasione delle istruttorie interministeriali sui provvedimenti del Governo, inclusa l'attività di recepimento di direttive dell'Unione europea.

Dal giugno 2017 al giugno 2018 ha ricoperto l'incarico di Capo dell'Ufficio legislativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – ufficio dirigenziale generale alle dirette dipendenze del Ministro.

Nell'incarico predetto ha curato, tra l'altro, l'attività di definizione delle iniziative legislative e regolamentari nelle materie di competenza del Ministero;

Ha svolto infine un breve periodo presso lo Stato Maggiore della Marina Militare dove è stato assegnato all'Ufficio Generale affari legali.

L'Ammiraglio VELLA ha frequentato il Corso normale di stato maggiore presso l'Istituto di guerra marittima di Livorno ed il Corso superiore di stato maggiore interforze presso il Centro alti studi difesa – Roma.

Ha conseguito il Master di II livello in Peacekeeping ed security studies, presso l'Università "Roma tre" di Roma ed il Master di II livello in studi internazionali strategico-militari. Ha inoltre svolto attività didattica di diritto internazionale marittimo alla Link Campus University of Malta di Roma, presso l'Università di Perugia, sede di Narni e presso l'Istituto Superiore di Stato Maggiore Interforze – Centro alti studi difesa di Roma.

-segue

Ha altresì pubblicato numerosi articoli di approfondimento principalmente sulla rivista Guardia costiera su tematiche di interesse istituzionale quali: la tutela dell'ambiente marino e costiero, l'assetto organizzativo correlato alle aree marine protette, il contrasto e gli interventi di salvaguardia della vita umana in mare nell'ambito del fenomeno dell'immigrazione clandestina; l'organizzazione delle strutture periferiche del Corpo in rapporto alle riforma amministrativa ed alla modifica del titolo V della Cost. ; il diritto internazionale marittimo, con particolare riferimento alla convenzione di Montego Bay, alla relativa codificazione e principi informativi; poteri d'intervento della nave da guerra in alto mare ed istituti giuridici di riferimento.

E' coniugato con la Sig.ra Silvana VITALE ed ha una figlia, Grazia.