



Primo piano:

"...Questo Governo non sta andando in porto..." (Port News)

Dai porti:

Trieste:

"...Rosolen, accordo con veneto su logistica portuale..."(Ansa)

Genova:

"...Il grande isolamento di Genova tre mesi dopo..." (La Repubblica, Il Sole 24 Ore, Informazioni Marittime)

"...Spediporto avvia class action contro Autostrade..." (The Medi Telegraph)

"...Le alleanze tra armatori nel mirino dell'Ocse..." (The Medi Telegraph)

"...Protocollo d'intesa per la sicurezza del territorio..." (Seareporter)

Livorno:

"...Due giorni di MareDiVino..." (Gazzetta Marittima)

"...La Maratona di Livorno fa tappa anche da Benetti..." (Gazzetta Marittima)

"...Il TAR della Toscana promuove il TCO..." (Gazzetta Marittima, Messaggero Marittimo)

"...Scatta Porto aperto..." (Il Tirreno, Il Telegrafo, Il Messaggero Marittimo, Il Corriere Marittimo)

"...Il comandante Pettorino a Livorno..." (Il Tirreno)

"...Nel 2018 boom di navi da crociera..." (Il Tirreno)

"...Siamo al punto di svolta..." (Il Telegrafo)

Civitavecchia:

"...Di Majo in audizione alla Regione sui piani di sviluppo del sistema..." (Gazzetta Marittima)

"...Cfft pensa ad un maxi risarcimento..." (Civonline, Corriere Marittimo)

Brindisi:

"...Le opere strategiche per il porto a fondo lista..." (La Gazzetta del Mezzogiorno)

"...Gli spedizionieri sindaco: Brindisi non può aspettare..." (La Gazzetta del Mezzogiorno, Brindisi Oggi)

Augusta:

"...Aree Sin non saranno escluse dalle Zes..." (Messaggero Marittimo, Seareporter)

Questo Governo non sta andando in porto

AAA Cercasi visione di sistema sui porti italiani. «Il Ministro Toninelli sembra infatti non avere alcuna strategia sulla portualità nazionale» sostiene Raffaella Paita, segretario della Commissione Trasporti alla Camera. «Con questo Governo, che è tutto tranne che del cambiamento, il tema porti è scomparso dalle priorità nazionali. Non è quindi un caso se a oggi non è mai stata convocata nemmeno una volta la Conferenza dei presidenti delle Autorità di sistema!»

Per la deputata ligure del PD «il Governo sta perdendo tempo, come dimostra peraltro il caso Genova. In circa tre mesi non è stato fatto nulla per la ricostruzione del Ponte Parodi e il decreto approvato alla Camera è del tutto insufficiente. Mi riferisco sia alle risposte che individua per sfollati e imprese che agli aiuti per l'economia e la portualità. Abbiamo presentato emendamenti per migliorarlo ma il giudizio rimane fortemente negativo». Paita è scettica sulla possibilità che al Senato possano essere introdotti correttivi importanti al testo («l'atteggiamento della maggioranza non fa ben sperare in tal senso») e avverte che di questo passo Genova «rischia di restare isolata a lungo, con gravissime conseguenze innanzitutto per la portualità e tutta la sua filiera produttiva».

Più in generale, per quanto riguarda i temi della portualità italiana, Paita difende la visione unitaria e progettuale del governo Renzi: «La riforma Delrio sta dando buoni risultati ed è stata un passo in avanti nonostante le resistenze al cambiamento che permangono nel sistema. L'abolizione dei comitati portuali è stata operazione saggia perché in questo modo si è superato un sistema di potenziale conflitto d'interessi. Ora vanno attribuiti maggiori poteri ai presidenti delle AdSP e al tempo stesso anche gli organismi di partenariato devono divenire organismi più vivi, utilizzati meglio e più assiduamente dai presidenti come luoghi per la consultazione sulle scelte strategiche».

Quanto al dibattito in corso sulla natura giuridica della governance dei porti italiani, ritiene che si tratti di «un percorso complesso che vada raggiunto a tappe. In buona sostanza, credo comunque che la questione si risolva sostituendo l'ente pubblico non economico con quello economico o le Spa. In poche parole, devono essere rimossi i limiti posti dal ministero delle finanze e che oggi coinvolgono questi enti».

Un obiettivo che non potrà essere colto se prima i Comuni e le stesse Regioni non comprendono la dimensione nazionale e internazionale delle politiche portuali: «Non può esserci spazio per i localismi. È fondamentale che il nuovo governo prenda atto che è necessaria una scossa e rompa l'immobilismo che lo ha caratterizzato su porti e infrastrutture in questi mesi». E quali sono le priorità d'intervento? «Per prima cosa deve essere sbloccato lo sportello unico doganale, poi si deve dare attuazione alle procedure di sburocratizzazione e infine occorre pronunciarsi sull'emergenza crocieristica a Venezia».

-segue

Paita rivolge un ultimo pensiero all'armatore genovese Angelo Ravano, inventore del porto di trasbordo di Gioia Tauro e uno degli uomini guida in Europa nel settore dei trasporti: «È stato lui ad aver ragionato per primo in termini di sistema. Il sistema portuale dell'Alto Tirreno è una sua intuizione, attualissima. Il porto di Livorno, con il progetto darsena Europa e le aree logistiche di cui dispone, ha grandi potenzialità di crescita e anche Genova, nonostante le enormi difficoltà determinate dal crollo del Ponte Morandi, ha dimostrato le sue capacità. Penso davvero che vi siano spazi di collaborazione e crescita per un sistema che va da Savona a Livorno».

Formazione: Rosolen, accordo con Veneto su logistica portuale

Tappa di partenza per integrare l'offerta formativa degli istituti tecnici di terzo livello

TRIESTE, 13 NOV - Investire nella formazione per creare nuove figure di eccellenza nella logistica portuale, rafforzare l'asse dell'Alto Adriatico per aumentare la competitività a livello europeo di un territorio omogeneo e dare risposte alla domanda del mercato del lavoro e delle imprese.

Infine, sviluppare nuove competenze ad alta specializzazione per rendere l'asse tra Fvg e Veneto riferimento nazionale. Sono gli obiettivi principali dell'accordo siglato oggi a Venezia dall'assessore Fvg a Formazione e Lavoro, Alessia Rosolen, e dalla omologa veneta Elena Donazzan per essere condiviso dai vertici dell'Its Marco Polo di Venezia e dell'Accademia nautica Trieste.

L'intesa è la tappa di partenza per integrare l'offerta formativa degli istituti tecnici di terzo livello (per figure specializzate post-diploma) per la portualità e la nautica, per garantire al sistema integrato di logistica mare-ferro-gomma dell'Alto Adriatico figure professionali in grado di guidare e accompagnare lo sviluppo della mobilità sostenibile nel sistema portuale e aeroportuale Venezia-Trieste. La fondazione Accademia nautica di Trieste sta mettendo in campo tre corsi (allievi ufficiali di coperta e macchine; supertecnici di info-mobilità e delle strutture logistiche; progettazione e manutenzione navale).

I tassi occupazionali, a un anno dal diploma, per entrambi i poli formativi superano il 90%. Secondo Rosolen "è motivo d'orgoglio che Fvg e Veneto collaborino per creare un sistema competitivo, capace di offrire opportunità occupazionali a tanti giovani. Abbiamo saputo mettere in rete un know-how comune, scongiurando il rischio di metterci in concorrenza. La capacità di fare sistema, troppo spesso sacrificata sull'altare delle piccole patrie, è semplicemente fondamentale se vogliamo proiettarci verso una dimensione moderna del lavoro. L'inizio di questo percorso rafforza la nostra posizione di modello di riferimento nazionale e consente al sistema Paese di proporsi, con autorevolezza e credibilità, come cardine irrinunciabile nei rapporti tra l'Italia e i Balcani, interlocutori naturali anche per quanto attiene alle politiche nautiche. L'obiettivo è ampliare l'offerta del sistema Its a tutte le imprese e all'intero settore della cooperazione". Trieste e Venezia sono "le porte dell'Europa, per le persone e per le merci, e devono capitalizzare questa straordinaria opportunità". (ANSA).

Regioni Veneto e Friuli assieme per la formazione nella portualità

Accordo per integrare l'offerta formativa degli istituti tecnici

Veneto e Friuli Venezia Giulia avviano un ragionamento comune sullo sviluppo delle professioni-chiave di oggi e domani per la portualità nell'Alto Adriatico. Con il primo atto di intesa firmato oggi tra l'assessore regionale del Veneto Elena Donazzan e la collega della contigua regione autonoma Alessia Rosolen, e condiviso dai vertici dell'Its Marco Polo di Venezia e dell'Accademia nautica di Trieste, si posa la prima pietra di un percorso comune tra le due regioni per integrare l'offerta formativa degli istituti tecnici di terzo livello (cioè per figure specializzate post-diploma) per la portualità e la nautica, con l'obiettivo di garantire al sistema integrato di logistica mare-ferro-gomma dell'Alto Adriatico figure professionali in grado di guidare e accompagnare lo sviluppo della mobilità sostenibile nel sistema portuale e aeroportuale Venezia-Trieste.

L'Its-Academy Marco Polo di Mestre, presieduto da Damaso Zanardo e diretto da Enrico Morgante, mette in campo la propria esperienza formativa con i tre corsi attivati nel biennio in corso per super-tecnici per la mobilità in ambito marittimo portuale, per la gestione e conduzione dei mezzi ferroviari e quello per la gestione dei flussi logistici e delle catene di distribuzione. Anche la fondazione Accademia nautica di Trieste offre al momento tre corsi, uno per allievi ufficiali di coperta e macchine, uno per supertecnici dell'infomobilità e strutture logistiche e uno per la progettazione e manutenzione navale.

I tassi occupazionali ad un anno dal diploma per entrambi i poli formativi sfiorano l'84 per cento.

"Veneto e Friuli Venezia Giulia collaborano già da tempo nella formazione e, in particolare nell'offerta di percorsi professionalizzanti di alta formazione ITS-Academy- sottolinea l'assessore Elena Donazzan - Obiettivo dell'avvio di intesa è sviluppare il cluster marittimo-portuale in una logica multiregionale. Venezia e Trieste sono le porte dell'Europa sia per le persone che per le merci. Imprese e sistemi logistici hanno bisogno di personale altamente qualificato per rispondere alla crescente domanda di mobilità, implementata anche dallo sviluppo dell'e-commerce. La collaborazione e il rinforzo reciproco nella formazione di figure tecniche altamente qualificate tra ITS Marco Polo e Accademia di Trieste è il pre-requisito per allargare il raggio di azione dei due poli formativi e per sostenere il potenziamento e il rilancio della competitività del sistema portuale dell'Alto Adriatico". (ANSA).

Il grande isolamento di Genova tre mesi dopo, le prime class action

Ponte crollato: strade intasate e fatturati a picco. Mentre il decreto con gli aiuti procede al rallentatore

MASSIMO MINELLA, GENOVA

A tre mesi dal crollo, più isolati di prima. E più arrabbiati e poveri, al punto da far causa per i danni subiti ad Autostrade e al ministero dei Trasporti. Così è Genova, che oggi ricorda quella male detta mattina del 14 agosto, quando sotto una pioggia torrenziale il Ponte Morandi si piegò su se stesso, inghiottendo 43 vite umane. Da allora poco o nulla è cambiato per togliere la città dal suo isolamento, le autostrade restano un collettore sempre più ingolfato di tutto il traffico pesante diretto al porto di Genova, la ferrovia fa fatica a ripartire dopo essere stata liberata dai detriti del ponte crollato, i traffici via

mare rallentano, mettendo in difficoltà le imprese. La Camera di Commercio, proprio in coincidenza con i tre mesi dalla tragedia, ha presentato la prima lista dei conti sulla base di quanto raccolto dai suoi associati: i danni arrivano a 422 milioni di euro. Soltanto Ansaldo Energia, che è sotto il ponte, ne denuncia una cinquantina. E tutto questo, mentre non passa giorno che il sindaco-commissario Marco Bucci non chieda di accelerare i tempi per far partire la ricostruzione. Ma il decreto, faticosamente approvato alla Camera e ora in seconda lettura al Senato, rallenta, mentre la sofferenza della città cresce. Il porto, motore dell'economia cittadina, soltanto a otto-

bre ha perso l'8% dei suoi traffici, com'era accaduto il mese prima. E proprio questa situazione di continua indeterminazione ha spinto ieri gli spedizionieri dello scalo, rappresentanti della merce, a varare una class action contro Autostrade per l'Italia e ministero dei Trasporti approvata ieri dall'assemblea. Inoltre, con la città tagliata in due a Ponente, il traffico pesante si sposta sulla A7, la Genova-Milano, che ormai è una lunga fila di camion che rallenta pesantemente la viabilità ordinaria. Anche la ferrovia fa fatica a rimettersi in movimento. Liberati i detriti del ponte crollato, stanno adesso ripartendo i primi treni carichi di container. Ma siamo solo all'inizio.

Tre mesi dal crollo del ponte Genova, container giù del 14%

Raoul de Forcade

A tre mesi dal crollo del viadotto Morandi, oltre a restare indelebile nei genovesi il dolore per le 43 vittime, si profila con sempre maggiore chiarezza l'entità del danno economico che la città ha subito e continuerà a subire se il ponte non sarà ripristinato in tempi brevi. In tre mesi il porto di Genova ha perso il 14% del traffico container e le imprese, finora, hanno presentato denunce di danni per 422 milioni. Dati sulla situazione arrivano da Spediporto (che raggruppa gli spedizionieri genovesi), dalla Camera di commercio di Genova, ma anche dall'Associazione spedizionieri di La Spezia, il cui porto (così come quello di Livorno) sta raccogliendo parte del traffico distratto da Genova per il suo "rallentamento" logistico.

Nel 2017, il porto di Genova-Savona ha toccato il suo record storico con 2,6 milioni di teu (container da 20 piedi) movimentati, pari a +13,3% sull'anno precedente. E Giampaolo Botta direttore generale di Spediporto sottolinea come, dopo il Morandi, lo scalo mostri «il fiato corto. La reazione degli operatori - spiega - non è stata sufficiente ad arginare il disagio e le criticità operative. Il

trend, purtroppo, è in costante peggioramento; a dirlo sono i dati mese su mese, raffrontati allo scorso anno. Si è passati da un mese di settembre 2018 con una media di perdita di volumi pari a -3,75% rispetto a settembre 2017, a un mese di ottobre dove si riscontra un -8,11% rispetto ai dati 2017. Se pensiamo che a luglio il porto di Genova stava registrando un +6% medio, vuol dire che, in tre mesi, lo scalo ha perso oltre il 14%». I dati «di questi mesi - chiarisce Botta - certamente risentono del fattore ferroviario fortemente penalizzato per oltre un mese. Si è dovuto attendere, infatti, il 4 di ottobre per poter disporre nuovamente della linea del "sommersibile" (per il trasporto merci da e per il porto, che passava proprio nell'area del Morandi, ndr)». Spediporto ieri, nel corso di un'assemblea straordinaria degli associati, ha deciso muovere una *class action*, in sede civile e penale, per la vicenda del Morandi, nei confronti di Autostrade per l'Italia e ministero delle Infrastrutture. A questa si agguincerà un'azione di responsabilità verso Aspi presso le Autorità garanti della concorrenza e dei trasporti.

Se Genova perde, altri porti acquistano una parte del traffico dello scalo. «La Spezia - dice Alessan-

dro Laghezza, presidente degli spedizionieri spezzini - tra settembre e ottobre ha guadagnato una media del +12%, rispetto allo stesso periodo 2017, dovuta soprattutto a container in import. Ma non mi fa piacere che il nostro porto cresca a discapito di Genova, perché il nodo logistico genovese è di assoluta importanza per l'Italia e deve tornare al più presto nella piena funzionalità».

Sotto il profilo delle imprese, la Cciaa di Genova ha reso noto ieri che sono stati presentati finora 2.058 "modelli AC" (i documenti con cui le imprese segnalano i danni subiti o previsti per il crollo del viadotto), che totalizzano una somma 422,1 milioni. «Il tributo più alto - si legge nel report - lo paga il commercio, con 797 modelli presentati e 121,1 milioni di danni. Subito dopo l'industria, con un numero minore di segnalazioni (212) ma un danno complessivo di ben 117,6 milioni. Al terzo posto, i trasporti e le spedizioni, con 209 modelli e 95 mila euro di danni. Se invece si guarda al danno medio subito, al primo posto sale l'industria con 554 mila euro». Ed è Ansaldo Energia ad avere la stima di danno più elevata: 50 milioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Informazioni Marittime

Effetto Morandi, calano le esportazioni a Genova

A ottobre flessione del 12,5 per cento, più del doppio del mese precedente. Gli spedizionieri pronti a una class action contro Autostrade e a un'azione amministrativa anche contro le autorità di vigilanza

Il traffico del porto di Genova continua a risentire del crollo del ponte Morandi, a tre mesi dall'incidente. E non potrebbe essere altrimenti visto che il viadotto collegava la zona di Levante; la normalità arriverà con il ripristino della viabilità in quel tratto di strada, non ci sono scorciatoie, né alternative. Nel frattempo il cluster marittimo deve far fronte all'emergenza e lavorare con quello che ha.

Gli ultimi dati di Spediporto parlano chiaro: a ottobre i traffici, rispetto allo stesso mese del 2017, **sono calati dell'8 per cento**. Mentre scriviamo l'associazione degli spedizionieri marittimi è in assemblea straordinaria e, tra le altre cose, dovrebbe decidere se procedere con una class action contro Autostrade. «Con ogni probabilità verrà votata», si legge in una nota, siccome «la situazione continua a manifestarsi in tutta la sua delicatezza e gravità».

La class action potrebbe estendersi anche ad altri soggetti. «I nostri legali e consulenti - spiega il presidente di Spediporto, Alessandro Pitto - sono da giorni a lavoro per preparare in modo serio e preciso le attività necessarie ad avviare una serie di cause contro Autostrade per l'Italia e contro il ministero dei Trasporti, e non è escluso che possa essere attivata anche un'azione amministrativa che chiami in causa l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, Autorità nazionale anticorruzione e Autorità di regolazione dei trasporti».

Andando a vedere il traffico nel dettaglio, come spiega il direttore generale di spediporto, Giampaolo Botta, «rispetto ai dati registrati nel mese di settembre possiamo solo confermare un trend negativo che si è accentuato sull'**export**, che a ottobre è arrivato a toccare un -12,5 per cento, su ottobre 2017, rispetto al -5 per cento registrato nei 30 giorni precedenti, su settembre 2017».

Una flessione che va avanti ovviamente da agosto. «Il confronto tra i dati del 2017 e quelli del 2018 segna una marcata flessione del traffico che non può che preoccupare», osserva Pitto. «Per quanto la comunità degli operatori si stia adoperando a ridurre difficoltà e costi, le stime parlano, purtroppo, di un sensibile calo di traffico». Dati che, come sottolinea Pitto, la comunità genovese non vorrebbe né «vedere e leggere», e che purtroppo «confermano la necessità di una presa di posizione decisa nei confronti di Autostrade. In assemblea discuteremo anche di questi dati e cercheremo di avere da parte delle aziende un feeling del mercato sui prossimi mesi».

Spediporto avvia class action contro Autostrade

Genova - L'assemblea straordinaria di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, ha approvato all'unanimità il via libera alla class action.

Genova - L'assemblea straordinaria di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri genovesi, ha approvato all'unanimità il via libera alla **class action contro Autostrade per l'Italia** per i danni subiti in seguito al crollo del ponte Morandi. Per avviare l'iniziativa, già approvata dal consiglio, mancava l'ok dell'assemblea, arrivato questa mattina.

Le alleanze tra armatori nel mirino dell'Ocse

Genova - Il Forum internazionale dei trasporti, organismo (di cui fa parte anche l'Italia) in seno all'Ocse, ha chiesto alla Commissione europea «di valutare attentamente» l'estensione oltre la scadenza ad aprile 2020 del regolamento generale di Esenzione per categoria (Block Exemption) sugli accordi commerciali

Genova - Il Forum internazionale dei trasporti, organismo (di cui fa parte anche l'Italia) in seno all'Ocse, ha chiesto alla Commissione europea «di valutare attentamente» l'estensione oltre la scadenza ad aprile 2020 del regolamento generale di Esenzione per categoria (Block Exemption) sugli accordi commerciali tra le compagnie di navigazione operative nel trasporto container.

Gli otto maggiori armatori del settore a livello globale oggi sono raggruppati in tre grandi alleanze: 2M, Ocean e The Alliance, che rappresentano circa l'80% di tutto il traffico container del mondo, e il 95% della capacità di stiva sulle rotte tra Asia e Occidente» cioè di gran lunga il maggior campo operativo dell'industria marittima.

L'Ocse è stato sollecitato a settembre dall'invito pubblico della Commissione europea a esprimere un parere, da parte dei soggetti titolari, sulla modifica della normativa sui consorzi tra compagnie (le Conferenze, i vecchi cartelli tra gli armatori, sono stati aboliti in Europa quasi 10 anni fa).

L'attuale Block Exemption permette, sotto determinate condizioni, alle compagnie con una quota di mercato combinata inferiore al 30% di poter stringere accordi per condividere i servizi di trasporto da vendere alla clientela, con alleanze rinnovabili ogni cinque anni.

-segue

Alleanze che secondo il rapporto dell'Ocse hanno permesso alle compagnie di alimentare il fenomeno del gigantismo navale, riducendo in effetti i costi del trasporto e dando una migliore copertura del servizio, ma generando anche fenomeni negativi sul resto della catena logistica: «Offerta commerciale meno differenziata, frequenze più basse nelle toccate tra porti, meno connessioni dirette tra gli scali, orari più rigidi, maggiori tempi di attesa, costi di trasporto totali più elevati, incertezza nelle consegne, costi infrastrutturali a carico della collettività».

Dal World Shipping Council, la principale organizzazione degli armatori del settore container, rispondono che l'Ocse non ha capito come funziona la Block Exemption, che nei fatti sarebbe superata dai sistemi di auto-regolamentazione interni alle compagnie. Il Forum inoltre, a parere degli armatori, sbaglia obiettivo, perché nel suo rapporto non tiene conto degli accordi per la condivisione delle stive (Vessel Sharing Agreement), che possono ricadere nell'Esenzione prevista dal regolamento europeo.

In ogni caso l'Ocse non escluderebbe l'applicazione dei consorzi dopo il 2020, ma questi dovrebbero essere valutati «caso per caso, e con il parere di tutti i soggetti interessati nella catena logistica».

Protocollo d'intesa per la sicurezza del territorio con Leonardo Spa, Regione Liguria e Comune di Genova

Gli ambiti di intervento per il porto possono essere molteplici e vanno dalla cyber security, al monitoraggio delle infrastrutture nonché alla realizzazione del nuovo varco a ponente del porto

Genova, 13 novembre – E' stato siglato ieri presso la sala trasparenza della Regione Liguria il protocollo di intesa per l'applicazione della tecnologia di Leonardo finalizzato allo sviluppo di progetti e dimostratori tecnologici per la salvaguardia e la sicurezza dell'ecosistema territoriale ligure.

L'accordo, firmato dal Presidente **Paolo Emilio Signorini** insieme al Presidente della Regione Liguria, **Giovanni Toti**, al Sindaco di Genova, **Marco Bucci** e all'AD di Leonardo, **Alessandro Prefumo**, in linea con gli obiettivi dell'Agenda di Sostenibilità 2030 delle Nazioni Unite, avrà durata triennale. In particolare l'AdSP si impegna a favorire lo sviluppo di dimostratori tecnologici ed innovativi: sul proprio territorio, garantendo l'applicazione delle disposizioni nazionali vigneti, e nell'area portuale, nell'interesse della Port Community, con particolare riferimento alla sperimentazione di piattaforme di gestione integrata della sicurezza per gli scali di Genova e Savona volte a migliorare l'integrazione del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale nelle relazioni con i tessuti urbani ed il sistema infrastrutturale di Riferimento.

Il Presidente Signorini ha sottolineato l'estrema rilevanza per il porto di Genova Savona del protocollo firmato oggi ricordando che gli ambiti di intervento per il porto possono essere molteplici e vanno dalla cyber security, al monitoraggio delle infrastrutture nonché alla realizzazione del nuovo varco a ponente del porto.

AL TERMINAL CROCIERE DEL PORTO DI LIVORNO |

Due giorni di “MareDiVino”

Eccezionale evento con le bottiglie della Costa degli Etruschi e lo “Slow Food”

LIVORNO – Tutte le eccellenze della produzione dei vini della Costa degli Etruschi, con degustazioni, prodotti tipici, cooking show ed eventi: è all'insegna di queste tematiche “MareDiVino”, la rassegna che si tiene sabato e domenica prossimi, 17 e 18 novembre al terminal crociere del porto labronico. Una rassegna con i più prestigiosi vini del territorio ma anche dello Slow Food livornese, sotto l'egida della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, del Comune labronico e della Fisar.

Atestimoniare l'importanza della rassegna i numeri dell'edizione precedente: oltre 12 mila visitatori, 140 produttori, una quindicina di eventi e un rade ritorno stampa. L'ingresso è totalmente gratuito. Ci



Nella foto: Il cartello dell'azienda produttrice dei vini tipici dell'isola di Capraia.

sono vini ultra-specializzati, come quelli delle nostre isole minori, e assaggi del cooking in omaggio a chi acquisterà il “calice di degustazione” (15 euro) o a chi vorrà solo l'assaggio del food (5 euro). Gli orari di apertura: sabato dalle 14 alle 19.30, domenica dalle 11 alle 19.30.

Diversi eventi renderanno la visita alla rassegna anche divertente. Ci saranno laboratori per i bambini, dove i piccoli potranno impastare il pane e dipingere i colori dei vini, una gara del gusto; un concorso enologico “rosso buono per tutti” con presentazione di bottiglie non etichettate da votare; e ovviamente tanta gastronomia, dai formaggi alle confetture, dal miele al cioccolato, dall'olio toscano Doc alle birre.

DOMENICA SCORSA CON QUASI TREMILA PARTECIPANTI

La Maratona di Livorno fa tappa anche da Benetti

L'ospitalità organizzata dal circolo dipende da Benetti e Lusben



Nella foto: Il Cantiere Benetti a Livorno.

LIVORNO - Dopo il grande successo dello scorso anno della prima Half Marathon livornese, è arrivata la seconda edizione. Anche quest'anno Benetti e Lusben, società del Gruppo AzimutBenetti dedicate alle attività di Refit and Repair, sono state sponsor principali dell'evento domenica scorsa ed hanno accolto i visitatori di ogni età. Ancora una volta il Cantiere è stato infatti una delle tappe principali della competizione, a testimonianza dello stretto e indissolubile legame che unisce una realtà leader mondiale della nautica con la tradizione e la storia di Livorno e della Regione Toscana.

La seconda edizione della Half Marathon di Livorno, cui hanno partecipato centinaia di appassionati di tutte le età, rappresenta uno dei principali eventi sportivi della città. Previsti oltre 2.500 podisti, i

consuntivi parlano di quasi 3.000.

La maratona è anche quest'anno un'opportunità per visitare il Cantiere di via Edda Fagni. Si tratta di una decisione presa dal comitato dei dipendenti dei cantieri Benetti e Lusben di Livorno, che si occupa di organizzare progetti ed eventi per rafforzare il rapporto, ogni anno più importante e profondo, tra l'azienda e i cittadini. Domenica 11 novembre, dalle 9 alle 13, tutti coloro che desiderano visitare il Cantiere potranno scoprire e vedere da vicino dove nascono i prestigiosi yacht Benetti. Il comitato dei dipendenti ha organizzato un esclusivo tragitto che svelerà le aree del Cantiere solitamente chiuse al pubblico, come i capannoni in cui si sviluppano i progetti delle nuove costruzioni di Mega e Giga yacht e le aree del cantiere Lusben, destinate alla Manutenzione e al Servizio.

La visita proseguirà fino alla nuova area museale in cui sarà possibile scoprire la storia del Cantiere. Non solo: sarà allestito uno spazio in cui ospitare, accogliere e intrattenere con giochi e merende i turisti più piccoli e le loro famiglie: ai primi saranno destinati speciali gadget. Inoltre sarà disponibile un servizio navetta gratuito con partenza dal parcheggio di via della Cinta Esterna e destinazione via Edda Fagni.

Con l'occasione Benetti e Lusben ringraziano i fornitori che hanno contribuito all'organizzazione della giornata: Ab Telematica, Abate, Arredonare Yachtline, Bertazzoni Servizi, BG Safe, Calistri, Carpensalda, Cargol Engineering Consultancy, Cosnav, EuroEl, Falegnameria Gazzeri, Fiorillo, Gib Mec, Gestione Bacini, Gioiosa Arredi, Idroll, Isol-yacht, L.M.N., Labromare, Landi Lubrificanti, Leghorn Yachts, Legno Line, Madame Polè, Madonna Service, Manrico Francesconi, Martelli Termoidraulica, MSP di Perna, Navaltecnica, P.F.T., Pascri, Promat, Rangers, Samos, Sealine, S.C.M., SCM Marine Equipment, SGM - Valmec, Sirio, Sogese, Team Italia, Technorefit, Tecnel, Verme, Versilia Marine Service.

CONTRO IL RICORSO PER IL SUO TRASFERIMENTO IN DARSENA TOSCANA

Il TAR della Toscana “promuove” il TCO

L'attesa sentenza conferma la correttezza della scelta dell'Autorità di sistema - Si sblocca così il terminal crociere

FIRENZE L'attesa sentenza del TAR, il tribunale amministrativo della Toscana, ha dato dunque ragione alla scelta dell'Autorità di sistema presieduta da Stefano Corsini di assegnare al Terminal Calata Orlando, il TCO di Roberto Alberti, l'area alla radice della sponda est della Darsena Toscana per il suo trasferimento dalla calata che sarà così "liberata" per il nuovo terminal crociere della Porto 2000. Supportata dallo studio legale Canepa e Associati, la difesa del TCO è stata riconosciuta dal TAR come legittima, dopo che già in precedenza era stata negata la sospensiva del provvedimento, richiesta dal gruppo antagonista. Sui termini della sentenza torneremo a breve. L'elemento più importante che scaturisce dal TAR è che adesso anche la Porto 2000 potrà procedere - se non ci saranno altri elementi ostativi - all'atteso passaggio di quote azionarie all'ATI costituita da MSC e Onorato per la creazione del nuovo terminal traghetti e crociere del porto. Un'operazione che a sua volta innesci, grazie al ricavato della relativa gara, anche l'ingresso in maggioranza dell'AdSP nell'interporto Vespucci di Guasticce, finalmente sviluppabile come vero e proprio riconosciuto retroporto.

Scatta “Porto aperto” e illumina la Fortezza che compie 500 anni

Al via la dodicesima edizione del percorso che prevede visite, mostre e approfondimenti per gli studenti e la città

Nicolò Cecloni / LIVORNO

Visite guidate, incontri con scuole e turisti, mostre per conoscere il porto, manifestazioni culturali e trasmissioni su Telegranducato. È tutto pronto per la dodicesima edizione di “Porto aperto”, un vasto programma di iniziative organizzate dall’Autorità portuale, la Regione, il Comune e molti altri enti e istituzioni del territorio. «È fondamentale – ha detto ieri Stefano Corsini, presidente della Port Authority – che tra i porti e le città ci siano comunicazione e dialogo». A Livorno il punto di incontro tra porto e città è la Fortezza Vecchia, che quest’anno compie 500 anni. Il Mastio di Matilde sarà il centro delle iniziative. L’Autorità portuale – ha aggiunto Gabriele Gargiulo – gestisce la Fortezza da anni e fin dal primo giorno il nostro

obiettivo è stato di trasformare la linea di confine in linea di contatto, per incentivare lo sviluppo del territorio». E i numeri danno ragione: «Nelle 11 edizioni sono stati oltre 35 mila i giovani che hanno visitato il porto e 5 mila le persone che sono entrate nel port center».

Tra le attività di “Porto aperto” avranno molta importanza le visite guidate. Da novembre al 19 maggio saranno suddivise in due percorsi: per scuole e per visitatori autonomi, con pacchetti che comprendono porto, port center e museo delle barche storiche. «L’obiettivo – ha continuato Gargiulo – è creare un percorso strutturato che consenta agli studenti di approfondire le tematiche relative alla portualità. Sarà possibile visitare capitaneria, Agenzia delle Dogane, Interporto, cantiere Benetti, i terminal».

“Porto aperto” non riguarda

solo Livorno, ma tutti i porti dell’Autorità di sistema e da quest’anno anche Capraia, che parteciperà con i bambini delle elementari. Le classi che faranno le visite guidate potranno partecipare al premio “Racconta il tuo porto”, presentando alcuni elaborati (foto, video, racconti) dal 18 aprile all’11 maggio. «Siamo felici di partecipare – ha concluso l’assessore Francesco Belais – perché porto e Comune devono dialogare sempre di più. Tra l’altro la Toscana ha stabilito i nuovi ambiti turistici che vedono Livorno insieme a Colle e Capraia, perciò stiamo già studiando insieme un programma condiviso di eventi».

“Porto aperto” si chiuderà il 20 maggio, in concomitanza con la Giornata europea del Mare, quando gli studenti potranno visitare le imbarcazioni ormeggiate in porto. —

Il Tirreno

IL PRESIDENTE CORSINI

«Nel 2018 boom di navi da crociera con lo sbarco di 800mila passeggeri»

Il porto, ripete il presidente Stefano Corsini, « rappresenta un asset di promozione della città ed è chiaro che più gente arriva, più Livorno ne trae beneficio». «Nel 2018 – fa sapere – abbiamo registrato un significativo

aumento di navi da crociera, con lo sbarco di circa 800mila passeggeri. È un numero importante che, dopo anni di calo, finalmente torna a essere in linea con i tempi migliori. E per il 2019 sono previsti ancora più

sbarchi rispetto a quelli dell'anno passato». «Questo grazie – rivendica – agli investimenti che l'Autorità portuale è tornata a fare sul territorio, ma anche all'impegno di tutti i soggetti che operano intorno al nostro porto».

Infine, Corsini ha fatto una battuta sulla banchina 75: «Non sarà destinata alle imbarcazioni da crociera perché non ha le condizioni per ospitare navi così grosse».

L'ECONOMIA DEL MARE L'ARMATORE INVOCA L'ARRIVO DI UN COMMISSARIO

Porto, siamo al punto di svolta Ma Onorato attacca l'Authority

■ Alle pagine 2 e 3 e nel QN



Corsini: «Più spazi per le crociere»

Il trasferimento del Tco dà il via alla razionalizzazione di banchine ed aree

di ANTONIO FULVI

Presidente Corsini, il Tar ha dato ragione alla vostra scelta per il terminal Calata Olandica in Darsena Toscana. Una vittoria importante, salvo ricorsi

«Importante perché conferma la correttezza del nostro operato nella gara e ribadisce anche la competenza dei nostri uffici e specialisti del segretario generale. Non credo che potrà esserci un ricorso, visto che il Tar ha respinto in pieno tutte le considerazioni a nostro sfavore. E adesso possiamo davvero procedere agli ulteriori passi di razionalizzazione, con il trasferimento del Tco e la limitazione della banchina per il terminal crociere».

A questo proposito però va alle lunghe il passaggio delle quote ai vincitori della gara. Ci sono forse ripensamenti?

«Non ci risultano, e in ogni caso i nostri uffici hanno scritto all'Ati che ha vinto di procedere prima possibile. Gli adempimenti sono in corso, riteniamo che ormai ci siamo: ed è importante sviluppare il piano di potenziamento del settore crociere, visto che dopo un picco negativo del recente passato stiamo recuperando velocemente, con l'obiettivo degli 80 mila passeggeri l'anno prossimo».

Le crociere lamentano ancora, come del resto i ro/ro, carenze di banchine.
«Abbiamo definitivamente abbandonato l'idea di dare alla nautica la banchina 75, che rimane dunque per le crociere. Siamo anche procedendo ad allargare ulteriormente l'obiettivo a 120 metri - la strettoia del Marzocco, in attesa che il completamento del mi-

canunnel ci dia anche un fondale a 12,50 metri. Il tutto a vantaggio sia delle crociere che degli altri traffici in Darsena Toscana».

Il che ci consente di attendere la Darsena Europa, salvo che il governo non la cancelli come qualcuno teme...

«Non credo sia un progetto del governo. Come sa stiamo procedendo alle gare propedeu-

tiche. E sui grandi progetti aspettiamo la convocazione del ministro dell'ignavo rappresentativo di tutti i presidenti dei sistemi portuali. E in quella sede che semmai si dovrà decidere».

Presidente, è la guerra in corso tra armatori dei ro/ro, che lamentano tutti gli scarsi spazi disponibili nel nostro porto?

«Che il porto abbia carenze di spazi e banchine non è un fatto d'oggi e l'incremento continuo di richieste da parte delle Autostrade del mare conferma la sua posizione strategica. Stiamo cercando di dare risposte, anche se quando la coperta è troppo corta diventa difficile. E ancora di più quando ogni scelta viene contestata da qualcuno, con ricorsi o interferenze».

Per esempio?

«Nessuno spirito polemico. Ma da ingegnere, e quindi da tecnico non da politico, mi dico che con le attuali complicazioni del codice degli appalti è estremamente difficile dare risposte operative veloci su interventi che potrebbero esserci. Il caso del micronunel, sul quale stanno interferendo complicazioni burocratiche imprevedibili, è emblematico. I nostri uffici lavorano e si impegnano, ma a volte rischiano un passaggio se ne prospetta subito un altro imprevedibile, con tempi che noi per primi dobbiamo subire».



Onorato: «Commissariare l'autorità portuale»

VINCENZO Onorato ieri è stato intervistato dal direttore de Il Telegrafo, Francesco Corsini. Una chiacchierata ad ampio raggio che ha toccato anche temi locali. Dare le accuse dell'armatore: «L'autorità portuale commissariata». L'intervista integrale su www.iletegrafonline.it e QN.

L'INIZIATIVA RICCO CARNET DI APPUNTAMENTI

Lo scalo apre le porte alla città Visite, incontri e laboratori

SIAMO alla dodicesima edizione di 'Porto aperto', il programma di iniziative dell'Authority portuale quest'anno appoggiato anche dal Comune, oltre che le altre istituzioni da tempo coinvolte (Camera di Commercio, Dogana, Interporto) e le associazioni di categoria. Ne hanno parlato a palazzo Rosciano il presidente Stefano Corsini e il dirigente della comunicazione Gabriele Gargiulo, con un intervento aggiuntivo dell'assessore comunale Belais. Tanti i temi: a partire dalle ormai consuete visite delle scolaresche all'apertura del laboratorio multimediale del Port Center, facendo perno sulla Fortezza Vecchia che si avvia a celebrare i 500 anni dalla fondazione. Per gli studenti, ogni mercoledì ci saranno visite con guida che usufruiranno anche di pullman messi a disposizione dell'Authority. Le scuole potranno partecipare anche al concorso 'Racconta il tuo porto' con un primo premio di 400 euro per un tema o disegno o racconto o foto.

Trasmissioni televisive su Telegranducato, i giovedì 'educational' sulle tematiche portuali, un 'Port Day' da programmare per il prossimo giugno, e l'evento finale nella giornata europea del mare 2019 sono gli altri aspetti della campagna per far conoscere meglio ai livornesi, specialmente ai più giovani, la realtà economica, sociale e culturale del nostro scalo.

A.F.



Stefano Corsini
presidente dell'Adsp

Dodicesima edizione di Porto Aperto

Promosso dall'AdSp in collaborazione con la Regione Toscana

LIVORNO – Per più di due lustri il progetto di apertura del porto alla città promosso dall'Autorità portuale in collaborazione con la Regione Toscana e molti altri enti istituzionali e associazioni è stato il veicolo attraverso il quale migliaia di studenti e cittadini hanno potuto conoscere da vicino il piccolo mondo antico del nostro scalo marittimo. Ora, per l'apertura della 12esima edizione, che segue il calendario dell'anno scolastico 2018-2019, Porto Aperto si mette a nuovo e presenta alcune importanti novità.

Offerta didattica

La programmazione delle attività classiche del progetto a Livorno (visite guidate, trasmissioni sull'emittente locale Telegranducato, incontri con le scuole e la cittadinanza, mostre per conoscere le zone inaccessibili del porto ed i suoi protagonisti) prevede visite preliminari al laboratorio multimediale del Port Center e al Magazzino delle imbarcazioni storiche, che, a partire dalla decima edizione del progetto, sono stati proposti come passaggio propedeutico alla scoperta del porto. Anche idealmente, si definisce, in questo modo, un percorso completo: i visitatori entrano nel mondo del porto muovendo i primi passi nel suo cuore storico, la Fortezza Vecchia. Proprio al suo interno, attraverso gli strumenti di edutainment del Port Center, i visitatori vengono poi avviati piacevolmente alla conoscenza del porto, con la promessa di vederlo fisicamente nel corso delle visite guidate. Per quanto riguarda Piombino e i porti dell'Isola dell'Elba è allo studio un progetto di implementazione del Port Center e un'estensione delle visite guidate ai relativi porti.

Visite guidate ai porti del Sistema

Per quanto riguarda nello specifico le visite, iniziate mercoledì scorso 7 Novembre che si concluderanno il 15 Maggio 2019, anche per la prossima edizione di Porto Aperto prevede di accompagnare i visitatori in un percorso il cui protagonista sarà l'uomo: l'uomo che lavora in ambito portuale e l'uomo che esplora questa realtà.

Come di consueto, le visite vengono suddivise in due percorsi differenziati tra scuole e cittadinanza. In generale, per le scolaresche che effettueranno la prima visita al porto, è prevista una visita al Livorno Port Center. La visita può essere effettuata il mercoledì, giovedì e venerdì mattina e può essere organizzata in funzione delle necessità didattiche segnalate dagli insegnanti. L'intero pacchetto di iniziative è totalmente gratuito.

L'obiettivo è creare un percorso strutturato che, a partire dal laboratorio multimediale del Port Center, consenta agli studenti di scoprire e approfondire le tematiche relative alla realtà portuale.

Nell'ambito del progetto, viene inoltre offerta alle scuole la possibilità di effettuare visite a soggetti di rilievo istituzionali e non istituzionali del porto di Livorno (Capitaneria di porto; Agenzia delle Dogane; Interporto Toscano "A. Vespucci"; visita del cantiere Benetti; terminal portuali; porti di sistema).

Premio "Racconta il tuo porto"

Le classi che effettueranno le visite potranno partecipare al premio "Racconta il tuo porto", che prevede la produzione di elaborati (foto, video, presentazioni in PowerPoint, racconti, ecc.) da presentare dal 18 Aprile all' 11 Maggio 2019, dalle ore 09.00 alle ore 20.00 presso la sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. Un'apposita commissione, composta dai partner del progetto, valuterà entro metà Maggio i migliori elaborati dividendoli per ordine e grado delle scuole. Le classi che si classificheranno prime e seconde per ogni ordine e grado, riceveranno un premio rispettivamente di 400 euro per il primo posto e di 200 per il secondo, da impiegare per l'acquisto di materiale didattico e sportivo.

Tutti gli elaborati verranno presentati in occasione delle iniziative previste per celebrare la Giornata europea del mare 2018.

Trasmissioni televisive su Telegranducato

L'Autorità di Sistema portuale offre inoltre l'opportunità di partecipare alle trasmissioni televisive che realizzerà in collaborazione con l'emittente televisiva locale Telegranducato, nel corso delle quali verranno mostrati e commentati dai ragazzi dei contributi video che raccontano la storia e le attività del porto, alla presenza di operatori del settore marittimo-portuale.

Evento finale in occasione della Giornata europea del mare 2019

L'evento finale, a chiusura del progetto, rappresenta un momento ancora più significativo di condivisione con la cittadinanza che ha seguito il percorso di Porto Aperto, in quanto si lega all'iniziativa della Giornata europea del mare, istituita il 20 Maggio 2008 con una dichiarazione tripartita dei presidenti della Commissione europea, del Parlamento europeo e del Consiglio dell'Unione europea. Come per le precedenti edizioni, saranno coinvolti gli studenti delle scuole cittadine e regionali in una iniziativa articolata che ha lo scopo di evidenziare quanto il porto e il mare siano luoghi che vogliono aprirsi alla cittadinanza e ai giovani. Sotto il patrocinio dell'AdSp del Mar Tirreno settentrionale e del Livorno Port Center, gli eventi legati alla Giornata europea del mare hanno lo scopo di aumentare la visibilità dell'Europa marittima. Il calendario degli appuntamenti, come di consueto, coinvolgerà innanzitutto i giovani e i giovanissimi che, nell'ambito delle iniziative delle "Navi di Maggio" avranno la possibilità di visitare le imbarcazioni ormeggiate presso il Porto Mediceo.

I giovedì al Port Center. Educational e incontri tematici

Nel periodo compreso tra Gennaio e Giugno 2019, prendendo spunto da iniziative analoghe attuate dal Port Center di Le Havre, in una prospettiva di condivisione delle esperienze tra le strutture affiliate al network, il Port Center di Livorno lancia una serie di appuntamenti per un giovedì al mese, in orario pomeridiano, dedicati all'approfondimento di tematiche attuali relative al mondo portuale nelle sue diverse dimensioni. Si tratta di conferenze/seminari ad accesso libero e gratuito, nel limite dei posti disponibili. Prendendo come punto di partenza i contenuti del laboratorio multimediale, la sala riunioni del Port Center e la Sala Ferretti della Fortezza Vecchia, ospiteranno momenti di formazione, conferenze e dibattiti tematici. L'appuntamento preparatorio è previsto per l'11 Ottobre, con il primo educational destinato agli insegnanti degli istituti scolastici coinvolti in Porto Aperto: in collaborazione con Itinera Progetti e Ricerche, storico partner del progetto, il Port Center ospiterà una sessione seminariale finalizzata a far conoscere ai docenti del territorio il potenziale di Porto Aperto e delle strutture didattico-espositive che ne costituiscono una proiezione: il Port Center e l'Esposizione delle Imbarcazioni Storiche. L'obiettivo generale è rafforzare l'opera di disseminazione dei contenuti della cultura e della realtà portuale, intesa come patrimonio storico e come risorsa per il futuro.

Il secondo Port Day nazionale

Se Porto Aperto, insieme ad alcune iniziative isolate di altre AdSp, rappresenta uno dei progetti ormai storici per la promozione del legame tra il porto e la città, Assoport, di cui AdSp del Mar Tirreno settentrionale è membro, punta, fin dal 2018, ad istituire una giornata celebrativa condivisa da tutti. Una giornata italiana dei porti. L'intento per l'anno prossimo è di concentrare le iniziative in un unico giorno, in quanto Assoport ha promosso tra gli associati l'organizzazione dell'Italian Port Day. A Giugno 2019, nella data che verrà individuata e condivisa da tutti i porti italiani che vorranno aderire, AdSp del Mar Tirreno settentrionale darà il proprio contributo, partecipando attivamente a seminari e approfondimenti sul tema, anche con ruolo di analisi tecnica delle necessità sociali delle persone che vivono intorno ai porti.

Port Center 2.0

Per il 2018-2019 è previsto il proseguimento e il consolidamento delle attività già avviate dal Livorno Port Center. La struttura è stata inaugurata il 3 Novembre 2015 ed è ufficialmente aperta al pubblico dal 1° Marzo 2016. Ad oggi, il centro educativo-espositivo ha riscosso notevole interesse da parte della cittadinanza e soprattutto delle scuole di ogni ordine e grado dell'area labronica e non solo. Il suo obiettivo principale è aprire "le porte del porto" alla città e al territorio, promuovendo e diffondendo la conoscenza delle attività che in esso si svolgono.

Il Livorno Port Center, struttura realizzata dalla Direzione Promozione e Ufficio Studi della ex Autorità portuale di Livorno, come area di raccordo con le realtà professionali del porto e della logistica, ha sede nella Palazzina del Capitano, all'interno della Fortezza Vecchia, in prossimità del Terminal passeggeri. La sua collocazione, nel cuore di uno dei monumenti più importanti della città, lo rende una meta appetibile anche per i passeggeri di traghetti e navi da crociera.

Sono già in corso gli studi preliminari per un restyling generale della sala multimediale, i cui exhibit saranno implementati, così da sviluppare il primo nucleo di contenuti di un Port Center di sistema, che si prevede possa installare delle enclave tecnologiche nelle sedi portuali di Piombino e dell'Elba.

Cinquecento anni di Fortezza Vecchia

La Fortezza Vecchia di Livorno, emblema monumentale di Livorno, oltre che perfetta proiezione storico-architettonica della connessione porto-città, compie 500 anni. Annata speciale, che l'AdSp, ente gestore del complesso, ha l'onore di celebrare, anche in virtù della missione di cui, da anni, si è fatta portatrice: trasformare la linea di confine tra porto e città in linea di contatto, favorire l'osmosi tra i due spazi per eradicare i disvalori e incentivare lo sviluppo del territorio, inteso come una realtà complessa, di cui il porto è parte essenziale.

La Fortezza Vecchia, nata nel '500 come struttura difensiva, assume così un valore simbolico opposto e complementare a quello originario: non barriera tra città e mare, ma cerniera tra città e porto.

Esattamente cinquecento anni fa, nel 1519, su ordine del Granduca Cosimo I, i lavori ebbero inizio e il progetto venne affidato a uno dei più illustri architetti militari del tempo: Antonio da Sangallo il Vecchio, un vero specialista di fortificazioni, considerato oggi dalla critica un protagonista delle innovazioni nel campo della "fortificazione alla moderna", come ad esempio i bastioni a forma di cuore che caratterizzano anche la fortezza labronica. La costruzione del complesso ebbe termine nel 1534 sotto la guida del Duca Alessandro de' Medici.

Gli eventi che verranno calendarizzati nel corso del 2019 vedranno protagonista la Fortezza nella Fortezza, attrice e teatro, sceneggiatura e scenografia di sé stessa per una programmazione di appuntamenti culturali, in parte afferenti a Porto Aperto e alla Giornata europea del mare, in parte organizzati da soggetti esterni, ma patrocinati dall'ente, per rendere un degno tributo al compleanno storico della più antica delle due Fortezze medicee livornesi.

Il Tco potrà trasferirsi sulla sponda Est della darsena Toscana

Il Tar ha rigettato il ricorso che la "Ltt" aveva proposto in opposizione alla scelta dell' Authority

LIVORNO – "Ero più che tranquillo" è stato questo il solo, stringatissimo commento che siamo riusciti a strappare dalle labbra di Roberto Alberti, titolare del Terminal Calata Orando (Tco), quando gli è stato chiesto di esprimersi sul contenuto della [sentenza n. 1475/2018](#) con cui il Tribunale amministrativo regionale per la Toscana ha rigettato, nei giorni scorsi, il ricorso che la società "Ltt" (Livorno terminal toscano) aveva proposto in opposizione alla scelta dell'AdSp di assegnare al Tco 180 metri di banchina (di fatto 150 per la sottrazione di 30 metri di zona di rispetto) con un fondale di 12 metri, adatto per l'accesso di navi fino a 25 mila tonnellate in radice delle sponda Est della darsena Toscana nel porto di Livorno.

E' facilmente prevedibile che della sentenza pubblicata Lunedì 12 Novembre dai giudici fiorentini si continuerà a parlare ancora per un bel po' visto che l'amministratore unico della Ltt, Federico Barbera, sembra intenzionato a non arrendersi e ad impugnarla di fronte al Consiglio di Stato.

Intanto, però, il terminal Calata Orlando prosegue speditamente nelle impegnative operazioni di trasferimento verso il nuovo sito ottenuto in concessione, un passaggio che, fra l'altro, è essenziale, non soltanto per mandare a posto alcuni tasselli importanti del nuovo piano regolatore portuale, ma anche per liberare gli spazi occupati attualmente dal Tco, assegnati, sulla carta, ai vincitori della gara per la Porto di Livorno 2000..

Lo spostamento nella nuova sede, infatti costituisce la tessera di un articolato mosaico che, oltre a lasciare la calata Orlando disponibile per il fiorente traffico delle navi da crociera, amplierà anche le potenzialità e l'offerta dello scalo marittimo livornese, specialmente, ma non esclusivamente, per quanto riguarda il movimento delle merci secche alla rinfusa.

«In questi mesi – spiega Alberti – non siamo stati certo con le mani in mano, non avevamo dubbi sulle nostre buone ragioni e abbiamo lavorato come se per noi non esistesse alcun giudizio pendente mandando avanti tutti gli adempimenti per trasferire il terminal alla radice della sponda Est della darsena Toscana. Abbiamo già concluso la gara per gli interventi di demolizione e di adeguamento dell'area, appaltati alla ditta Abate, e abbiamo predisposto tutta la pianificazione necessaria. per far prendere al più presto corpo e forma alla nuova sede del terminal. Rimane in ballo soltanto la definizione di alcune pratiche amministrative con l'AdSp che dovrebbero perfezionarsi entro l'anno in corso».

Alberti, quando ritiene che potrà avvenire il trasferimento vero e proprio del Tco alla sponda Est?

«Guardi, consideriamo che non si tratta di allestire una botteguccia, ma di compiere un'operazione complessa che prevede lo spostamento di grandi impianti e attrezzature fisse di banchina, in ogni caso, direi che potremmo farcela entro la Primavera del 2019 o, al massimo, nell'Estate.

In questo frattempo, in vista della nuova sistemazione, abbiamo sottoposto a revamping tutte le nostre macchine da sollevamento e movimento materiali, a cominciare dalle più grandi, e, non essendo mai venuta meno in noi la certezza di insediarsi sulla nuova concessione, abbiamo iniziato ad investire nel rinnovamento sistematico degli impianti. Per cominciare ci siamo dotati di due ruspe e due benne in più».

All'inizio di quest'anno, per il trasferimento del terminal, Lei preventivò un costo di circa cinque milioni. Pensa di starci dentro o ha ragione di prevedere un lievitare della spesa prevista?

«Non sono solito sottovalutare le situazioni e non amo avere sorprese, specialmente quando si tratta di milioni. Ci sono da costruire gli uffici, le officine per i mezzi, e una serie di servizi diversi, ma, nel complesso, perso di poter dire che non sforeremo il budget previsto, anzi, a dirla tutta, la spesa complessiva potrebbe risultare inferiore alle previsioni, poi, per quanto riguarda – ad esempio – l'acquisto di nuovi mezzi di banchina e di macchinari operativi, trattandosi di attrezzature che avvertono abbastanza l'andamento del mercato...., vedremo».

-segue

Nell'attuale contesto congiunturale capita di ascoltare diverse lamentele, come sta andando l'attività del Tco?

«Se fossi superstizioso cercherei subito di stringere apotropaicamente qualcosa di acciaio per allontanare il malocchio. Scherzi a parte, per quanto riguarda la nostra attività e le specialità merceologiche con cui lavoriamo devo dire che non dobbiamo e non possiamo lamentarci, visto che ci stiamo avviando a chiudere l'anno con un buon 15% di incremento, un risultato che, con questi chiari di luna, mi sbilancerei a definire soddisfacente».

Mesi fa prospettò la necessità assoluta di avere sul "nuovo" terminal efficienti collegamenti ferroviari, indispensabili per operare al meglio e per acquisire nuovi settori di mercato.

«Lo confermo. Sul punto le nostre idee sono abbastanza chiare; la linea ferrata fa parte di un progetto più generale e dovremo raccordarci con la progettazione dell'Authority che prevede binari di raccordo fra i diversi operatori sull'intera area».

Lei è il presidente dell'Associazione fra le imprese di spedizione italiane (Fedespedi), sappiamo che a fine anno concluderà il suo primo mandato. Ce ne sarà un secondo?

«Penso proprio di no, non ho intenzione di riproporre una mia candidatura, l'impegno è stato totale ed incondizionato, ma è arrivato il momento di passare la mano. Presto stabiliremo la data per l'elezione di chi mi succederà, il che sarà quasi certamente in Gennaio e poi sarò uno dei tanti presidenti emeriti o, come si dice oggi, past president».

Ha dei rimpianti?

«No, tutt'altro. Al di là delle capacità e dei risultati – che non sta a me giudicare – posso dire che è stato un periodo bellissimo, ricco di esperienze umane e professionali spesso uniche che porterò sempre con me, ma è giusto che tutto questo ora tocchi ad altri. Un mandato è anche troppo e, come ogni incarico svolto seriamente, è stato punteggiato da soddisfazioni e da qualche delusione.

Certo, non sono riuscito a cambiare il corso degli eventi, come è normale che sia e come il mio modo di prendere sul serio tutto quello che faccio mi aveva fatto sperare.

La politica continua ad essere sorda e cieca di fronte alle esigenze del mondo imprenditoriale produttivo che poi, in fondo, chiede soltanto è un po' di semplificazione burocratica, un po' più di trasparenza e, sopra tutto, più coerenza verso le infrastrutture. Quelle avviate dovrebbero essere completate senza continuare a procedere facendo un passo avanti e tre indietro. Non è possibile rimettere sempre tutto in discussione, anche quello che è già finanziato e avviato. Non è una bella immagine che diamo al mondo».

Presentata la XII° edizione di Porto Aperto a Livorno

LIVORNO - Presentata stamani a Scali Rosciano, la XII° edizione di Porto Aperto, l'iniziativa organizzata dall'Authority in collaborazione con la Regione Toscana, il Comune di Livorno ed altri soggetti tra enti e associazioni, per la promozione e l'incontro tra il porto di Livorno, inteso come area fisica ma anche come ambito professionale, e i cittadini tra i quali soprattutto i ragazzi delle scuole.

Il progetto dal primo anno di attuazione ad oggi, ha visto la presenza di 35 mila visitatori nelle aree della Fortezza Vecchia, simbolo della città e dello scalo labronico, ed ha accolto all'interno del Port Center le migliaia di studenti e cittadini che hanno potuto conoscere da vicino questo mondo affascinante e fonte di attività economica per il territorio.

L'offerta

didattica

La programmazione delle attività classiche del progetto a Livorno (visite guidate, trasmissioni sull'emittente locale Telegranducato, incontri con le scuole e la cittadinanza, mostre per conoscere le zone inaccessibili del porto ed i suoi protagonisti) prevede visite preliminari al laboratorio multimediale del Port Center e al Magazzino delle imbarcazioni storiche, che, a partire dalla 10a edizione del Progetto, sono stati proposti come passaggio propedeutico alla scoperta del porto nella sua interezza. Anche idealmente, si definisce, in questo modo, un percorso completo: i visitatori entrano nel mondo del porto muovendo i primi passi nel suo cuore storico, la Fortezza Vecchia. Proprio al suo interno, attraverso gli strumenti di edutainment del Port Center, i visitatori vengono poi avviati piacevolmente alla conoscenza del porto, con la promessa di vederlo fisicamente nel corso delle visite guidate. Per quanto riguarda Piombino e i porti dell'Isola dell'Elba è allo studio un progetto di implementazione del Port Center e un'estensione delle visite guidate ai relativi porti.

Visite guidate ai porti del Sistema (7 novembre 2018-15 maggio 2019)

Per quanto riguarda nello specifico le visite, anche per la prossima edizione di PORTO APERTO si prevede di accompagnare i visitatori in un percorso il cui protagonista sarà l'uomo: l'uomo che lavora in ambito portuale e l'uomo che esplora questa realtà. Anche in questa 11a edizione, la centralità dell'uomo e delle sue idee progettuali è motivo centrale del Progetto. Come di consueto, le visite vengono suddivise in due percorsi differenziati tra scuole e cittadinanza.

In generale, per le scolaresche che effettueranno la prima visita al porto, è prevista una visita propedeutica al Livorno Port Center, cui fanno capo tutte le iniziative di PORTO APERTO. La visita può essere effettuata il mercoledì, giovedì e venerdì mattina e può essere organizzata in funzione delle necessità didattiche segnalate dagli insegnanti (tempo previsto per la visita: 1 ora). L'intero pacchetto di iniziative è totalmente gratuito. Le visite in porto, con bus messo a disposizione gratuitamente, vengono effettuate il mercoledì, a partire dal 7 novembre 2018 fino al 15 maggio 2019, nei seguenti orari: 9.00-11.00-14.00. Per le scuole dell'infanzia, l'orario è solo pomeridiano, dalle 14.00 (durata delle visite 1 ora e 45 minuti circa, inclusi i trasferimenti).

In caso di adesione all'intero pacchetto didattico-museale (Port Center + imbarcazioni storiche), la durata della visita viene prolungata di almeno un'ora. L'obiettivo è creare un percorso strutturato che, a partire dal laboratorio multimediale del Port Center, consenta agli studenti di scoprire e approfondire le tematiche relative alla realtà portuale. Nell'ambito del Progetto, viene inoltre offerta alle scuole la possibilità di effettuare visite a soggetti di rilievo istituzionali e non istituzionali del porto di Livorno (Capitaneria di porto; Agenzia delle Dogane; Interporto Toscano "A. Vespucci"; visita del cantiere Benetti; terminal portuali; porti di sistema)

-segue

Premio “Racconta il tuo porto” (riservato alle scuole di ogni ordine e grado che partecipano alle visite guidate in porto)

Le classi che effettueranno le visite potranno partecipare al premio “Racconta il tuo porto”, che prevede la produzione di elaborati (foto, video, presentazioni in PowerPoint, racconti, ecc.) da presentare dal 18 aprile al 11 maggio 2019, dalle ore 09.00 alle ore 20.00 presso la sede dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Un’apposita commissione, composta dai partner del Progetto, valuterà entro metà maggio i migliori elaborati dividendoli per scuole (scuole d’infanzia, primarie, secondarie di primo grado e secondarie di secondo grado). Le classi che si classificheranno prime e seconde, per ogni ordine e grado, riceveranno un premio rispettivamente di 400,00 Euro per il primo posto e di 200,00 Euro per il secondo, da impiegare per l’acquisto di materiale didattico e sportivo. Tutti gli elaborati verranno presentati in occasione delle iniziative previste per celebrare la Giornata Europea del Mare 2018.

Trasmissioni televisive su Telegranducato (dicembre 2018- maggio 2019)

L’Autorità di Sistema Portuale offre inoltre l’opportunità di partecipare alle trasmissioni televisive che realizzerà in collaborazione con l’emittente televisiva locale Telegranducato, nel corso delle quali verranno mostrati e commentati dai ragazzi dei contributi video che raccontano la storia e le attività del porto, alla presenza di operatori del settore marittimo-portuale.

L’Evento finale in occasione della Giornata Europea del Mare 2019

L’evento finale, a chiusura del progetto, rappresenta un momento ancora più significativo di condivisione con la cittadinanza che ha seguito il percorso di PORTO APERTO, in quanto si lega all’iniziativa della Giornata Europea del mare, istituita il 20 maggio 2008 con una dichiarazione tripartita dei Presidenti della Commissione Europea, del Parlamento Europeo e del Consiglio dell’Unione Europea. Come per le precedenti edizioni, saranno coinvolti gli studenti delle scuole cittadine e regionali in una iniziativa articolata che ha lo scopo di evidenziare quanto il porto e il mare siano luoghi che vogliono aprirsi alla cittadinanza e ai giovani. Sotto il patrocinio dell’A.d.S.P. del Mar Tirreno Settentrionale e del Livorno Port Center, gli eventi legati alla Giornata Europea del Mare hanno lo scopo di aumentare la visibilità dell’Europa marittima. Il calendario degli appuntamenti, come di consueto, coinvolgerà innanzitutto i giovani e i giovanissimi che, nell’ambito delle iniziative delle “Navi di Maggio”, il cui testimone è passato quest’anno dalla Fondazione LEM - Livorno Euro Mediterranea al Servizio Promozione e Comunicazione dell’A.d.S.P. del Mar Tirreno Settentrionale, avranno la possibilità di visitare le imbarcazioni ormeggiate presso il Porto Mediceo.

I giovedì al Port Center. Educational e incontri tematici

Nel periodo compreso tra gennaio e giugno 2019, prendendo spunto da iniziative analoghe attuate dal Port Center di Le Havre, in una prospettiva di condivisione delle esperienze tra le strutture affiliate al network, il Port Center di Livorno lancia una serie di appuntamenti per un giovedì al mese, in orario pomeridiano, dedicati all’approfondimento di tematiche attuali relative al mondo portuale nelle sue diverse dimensioni. Si tratta di conferenze/seminari ad accesso libero e gratuito, nel limite dei posti disponibili.

CON I PROGRAMMI IN CORSO E NEI PROSSIMI ANNI

Di Majo in audizione alla Regione sui piani di sviluppo del "sistema"

Un intervento anche sul dirottamento della Maersk con i containers di frutta a Livorno

CIVITAVECCHIA In audizione alla commissione speciale della Regione Lazio sui programmi operativi per il prossimo biennio il presidente dell'AdSP Francesco Maria Di Majo ha, però, ritenuto doveroso iniziare il suo intervento illustrando la vicenda da alcuni giorni oggetto di molteplici discussioni e che sta allarmando i lavoratori della società CFFT ed alcune sigle sindacali, ovvero la questione dello sbarco di container reefer (contenenti soprattutto banane) presso la banchina pubblica numero 24.

A tale riguardo il presidente Di Majo ha ricordato che la settimana scorsa il TAR Lazio non ha accolto la richiesta di sospensione della società CFFT avverso l'ordinanza n.28 emessa dall'AdSP il 13 luglio u.s. con la quale è stato precisato che l'imbarco e lo sbarco di contenitori da parte di navi che effettuano servizi regolari ovvero di linea dovrà avvenire (fino a quando non verrà realizzata una banchina nell'area di cui alla Darsena Energetica Grandi Masse) unicamente presso la banchina 25 del Porto di Civitavecchia, la cui area è destinata, da piano regolatore portuale, per le operazioni portuali relative alla movimentazione e stoccaggio di contenitori (e data in concessione ad un terminalista). Il Presidente ha, altresì, ricordato che la predetta ordinanza è stata adottata a valle di un parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dello scorso marzo (pubblicato a maggio 2018) e di un parere consultivo di una Commissione Interistituzionale (composta da rappresentanti di tre AdSP, Autorità Marittima e Dogane) che ha declinato i contenuti in relazione al caso specifico della banchina 24, e dai quali è emerso, in particolare, che lo sbarco e l'imbarco di container può avvenire su tale banchina purché sia occasionale, mentre laddove dovesse avvenire in forma regolare (come il traffico settimanale che il vettore Maersk effettua per CFFT sulla banchina 24) dovrà essere svolto sulla banchina 25.

«Al fine di non pregiudicare un traffico così interessante ed in crescita come quello dei prodotti ortofrutticoli (che genera importanti ricadute occupazionali),

questa AdSP - ha sottolineato il presidente Di Majo - ha ritenuto opportuno favorire un accordo tra il terminalista e l'operatore del magazzino della frutta". «È giunta, quindi, inaspettata - ha precisato Di Majo - la notizia dello spostamento della nave Maersk (che avrebbe dovuto portare alcuni container destinati al magazzino della frutta) dal porto di Civitavecchia a quello di Livorno».

Il presidente dell'AdSP ha, quindi, proceduto con l'illustrazione, lunga e dettagliata, degli interventi realizzati e di quelli da realizzare nei tre porti del network.

«Il progetto co-finanziato

dalla BEI - ha sottolineato Di Majo - consentirà di realizzare in una prima fase a Fiumicino una darsena pescherecci, mentre a Civitavecchia saranno completati importanti progetti infrastrutturali quali la darsena servizi e la darsena traghetti e il prolungamento della diga foranea, nonché le relative connessioni viabilistiche. Nei prossimi mesi sarà, anche, selezionata l'impresa che dovrà realizzare un nuovo pontile che permetterà di aumentare il potenziale nel traffico RO/RO e che beneficerà anche di un contributo dell'UE nell'ambito del programma CEF.

A Civitavecchia il porto del futuro sarà diviso, quindi, in 3 parti: a sud il porto storico con la marina da diporto; al centro le crociere, darsena traghetti e container; al nord le rinfuse e i prodotti energetici. Il nuovo assetto è contenuto nel Master Plan approvato in Comitato di Gestione il 26 ottobre scorso che fa una "fotografia" dello stato di fatto e programma le successive fasi attuative di realizzazione delle opere, necessarie alla piena infrastrutturazione del porto.

Per quanto riguarda la darsena energetica grandi masse, ritornata nella disponibilità dell'AdSP a seguito della decadenza della concessione demaniale rilasciata a Compagnia Porto di Civitavecchia S.p.A., il presidente ha ribadito la necessità di creare un pontile petrolifero tale da consentire l'arrivo di navi con stazza più grande (bunkeraggio).

Il Presidente ha, poi, evi-

denziato l'importanza della realizzazione della connessione ferroviaria diretta all'interno del porto.

A questo punto l'avvocato Di Majo ha introdotto l'argomento della Zona Logistica Semplificata, importante strumento di sviluppo delle opportunità imprenditoriali connesse al ciclo della logistica e ha ringraziato la Regione, in particolare gli assessori Alessandri e Manzella, per la predisposizione della referente delibera della Giunta, con la quale si è dato avvio all'iter procedimentale della redazione del Piano di Sviluppo Strategico per l'istituzione della ZLS.

Per quanto riguarda Gaeta, il porto ha avuto un grande sviluppo da quando è stata istituita l'AdSP. «È previsto - ha concluso il Presidente Di Majo - il completamento del porto commerciale, con 80.000 mq in più di piazzali e sta crescendo anche il settore legato alle crociere. Inoltre, come per Civitavecchia, stiamo lavorando per il rilancio della cantieristica navale e stiamo analizzando le possibili ipotesi per la delocalizzazione del pontile ENI che insiste su un'area urbanizzata».

Container: Cfft pensa ad un maxi risarcimento

Danni quantificati in oltre 40 milioni di euro per la perdita del traffico Chiquita. Riunione fiume ieri a Molo Vespucci tra i vertici dell'ente e la Cpc: anche per Luciani necessaria la proroga dell'ordinanza fino a giugno

CIVITAVECCHIA - Un danno quantificato in oltre 40 milioni di euro. Per il Civitavecchia Fruit Forest and Terminal quella di ieri è stata una giornata di conti e numeri, di riunioni aziendali e confronti con i legali che, come disposto dai vertici italo-belgi, dovranno percorrere tutte le strade possibili per tutelare la società. E così Cfft è pronta a chiedere un maxirisarcimento all'Autorità di Sistema Portuale: a conti fatti si parla di 40/45 milioni di euro. La lista in effetti è lunga. C'è innanzitutto la perdita del traffico con Chiquita, azienda leader del settore che già la scorsa settimana ha dirottato la nave di banane a Livorno e lo farà anche oggi.

Anzi, come confermato ieri sera dal vicepresidente di Cfft Sergio Serpente in apertura del convegno con il senatore Adolfo Urso nella sede della Svolta, Chiquita sarebbe pronta ormai a salutare Civitavecchia dopo undici anni; questo se la vertenza non troverà soluzione nelle prossime ore. Ma Cfft ha messo in conto anche gli investimenti fatti negli ultimi tempi, dall'area di stoccaggio a Fiumaretta all'affitto del capannone all'interno dell'Interporto, fino ai circa 6 milioni di euro per l'acquisto delle gru. E poi, ovviamente, il danno di immagine subito dalla società. Il tutto, appunto, per oltre 40 milioni di euro in totale, che si sommano alle già tante criticità che pesano sulle casse dell'ente.

Intanto nella tarda mattinata di ieri si è svolta una riunione fiume a Molo Vespucci tra la dirigenza dell'Authority e la Compagnia portuale. Preoccupazioni e proposte da parte della Cpc, con il presidente Enrico Luciani che ha condiviso quanto già chiesto da più parti nei giorni scorsi, ossia la necessità oggi di prorogare l'ordinanza dell'Adsp fino al pronunciamento nel merito del Tar del Lazio, previsto per giugno. «Questi mesi - ha aggiunto - serviranno sia per trovare un accordo tra le varie parti coinvolte, sia soprattutto a rimettere le bocce ferme per garantire allo scalo quella serenità di cui ora ha bisogno. Servono contromisure per riportare equilibrio e ragionevolezza, per garantire traffici e lavoro. I vertici dell'Adsp credo abbiamo ben capito questo, consapevoli della delicatezza del momento e del fatto che, quelli che prima erano rischi, oggi sono diventati realtà». E la Cpc ha confermato l'adesione allo sciopero generale del porto indetto da Filt Cgil e Uiltrasporti per il 22 novembre. Sindacati che hanno anche chiesto agli assessori regionali al Lavoro, alle Attività Produttive e ai Trasporti la convocazione di un tavolo di crisi, così come già avvenuto ad inizio agosto. «Siamo molto preoccupati - hanno spiegato Borgioni, Manicone e Gallo della Uiltrasporti - oggi affermiamo con certezza la debolezza del sistema portuale di Civitavecchia. Respingere traffici significa compromettere la capacità e lo sviluppo di un intero sistema».

Chiquita sbarca oggi a Livorno - Civitavecchia Fruit Forest Terminal 40 milioni di danni

CIVITAVECCHIA - CFFT Civitavecchia Fruit Forest and Terminal, la società terminalista belga con base ad Anversa che ha sede nel porto di Civitavecchia sarebbe intenzionata a chiedere un maxi risarcimento, valutato attorno a 40 milioni di euro, all'Autorità di Sistema portuale.

La questione è quella che vede l'azienda Chiquita minacciare lo spostamento definitivo, da Civitavecchia a Livorno, della linea settimanale con il Sud America operata da Maersk Line. Un collegamento che dall'inizio del 2017 includeva Civitavecchia tra i porti di chiamata, otto in tutto: Cartagena (Colombia), Puerto Moin (Costa Rica), Manzanillo (Panama), e in Italia Vado Ligure, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Salerno, per 23 giorni di transit time. Ma adesso l'azienda Chiquita è entrata in conflitto con l'Authority di Civitavecchia in seguito alla decisione, da parte dell'ente porto, di spostare l'attracco delle portacontainer frigo di Maersk, con il carico di banane sud americane, dalla banchina 24 dove si trova il terminal CFFT specializzato per lo stoccaggio della frutta, al molo 25 al Roma Terminal Container (RTC).

Da qui ne è seguita la decisione dell'azienda di dirottare, martedì scorso ed oggi, la nave Maersk a Livorno. Dove già peraltro il servizio arrivava, per la compagnia si tratterebbe quindi di saltare Civitavecchia sbarcando nel porto toscano ogni volta un centinaio di container in più destinati al mercato del Lazio e del centro Italia.

A seguito di questo ieri si sono riuniti i vertici italo-belgi di CFFT per valutare insieme ai legali, tutte le possibili forme di tutela per la società, la richiesta di risarcimento che sarebbe in dirittura d'arrivo sulle scrivanie di Molo Vespucci, sede dell'ente porto, ammonterebbe a 40 milioni di euro, per la perdita della linea che era presente da 11 anni nel porto laziale, dal 2017 con Chiquita ma precedentemente con Orsero, gli ultimi investimenti fatti dall'azienda: dall'area di stoccaggio a Fiumaretta, all'affitto del capannone all'interno dell'Interporto e, infine l'acquisto delle gru di banchina per un costo di 6 milioni di euro.

Anche la **Compagnia portuale di Civitavecchia** si è riunita ieri a Molo Vespucci, il presidente **Enrico Luciani** ha espresso la necessità di prorogare l'ordinanza dell'Authority che è all'origine del cambio di destinazione delle navi, fino a giugno prossimo data in cui è previsto il pronunciamento del Tar del Lazio. *"Questi mesi serviranno sia per trovare un accordo tra le varie parti coinvolte" - ha detto Luciani- "I vertici dell'Adsp credo abbiamo ben capito, consapevoli della delicatezza del momento e del fatto che, quelli che prima erano rischi, oggi sono diventati realtà»*. **I lavoratori portuali hanno inoltre confermato lo sciopero generale del porto il 22 novembre prossimo.**

Le opere strategiche per il porto di Brindisi a fondo lista

” BRINDISI – Operatori marittimi brindisini associati alla Ops in giro questi giorni per incontri istituzionali bilaterali sul futuro del porto; stamani una delle associazioni di categoria degli spedizionieri ha scritto al sindaco Rossi – come vedremo più avanti – per raccomandare la massima attenzione e il massimo interessamento verso il progetto di nuovi accosti per le navi ro-ro-, quelle cui è affidata una parte determinante del traffico merci su trailer (*nella foto sotto, il rendering del progetto*).

Ma nessuno si è accorto che nel nuovo Piano triennale delle opere pubbliche 2019-2021, approvato dal comitato di gestione dell’Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, proprio tutte le opere considerate strategiche per Brindisi sono finite nella classificazione 3, vale a dire quelle con priorità minima?

Si deve dedurre, visto che il Comune di Brindisi ha un rappresentante nel comitato di gestione, che il sindaco Riccardo Rossi sia stato debitamente e tempestivamente informato di queste scelte. Del resto, il Piano triennale delle opere per i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli è online dal 19 ottobre, per i previsti 30 giorni in cui si possono formulare osservazioni eccetera. Anche perché se Rossi non fosse stato messo al corrente ci sarebbe un bel problema da risolvere.

La lettera degli spedizionieri di Fedespedi al sindaco

Ma veniamo alle carte. Adriano Guadalupi, spedizioniere brindisino e rappresentante di Fedespedi per la nostra provincia, oltre che componente del tavolo di partenariato della stessa Autorità di Sistema Portuale, nella sua lettera al sindaco (di cui omettiamo i preamboli per andare al dunque) ricorda una pianificazione che risale al 2001, con cui l’allora Autorità Portuale di Brindisi “contava di realizzare il progetto ‘strategico’ dei cosiddetti cinque accosti a S. Apollinare”.

Per questo progetto l’Autorità Portuale incassò una somma di 32 miliardi delle vecchie lire con il decreto Bersani sotto la denominazione ‘autostrade del mare’. Opera strategica per il nostro porto. Non che le altre opere programmate non siano importanti; ma, oggi, il futuro ci impone – sottolinea il rappresentante di Fedespedi Brindisi - adeguate banche e giusti servizi. Un futuro in cui, prevedendo anche la dismissione della centrale di Cerano (che porta nelle casse dell’Autorità ingente somme di denaro), questi nuovi cinque accosti favoriranno nuove linee di ro-ro e ro-pax”. Cioè di trailer (rimorchi dei Tir) carichi di merci in colli imbarcati e sbarcati, e di passeggeri.

“Il futuro, sia europeo sia mediterraneo come per i corridoi Ten-T, vedrà i porti impegnati per lo sviluppo di questo settore – le autostrade del mare - al pari del trasporto container. E con la speranza che si faccia presto per la decretazione delle Zes, Brindisi potrà essere un hub di nuovi flussi merceologici e con navi che potranno scalare il nostro porto”. Questo l’auspicio e la speranza di una importante categoria portuale.

-segue-

Le opere strategiche per Brindisi definite di “priorità minima”

Ed ecco invece il posto assegnato dal Piano triennale 2019-2021 dell'Adsp al progetto che sollecita Guadalupi: “Opere di completamento accosti portuali navi traghetto e Ro-Ro di S. Apollinare Porto di Brindisi (in 2 stralci funzionali). Priorità 3”, cioè la minima. Ma l'opera, già rallentata sino alla perdita del finanziamento Cipe da una delle gestioni passate dell'authority brindisina, a causa di modifiche progettuali che ne complicarono l'iter presso la competenza sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, è considerata invece di priorità massima per chi lavora nel porto.

Purtroppo i cinque nuovi accosti non sono l'unico importante progetto per il porto di Brindisi finito in fondo alla lista del Piano triennale 2019-2021. Ecco l'elenco: realizzazione nuovo pontile gasiero ed adeguamento pontile Versalis (ex Enichem), vale a dire spostamento nel porto esterno anche del traffico di gas propano liquido e propilene; completamento del primo e secondo lotto dell'infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile petrolchimico e Costa Morena est; realizzazione del molo di sottoflutto, mediante scogliera soffolta, tra le isole Pedagne del Porto di Brindisi (opera discussa perché fu progettata per dare protezione alla banchina del rigassificatore di British Gas, quindi comunque da verificare con il Comune); infine, ma non da ultima, la bonifica e la messa in sicurezza della ex zona nafta (va ricordato che l'amministrazione Carluccio non volle prenderla in carico). Fa in tutto 125 milioni 873mila euro di investimenti stimati.

Le opere con “priorità massima”

Non ci sono poi opere con priorità media per il porto di Brindisi, ma opere con priorità 1, la massima. Eccole: pulizia e manutenzione dei fondali del Seno di Levante; completamento caratterizzazione ambientale aree portuali a terra; lavori di ristrutturazione del faro e delle strutture annesse presso le Isole Pedagne; realizzazione della vasca idrica di accumulo a Costa Morena Est; riqualificazione della Stazione Marittima lato mare nonché dei prospetti e coperture degli uffici prospicienti Piazza Vittorio Emanuele II; riqualificazione dell'area adiacente il varco di Costa Morena Ovest previa demolizione delle strutture precarie esistenti.

-segue

Poi, ancora, potenziamento degli ormeggi navi ro – ro Costa Morena Ovest tramite realizzazione di un pontile con briccole (opera che non convince gli agenti marittimi, ma lasciamo a loro ogni valutazione tecnica); infine un lavoro per la Marina Militare, manutenzione ed ammodernamento infrastrutture portuali della Stazione navale nel Seno di Ponente, e i lavori di implementazione artistica lungo la recinzione di via del Mare, "Light Tales. Via del Mare 2.0". Totale degli investimenti previsti, 30 milioni 423mila euro, dei quali oltre la metà (15 milioni 493 mila euro, destinati alla Stazione navale della Marina).

Stessa situazione per il porto di Bari

A questo punto bisogna anche fermare subito ogni richiamo a discriminazioni e favoritismi territoriali: le scelte per il porto di Bari sono state simili: le opere di maggiore valore strategico sono a fondo lista. Bisogna capire da cosa dipende tutto questo, e se la ragione principale è la scarsa disponibilità di risorse finanziarie da parte della nuova Autorità di sistema portuale. Non si possono riformare la rete e la governance della portualità italiana, e poi non fare scelte prioritarie e di investimento sulle opere strategiche. C'è molto da discutere, il Comune di Brindisi – chiedono gli operatori – deve aprire il confronto con l'Autorità di sistema portuale.

Va bene l'illuminazione artistica in via del Mare, ma il porto ha bisogno di fare posto alle navi e alle merci, e il più rapidamente possibile perché sono rapidi i mutamenti delle rotte dei traffici marittimi tra Asia ed Europa Occidentale, e alla partita parteciperà chi è pronto a scendere in campo, non chi lo sarà chissà quando. *(In allegato, a fondo articolo, il file con le opere del Piano triennale)*

Gli spedizionieri al sindaco: «Brindisi non può aspettare»

Guadalupi: «Chiudere il ciclo completo di una logistica integrata ed essere più competitivi in un sistema portuale e aeroportuale»

■ Chiudere il ciclo della logistica integrata, perché il porto non può più attendere e da qui l'invito al sindaco perché il Comune faccia la sua parte in questo momento in cui diversi enti devono essere necessariamente in sintonia. E delle scorse ore, infatti, una lettera al sindaco Riccardo Rosai da parte di Adriano Guadalupi, rappresentante degli spedizionieri. «Chi lo scrive è la Fidespedi, Associazione Nazionale di cui fanno parte gli spedizionieri internazionali che sono coloro che per conto del proprio cliente ritirano, rimodulano e consegnano a destino la merce che gli viene loro affidata in qualunque parte del mondo, servendosi dei vari segmenti di trasporto che sono gomma, ferro, aereo o nave», al presenta Guadalupi. E spiega: «La premessa è dovuta non solo per conoscersi, ma comprendere che la nostra realtà operativa, nei vari segmenti di modalità trasportistica appena menzionati, per l'intero territorio di Brindisi e tutto il Salento, attualmente sta soffrendo il "non impegno" dell'ultimo tassello, il Porto, al fine di chiudere il ciclo completo di una logistica integrata e soprattutto per essere più competitivi in un sistema portuale e aeroportuale in cui prevalgono a volte più le logiche politiche che quelle tecnico-operative».

E Guadalupi ricorda subito al sindaco l'invito rivolto dal Presidente Ugo Patroni Griffi «a Carsi carico di un fatidico impegno, in nome e per conto della Città/Porto di Brindisi, per concordare, decidere e inviare quegli interventi strutturali relativi al Porto che la città ritiene di iniziare e/o portare avanti in futuro, ma soprattutto per una sistemazione logica e concordata in funzione del redigendo nuovo Piano Regolatore del Porto. Brindisi non può ancora aspettare!».

E sollecitando «la sua sensibilità e di ricordare quanto Lei ha sempre speso nella comunicazione per la città prima di oggi



BRINDISI Una veduta del porto interno e (nei riquadri) Riccardo Rosai e Adriano Guadalupi

di cose non fatte e/o che si potevano realizzare» Guadalupi sente di «cogliere l'opportunità e prendere in considerazione, riportando a chi di dovere la pianificazione infrastrutturale, nata nel 2001, allora Presidente Ravedati: pianificazione che per caratterizzare la funzione operativa del nuovo Piano Regolatore Portuale contava di realizzare il progetto "strategico" dei cd. "cinque accosti a S. Apollinare. Per questo progetto aggiunge l'Autorità Portuale l'incasso una somma di 32 miliardi delle vecchie lire con il decreto Bersani sotto la denominazione "autostrade del mare"». «Opera strategica per il nostro Porto», osserva. «Non che le altre opere programmate non siano importanti; ma, oggi, il futuro ci impone adeguate banchine e giusti servizi. Un futuro che prevedendo anche la dismissione della Centrale di Cerano (che porta nelle casse dell'Autorità

ingente somme di denaro), questi nuovi "cinque accosti" favoriranno nuove linee di ro-ro e ro-pax. Il futuro, sia Europeo sia Mediterraneo con e per i corridoi TEN-T, vedrà i porti impegnati per lo sviluppo di questo settore - le autostrade del mare - al pari del trasporto container. E con la speranza che si faccia presto per la decretazione delle Zes, Brindisi potrà essere un hub di nuovi flussi merceologici e con navi che potranno scalare il nostro Porto».

Guadalupi non lancia il sasso e volge lo sguardo altrove: «Con lo spirito sempre costruttivo e finalizzato alla costruzione di un futuro rimango a Sua completa disposizione per qualunque cosa avesse bisogno da parte della categoria che rappresento», conclude la sua nota al sindaco e la conclusione altro non è se non l'invito a far presto ed a collaborare per non veder sfumare altre opportunità.

Brindisi Oggi

Porto, Guadalupi di Fedespedi scrive al sindaco: “Sia ripristinato il progetto dei 5 accosti”

BRINDISI – Il rappresentante brindisino di Fedespedi Adriano Guadalupi scrive al sindaco Riccardo Rossi in merito alle opere da realizzare per lo sviluppo del porto di Brindisi. Dibattito aperto visto la redazione del nuovo piano urbanistico generale e del nuovo piano regolatore del porto. Guadalupi chiede che venga ripristinato e portato a termine il progetto sui cinque approdi e che vengano adeguate banchine e servizi. Riceviamo e pubblichiamo integralmente la lettera di Adriano Guadalupi, titolare anche dell'agenzia Poseidone.

“Egregio Sindaco, chi le scrive è la Fedespedi, Associazione Nazionale di cui fanno parte gli spedizionieri internazionali che sono coloro che per conto del proprio cliente ritirano, rimodulano e consegnano a destino la merce che gli viene loro affidata in qualunque parte del mondo, servendosi dei vari segmenti di trasporto che sono **gomma, ferro, aereo e navi**.

La premessa è dovuta non solo per conoscersi, ma comprendere che la nostra realtà operativa, nei vari segmenti di modalità trasportistica appena menzionati, per l'intero territorio di Brindisi e tutto il Salento, attualmente sta soffrendo il “non impegno” dell'ultimo tassello, il Porto, al fine di chiudere il ciclo completo di una logistica integrata e soprattutto per essere più competitivi in un sistema portuale e aeroportuale in cui prevalgono a volte più le logiche politiche che quelle tecnico-operative.

-segue

Premesso quanto sopra, il motivo della mia presentazione è concentrata sull'invito che la S.V. ill.ma ha ricevuto dal Presidente Ugo Patroni Griffi a farsi carico di un fattivo impegno, in nome e per conto della Città/Porto di Brindisi, per concordare, decidere e inviare quegli interventi strutturali relativi al Porto che la città ritiene di iniziare e/o portare avanti in futuro, ma soprattutto per una sistemazione logica e concordata in funzione del redigendo nuovo Piano Regolatore del Porto. Brindisi non può ancora aspettare!

Vengo alla conclusione della mia lettera per sollecitare la sua sensibilità e di ricordare quanto Lei ha sempre speso nella comunicazione per la città prima di oggi di cose non fatte e/o che si potevano realizzare. Mi permetto, di cogliere l'opportunità e prendere in considerazione, riportando a chi di dovere la pianificazione infrastrutturale, nata nel 2001, allora Presidente Ravedati; pianificazione che per caratterizzare la funzione operativa del nuovo Piano Regolatore Portuale contava di realizzare il progetto 'strategico' dei c.d. 'cinque accosti' a S. Apollinare. Per questo progetto l'Autorità Portuale incassò una somma di 32 miliardi delle vecchie lire con il decreto Bersani sotto la denominazione 'autostrade del mare'. Opera strategica per il nostro Porto. Non che le altre opere programmate non siano importanti; ma, oggi, il futuro ci impone adeguate banchine e giusti servizi.

-segue

Un futuro che prevedendo anche la dismissione della Centrale di Cerano (che porta nelle casse dell'Autorità ingente somme di denaro), questi nuovi "cinque accosti" favoriranno nuove linee di ro/ro e ro-pax. Il futuro, sia Europeo sia Mediterraneo come per i corridoi TEN-T, vedrà i porti impegnati per lo sviluppo di questo settore – **le autostrade del mare** – al pari del trasporto container. E con la speranza che si faccia presto per la decretazione delle Zes, Brindisi potrà essere un hub di nuovi flussi merceologici e con navi che potranno scalare il nostro Porto.

Con lo spirito sempre costruttivo e finalizzato alla costruzione di un futuro rimango a Sua completa disposizione per qualunque cosa avesse bisogno da parte della categoria che rappresento".

BrindisiOggi

Messaggero Marittimo

Augusta: aree Sin non saranno escluse dalle Zes

Assessore regionale Turano rassicura Assoporto

Non saranno escluse dalle Zes le aree Sin (siti di interesse nazionale) della Regione Siciliana e, quindi, la bonifica di Augusta, Priolo e Melilli potrebbe anche essere accelerata proprio dall'inserimento tra le zone economiche speciali.

Questo l'esito dell'incontro, che si è svolto stamattina a Palermo, all'assessorato alle Attività produttive tra l'assessore regionale Mimmo Turano e la presidente di Assoporto Augusta, Marina Noè (nella foto), che aveva formalmente chiesto un incontro con il rappresentante del Governo Musumeci, che siede nella cabina di regia per l'individuazione delle aree Zes, al fine di rappresentare tutte le forti perplessità del territorio e degli operatori portuali alla notizia della possibile esclusione delle aree sottoposte a vincoli ambientali dalle zone che potrebbero beneficiare di vantaggi fiscali. Presente anche la parlamentare di Forza Italia Rossana Cannata.

"Riteniamo che queste perplessità siano state oggi superate perchè c'è la volontà politica di non penalizzare ed escludere importanti territori e si sta andando verso la risoluzione del problema" ha commentato Marina Noè. "L'incontro di oggi con l'assessore Turano è stato cordiale e proficuo e si è parlato in maniera chiara e diretta dello sviluppo delle aree portuali legate alla nuove zone di semplificazione amministrative".

Oltre alla ripermimetrazione delle aree Sin e alla loro candidabilità tra leZes, Assoporto Augusta ha anche lanciato un'altra proposta: quella cioè di procedere con delle semplificazioni normative, nel rispetto della tutela ambientale, che possano accelerare le bonifiche dei territori, anche perchè finora queste ultime sono state bloccate proprio dall'esistenza di troppe norme, a volte tra di loro contraddittorie, e dalle lungaggini amministrative.

"L'assessore Turano ha fatto proprie le preoccupazioni di Assoporto Augusta e di tutto il territorio condividendole anche con il consulente della Regione, Aldo Berlinguer, sollecitato ad adottare delle misure opportune in tal senso" ha aggiunto la presidente degli operatori portuali megaresi. "I rappresentanti del territorio sono uniti di fronte alla Regione, la scelta operata durante l'incontro con la deputazione e i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, di occuparsi tutti insieme delle Zes è senz'altro la carta vincente per il raggiungimento dell'obiettivo".

L'assessore Turano ha dichiarato il proprio interesse a confrontarsi con Assoporto Augusta, che rappresenta un cluster marittimo radicato nel territorio.

"Informeremo la deputazione regionale e nazionale del risultato di oggi, che è senz'altro un primo avanzamento e si attiverà un altro incontro il prossimo mese. Ringraziamo la deputazione regionale e in particolare il parlamentare Stefano Zito, che si è fatto parte attiva per creare i presupposti di un confronto con l'assessore Mimmo Turano", ha concluso Noè.

Assoporto Augusta: Le aree Sin non saranno escluse dalle Zes. Lo conferma l'assessore Mimmo Turano

Augusta, 13 Novembre 2018 -Non saranno escluse dalle Zes le aree Sin (siti di interesse nazionale) della Regione Siciliana e, quindi, la bonifica di Augusta, Priolo e Melilli potrebbe anche essere accelerata proprio dall'inserimento tra le zone economiche speciali. E' questo l'esito dell'incontro, che si è svolto stamattina a Palermo, all'assessorato alle Attività produttive tra l'assessore regionale Mimmo Turano e la presidente di Assoporto Augusta, Marina Noè (nella foto), che aveva formalmente chiesto un incontro con il rappresentante del Governo Musumeci, che siede nella cabina di regia per l'individuazione delle aree Zes, al fine di rappresentare tutte le forti perplessità del territorio e degli operatori portuali alla notizia della possibile esclusione delle aree sottoposte a vincoli ambientali dalle zone che potrebbero beneficiare di vantaggi fiscali.

"Riteniamo che queste perplessità siano state oggi superate perchè c'è la volontà politica di non penalizzare ed escludere importanti territori e si sta andando verso la risoluzione del problema.- ha commentato Marina Noè- L'incontro di oggi con l'assessore Turano è stato cordiale e proficuo e si è parlato in maniera chiara e diretta dello sviluppo delle aree portuali legate alla nuove zone di semplificazione amministrative".

Oltre alla ripermimetrazione delle aree Sin e alla loro candidabilità tra leZes, Assoporto Augusta ha anche lanciato un'altra proposta: quella cioè di procedere con delle semplificazioni normative, nel rispetto della tutela ambientale, che possano accelerare le bonifiche dei territori, anche perchè finora queste ultime sono state bloccate proprio dall'esistenza di troppe norme, a volte tra di loro contraddittorie, e dalle lungaggini amministrative.

"L'assessore Turano ha fatto proprie le preoccupazioni di Assoporto Augusta e di tutto il territorio condividendole anche con il consulente della Regione, Aldo Berlinguer, sollecitato ad adottare delle misure opportune in tal senso. – ha aggiunto la presidente degli operatori portuali megaresi- I rappresentanti del territorio sono uniti di fronte alla Regione, la scelta operata durante l'incontro con la deputazione e i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, di occuparsi tutti insieme delle Zes è senz'altro la carta vincente per il raggiungimento dell'obiettivo".

L'assessore Turano ha dichiarato il proprio interesse a confrontarsi con Assoporto Augusta, che rappresenta un cluster marittimo radicato nel territorio.

"Informeremo la deputazione regionale e nazionale del risultato di oggi, che è senz'altro un primo avanzamento e si attiverà un altro incontro il prossimo mese. Ringraziamo la deputazione regionale e in particolare il parlamentare Stefano Zito, che si è fatto parte attiva per creare i presupposti di un confronto con l'assessore Mimmo Turano". – ha concluso Noè.

All'incontro era presente anche la parlamentare di Forza Italia Rossana Cannata.