

INDICE



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (Ansa, Gazzetta del Sud, Tempo Stretto, giornaledicalabria.it, Il Dispaccio, Newz, Zoom Sud)

Dai Porti:

Genova:

"...Smog, nel mirino di Tursi l'Autorità portuale ..." (Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...Crociere, il Tar dà ragione a La Spezia..." (Il Secolo XIX,
The Medi Telegraph, Ansa, Il Tirreno, Ferpress, L'Avvisatore
Marittimo, La Nazione SP)

Livorno:

"...Piattaforma Europa: ora c'è il bando di gara..." (Il Tirreno)
"...Incontro Lucarelli-Gallanti: fumata nera..." (La Nazione LI)

Civitavecchia:

"...Il porto si prepara per i container..." (Civonline)

Taranto:

"...L'Esecutivo apre ai nuovi progetti..." (Il Sole 24 Ore)

Augusta:

"...Liquidati i soldi per la concessione demaniale..."
(Giornale di Sicilia)

Notizie da altri porti italiani ed esteri



Porti: Sul, Gioia Tauro deve andare oltre il transhipment

Cozza: contrastare linea Assologistica che sottrae sviluppo

14 gennaio, 17:01

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 13 GEN - "L'analisi del presidente di Assologistica Carlo Mearelli che nei giorni scorsi è intervenuto nel vivo del dibattito sulla riforma portuale è stata lapidaria. Secondo Mearelli, in Italia bastano solo quattro porti strategici per i container e per il sud Italia come porto gateway indica il porto di Taranto nonostante lo scalo pugliese sia ormai chiuso, purtroppo, da diversi mesi ed al momento senza progetti concreti per un suo rilancio". E' quanto si afferma in una nota del segretario regionale del Sul, Carmelo Cozza.

"Si ignorano invece, in maniera assolutamente mirata e deliberata - prosegue Cozza - le enormi potenzialità del porto di Gioia Tauro come porta d'ingresso delle merci per il Sud Italia. Uno scalo perfettamente funzionale allo scopo, tenuto conto che nell'anno 2008 venivano lavorati oltre 200 treni merci ogni mese e anche dell'imminente realizzazione del Gateway Ferroviario che incrementerà enormemente l'offerta commerciale del terminal gioiese in termini di servizi offerti ai clienti. Ma il presidente di Assologistica preferisce ignorare che il porto di Gioia Tauro è ben ancorato alla terra ferma ed in grado di interconnettersi in maniera completa (ferro e gomma) al territorio e quindi in grado di fornire un servizio a 360 gradi".

"E' dal 1996 - sostiene ancora il segretario regionale del Sul - che il porto di Gioia Tauro viene marginalizzato, cominciando dall'allora ex ministro dei Trasporti Claudio Burlando, e che si ribadisce che Gioia Tauro è e deve rimanere solo un porto di transhipment destinato peraltro a scomparire a causa della concorrenza dei porti nord africani. Questa è la linea di Assologistica e di chi vuole sottrarre a Gioia Tauro ed a tutto il Sud dell'Italia possibilità di sviluppo e crescita. Una logica che non possiamo condividere ed alla quale è necessario opporsi con tutti i mezzi a nostra disposizione iniziando dal ruolo che la Regione e l'Autorità Portuale hanno in relazione alla promozione e pubblicità dello scalo. Un ruolo che devono cominciare a far valere nei tavoli che contano per far conoscere agli addetti ai lavori che il porto di Gioia Tauro può andare oltre il transhipment e competere con i maggiori scali europei". (ANSA).

La nascita dell' **Autorità** di sistema **portuale** del Mar Tirreno Meridionale con Messina, Milazzo, Gioia Tauro, Reggio, Crotona e Vibo

Passo avanti verso l' Area integrata dello Stretto

Adesso il nodo cruciale riguarda la "governance". D'Alia: «È la strada giusta». Contrari i 5 Stelle

Lucio D' Amico Il decreto non è stato ancora firmato ma l' ennesimo clamoroso capovolgimento di fronte nel lungo percorso della riforma della **portualità** italiana sembra realtà. Messina è stata in bilico, ormai da più di un anno, tra Gioia Tauro e Catania - Augusta. L' ultima ipotesi, quella che dovrebbe essere definitiva (e che è stata resa nota in esclusiva dalla Gazzetta del Sud) immagina la nascita della più grande **Autorità** di sistema **portuale** d' Italia, comprendente le realtà **portuali** di Reggio Calabria, Vibo Valentia, Gioia Tau Secondo l' on. Gianpiero D' Alia, presidente della commissione bicamerale per le questioni regionali, «la proposta del Governo di realizzare la più grande **Autorità portuale** del Mezzogiorno che veda insieme la Sicilia e la Calabria grazie all' accorpamento delle due port-authority siciliana e calabrese è positiva ed importante. L' **Autonithy** del mar Tirreno meridionale è strategicamente cruciale per le due regioni ma anche per tutto il Mezzogiorno. Lo è anche per la città di Messina nella logica da tutti noi perseguita della costruzione dell' Area metropolitana integrata dello Stretto. Tale scelta strategica e positiva per la crescita economica del sud dovrà essere riempita di contenuti concreti e operativi con il concorso delle due regioni ed un ruolo attivo delle comunità locali. Bisogna-conclude l' ex ministro - immediatamente lavorare alla costruzione di questo nuovo percorso che, se ben indirizzato, sarà decisivo per l' economia dei nostri territori».

E per una volta D' Alla e Accorinti si trovano d' accordo. Il sindaco, infatti, ricorda di essersi battuto fin dal primo giorno per il riconoscimento del ruolo essenziale dell' Authority dello Stretto, qualunque fosse l' ipotesi di accorpamento decisa dal Governo. Messina non poteva e non può essere separata dalle "consorelle" Reggio e Villa, se si vuole davvero parlare di conurbazione e di Area integrata. Da qui l' ideazione del documento che Accorinti, e i sindaci di Reggio e Villa, hanno consegnato nei mesi scorsi al ministro Del no.

Ben diversa la posizione dei Cinque Stelle. «È paradossale che ormai si utilizzi la tecnica del gioco al ribasso per far apparire scelte sbagliate come giuste, talmente giuste da far ti rare perfino un sospiro di



- segue

sollievo - dichiara l'on. D' Uva -, le ultimissime notizie sulla bozza ormai definitiva della rimodulazione delle **Autorità portuali**, ed in particolare di quella di Gioia Tauro, ne sono un chiaro esempio. Per Messina è andata così: prima è giunta la minaccia di abolire totalmente l'**Autorità**, poi di accorparla, infine (come contentino) il nome Messina è ritornato a farsi largo, ma solo sulla carta. E adesso dovremmo quasi esultare per non aver perso del tutto sia l' Authority sia il contentino di vedere il nome della città su un foglio.

Eppure l' alternativa c' era ed era quella che abbiamo urlato per mesi: istituire un' **Autorità portuale** dello Stretto. Avevamo chiesto che venissero valorizzate peculiarità uniche della città e dello Stretto, insieme ad una gestione coerente delle risorse, così come avviene in qualsiasi regione d' Italia. E in vece cosa è successo? Quello che, in Sicilia, avviene sempre: perdere occasioni, accorpare e tagliare il più possibile senza curarsi se il risultato è una accozzaglia di competenze e peculiarità che dovrebbero rimanere ben distinte».

Anche sull' altra sponda si registrano divergenze e contrapposizioni. La decisione del Governo sta provocando molti mugugni nel Pd calabrese, che teme il declassamento del porto di Gioia Tauro, «inserito in un contesto mondiale dello shipping e importante realtà economica per tutta l' Italia».

Mentre il segretario della Cgil di Gioia Tauro, Nino Costantino, plaude alla scelta, il sindaco di Reggio Calabria, Giuseppe Falcomatà si sbilancia dopo aver parlato direttamente con Delrio nella giornata di ieri.

«Gioia Tauro - afferma -sarà la sede della nuova **Autorità portuale**, qualsiasi sarà la strada che il Governo deciderà di seguire per la riorganizzazione delle port authority. Il coordinamento con le infrastrutture siciliane è uno dei punti al vaglio del Governo, ma questo non significa assolutamente che Gioia Tauro perderà la sua leadership. Come ha più volte dichiarato lo stesso ministro Graziano Delrio la sede dell' **Autorità portuale** sarà assegnata ad un porto core secondo i parametri dell' Unione Europea. Attualmente godono di questo status solo i porti siciliani di **Palermo** e **Augusta** ed in Calabria solo Gioia Tauro.

Dunque è naturale che la sede della nuova **Autorità** non può che essere proprio lì. Gioia Tauro è un' infrastruttura strategica che rientra a pieno titolo nei piani di sviluppo promossi dal governo nazionale. Soprattutto adesso, con la nascita della Città metropolitana, il porto reggino assume una nuova centralità. Siamo parlando di una delle principali infrastrutture trasportistiche di tutto il Mediterraneo un ponte verso il Nord Africa e il Medio Oriente che consegna a Reggio e alla Calabria il ruolo di porta meridionale d' Europa. Qualsiasi ipotesi di riorganizzazione delle **Autorità portuali** italiane non può prescindere da questi dati. Gioia Tauro resterà sede dell' **Autorità portuale**». Ma Messina non potrà non recitare un ruolo da protagonista e, dunque, adesso sarà decisivo affrontare il nodo della "governance".3.

Il matrimonio tra Gioia Tauro e Messina "gela" il governatore Oliverio e provoca mal di pancia nel Pd

I porti e l'integrazione nello Stretto

Il sindaco di Reggio rassicura: «Lo scalo calabrese avrà la leadership»

Alfonso Naso Domenico Latino GIOIA TAURO
La bozza del decreto sulla riforma dell'ordinamento portuale probabilmente non sarà licenziata oggi dal Consiglio dei Ministri. Sia chiaro, si tratta solo di qualche ora in più di attesa per avere l'ufficialità di quello che ormai sembra certo, tranne stravolgimenti dell'ultima ora provocati dalle pressioni che in queste ore stanno arrivando a Roma da parte della politica calabrese, cioè l'accorpamento di tutti i porti calabresi con quelli di Messina e Tremestieri. La più grande Autorità portuale del Paese (quella del Tirreno Meridionale), decisa dal ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio per non dividere le due sponde dello Stretto, sta provocando molti mugugni nel Pd calabrese soprattutto per il timore del declassamento per un porto, quello di Gioia Tauro, inserito in un contesto mondiale dello shipping e importante realtà economica per tutta l'Italia. Lo sa benissimo il governatore calabrese Mario Oliverio che aveva ottenuto rassicurazioni dal ministero sulla creazione di una unica Autorità portuale della Calabria. Rassicurazioni che rischiano di sgretolarsi. E mentre il segretario della Cgil di Gioia Tauro, Nino Costantino, plaude alla scelta, il sindaco di Reggio Calabria, Giuseppe Falcomatà si sbilancia dopo aver parlato direttamente con Delrio nella giornata di ieri.

«Gioia Tauro - afferma - sarà la sede della nuova autorità portuale, qualsiasi sarà la strada che il Governo deciderà di seguire per la riorganizzazione delle port authority». «Il coordinamento con le infrastrutture siciliane è uno dei punti al vaglio del Governo, ma questo non significa assolutamente che Gioia Tauro perderà la sua leadership. Come ha più volte dichiarato lo stesso ministro Graziano Delrio la sede dell'Autorità portuale sarà assegnata ad un porto core secondo i parametri dell'Unione Europea. Attualmente godono di questo status solo i porti siciliani di Palermo e Augusta ed in Calabria solo Gioia Tauro. Dunque è naturale che la sede della nuova Autorità non può che essere proprio lì. Gioia Tauro è un'infrastruttura strategica che rientra a pieno titolo nei piani di sviluppo promossi dal governo nazionale. Soprattutto adesso, con la nascita della Città Metropolitana, il porto reggino assume una nuova centralità. Stiamo parlando di una delle principali infrastrutture trasportistiche di tutto il Mediterraneo un ponte verso il Nord Africa e il Medio Oriente che consegna a Reggio e alla Calabria il



Calabria

Speri davanti al Cien
La partita attesa: Bertolotti incapace

I porti e l'integrazione nello Stretto
Il sindaco di Reggio rassicura: «Lo scalo calabrese avrà la leadership»

Trovati i reperti, il processo riparte da zero

TERMINALE IN COAZZA

- segue

ruolo di porta meridionale d' Europa. Qualsiasi ipotesi di riorganizzazione delle autorità portuali italiane non può prescindere da questi dati. Gioia Tauro resterà sede dell' autorità portuale». Il sindaco di Reggio, insieme a quello di Villa e di Messina ormai da mesi spingono per l' integrazione dei porti dello Stretto. In questo senso il primo cittadino della città Messina Renato Accorinti ricorda di essersi battuto fin dal primo giorno per il riconoscimento del ruolo essenziale dell' Authority dello Stretto, qualunque fosse l' ipotesi di accorpamento decisa dal Governo.

Messina non poteva e non può essere separata dalle "consorelle" Reggio e Villa, se si vuole davvero parlare di conurbazione e di Area integrata. A giudizio di Gianpiero D' Alia, presidente della commissione bicamerale per le questioni regionali «l' Authority del mar Tirreno meridionale è strategicamente cruciale per le due regioni ma anche per tutto il Mezzogiorno». Il problema in questo caso è quello di far coesistere realtà profondamente diverse in un unico calderone.

Gioia Tauro e Messina sono già scali molto diversificati, come si farà poi a considerare "Tirreno" i porti di Corigliano e Crotona?

DOMENICO NASO

politica

Authority del mar Tirreno Meridionale, il 25 gennaio riunione al Consiglio regionale della Calabria

Il primo appuntamento per mettere le basi della probabile **Authority** del Mar Tirreno Meridionale, qualora la bozza del decreto Madia passi indenne al vaglio della seduta del Consiglio dei ministri del 22 gennaio, è già stato fissato. E sarà il 25 gennaio nella sede del Consiglio regionale della Calabria, su iniziativa dell' assessore Domenico Battaglia, per mettere tutti intorno ad un tavolo. Il fronte del no all' accorpamento con Gioia Tauro era infatti proprio in terra calabrese, con il governatore Mario Oliveiro ed il Pd che si erano detti contrari con numerosi appelli al presidente Renzi. Salvo ulteriori colpi di scena, si è registrato quindi un ritorno all' idea che portò, nell' ormai lontano agosto 2014, a raggiungere quell' intesa che passò alle cronache cittadine come il Patto di Palazzo Zanca. Nell' estate di 2 anni fa, con l' apporto dell' Università e degli ordini professionali gran parte delle forze politiche erano indirizzate verso il matrimonio con Gioia Tauro. Strada facendo la compattezza iniziale vide molti distinguo sia in Calabria che in Sicilia, sul finire del 2015 la visione si era totalmente ribaltata e Messina risultò destinata all' accorpamento con Catania-Augusta. Il dibattito a questo punto si polarizzò solo sulla

distribuzione delle poltrone e della sede, in aperta lizza con Catania, dando per scontato che ormai la sorte dell' Authority più ricca dell' Isola fosse stata decisa. L' unico ad andare contro-corrente, o meglio, a restare nella corrente iniziale, era stato il presidente dell' Ars Giovanni Ardigzone , che anche su Tempostretto (leggi qui) ribadì la tesi del 2014 e sottolineò come lo spirito di alcune dichiarazioni di Delrio andasse a discapito dell' intero sud. Successivamente i sindaci di Messina-Villa San Giovanni-Reggio Calabria inviarono una lettera al governo per ribadire la richiesta di un' **Authority** dello Stretto. Nella telenovela della riforma intervenne poi una sentenza della Corte Costituzionale che rilevava alcune lacune, bloccando quindi dibattito e percorso. Nonostante ciò adesso la bozza è pronta per il passaggio al Consiglio dei Ministri. Probabile quindi che fino al 22 gennaio ci sia tempo e modo per eventuali modifiche o integrazioni. Nel frattempo è già scoppiato il dibattito tra le due sponde. Torniamo alla bozza Madia che riduce a 15 le **Authority portuali**, che dopo il via libera della riforma dovrebbero essere affidate a commissari in attesa delle nuove governance che saranno oggetto di successivi



ROSARIA BRANCATO

Porti, Nicolò (FI): "A rischio l' autonomia calabrese"

REGGIO CALABRIA. "Quanto si sta preparando in Parlamento con i decreti attuativi della legge di riforma della portualità italiana significherà che il porto di Gioia Tauro finirà nel gruppo ricadente sotto la costituenda autorità che sarà ubicata a Messina". Lo afferma in una dichiarazione il presidente del gruppo consiliare di Forza Italia, Alessandro Nicolò. "Il silenzio calato in queste settimane sull' impegno del ministro Delrio di indicare Gioia Tauro sede dell' autorità per tutti i porti calabresi e dell' Area dello Stretto, celava dunque una iniziativa pericolosa per l' autonomia della portualità calabrese, nonostante le rassicurazioni della Giunta regionale e del Pd. Che i sintomi del dibattito nazionale sul futuro della grande infrastruttura fossero tutt' altro che rassicuranti - afferma Alessandro Nicolò - era anche emerso dalle recenti prese di posizione rese pubbliche dal presidente di Assologistica, che rappresenta quasi tutti gli operatori del settore, Carlo Mearelli, secondo il quale il porto 'hub' di ingresso nel Mediterraneo delle merci provenienti da Suez dovrebbe essere Taranto, e non Gioia Tauro, già in grado, invece, di reggere il potenziale di aumento dei traffici dopo l' allargamento del Canale. Una posizione legittima, quella di Mearelli, ma anche, per certi versi, condizionante per le decisioni del Governo, che, evidentemente, si è fatta strada ed ha trovato grande ascolto nei 'palazzi romani, tant' è che il ministro Delrio avrebbe orientato i decreti attuativi per rimettere in gioco anche Taranto. Eppure sono state impegnate risorse ingenti con l' Apq su Gioia Tauro, a partire dal gateway ferroviario, per sviluppare la intermodalità e velocizzare il trasferimento dei container su linea ferrata che in poche ore potrebbero raggiungere il nord del Paese ed il resto di Europa". "Ghettizzare Gioia Tauro nel transhipment - osserva ancora Nicolò - è non solo inaccettabile, ma va contro gli interessi del Paese prima ancora che per la stessa Gioia Tauro. Un lusso, il sottoutilizzo di Gioia Tauro, che va contro ogni logica di sviluppo e mortifica le speranze di crescita della Calabria e del Mezzogiorno. E' ovvio - dice ancora Nicolò - che si tratta di scelte di politica economica, di come orientare le traiettorie di sviluppo del Paese, ed i fatti, come invece vogliono far credere la Giunta Regionale ed il Pd, sono ostinati e vanno in tutt' altra direzione. Interconnettere Gioia Tauro su ferro e gomma è fondamentale ai fini di una vera flessibilità dell' utilizzo del porto, ed è necessario, inoltre, avere dal Governo una dettagliata informazione sul progetto del rigassificatore e della piastra del freddo, che arricchirebbero l' offerta di servizi e aprirebbero serie prospettive a tutta la filiera agroalimentare calabrese. Dicano dunque una parola chiara, il ministro Delrio ed il presidente Oliverio, e spieghino ai calabresi quali sono le scelte per fare di Gioia Tauro il principale porto di riferimento del Paese e del Mediterraneo in un contesto in cui sembrano prevalere gli interessi di lobbies agguerrite tutt' altro che attente agli interessi generali del Paese".



Autorità portuale, Nicolò (FI): "Gioia Tauro accorpata a Messina. Delrio e Oliverio fanno chiarezza"

"Quanto si sta preparando in Parlamento con i decreti attuativi della legge di riforma della portualità italiana significherà che il porto di Gioia Tauro finirà nel gruppo ricadente sotto la costituenda autorità che sarà ubicata a Messina". Lo afferma in una dichiarazione il presidente del gruppo consiliare di Forza Italia, Alessandro Nicolò. "Il silenzio calato in queste settimane sull'impegno del ministro Delrio di indicare Gioia Tauro sede dell'autorità per tutti i porti calabresi e dell'Area dello Stretto, celava dunque una iniziativa pericolosa per l'autonomia della portualità calabrese, nonostante le rassicurazioni della Giunta regionale e del Pd. Che i sintomi del dibattito nazionale sul futuro della grande infrastruttura fossero tutt'altro che rassicuranti - afferma Alessandro Nicolò - era anche emerso dalle recenti prese di posizione rese pubbliche dal presidente di Assologistica, che rappresenta quasi tutti gli operatori del settore, Carlo Mearelli, secondo il quale il porto 'hub' di ingresso nel Mediterraneo delle merci provenienti da Suez dovrebbe essere Taranto, e non Gioia Tauro, già in grado, invece, di reggere il potenziale di aumento dei traffici dopo l'allargamento del Canale. Una posizione legittima, quella di Mearelli, ma anche, per certi versi, condizionante per le decisioni del Governo, che, evidentemente, si è fatta strada ed ha trovato grande ascolto nel 'palazzi romani', tant'è che il ministro Delrio avrebbe orientato i decreti attuativi per rimettere in gioco anche Taranto. Eppure sono state impegnate risorse ingenti con l'Apq su Gioia Tauro, a partire dal gateway ferroviario, per sviluppare la intermodalità e velocizzare il trasferimento dei container su linea ferrata che in poche ore potrebbero raggiungere il nord del Paese ed il resto di Europa. 'Ghettizzare' Gioia Tauro nel transhipment - osserva ancora Nicolò - è non solo inaccettabile, ma va contro gli interessi del Paese prima ancora che per la stessa Gioia Tauro. Un lusso, il sottoutilizzo di Gioia Tauro, che va contro ogni logica di sviluppo e mortifica le speranze di crescita della Calabria e del Mezzogiorno. E' ovvio - dice ancora Nicolò - che si tratta di scelte di politica economica, di come orientare le traiettorie di sviluppo del Paese, ed i fatti, come invece vogliono far credere la Giunta Regionale ed il Pd, sono ostinati e vanno in tutt'altra direzione. Interconnettere Gioia Tauro su ferro e gomma è fondamentale ai fini di una vera flessibilità dell'utilizzo del porto, ed è necessario, inoltre, avere dal Governo una dettagliata informazione sul progetto del rigassificatore e della piastra del freddo, che arricchirebbero l'offerta di servizi e aprirebbero serie prospettive a tutta la fare di Gioia Tauro il principale porto di riferimento del Paese e del Mediterraneo in un contesto in cui sembrano prevalere gli interessi di lobbies agguerrite tutt'altro che attente agli interessi generali del Paese".



Porto di Gioia Tauro. Nicolò (FI): "Finirà nel gruppo sotto la costituenda autorità ubicata a Messina"

- Reggio Calabria. "Quanto si sta preparando in Parlamento con i decreti attuativi della legge di riforma della portualità italiana significherà che il porto di Gioia Tauro finirà nel gruppo ricadente sotto la costituenda autorità che sarà ubicata a Messina". Lo afferma in una dichiarazione il presidente del gruppo consiliare di Forza Italia, Alessandro Nicolò. "Il silenzio calato in queste settimane sull'impegno del ministro Delrio di indicare Gioia Tauro sede dell' autorità per tutti i porti calabresi e dell' Area dello Stretto, celava dunque una iniziativa pericolosa per l'autonomia della portualità calabrese, nonostante le rassicurazioni della Giunta regionale e del Pd. Che i sintomi del dibattito nazionale sul futuro della grande infrastruttura fossero tutt' altro che rassicuranti - afferma Alessandro Nicolò - era anche emerso dalle recenti prese di posizione rese pubbliche dal presidente di Assologistica, che rappresenta quasi tutti gli operatori del settore, Carlo Mearelli, secondo il quale il porto 'hub' di ingresso nel Mediterraneo delle merci provenienti da Suez dovrebbe essere Taranto, e non Gioia Tauro, già in grado, invece, di reggere il potenziale di aumento dei traffici dopo l' allargamento del Canale. Una

posizione legittima, quella di Mearelli, ma anche, per certi versi, condizionante per le decisioni del Governo, che, evidentemente, si è fatta strada ed ha trovato grande ascolto nei 'palazzi romani', tant' è che il ministro Delrio avrebbe orientato i decreti attuativi per rimettere in gioco anche Taranto. Eppure sono state impegnate risorse ingenti con l' Apq su Gioia Tauro, a partire dal gateway ferroviario, per sviluppare la intermodalità e velocizzare il trasferimento dei container su linea ferrata che in poche ore potrebbero raggiungere il nord del Paese ed il resto di Europa. 'Ghettizzare' Gioia Tauro nel transhipment - osserva ancora Nicolò - è non solo inaccettabile, ma va contro gli interessi del Paese prima ancora che per la stessa Gioia Tauro. Un lusso, il sottoutilizzo di Gioia Tauro, che va contro ogni logica di sviluppo e mortifica le speranze di crescita della Calabria e del Mezzogiorno. E' ovvio - dice ancora Nicolò - che si tratta di scelte di politica economica, di come orientare le traiettorie di sviluppo del Paese, ed i fatti, come invece vogliono far credere la Giunta Regionale ed il Pd, sono ostinati e vanno in tutt' altra direzione. Interconnettere Gioia Tauro su ferro e gomma è fondamentale ai fini di una vera flessibilità dell' utilizzo del porto, ed è necessario, inoltre, avere dal Governo una dettagliata informazione sul progetto del rigassificatore e della piastra del freddo, che arricchirebbero l' offerta di servizi e aprirebbero serie prospettive a tutta la filiera agroalimentare calabrese. Dicano dunque una parola chiara, il ministro Delrio ed il presidente Oliverio, e spieghino ai calabresi quali sono le scelte per fare di Gioia Tauro il principale porto di riferimento del Paese e del Mediterraneo in un contesto in cui sembrano prevalere gli interessi di lobbies agguerrite tutt' altro che attente agli interessi generali del Paese".



NICOLO' (FI) su porto di Gioia Tauro: "Oliverio e Delrio spiegano le scelte sul porto"

"Quanto si sta preparando in Parlamento con i decreti attuativi della legge di riforma della portualità italiana significherà che il porto di Gioia Tauro finirà nel gruppo ricadente sotto la costituenda autorità che sarà ubicata a Messina". Lo afferma in una dichiarazione il presidente del gruppo consiliare di Forza Italia, Alessandro Nicolò. "Il silenzio calato in queste settimane sull' impegno del ministro Delrio di indicare Gioia Tauro sede dell' autorità per tutti i porti calabresi e dell' Area dello Stretto, celava dunque una iniziativa pericolosa per l' autonomia della portualità calabrese, nonostante le rassicurazioni della Giunta regionale e del Pd. Che i sintomi del dibattito nazionale sul futuro della grande infrastruttura fossero tutt' altro che rassicuranti - afferma Alessandro Nicolò - era anche emerso dalle recenti prese di posizione rese pubbliche dal presidente di Assologistica, che rappresenta quasi tutti gli operatori del settore, Carlo Mearelli, secondo il quale il porto 'hub' di ingresso nel Mediterraneo delle merci provenienti da Suez dovrebbe essere Taranto, e non Gioia Tauro, già in grado, invece, di reggere il potenziale di aumento dei traffici dopo l' allargamento del Canale. Una posizione legittima, quella di Mearelli, ma anche, per certi versi, condizionante per le decisioni del Governo, che, evidentemente, si è fatta strada ed ha trovato grande ascolto nei 'palazzi romani', tant' è che il ministro Delrio avrebbe orientato i decreti attuativi per rimettere in gioco anche Taranto. Eppure sono state impegnate risorse ingenti con l' Apq su Gioia Tauro, a partire dal gateway ferroviario, per sviluppare la intermodalità e velocizzare il trasferimento dei container su linea ferrata che in poche ore potrebbero raggiungere il nord del Paese ed il resto di Europa. 'Ghettizzare' Gioia Tauro nel transhipment - osserva ancora Nicolò - è non solo inaccettabile, ma va contro gli interessi del Paese prima ancora che per la stessa Gioia Tauro. Un lusso, il sottoutilizzo di Gioia Tauro, che va contro ogni logica di sviluppo e mortifica le speranze di crescita della Calabria e del Mezzogiorno. E' ovvio - dice ancora Nicolò - che si tratta di scelte di politica economica, di come orientare le traiettorie di sviluppo del Paese, ed i fatti, come invece vogliono far credere la Giunta Regionale ed il Pd, sono ostinali e vanno in tutt' altra direzione. Interconnettere Gioia Tauro su ferro e gomma è fondamentale ai fini di una vera flessibilità dell' utilizzo del porto, ed è necessario, inoltre, avere dal Governo una dettagliata informazione sul progetto del rigassificatore e della piastra del freddo, che arricchirebbero l' offerta di servizi e aprirebbero serie prospettive a tutta la

filiera agroalimentare calabrese. Dicano dunque una parola chiara, il ministro Delrio ed il presidente Oliverio, e spieghino ai calabresi quali sono le scelte per fare di Gioia Tauro il principale porto di riferimento del Paese e del Mediterraneo in un contesto in cui sembrano prevalere gli interessi di lobbies agguerrite tutt' altro che attente agli interessi generali del Paese".



DOPO LE PROTESTE I PROVVEDIMENTI SUL TRAFFICO SLITTANO AD APRILE, POSSIBILI MODIFICHE DEGLI ORARI

Smog, nel mirino di Tursi l'Autorità portuale

Il sindaco chiederà di accelerare gli interventi per ridurre le emissioni inquinanti delle navi

LAGIUNTA Doria prende tempo sull'ordinanza anti-smog, bocciata da motociclisti e consiglio comunale, e punta l'obiettivo verso il porto e le emissioni inquinanti delle navi. Già mercoledì in commissione molti consiglieri avevano sollecitato una maggiore intraprendenza della giunta su questo fronte, sottolineando la necessità di un'iniziativa politica forte del Sindaco nei confronti di

perché acceleri sugli interventi di elettrificazione delle banchine che consentirebbero di ridurre e, in una prospettiva a lungo termine, addirittura di eliminare le emissioni inquinanti delle navi ormeggiate in porto con i motori accesi. Emissioni che, secondo i dati e le valutazioni fatte da esperti, contribuiscono pesantemente sull'inquinamento atmosferico urbano.

E ieri nella riunione di giunta, si è deciso che il Sindaco - che è anche membro del Comitato portuale - avvii un'azione di pressing verso l' [redacted] su questo fronte. Si vedrà se questo avverrà anche con atti formali ma è probabile che un indirizzo su questo tema sia contenuto nell'ordine del giorno che i consiglieri

comunalmente dovrebbero predisporre e votare martedì prossimo per dare indicazioni alla giunta rispetto al provvedimento anti-smog temporaneamente "congelato".

A proposito dell'ordinanza, invece, ieri il sindaco Marco Doria, intervistato a Primocanale, ha confermato di fatto - pur non annunciandolo ancora formalmente - il rinvio del provvedimento. Secondo indiscrezioni, l'entrata in vigore dovrebbe slittare da febbraio ad aprile ma è ancora presto per capire se ci saranno modifiche anche per la prima fase, che prevede - dal lunedì al venerdì dalle 7 alle 19 - lo stop alla circolazione di auto euro 0 ed euro 1 e di motocicli e veicoli merci euro 0, nella cosiddetta area anti-benzene, un po' più ampia del centro cittadino.

«Sono contrario al blocco totale del traffico con provvedimenti spot per alcuni giorni, sarebbe la morte di Genova - ha detto ieri il Sindaco - Una città deve consentire alle persone di muoversi, ma è chiaro che ci sono dei veicoli molto più inquinanti di altri, la loro circolazione va limitata». Doria ha quindi confermato la disponibilità ad un rinvio del-

l'entrata in vigore dell'ordinanza e ha lasciato trapelare anche un'apertura a possibili modifiche degli orari dei divieti: «Accetto che mi si dica "ci hai dato poco tempo per saperlo" - ha aggiunto il Sindaco - magari daremo più tempo per adeguarsi, però il provvedimento lo assumiamo, possiamo discutere sulle fasce orarie, ma il provvedimento lo assumiamo. È probabile che i tempi di entrata in vigore del provvedimento siano procrastinati. Il preavviso maggiore non vuol dire "rimanda alle calende greche"; per anni non si è fatto nulla, è il momento di agire».

L'ultimo provvedimento è l'ordinanza anti-benzene del 2006, tuttora in vigore, che per buona parte della giornata vieta la circolazione di auto sprovviste di marmitta catalitica nel centro cittadino. Finora, però, nessun provvedimento aveva coinvolto i veicoli a due ruote. Ma l'assessore all'Ambiente, Italo Porcile, non ha intenzione di rinunciare ad estendere i divieti anche alle moto a due tempi euro zero, ritenute da tutti altamente inquinanti.

A. COL.

RESPINTO IL RICORSO DI PORTO LIVORNO 2000

Nella querelle delle crociere il Tar dà ragione alla Spezia

GENOVA. Le ordinanze con cui il presidente del porto della Spezia, Lorenzo Forcieri, aveva "scippato" le navi da crociera di Royal Caribbean al porto di Livorno era legittima. Il Tar della Liguria ha respinto il ricorso della società Porto Livorno 2000 contro le ordinanze dell' **Autonità portuale** della Spezia che nel 2013 avevano assegnato una parte del terminal Speter e dell' Arsenale militare all' attività crocieristica. Porto Livorno 2000, società controllata dall' Authority e dalla Camera di commercio di Livorno, dove gestisce il terminal passeggeri, si era rivolta al Tar nel dicembre 2013 perché 'ordinanza spezzina avrebbe potuto incidere sul progetto di privatizzazione della società.

All' epoca anche il terminal Stazioni Marittime del porto di Genova aveva espresso contrarietà per l' ordinanza spezzina, ma non aveva poi proceduto per vie legali.

Caso vuole che il ricorso sia stato respinto proprio pochi giorni dopo che la privatizzazione di Porto Livorno 2000 ha compiuto il primo passo importante. Nell' ultima settimana di dicembre sono state inviate alle quattro imprese interessate le lettere per la presentazione delle offerte formali. I soggetti ammessi alla procedura avranno tempo sino a venerdì 29 aprile per presentare le offerte dettagliate. Dopodiché verrà nominata una commissione giudicatrice per la scelta del candidato migliore. Il timore dell' **Autonità portuale** di Livorno è che questa sentenza del Tar riduca il valore sul mercato di Porto Livorno 2000. La decisione dei giudici amministrativi è soltanto l' ultimo passaggio della querelle fra i due scali dell' Alto Tirreno, entrambi con ambiziosi programmi sul fronte delle crociere. Proprio l' utilizzo del terminal Speter aveva permesso alla Spezia di soffiare a Livorno alcune toc cate delle navi di Royal Caribbean, la seconda maggiore compagnia crocieristica mondiale, fra 2013 e 2014. Dallo scontro commerciale si era passati a quello delle carte bollate.

Oltre a avallare le ordinanze di Forcieri, il Tar ha sostenuto che la società Porto Livorno 2000, in quanto costituita con soldi pubblici, non aveva titolo per operare fuori dal porto di Livorno e quindi per impugnare gli atti dell' **Autorità portuale** spezzina.



The Medi Telegraph

Crociere alla Spezia, sì del Tar a Forcieri

Genova - Respinto il ricorso di Porto Livorno 2000. Legittima l'ordinanza con cui era stata "scippata" Rccl allo scalo toscano.



Genova - Il Tar della Liguria ha respinto il ricorso della società Porto Livorno 2000 contro le ordinanze dell'Autorità portuale della Spezia che nel 2013 avevano assegnato una parte del terminal Speter, destinato alle merci, e dell'Arsenale militare all'attività crocieristica. Porto Livorno 2000, società controllata dall'Authority e dalla Camera di commercio labroniche e che gestisce il terminal passeggeri, si è rivolta al Tar nel dicembre 2013.

L'ordinanza spezzina poteva incidere sul progetto di privatizzazione della società. All'epoca anche la società Stazioni Marittime del porto di Genova aveva espresso contrarietà per l'ordinanza spezzina, ma non aveva poi proceduto per vie legali. «Ancora una volta - ha commentato il presidente dell'Autorità portuale spezzina, **Lorenzo Forcieri** - ci viene dato atto di avere compiuto atti amministrativi assolutamente regolari e trasparenti nel percorso compiuto per lo sviluppo del nostro porto, che perseguiamo anche con soluzioni innovative, ma sempre nel pieno rispetto delle norme».

Proprio le soluzioni "innovative" avevano dato luogo anche a una polemica con il presidente dell'Autorità portuale di Genova, **Luigi Merlo**. Secondo Merlo, l'ordinanza spezzina era concorrenza sleale attuata con una diversa applicazione delle procedure. «O sbaglio io o sbaglia Spezia. Se avessi fatto un'ordinanza come a Spezia, a Genova avrebbero potuto considerarla persino un'ipotesi di reato. A Spezia invece viene considerato dinamismo imprenditoriale», aveva detto Merlo. **Il Tar ha dato ragione a Forcieri**. Caso vuole che il ricorso sia stato respinto proprio pochi giorni dopo che la privatizzazione di Porto Livorno 2000 ha compiuto il primo passo importante. Nell'ultima settimana di dicembre sono state inviate alle quattro imprese interessate le lettere per la presentazione delle offerte formali. I soggetti ammessi alla procedura avranno tempo sino a venerdì 29 aprile per presentare le offerte dettagliate. Dopodiché verrà nominata una commissione giudicatrice per la scelta del candidato migliore.

Il timore dell'Autorità portuale di Livorno è che questa sentenza del Tar riduca il valore sul mercato di Porto Livorno 2000. La decisione dei giudici amministrativi è soltanto l'ultimo passaggio di una querelle che dura da qualche anno fra i due scali dell'Alto Tirreno, entrambi con ambiziosi programmi sul fronte delle crociere. Proprio l'utilizzo del terminal Speter aveva permesso alla Spezia di soffiare a Livorno alcune tocche delle navi di Royal Caribbean, la seconda maggiore compagnia crocieristica mondiale, fra 2013 e 2014. Dallo scontro commerciale si era passati a quello delle carte bollate. Per quanto riguarda l'utilizzo dello Speter, i legali della società terminalista hanno contestato diversi punti: in primo luogo, l'incompetenza del presidente Forcieri a deliberare su un tema che avrebbe dovuto essere di pertinenza del Comitato portuale; poi l'illegittimità di una concessione promiscua per merci e passeggeri, in un terminal che aveva avuto la concessione per svolgere unicamente attività di movimentazione merci; e ancora, rimarcavano che per l'assegnazione dei servizi ai passeggeri sarebbe stata obbligatoria una gara. **Successivamente, l'attenzione livornese si è spostata sull'altra ordinanza che permetteva l'attracco di navi da crociera anche nell'area dell'Arsenale militare.** Anche contro questa era stato quindi presentato ricorso. A sua volta l'Authority spezzina ha risposto presentando un ricorso incidentale in cui ha contestato l'atto di costituzione di Porto Livorno 2000.

- segue

Il Tar ha stabilito in primo luogo che Porto Livorno 2000 è una società costituita con capitale pubblico e non può fare concorrenza o cercare occasioni di profitto fuori dal porto di Livorno, almeno finché non sarà privatizzata. Nel proseguo che non poteva impugnare l'ordinanza dell'Authority spezzina. «L'eccezione di inammissibilità dell'impugnazione - spiega il giudice amministrativo - è fondata sotto questo profilo, posto che allo stato della legislazione l'operatività della ricorrente non poteva estendersi al di là dell'ambito assegnato dallo statuto». E aggiunge: «L'apertura della compagine societaria a soci privati» potrà «rilevare per le future iniziative imprenditoriali che Porto Livorno 2000 srl assumerà», ma non può «integrare il profilo dell'interesse a ricorrere in relazione agli eventi anteriori alle modificazioni soggettive in corso di perfezionamento». Entrando poi nel merito del ricorso, il Tar riconosce che il sistema crocieristico del porto della Spezia poteva cogliere l'occasione che le si era presentata di ospitare nuove navi da crociera, in condizioni che fin dal principio erano dichiarate come provvisorie. Si è trattato insomma di atti legittimi per dare un vantaggio al porto e alla città.



Crociere: porto della Spezia vince al Tar contro Livorno

No a richiesta danni per perdita passeggeri porto toscano

14 gennaio, 20:17

(ANSA) - GENOVA, 14 GEN - Due vittorie al Tar Liguria per il porto della Spezia nella "guerra delle crociere" con Livorno. Uno scontro legale che nasce con il boom dell'arrivo di navi da crociera nell'approdo ligure a partire dalla primavera 2013, con fette del mercato passeggeri strappate ai rivali del vicino porto toscano. Il Tribunale amministrativo ligure ha deciso su due ricorsi proposti dalla Porto di Livorno 2000, società di cui l'Autorità portuale di Livorno detiene la maggioranza e che gestisce il traffico dei passeggeri nell'omonimo scalo, respingendo la richiesta danni presentata contro l'Autorità portuale della Spezia. Il Tar della Liguria ha definito "inammissibili" le richieste della Porto di Livorno 2000 che contestava la convenzione siglata dal Ministero della Difesa e l'Autorità portuale della Spezia per destinare le banchine dell'Arsenale, più precisamente il molo militare Varicella, alle navi da crociera. Bocciate dall'organo della giustizia amministrativa ligure anche le domande di annullamento di diversi atti con cui l'Autorità portuale della Spezia ha modificato la ricettività dello scalo ligure. In un primo ricorso risalente alla fine del 2013, anno in cui era stata inaugurata la banchina crociera sul Molo Garibaldi che veniva così destinato ad uso promiscuo merci/passeggeri, e con successivi motivi aggiunti, la Porto Livorno 2000 aveva richiesto l'annullamento al Tar di una serie di atti dell'AP della Spezia che riguardavano l'utilizzo del molo. Nel secondo ricorso, un anno dopo, la stessa società aveva richiesto l'annullamento di tutti gli atti che riguardavano gli atti di permuta tra l'AP e la Marina Militare per consentire gli accosti delle navi passeggeri al Molo Varicella, all'interno della Base Navale della Spezia. Entrambi i ricorsi sono stati oggi dichiarati inammissibili. Lo stesso tribunale ha non solo respinto la domanda di risarcimento danni avanzata, ma ha anche condannato la Porto Livorno 2000, che aveva chiesto il rimborso dei danni che riteneva aver subito per la perdita degli scali, al pagamento delle spese di lite. Grande soddisfazione è stata espressa dal presidente dell'Autorità Portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri: "Ancora una volta ci viene dato atto di avere compiuto atti amministrativi assolutamente regolari e trasparenti nel percorso compiuto per lo sviluppo del nostro porto, che perseguiamo anche con soluzioni innovative, ma sempre nel pieno rispetto delle norme". (ANSA).

Guerra delle crociere: La Spezia vince al Tar

I giudici liguri hanno respinto le contestazioni della Porto 2000 sulle banchine dell'Arsenale

■ LIVORNO

Alla fine al Tar Liguria il porto della Spezia ha portato a casa due vittorie nella «guerra delle crociere» con Livorno. Uno scontro legale che nasce con il boom dell'arrivo di navi da crociera nell'approdo ligure a partire dalla primavera 2013, con feste del mercato passeggeri strappate a Livorno.

Il Tribunale amministrativo ligure ha deciso su due ricorsi proposti dalla Porto di Livorno 2000 (di cui [redacted] detiene ancora la maggioranza e che gestisce il traffico dei passeggeri), respingendo la richie-

sta danni presentata contro [redacted] di La Spezia.

Il Tar ha definito «inammissibili» le richieste della Porto 2000 che contestava la convenzione siglata dal ministero della Difesa e [redacted] spezzina per destinare le banchine dell'Arsenale, più precisamente il molo militare Varicella, alle navi da crociera. Bocciate dall'organo della giustizia amministrativa ligure anche le domande di annullamento di diversi atti con cui [redacted] di La Spezia ha modificato la licettività dello scalo ligure. In un primo ricorso risalente alla fine del 2013, anno in cui era stato inau-

gurata la banchina crociere sul Molo Garibaldi che veniva così destinato ad uso promiscuo merci/passeggeri, e con successivi motivi aggiunti, la Porto 2000 aveva richiesto l'annullamento al Tar di una serie di atti dell'Ap de La Spezia che riguardavano l'utilizzo del molo. Nel secondo ricorso, un anno dopo, la società livornese aveva richiesto l'annullamento di tutti gli atti che riguardavano la permuta tra l'Ap e la Marina Militare per consentire gli accessi delle navi passeggeri al Molo Varicella, all'interno della Base navale della Spezia. Entrambi i ricorsi sono stati oggi dichiarati inammissi-

bili.

Lo stesso Tar ha non solo respinto la domanda di risarcimento danni, ma ha anche condannato la Porto 2000, che aveva chiesto il rimborso dei danni che riteneva aver subito per la perdita degli scali, al pagamento delle spese legali.

Il presidente [redacted] spezzina, Lorenzo Forcieri, dal canto suo si è detto soddisfatto: «Ancora una volta ci viene dato atto di avere compiuto atti amministrativi regolari e trasparenti nel percorso compiuto per lo sviluppo del nostro porto, che perseguiamo anche con soluzioni innovative, ma sempre nel pieno rispetto delle norme».



Navi da crociera in porto

Porti: respinti i ricorsi al Tar della Livorno Porto 2000 contro l'AP della Spezia e le soluzioni adottate per incrementare il traffico pax

Author : com

Date : 14 gennaio 2016



(FERPRESS) – Roma, 14 GEN – E' notizia delle ultime ore che il TAR ha respinto entrambi i ricorsi della Società Livorno Porto 2000, di cui l'Autorità Portuale di Livorno detiene la maggioranza, contro l'AP della Spezia. Lo rende noto un comunicato dell'Autorità portuale di La Spezia.

"In un primo ricorso risalente alla fine del 2013, anno in cui era stata inaugurata la banchina crociere sul Molo Garibaldi che veniva così destinato ad uso promiscuo merci/passeggeri, e con successivi motivi aggiunti, la Porto Livorno 2000 aveva richiesto l'annullamento al Tar di una serie di atti dell'AP della Spezia che riguardavano l'utilizzo di molo Garibaldi per usi crocieristici.

"Nel secondo ricorso, di un anno successivo, la stessa società, aveva richiesto l'annullamento di tutti gli atti che riguardavano gli atti di permuta tra l'AP e la Marina Militare per consentire gli accosti delle navi passeggeri al Molo Varicella, all'interno della Base Navale della Spezia.

"Entrambi i ricorsi sono stati oggi dichiarati inammissibili rigettando tutti i motivi proposti dalla ricorrente. Lo stesso tribunale ha inoltre non solo respinto la domanda di risarcimento danni avanzata, ma ha anche condannato la Porto Livorno 2000, che si era addirittura spinta anche a chiedere il rimborso dei danni che riteneva aver subito per la perdita degli scali, al pagamento delle spese di lite.

Il Presidente dell'Autorità Portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri, così commenta la notizia: "Ancora una volta ci viene dato atto di avere compiuto atti amministrativi assolutamente regolari e trasparenti nel percorso compiuto per lo sviluppo del nostro porto, che perseguiamo anche con soluzioni innovative, ma sempre nel pieno rispetto delle norme".

RESPINTO IL RICORSO DI PORTO LIVORNO 2000

Crociere alla Spezia, sì del Tar a Forcieri

Legittima l'ordinanza con cui era stata scippata Rcci allo scalo toscano

Il Tar della Liguria ha respinto il ricorso della società Porto Livorno 2000 contro le ordinanze dell'Autorità portuale della Spezia che nel 2013 avevano assegnato una parte del terminal Speter, destinato alle merci, e dell'Arsenale militare all'attività crocieristica. Porto Livorno 2000, società controllata dall'Authority e dalla Camera di commercio labroniche e che gestisce il terminal passeggeri, si è rivolta al Tar nel dicembre 2013. L'ordinanza spezzina poteva incidere sul progetto di privatizzazione della società. All'epoca anche la società Stazioni Marittime del porto di Genova aveva espresso contrarietà per l'ordinanza spezzina, ma non aveva poi proceduto per vie legali. «Ancora una volta - ha commentato il presidente dell'Autorità portuale spezzina, Lorenzo Forcieri - ci viene dato atto di avere compiuto atti amministrativi assolutamente regolari e trasparenti nel percorso compiuto per lo sviluppo del nostro porto, che perseguiamo anche con soluzioni innovative, ma sempre nel pieno rispetto delle norme». Proprio le soluzioni innovative avevano dato luogo anche a una polemica con il presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo. Secondo Merlo, l'ordinanza spezzina era concorrenza sleale attuata con una diversa

applicazione delle procedure. «O sbaglio io o sbaglia Spezia. Se avessi fatto un'ordinanza come a Spezia, a Genova avrebbero potuto considerarla persino un'ipotesi di reato. A Spezia invece viene considerato dinamismo imprenditoriale», aveva detto Merlo. Il Tar ha dato ragione a Forcieri. Caso vuole che il ricorso sia stato respinto proprio pochi giorni dopo che la privatizzazione di Porto Livorno 2000 ha compiuto il primo passo importante. Nell'ultima settimana di dicembre sono state inviate alle quattro imprese interessate le lettere per la presentazione delle offerte formali. I soggetti ammessi alla procedura avranno tempo sino a venerdì 29 aprile per presentare le offerte dettagliate. Dopodiché verrà nominata una commissione giudicatrice per la scelta del candidato migliore. Il timore dell'Autorità portuale di Livorno è che questa sentenza del Tar riduca il valore sul mercato di Porto Livorno 2000. La decisione dei giudici amministrativi è soltanto l'ultimo passaggio di una querelle che dura da qualche anno fra i due scali dell'Alto Tirreno, entrambi con ambiziosi programmi sul fronte delle crociere. Proprio l'utilizzo del terminal Speter aveva permesso alla Spezia di soffiare a Livorno alcune tocche delle navi di Royal Caribbean, la seconda maggiore compagnia crocieristica mondiale, fra 2013 e 2014. Dallo

The image shows a newspaper page from 'L'Avvisatore Marittimo'. The main headline is 'Crociere alla Spezia, sì del Tar a Forcieri' with a sub-headline 'Legittima l'ordinanza con cui era stata scippata Rcci allo scalo toscano'. The page features a large photograph of a cruise ship docked at a pier. To the right of the main article, there are several smaller news items, including '14 milioni di passeggeri all'anno entro il 2020' and 'Container, Maersk si conferma prima'. At the bottom right, there is an advertisement for 'AMENDOLA'.

- segue

scontro commerciale si era passati a quello delle carte bollate. Per quanto riguarda l'utilizzo dello Speter, i legali della società terminalista hanno contestato diversi punti: in primo luogo, l'incompetenza del presidente Forcieri a deliberare su un tema che avrebbe dovuto essere di pertinenza del Comitato portuale; poi l'illegittimità di una concessione promiscua per merci e passeggeri, in un terminal che aveva avuto la concessione per svolgere unicamente attività di movimentazione merci; e ancora, rimarcavano che per l'assegnazione dei servizi ai passeggeri sarebbe stata obbligatoria una gara. Successivamente, l'attenzione livornese si è spostata sull'altra ordinanza che permetteva l'attracco di navi da crociera anche nell'area dell'Arsenale militare. Anche contro questa era stato quindi presentato ricorso. A sua volta l'Authority spezzina ha risposto presentando un ricorso incidentale in cui ha contestato l'atto di costituzione di Porto Livorno 2000. Il Tar ha stabilito in primo luogo che Porto Livorno 2000 è una società costituita con capitale pubblico e non può fare concorrenza o cercare occasioni di profitto fuori dal porto di Livorno, almeno finché non sarà privatizzata. Nel conseguente che non poteva impugnare l'ordinanza dell'Authority spezzina. «L'eccezione di inammissibilità dell'impugnazione - spiega il giudice amministrativo - è fondata sotto questo profilo, posto che allo stato della legislazione l'operatività della ricorrente non poteva estendersi al di là dell'ambito assegnato dallo statuto». E aggiunge: «L'apertura della compagine societaria a soci privati» potrà «rilevare per le future iniziative imprenditoriali che Porto Livorno 2000 srl assumerà», ma non può «integrare il profilo dell'interesse a ricorrere in relazione agli eventi anteriori alle modificazioni soggettive in corso di perfezionamento». Entrando poi nel merito del ricorso, il Tar riconosce che il sistema crocieristico del porto della Spezia poteva cogliere l'occasione che le si era presentata di ospitare nuove navi da crociera, in condizioni che fin dal principio erano dichiarate come provvisorie. Si è trattato insomma di atti legittimi per dare un vantaggio al porto e alla città. Alberto Ghiara

Crociere, il Tar dà ragione all'Ap Rilanciato l'uso del molo Varicella

Respinti i ricorsi della Livorno Porto 2000. Ok anche il Garibaldi

- LA SPEZIA -
SPEZIA batte Livorno 2 a 0. No, non è il risultato del retour match di campionato tra gli aquilotti e i labronici, ma quanto emerso all'esito dell'interminabile sfida a colpi di carte bollate tra [redacted] della Spezia e Porto 2000, la società che gestisce il terminal passeggeri del porto di Livorno, che ha visto l'ente di via del Molo avere ragione su tutta la linea. I giudici del Tar della Liguria hanno infatti dichiarato inammissibili entrambi i ricorsi presentati dalla società livornese. E se il primo ricorso, datato 2013 e relativo all'utilizzo del molo Garibaldi per fini crocieristici, poteva essere quasi scontato dopo il diniego della sospensiva da parte dei giudici amministrativi, l'esito del secondo ricorso, datato 2014 e legato all'annullamento di tutti gli atti che riguardavano gli atti di permuta tra l'Ap spezzina e la Marina militare per consentire l'attracco delle navi passeggeri al Molo Varicella della Base Navale, potrebbe ridare nuova linfa al settore crocieristico.

IL RICORSO di Porto 2000 era teso a verificare ai fini risarcitori la legittimità degli accordi che di fatto hanno permesso alla stessa Ap spezzina di incrementare la propria fetta di mercato crocieristico proprio ai danni di Livorno. Tuttavia, il mancato utilizzo del Varicella aveva portato alcune compagnie crocieristiche a rivedere al ribasso già nel 2015 il pro-

gramma degli arrivi nel Golfo dei Poeti. L'incertezza sull'uso del molo militare, dettata sia dall'assidua presenza sul Varicella di naviglio militare - la convenzione tra Ap e Marina prevede la precedenza alle unità navali militari - sia dal contenzioso in atto tra [redacted] della Spezia e la società Porto 2000 di Livorno, aveva convinto alcune compagnie a

dirottare il proprio scalo tirrenico proprio a Livorno, come la Cunard Cruise e la Disney Cruise. Ora, lo sblocco della vertenza giudiziaria potrebbe essere nuovo trampolino di lancio per la crescita ulteriore dei traffici. «Questa è la dimostrazione che le cose si fanno bene dal punto di vista ammi-

nistrativo: ancora una volta - spiega Lorenzo Forcieri - ci viene da-

to atto di avere compiuto atti assolutamente regolari e trasparenti nel percorso compiuto per lo sviluppo del nostro porto, che perseguiamo anche con soluzioni innovative, ma sempre nel pieno rispetto delle norme. In questo modo, nei periodi clou della nuova stagione crocieristica potremo mettere in atto soluzioni in grado di soddisfare le esigenze delle compagnie crocieristiche. Il Molo Garibaldi non può ospitare attualmente due navi di grandissime dimensioni (come le ammiraglie di Royal Caribbean, ndr) quindi avere a disposizione il Molo Varicella è un'opportunità in più che ci permette di accogliere più navi contemporaneamente». Il tribunale amministrativo regionale della Liguria non solo respinto la domanda di risarcimento danni avanzata dalla società livornese a compensazione della perdita degli scali a favore del porto della Spezia, ma ha anche condannato la Porto Livorno 2000, al pagamento delle spese di lite.

Matteo Marcello

FORCIERI

«Riconosciute regolarità e trasparenza dei nostri atti amministrativi»

IL PRONUNCIAMENTO DEI GIUDICI CHIUDE IL LUNGO BRACCIO DI FERRO

Focus



Trampolino di lancio

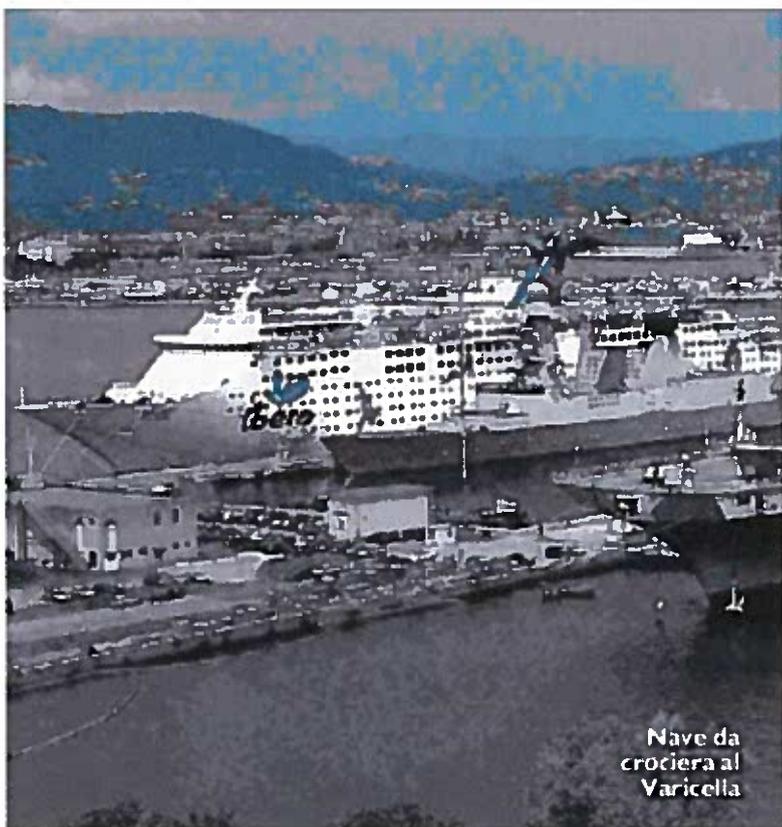
IL contenzioso tra Porto 2000 e Porto 2000 aveva convinto alcune compagnie come la Cunard Cruise e la Disney Cruise a dirottare il proprio scalo tirrenico proprio a Livorno, ora lo sblocco della vertenza giudiziaria può essere un nuovo trampolino di lancio.

Nuove opportunità

IL Molo Garibaldi non può ospitare attualmente due navi di grandissime dimensioni come le ammiraglie della Royal Caribbean, quindi avere a disposizione il Molo Varicella sarà un'opportunità in più nei periodi clou della nuova stagione crocieristica.

Vittoria su tutti i fronti

IL tribunale amministrativo della Liguria non solo ha respinto la richiesta di risarcimento danni avanzata dalla società livornese a compensazione della perdita degli scali, ma ha anche condannato la Porto Livorno 2000 al pagamento delle spese processuali.



Nave da crociera al Varicella



PRESIDENTE Lorenzo Forcieri

IL FUTURO DEL PORTO

Piattaforma Europa: ora c'è il bando di gara

I pretendenti potranno farsi avanti entro il 22 marzo. Operazione da 500 milioni di euro
La griglia dei requisiti (molto selettivi) fa da sbarramento: spazio alle cordate di colossi

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

Habemus bandum. La Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea mette nero su bianco sul numero di ieri il testo del maxi-avviso relativo alla Darsena Europa con cui

livornese va a cercare di stallare gli investitori disponibili, in cambio di una concessione cinquantennale, a mettere un pacchetto record di milioni di euro in uno dei più grossi progetti infrastrutturali della storia recente del nostro Paese: non è affatto casuale il riferimento all'"affaire" che riguarda l'espansione a mare del nostro porto. Talmente imponente che, fissando lo sguardo non alla cronaca ma alla storia, non ha raffronto con la Darsena Toscana realizzata dagli anni '70 quanto semmai con la nascita del Porto Industriale a nord del vecchio scalo: uno sforzo che impegnò sostanzialmente i primi trent'anni del Novecento e impostò quel che sarebbe stato poi quasi un secolo di storia.

Al pari del nuovo Prg, è slittato un po' in avanti ma finalmente si è materializzato. Certo, il governatore Enrico Rossi aveva sperato di farcela a vederlo concretizzarsi entro la fine dello scorso aprile in diritto d'arrivo della campagna elettorale, poi era slittato a maggio, quindi a inizio estate, poi un po' dopo ferragosto, anzi meglio agli inizi di autunno, e via dicendo finché era stato

della Regione, a promettere la pubblicazione entro gennaio. L'ha fatto rompendo gli indugi: nelle ultime settimane il ritardo era dovuto all'attesa della firma della convenzione con l'Autorità anti-Corruzione dell'ex pm Raffaele Cantone, che però è sommersa dalle richieste e non ce la fa a smaltire tutto. Alla fine Gallanti ha deciso che la collaborazione con Cantone è preziosa ma, siccome la gara vera e propria sarà in un secondo momento, intanto si poteva far partire l'avviso per raccogliere le manifestazioni di interesse.

La maxi-Darsena Europa avrà il compito di aprire una nuova stagione del porto di Livorno: chissà dunque se è solo una buffa coincidenza sul calendario il fatto che

livornese ha fissato i nodi dell'inizio di primavera come la scadenza entro la quale dovranno farsi avanti gli investitori.

Cià, perché il termine è stabilito a mezzogiorno del 22 marzo. Ancora con Gallanti e Provinciali in sella, visto che la proroga del commissariamento si spinge fino a maggio (e quella del contratto del segretario generale anche un po' più in là).

Nel testo del bando è confermato che i fondali sono previsti a 16 metri di profondità per la banchina nord (a 17 per il canale d'accesso e a 13 per la banchina ovest). Dunque, l'ipotesi di andare a meno 20 - assai caldeggiata dalla Regione - è lasciata a una eventuale fase ulteriore: possibile se è a quella profondità che saranno realizzate gli imbasamenti delle nuove

banchine.

Non mancano le cifre che fanno un po' da bussola a quest'opera, anche se in realtà saranno le cordate in lizza a tradurle in concreto. Ad esempio, dice di stimare "l'importo complessivo della concessione" in 504,4 milioni di euro. In particolare: per la progettazione dovrebbero andarsene 13,5 milioni; inclusi la valutazione di impatto ambientale (attorno ai 6-15 mila euro) e i rilievi geognostici e ambientali (2,5 milioni di euro); per i lavori di costruzione del terminal si stima una cifra di 305 milioni mentre l'allestimento con gru e mezzi da piazzale e da banchina ammonta presumibilmente a 185 milioni. Di contro, la stima del valore complessivo annuo presunto della gestione del futuro terminal è giudicata in crescita dai 13 milioni del 2022, anno in cui viene ipotizzata l'inizio dell'operatività, fino ai 176,4 milioni di euro annui una volta raggiunto il funzionamento a pieno regime (e qui viene indicato il 2027).

In realtà, l'aspetto-chiave del bando sta altrove: nella griglia di requisiti che fanno da sbarramento per poter partecipare. La prima fase, in effetti, è una selezione del ventaglio di interlocutori in grado di avere le spalle sufficientemente larghe per affrontare un impegno del genere. Ad esempio, è stato previsto che possa farsi avanti solo chi: 1) movimentava un traffico container di almeno un milione di teu come media annuale degli ultimi cinque anni; 2) ha un fatturato medio annuo che negli ultimi cin-

que anni risulti almeno di 50,4 milioni di euro (cioè "il 10% del valore dell'investimento previsto per l'intervento"); 3) ha un capitale sociale di almeno 25,2 milioni (cioè "un ventesimo" di tale valore), salvo una attestazione bancaria di tenore equivalente nel caso si tratti di società nate nell'ultimo biennio. È plausibile che la tipologia del progetto spinga gli investitori a strutturarsi in cordate in cui figurino chi ha i traffici portuali, chi ha esperienza collaudata sul fronte dei grandi appalti di costruzioni infrastrutturali e chi opera nel campo della finanza che sta alle spalle di queste realizzazioni. Qualora il pool abbia al proprio interno anche il soggetto che gestirà la costruzione, c'è una griglia di requisiti di qualificazione per verificare che l'impresa sia in grado di reggere l'appalto sia come finanza che come know how.

Questo è il primo round, poi farà il vaglio di quanti si sono detti interessati a investire e a loro a fine primavera spedisce gli inviti a formulare l'offerta vera e propria.

CONTRASTO PUBBLICITÀ

Incontro Lucarelli-Gallanti: fumata nera Tre dipendenti a casa, altri 40 a rischio

Braccio di ferro sull'utilizzo del terminal alla calata Pisa

- LIVORNO -

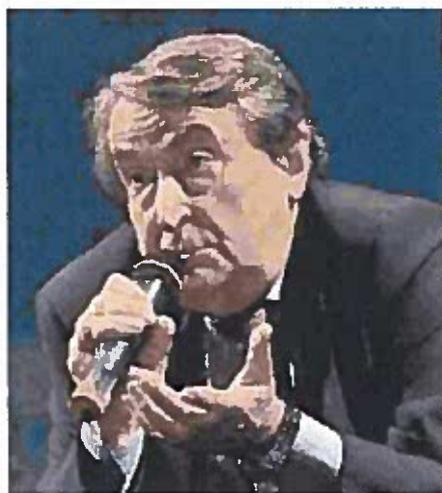
NON HA AVUTO alcun esito concreto l'incontro di Cristiano Lucarelli, titolare del Lucarelli terminal del porto, con il commissario

e il suo segretario generale Massimo Provinciali. E anche se la clamorosa protesta dei lavoratori, con gli striscioni (subito ritirati) ha evidenziato che c'è il pericolo della perdita di 40 posti a breve, per il momento non c'è una soluzione all'orizzonte. Cristiano Lucarelli da parte sua è amareggiato. «Con l'intenzione all'accosto delle navi oltre 150 metri nel nostro terminal sulla calata Pisa - sottolinea - ci è stata praticamente chiusa ogni possibilità di lavoro, perché non esistono più roto sotto quelle dimensioni. E abbiamo già perso la nave della Tirrenia, che malgrado ci fosse un contratto con noi è dovuta andare al terminal Ltm». Tradotto in cifre, sottolinea l'ex bomber assicurato, la sua società sta perdendo almeno 70 mila euro di fatturato al mese, circa il 30% del totale, e 3 lavoratori sono stati già mandati a casa. Se non ci sarà una soluzione a breve per mantenere i contratti in vigore e recuperare qualcuno di quelli perduti - è sempre lui che parla - salteranno anche gli altri 40 posti di lavoro. Per chi il terminal sulla calata Pisa è stato interdetto alle navi oltre 150 metri?

«Conferma che la misura si è resa necessaria per poter avviare entro breve i lavori di resecazione allo «sporgente» della calata, in modo da creare



PROTAGONISTI Cristiano Lucarelli, a sinistra, e



DIFFICILE LAVORARE COSÌ

«Con l'interdizione all'accosto delle navi oltre 150 metri ci è stata chiusa ogni possibilità di lavoro»

poi un'unica linea di banchina. E' previsto dal piano regolatore, che è stato approvato da tutte le componenti del porto: come hanno ricordato Gallanti e Provinciali nell'incontro con Lucarelli mer-

coledì scorso mentre i lavoratori manifestavano davanti a palazzo Rosciano. Lucarelli non contesta la scelta: ma chiede che in attesa dell'inizio dei lavori gli sia consentito ancora lavorare nel terminal. E quando poi ci saranno i lavori, di poter utilizzare il molo Italia. «Non sempre - chiarisce - ma quando l'accosto riservato prioritariamente alle navi da crociera rimarrà libero».

DISPONIBILE, ha detto a palazzo Rosciano, a liberare la banchina non appena gli sarà fatta comunicazione di avvicinamento di qualche nave da crociera. Ed ha

anche ricordato che la stagione delle crociere comincia di fatto a marzo/aprile, per cui il molo Italia fino ad allora potrebbe essere disponibile per i roto senza grossi sacrifici per alcuna. Risposta: il piano regolatore del porto non prevede l'utilizzo del molo Italia per i roto e anche in quella zona sono previsti lavori che renderebbero difficile il flusso e deflusso dei tr (allargamento della strada di accesso, forse anche magazzino per i forestali). Insomma, la soluzione proposta da Lucarelli è per palazzo Rosciano inapplicabile.

A.F.

PIATTAFORMA EUROPA

GAZZETTI, PD: «OCCASIONE UNICA PER IL FUTURO DEL PORTO DI LIVORNO E PER LE PROSPETTIVE DELLA CITTÀ»



Il porto si prepara per i container

La prossima settimana sarà pubblicato il piano economico finanziario con il bando di gara relativo alla nuova concessione per il futuro terminal. Il commissario Monti: "Un'opera dall'impatto straordinario". L'automotive ha portato risultati oltre ogni aspettativa. Verso la gestione del Marina Yachting. [Unindustria delinea un nuovo sviluppo](#)

CIVITAVECCHIA - «L'opera più importante per la crescita, la definizione e la consacrazione del nostro porto».

Così il commissario straordinario dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti ha definito la Darsena Energetico Grandi Masse e quindi il nuovo terminal container, infrastruttura ormai ai nastri di partenza. Sarà infatti pubblicato lunedì prossimo il piano economico finanziario della Compagnia Porto (65% Gavio, poi Enel e Ludoil), con il bando di gara relativo alla nuova concessione. Si tratta di un investimento da 508,6 milioni di euro: 308,6 milioni di parte privata e 200 milioni di parte pubblica. A seguito dell'approvazione dell'adeguamento tecnico funzionale del piano regolatore portuale, il progetto presentato da Molo Vespucci al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e alla Commissione Europea è risultato tra i pochi, cinque in totale, ad avere i requisiti di eleggibilità per ottenere i finanziamenti previsti dal Piano Juncker.

«Un'opera - ha precisato Monti - che non rappresenta una concorrenza agli altri scali italiani, ma va a colmare un gap, recuperando terreno nei confronti dei porti del Nord Europa che oggi, assurdo dirlo, servono un mercato di consumo come quello di Roma, il secondo a livello nazionale ed il quinto d'Europa. Una piattaforma, quindi, che risponde alle richieste del mercato, con caratteristiche uniche, grazie ai 18 metri di profondità dei fondali, 900 metri lineari di banchina e 5.000 mq di retroporto».

Novanta giorni di pubblicazione per il bando, poi si andrà alla firma e all'avvio dei lavori, dopo l'assoggettabilità alla Via - nonostante, come ricordato dal commissario, il progetto sia già inserito in un piano regolatore portuale approvato - per un'opera definita di impatto straordinario da Monti, non solo per il territorio ma per l'intero Paese.

Dietro questa nuova infrastruttura c'è un importante lavoro messo a punto nel corso degli ultimi anni proprio dall'Autorità Portuale e che ha visto la realizzazione di opere fondamentali per il futuro terminal.

- segue

In pochi anni, infatti, la zona nord del porto è completamente cambiata, con la nuova darsena Traghetti, Servizi e con il prolungamento dell'antemurale.

«Abbiamo preparato il terreno per il nuovo terminal container - ha aggiunto Monti - realizzando già anche le due casse di colmata a servizio. Se si creano per tempo le infrastrutture necessarie i risultati si raggiungono».

La stessa cosa è accaduta per un altro settore che ha fatto di Civitavecchia un hub fondamentale a livello internazionale: quello dell'automotive.

Un lavoro di fino, quello con Fca e Grimaldi, che oggi fa registrare risultati oltre ogni aspettativa. Intercettare un traffico strategico come quello delle auto, in un periodo di difficoltà, è stato possibile grazie alla lungimiranza e ad investimenti che hanno permesso di presentare un progetto concreto, con infrastrutture in grado di poter accogliere già il traffico. E così è stato.

«Il 2015 ha visto Civitavecchia protagonista di questo traffico transoceanico - ha aggiunto Monti - con oltre 100.000 auto Fca che, in arrivo da Melfi, sono state imbarcate su tre navi al mese della Grimaldi alla volta di Halifax, Baltimora e Jacksonville, con New York e Philadelphia che si aggiungeranno a fine 2016. Da maggio poi Grimaldi ha incrementato le rotte, esportando circa 10.000 auto verso il Giappone, la Corea e l'Australia, con una frequenza di circa 2 navi a settimana. Una grande scommessa vinta, con l'aumento anche dell'import, per un +45%». Scommessa che, come evidenziato dal presidente della Compagnia Portuale Enrico Luciani, ha permesso di dare lavoro, tra occupazione diretta ed indiretta, a circa 400 persone. «Rispetto al 2014 - ha spiegato - il fatturato della Cpc è cresciuto del 20%, la metà del quale riferito al solo traffico delle auto nuove; 51 i lavoratori assunti a tempo indeterminato e altri 40 a tempo determinato. Sessanta quelli assunti dalla Cilp, che ha aumentato il suo organico del 200%».

Altra novità per il 2016 riguarda il porto storico. È stato infatti pubblicato nei giorni scorsi il bando per il rilascio della concessione per la gestione del Nuovo Roma Marina Yachting che ospiterà fino a 23 megayacht dai 40 ai 100 metri di lunghezza. L'offerta prevede anche la realizzazione della nuova sede della Capitaneria di Porto nella zona nord del porto e la ricostruzione dell'Arsenale del Bernini, in accordo con la Soprintendenza. Una fase delicata di sviluppo sulla quale il commissario straordinario Pasqualino Monti crede fortemente.

Il caso Taranto. Vertice con il sottosegretario De Vincenti per ampliare il Contratto istituzionale di programma

L' Esecutivo apre ai nuovi progetti

Operazioni nel centro storico e nel Mar Piccolo - Marchesi responsabile unico

Il Governo apre sulla possibilità di finanziare nuovi progetti col Contratto istituzionale di programma siglato per l' area di Taranto nei giorni scorsi. Contratto che fa riferimento ad una dote complessiva di 800 milioni, rinvenienti da finanziamenti già programmati o stanziati per Taranto, nei settori delle bonifiche, della portualità e della riqualificazione urbana.

Dopo aver ottenuto la messa in sicurezza, evitando il rischio di perderli a fine 2015, precedenti stanziamenti per le infrastrutture portuali e la bonifica per oltre 200 milioni e previsto altri 37 milioni per il completamento dell' ammodernamento dell' Arsenale della Marina Militare col piano «Brin», gli enti locali, ieri a confronto col sottosegretario alla presidenza, Claudio De Vincenti, hanno candidato nuove proposte a finanziamento. In particolare Comune e Provincia hanno presentato la riqualificazione di un immobile storico del centro di Taranto, il Palazzo degli Uffici (20 milioni), il «revamping» del ponte girevole di Taranto (3 milioni), mentre dalla struttura del commissario alle bonifiche è arrivata la richiesta di un finanziamento (95 milioni) per il disinquinamento di Mar Piccolo.

«Sulle nuove proposte il Governo non ha assunto per ora impegni specifici ma il confronto è aperto», si commenta dopo il vertice a Palazzo Chigi del Tavolo istituzionale Taranto. Intanto, è stato nominato responsabile unico del Contratto Giampiero Marchesi, il funzionario della presidenza che ha coordinato l' istruttoria in questi mesi, mentre nel giro di una settimana sarà costituito il Nucleo tecnico di valutazione.

«Compito del Nucleo - spiega Sergio Prete, riconfermato dal ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, commissario dell' **Autontà portuale** per altri sei mesi - sarà quello di effettuare un monitoraggio sugli interventi in corso, verificando il rispetto dei tempi di attuazione e capacità di spesa delle stazioni appaltanti, e di selezionare tutti i nuovi progetti che saranno presentati. Palazzo Chigi ha sottolineato molto la necessità di avere progetti cantierabili e corredati di un cronoprogramma, non studi di fattibilità».

«Ma noi - aggiunge il sindaco di Taranto, Ezio Stefano - abbiamo chiarito che i nostri progetti, una volta finanziati, hanno una ricaduta immediata, coerente con le finalità sia del Contratto istituzionale, che dalla



- segue

legge 20 di marzo 2015 che lo previsto».

Che Taranto debba aprirsi al «nuovo», lo sottolinea anche il presidente dei Giovani Imprenditori, Marco Gay, ieri ad un convegno della Confindustria locale. «L' Ilva - afferma Gay - è sicuramente un caso nazionale e ben vengano soluzioni finalizzate ad assicurare la ripresa dell' azienda e la stabilizzazione di un indotto che ha molto sofferto. Ma messa in sicurezza l' Ilva, bisogna anche avere una visione nuova su tutto ciò che nel territorio può determinare impresa: penso al turismo, alla cultura, alla risorsa del mare. Innovare non deve spaventarci. Anche una riconversione del ciclo produttivo dell' Ilva, una volta valutata tecnicamente, può essere innovazione». E il fatto che la Camera, l' altro ieri, votando il decreto sull' Ilva, abbia anche approvato un' ordine del giorno del Pd a favore della «decarbonizzazione» del siderurgico col passaggio al gas, viene accolto positivamente dal governatore della Puglia, Michele Emiliano.

«Comincia un percorso che non sarà breve, nè facile, di trasformazione della fabbrica», dice Emiliano. E intanto si rasserena in parte il fronte Genova: Fiom Cgil e Failms hanno sospeso lo sciopero di lunedì. «Mandiamo un messaggio di speranza - affermano - affinché le istituzioni locali e il Governo confermino le garanzie dell' Accordo di programma».

DOMENICO PALMIOTTI

Augusta

Liquidati i soldi per la concessione demaniale

Ammonta a 1764 euro la somma che l'amministrazione comunale di Augusta ha impegnato nei giorni scorsi a favore dell'**Autorità portuale**. L'importo, contenuto in una determina a firma del responsabile del terzo settore Francesco Lombardi, si riferisce al pagamento del canone 2105 dovuto all'Ente economico del porto per la concessione demaniale marittima per mantenere 4000 metri quadrati di suolo pubblico in via dei Cantieri, una strada che costeggia parte del cento storico.

Comune di Augusta 25

«Bloccare l'utilizzo del petcoke ad Augusta»

La nuova Camera fa scattare le pressioni e le minacce di protesta. Istituzione della Camera di Augusta in regola

Augusta. L'Amministrazione comunale ha impegnato nei giorni scorsi una somma di 1764 euro a favore dell'Autorità portuale. L'importo, contenuto in una determina a firma del responsabile del terzo settore Francesco Lombardi, si riferisce al pagamento del canone 2105 dovuto all'Ente economico del porto per la concessione demaniale marittima per mantenere 4000 metri quadrati di suolo pubblico in via dei Cantieri, una strada che costeggia parte del cento storico.



La nuova Camera di Augusta fa scattare le pressioni e le minacce di protesta. Istituzione della Camera di Augusta in regola

IN BREVE
Liberalizzazione per la concessione demaniale
L'Amministrazione comunale di Augusta ha impegnato nei giorni scorsi una somma di 1764 euro a favore dell'Autorità portuale. L'importo, contenuto in una determina a firma del responsabile del terzo settore Francesco Lombardi, si riferisce al pagamento del canone 2105 dovuto all'Ente economico del porto per la concessione demaniale marittima per mantenere 4000 metri quadrati di suolo pubblico in via dei Cantieri, una strada che costeggia parte del cento storico.

Francoforte, eseguita l'autopsia sull'artigiano

Francoforte. È stata eseguita l'autopsia sull'artigiano che si era ucciso con un colpo di pistola alla nuca. L'indagine è in corso. I risultati saranno disponibili nei prossimi giorni.



IN BREVE
Piazza, omicidio di gennaio
L'Amministrazione comunale di Augusta ha impegnato nei giorni scorsi una somma di 1764 euro a favore dell'Autorità portuale. L'importo, contenuto in una determina a firma del responsabile del terzo settore Francesco Lombardi, si riferisce al pagamento del canone 2105 dovuto all'Ente economico del porto per la concessione demaniale marittima per mantenere 4000 metri quadrati di suolo pubblico in via dei Cantieri, una strada che costeggia parte del cento storico.

Da Lentini no alla diacaria: il sindaco si batte contro la Regione

Lentini. Il sindaco si batte contro la Regione per la diacaria. Il sindaco si batte contro la Regione per la diacaria. Il sindaco si batte contro la Regione per la diacaria.

Palazzolo, lezioni al freddo: «Le 30 stufe non bastano»

Palazzolo. Lezioni al freddo. Le 30 stufe non bastano. Lezioni al freddo. Le 30 stufe non bastano.

Il sindaco di Augusta, è polizista

Augusta. Il sindaco di Augusta, è polizista. Il sindaco di Augusta, è polizista.

CHIOGGIA

Progetti per il porto Lievita il malcontento degli operatori marittimi

CHIOGGIA - L'incremento della profondità del canale che conduce dalla fortezza di San Felice allo scalo di Val da Rio non comporterà alcun immediato vantaggio per i traffici portuali. Il fondale accanto alle banchine non potrà, infatti, essere facilmente incrementato, affinché possano attraccarvi le tanto auspicate navi di maggior stazza. In pratica, paradossalmente, grazie ai 11 metri previsti dal piano governativo, i mercantili medio grandi potrebbero accedere alla laguna, ma non alle strutture d'attracco. Sta di fatto che esse furono realizzate più di vent'anni fa, secondo i superati standard del vecchio Piano regolatore, tuttora vigente. I moli crollerebbero qualora i fondali ad essi attigui fossero incrementati oltre le profondità calcolate dai progettisti. Solamente un relativamente breve tratto di banchina potrebbe essere adattato per poter accogliere in sicurezza navi con otto metri di pescaggio. Lo lascia chiaramente intendere il presidente del Comitato per il rilancio della portualità Alfredo Calascibetta. Il portavoce degli agenti marittimi e degli spedizionie-

ri ne conclude che, a lavori fatti, il porto potrà tutt'al più tornare ad accogliere le navi di media stazza che, da un paio d'anni a questa parte, lo disertano perché l'accesso allo scalo è rimasto ostruito da smottamenti subacquei. «L'effettivo sviluppo dello scalo clodiense - commenta Calascibetta - non vede, dunque, ancora la tanto attesa luce verde». Il portavoce degli operatori tira in ballo anche i tempi della burocrazia rilevando che, per l'ambizioso escavo a 11 metri «sarà necessario trovare i finanziamenti», non ancora disponibili. Conclude appellandosi al futuro coordinamento centrale della nuova [redacted] di Venezia che dovrebbe riunirsi entro giugno, allo scopo di vagliare la nuova riforma dei porti. Lievita, intanto, il malcontento degli operatori che, oggi come oggi, si accontenterebbero della semplice rimozione delle secche. Il ripristino della navigabilità, così com'era stata fino ad un paio d'anni or sono, consentirebbe loro di recuperare i traffici perduti. Si tratterebbe di un intervento risolvibile nell'arco di poche settimane. (r.per.)



Il Tirreno



L'area portuale che è sotto i riflettori della maxi-operazione (Merzi/PentaFoto)

Gazzetti: «Questo è un giorno importante»

«Oggi un giorno importante per la vicenda della Piattaforma Europa e per Livorno» commenta in un'nota il consigliere regionale Pd, livornese, Francesco Gazzetti. «Vincimento ci siamo - aggiunge -. Adesso manca soltanto la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale italiana che dovrebbe avvenire entro la fine del mese. Quella di queste ore un primo passaggio fondamentale che va nella direzione auspicata dal Governo e dalla Regione Toscana e per il quale noi vogliamo complimentare con l'Autorit portuale». Gazzetti sottolinea che «riconferma la piattaforma un'opera importantissima, fondamentale sia per il futuro del porto di Livorno che per le prospettive della città e che rappresenta anche una grande opportunità per l'economia e lo sviluppo non soltanto dell'area costiera ma dell'intera regione».

TERMINALISTI

Concessioni, regolamento nella palude. Rossi chiede fidejussioni

GENOVA. Il regolamento sulle concessioni dei terminal, previsto dalla legge -porti del '94 e scritto dal ministero delle Infrastrutture 21 anni dopo, è da metà ottobre fermo alle Finanze in attesa di esame. Il testo, che dovrebbe introdurre la pronuncia del ministero su richieste di proroghe di concessioni sopra un congruo numero di anni e l'obbligo di pubblicità delle istanze, è stato sollecitato nei mesi scorsi da Maurizio Rossi (Gruppo Misto), della commissione Lavori pubblici al Senato. «Guardando al caso Rotterdam» dove a fronte di enormi investimenti infrastrutturali il porto rischia di perdere occupati per il combinato disposto automazione -calo dei traffici «Regioni e città portuali devono chiedersi quali vantaggi potranno e dovranno avere» in futuro. Il rischio è che da valore aggiunto «i porti diventino un problema, se magari aumentando i traffici, aumenterà il traffico di veicoli e diminuirà l'occupazione. Ci sono tipi di terminal che possono garantire più occupazione per spazi occupati, e altri (container) che invece diminuiranno questo parametro a vantaggio del solo concessionario». Le recenti maxi -proroghe

fino a 60 anni (tutte accordate dalle Authority) ai terminal di Trieste, La Spezia, Genova, Savona sono giustificate dagli operatori dal fatto di dover far fronte agli ammortamenti necessari sugli investimenti richiesti dal mercato dopo l'esplosione del gigantismo navale.

Ma così, avverte Rossi «stiamo ipotecando il futuro» delle città portuali. Invece «la durata delle concessioni non deve superare i 10/15 anni, gli investimenti promessi vanno garantiti con fidejussione, dovrebbero esserci garanzie su occupazione e traffici minimi.

Nessuno - conclude Rossi può prevedere come si evolveranno i traffici nei prossimi 5/10 anni, figuriamoci se blocchiamo il futuro con concessioni di 60 anni».



The Medi Telegraph

Concessioni, il regolamento è nella palude

Roma - Il regolamento sulle concessioni dei terminal, previsto dalla legge-porti del '94 e scritto dal ministero delle Infrastrutture 21 anni dopo, è da metà ottobre fermo alle Finanze. Intanto, il senatore Maurizio Rossi chiede, oltre a un tetto sulle durate terminalisti, anche la fidejussione sugli investimenti promessi



Roma - Il regolamento sulle concessioni dei terminal, previsto dalla legge-porti del '94 e scritto dal ministero delle Infrastrutture 21 anni dopo, è da metà ottobre fermo alle Finanze in attesa di esame. **Il testo**, che dovrebbe introdurre la pronuncia del ministero su richieste di proroghe di concessioni sopra un congruo numero di anni e l'obbligo di pubblicità delle istanze, è stato sollecitato nei mesi scorsi da Maurizio Rossi (Gruppo Misto), della commissione Lavori pubblici al Senato: «Guardando al caso Rotterdam» dove a fronte di enormi investimenti infrastrutturali il porto rischia di perdere occupati per il combinato disposto automazione-calo dei traffici «Regioni e città portuali devono chiedersi quali vantaggi potranno e dovranno avere» in futuro.

Il rischio è che da valore aggiunto «i porti diventino un problema, se magari aumentando i traffici, aumenterà il traffico di veicoli e diminuirà l'occupazione. Ci sono tipi di terminal che possono garantire più occupazione per spazi occupati, e altri (container) che invece diminuiranno questo parametro a vantaggio del solo concessionario». **Le recenti maxi-proroghe fino a 60 anni** (tutte accordate dalle Authority) ai terminal di Trieste, La Spezia, Genova, Savona sono giustificate dagli operatori dal fatto di dover far fronte agli ammortamenti necessari sugli investimenti richiesti dal mercato dopo l'esplosione del gigantismo navale.

Ma così, avverte Rossi «stiamo ipotecando il futuro» delle città portuali. Invece «la durata delle concessioni non deve superare i 10/15 anni, gli investimenti promessi vanno garantiti con fidejussione, dovrebbero esserci garanzie su occupazione e traffici minimi. Nessuno - conclude Rossi - può prevedere come si evolveranno i traffici nei prossimi 5/10 anni, figuriamoci se blocchiamo il futuro con concessioni di 60 anni».

IN ARRIVO IL BANDO PER IL PORTO DI PRA'-VOLTRI: OPERE PER 12 MILIONI DI EURO

Elettrificazione banchine, persi soldi europei

Sfumati 1,7 milioni e lavori fermi per 26 mesi alle Riparazioni navali per il fallimento di una ditta

IL RETROSCENA

ANNAMARIA COLUCCIA

IPRIMI effetti si sarebbero già dovuti vedere all'inizio di quest'anno, e invece non è andata così. I lavori per elettrificare le banchine delle Riparazioni navali sono ancora in corso e, se d'ora in poi tutto andrà liscio, termineranno alla fine del 2016, circa un anno dopo il termine previsto. L'intervento per ridurre l'impatto delle attività delle Riparazioni navali sull'inquinamento atmosferico in città è stato, infatti, il primo progetto ad essere avviato nell'ambito del piano più ampio

per l'elettrificazione delle banchine dello scalo genovese. Elettrificazione che consentirebbe alle navi ferme in porto di poter alimentare da terra i propri impianti senza restare ormeggiate con i motori accesi

e i fumaioli in piena attività.

Per l'intervento nell'area delle Riparazioni navali erano stati stanziati complessivamente 9,7 milioni di euro, una quota dei quali, 3,4 milioni, sarebbero dovuti arrivare da un finanziamento dal-

l'Unione Europea. L'azienda che aveva vinto la gara per realizzare i lavori, però, era fallita subito dopo aver ottenuto l'appalto, senza avere neanche iniziato a lavorare. Le procedure e le complicazioni burocratico-amministrative seguite a quel fallimento, hanno determinato uno stop lungo ben 26 mesi, più di due anni.

I lavori sono stati quindi riassegnati ad un'altra ditta ma la conseguenza della lunga interruzione è che alla fine del 2015, quando l'intervento avrebbe dovuto essere completato, ne era stata realizzata solo una piccola parte. L'Unione Europea, quindi, dopo aver verificato lo stato dell'arte, ha rimborsato soltanto i costi di quanto realizzato fino al 31 dicembre 2015: 1,7 milioni di euro, la metà del finanziamento che era stato concesso. Adesso toccherà, quindi, farsi carico della somma che è stata persa.

La prossima tranche di lavori riguarderà l'elettrificazione del porto di Pra'-Voltri, per la quale sono stati stanziati circa 12 milioni di euro, tutti a carico

Il bando di gara per appaltare i lavori dovrebbe essere pubblicato nei pros-

mi mesi e, se la tabella di marcia sarà rispettata e non ci saranno imprevisti in corso d'opera, gli interventi dovrebbero essere ultimati a gennaio del 2018. La terza fase interesserà, infine, le banchine dove attraccano traghetti e navi da crociera. Ad oggi è stata realizzata solo un'opera propedeutica a Ponte dei Mille ma è ancora presto per indicare un cronoprogramma.

Che i fumi emessi dalle navi ferme in porto diano un notevole contributo all'inquinamento atmosferico è comunque un fatto ormai riconosciuto. Nella relazione dell'Arpal del 2014 sullo stato dell'ambiente in Liguria si legge che le emissioni dalle navi in porto e gli aeroporti contribuiscono alle emissioni di ossidi di azoto "nella stessa misura del macrosettore dei trasporti (36%)" e forniscono anche "un contributo non trascurabile alle emissioni di particolato fine e ossidi di zolfo". E si precisa anche che "l'analisi dei dati relativi alle emissioni dalle attività portuali mette in evidenza che la maggior parte delle emissioni di ossidi di azoto e Pm 10 sono emesse dalle navi in fase di stazionamento in porto".



Il terminal traghetti sarà elettrificato solo tra anni



Sicilia: Di Giacinto (Pse), Società interporti non va liquidata

Palermo, 14 gen. (AdnKronos) - "Va fermato il progetto di liquidazione della Sis (Società interporti siciliani) perchè c'è il concreto rischio di perdere i finanziamenti dell'Unione europea per la realizzazione di importanti infrastrutture nei porti di Termini Imerese e Catania". Lo dice Giovanni Di Giacinto, capogruppo del Pse all'Assemblea regionale siciliana, che aggiunge: "Il decreto del presidente Crocetta e dell'assessore Baccei del 27 novembre scorso, con il quale si prevede una razionalizzazione delle partecipazioni societarie della Regione, va modificato". Per il parlamentare siciliano, infatti, il previsto passaggio delle competenze dalla Sis al dipartimento delle Infrastrutture "mette a rischio le risorse stanziare, poiché tale scelta può essere considerata un aiuto di Stato da parte della Ue, vanificando quindi gli sforzi finora compiuti per la realizzazione delle opere a Termini Imerese e Catania". Da qui l'invito al governatore Crocetta a rivedere la propria posizione. "Si deve evitare il definanziamento e per questo motivo invito il governo regionale, già in occasione della prossima assemblea della Sis prevista a giorni - conclude Di Giacinto -, a dichiarare la propria disponibilità a ricapitalizzare la società partecipata onde evitare danni per la realizzazione delle infrastrutture portuali".



Trasporti. Il traghetto è una passeggeri/Ro-Ro, capace di quasi 500 posti e compatibile anche con il **trasporto** delle merci pericolose quali gas e carburanti liquidi

È arrivata la seconda nave per Lampedusa

Entro oggi si concluderanno le ispezioni di sicurezza a bordo svolte dalla Capitaneria di porto. Poi entrerà in servizio

Il sindaco di Lampedusa: «Un traguardo storico». Partirà alla volta delle Pelagie alle 9 e arriverà a Linosa alle 15 da dove ripartirà un'ora dopo per giungere nell'isola maggiore alle 17.30.

Concetta Rizzo... È arrivata mercoledì e s'è ormeggiata alla banchina "Todaro" la nave traghetto "Lampedusa", ossia la seconda imbarcazione che collegherà Porto Empedocle con le isole Pelagie. Entro oggi, se tutto andrà per come previsto, si concluderanno le ispezioni di sicurezza della Capitaneria di porto. Non si sa però ancora quando il nuovissimo traghetto potrà iniziare a coprire la tratta.

C'è un problema pratico che, al momento, sembrerebbe tenere in stallo l'avvio del nuovo servizio di collegamento. La banchina Scianguola, laddove il "Lampedusa" dovrebbe ormeggiare in tutta sicurezza, potendo calare il suo portellone, - la "Scianguola" è la banchina speculare a quella dove normalmente attracca la motonave "Sansovino" - è occupata da un motopeschereccio sequestrato dalla Guardia di finanza. Sembra che per esigenze probatorie, la Procura di Agrigento non possa ancora dissequestrare il peschereccio.

Spostarlo alla banchina "Todaro", dopo aver ottenuto la necessaria autorizzazione, non servirebbe a nulla, inoltre, visto che non potrebbe attraccare la nave del sale.

Capitaneria di porto, Prefettura, Regione, compagnia "Traghetti delle isole" e Procura di Agrigento stanno occupandosi dell'inghippo pratico.

Quando il "Lampedusa" entrerà in servizio, e fino al 30 aprile, partirà da Porto Empedocle - stando agli orari approvati ieri pomeriggio dalla Regione Siciliana - alle 9 e arriverà a Linosa alle 15 da dove ripartirà un'ora dopo per giungere a Lampedusa alle 17,30. Il nuovo traghetto fresco di cantiere navale - lascerà, poi, la più grande delle isole Pelagie alle 20,15 per rientrare a Porto Empedocle alle 6. Resteranno fermi, invece, gli orari del "Sansovino" che è della compagnia delle Isole: partenza da Porto Empedocle alle 23, arrivo a Linosa alle 6,30, partenza un quarto d'ora dopo e arrivo a Lampedusa alle 8,45. Il viaggio di ritorno, invece, resta fermo alle 10,45, arrivo a Linosa alle 12,45, partenza alle 13 e arrivo a Porto Empedocle alle 20.

24 Cronaca di Agrigento

È arrivata la seconda nave per Lampedusa

Entro oggi si concluderanno le ispezioni di sicurezza a bordo svolte dalla Capitaneria di porto. Poi entrerà in servizio



Il sindaco di Lampedusa, Concetta Rizzo, ha accolto con entusiasmo l'arrivo della nuova nave traghetto "Lampedusa". La nave, che sarà in grado di trasportare quasi 500 passeggeri e merci, è stata ormeggiata alla banchina "Todaro" di Porto Empedocle. Le ispezioni di sicurezza della Capitaneria di porto sono in corso e si concluderanno entro oggi. La nave partirà per Linosa alle 15 e arriverà a Lampedusa alle 17,30.

IN BREVE

Chiaro messaggio di Barbero

Il prefetto di Palermo, Giuseppe Barbero, ha inviato un chiaro messaggio di condanna per il recente attentato terroristico. Ha sottolineato che il terrorismo è un crimine contro l'umanità e che non si può tollerare. Ha invitato i cittadini a rimanere calmi e a collaborare con le autorità.

«Dalle» il ministro dell'Interno

Il ministro dell'Interno, Marco Minniti, ha criticato l'operato di alcune forze di polizia. Ha sostenuto che non sono state fatte abbastanza cose per prevenire il recente attentato. Ha chiesto maggiore trasparenza e collaborazione con i cittadini.

La «Metronotte d'Italia» resta in aeroporto

Il festival della musica elettronica "Metronotte d'Italia" è stato costretto a rimanere in aeroporto a causa di un problema tecnico. Le autorità hanno deciso di non permettere la partenza delle navi per motivi di sicurezza. Il festival è stato posticipato di alcuni giorni.

IN BREVE

Altre due donne-Laura Caselli

Altre due donne sono state identificate come sospette nel recente attentato. Le autorità stanno conducendo le indagini e hanno chiesto ai cittadini di fornire qualsiasi informazione utile.

Lampedusa va al festival di Berlino

Nel cast c'è anche Samuele Pucillo. Il festival di Berlino ha annunciato che la nave traghetto "Lampedusa" sarà presente nel cast. Samuele Pucillo, un attore italiano, sarà uno dei protagonisti della performance.

IN BREVE

In corso il recupero di Smeraldo

Il recupero della nave "Smeraldo" è in corso. Le autorità stanno lavorando per riportare la nave in servizio. La nave è stata danneggiata durante un incidente in mare.

- segue

Con un giorno di riposo, il venerdì, per il "Sansovino" e due giorni, il giovedì e la domenica, per il "Lampedusa", la tratta Porto Empedocle-Pelagie risulterà essere collegata in maniera efficiente e potranno, finalmente, essere archiviate le gravi carenze in materia di trasporti marittimi. Da giugno ad ottobre, inoltre, vi sarà il collegamento con aereo.

«Un traguardo storico», aveva già detto, ed è tornata a ripetere, il sindaco delle Pelagie Giusi Nicolini. La lunga battaglia del capo dell'amministrazione delle Pelagie è durata 3 anni e ha subito svariati rallentamenti prima di giungere al risultato atteso da decenni Lampedusa e Linosa. Il traghetto "Lampedusa" è una passeggeri/Ro-Ro capace di quasi 500 posti e compatibile anche con il trasporto delle merci pericolose quali gas e carburanti liquidi.

Il problema dei collegamenti con le isole Pelagie è stato da sempre al centro di proteste e scioperi. Soprattutto dei pescatori che non riescono a far arrivare il pescato nella terraferma per la vendita. Ma spesso anche di passeggeri rimasti bloccati a causa di guasti alla motonave. Spesso vecchia e poco idonea. (*CR*)

La Nuova Sardegna

Lavori agli Alti Fondali, nuovo piano degli ormeggi

Gli interventi si sono resi necessari per la messa in sicurezza della banchina La capitaneria ha dovuto ripensare l' utilizzo del porto in vista delle navi estive

di Gavino Masia wPORTO TORRES I lavori di adeguamento della banchina "Alti Fondali" dureranno circa un anno e nel frattempo la Capitaneria di porto ha dovuto rimodulare gli ormeggi sia per la sistemazione attuale di alcune imbarcazioni sia in vista dell' attivazione delle linee marittime previste in coincidenza dell' avvio della stagione primaverile. I lavori alla banchina realizzata negli anni '70, affidati dalla Port Authority alla ditta "Ser.Lu" di Cagliari, riguardano le numerose sgrottature che ne hanno limitato la piena fruibilità e il relativo funzionamento. La capitaneria ha emanato il mese scorso un' ordinanza che vieta l' ormeggio e quotidianamente i militari della Guardia costiera svolgono un' attenta vigilanza in modo che le operazioni siano portate avanti nel pieno rispetto della sicurezza della navigazione e della tutela dell' ambiente, limitando il più possibile i disagi per l' utenza portuale.

«Abbiamo dislocato la motonave "SaraD" e tre rimorchiatori nella banchina della Teleferica - ricorda il comandante della capitaneria Paolo Bianca -, a sud ovest del porto civico, e soprattutto per il traghetto che porta visitatori e lavoratori sul Parco dell' Asinara la nuova sistemazione permette un imbarco più comodo rispetto agli Alti fondali, perché l' ormeggio è molto più vicino al centro urbano».

Ulteriori accosti di navi. «Fino a Pasqua ci sarà la compagnia Grimaldi che permette il collegamento con Civitavecchia e Barcellona, due volte la settimana, che aumenterà da marzo in poi con quattro o cinque corse settimanali. C' è poi la nave francese "Kalliste" che arriva a singhiozzo una volta la settimana - con la compagnia sull' orlo del fallimento nonostante il tentativo di salvataggio da parte del governo - e la Grandi Navi Veloci che per il collegamento Porto Torres-Genova pare utilizzi un' altra nave, visto che la precedente (Snav Toscana) è stata venduta».

Nuove linee marittime. «Tra le nuove linee estive c' è quella che attiverà la compagnia navale Corsica Ferries, con il collegamento Porto Torres-Tolone-Porto Vecchio, che comincerà con due partenze notturne a settimana dal 15 giugno al 5 settembre. La compagnia metterà a disposizione 4 navi, 2 piccole e 2 grandi (dai 170 ai 200 metri), che si alterneranno: la mia idea è comunque quella di far ormeggiare la Corsica Ferries nella banchina Segni, vicino alla "SaraD", perché si tratta di una nave che non crea problemi di inquinamento atmosferico col fumo e soprattutto permette di far rivivere quella parte della città più vicina allo scalo marittimo».

La linea del Gas naturale liquido.

«Ho avuto un contatto ufficioso con un dirigente dell' Authority di Civitavecchia, che l' altro ieri ha esaminato il progetto del trasporto del Gnl con le navi che fanno la tratta fra Porto Torres, Civitavecchia e Marsiglia. Speriamo di riuscire a portare avanti quel progetto, con il porto che diventerebbe un hub importante per fare un diverso tipo di bunkeraggio».

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Lavori agli Alti Fondali, nuovo piano degli ormeggi
Gli interventi si sono resi necessari per la messa in sicurezza della banchina La capitaneria ha dovuto ripensare l' utilizzo del porto in vista delle navi estive

Il cantiere di "La Segnara" sul mare di Asinara
Il cantiere ha scelto l'azienda pubblica per l'ispezione degli impianti Carbonaro

Bando per la commissione Eph
Il Comune ha scelto l'azienda pubblica per l'ispezione degli impianti Carbonaro

Festa di Natale in piscina con i baby nuotatori
L'azienda pubblica ha scelto l'azienda pubblica per l'ispezione degli impianti Carbonaro

Appuntamento democratico con i motori dell'Ulivo
L'azienda pubblica ha scelto l'azienda pubblica per l'ispezione degli impianti Carbonaro

GAVINO MASIA

LA SENTENZA

Portuale morto su traghetto, due condanne

Il giudice Massimo Todella ha condannato a otto mesi di reclusione ciascuno, con la sospensione condizionale e la non menzione, due persone imputate per la morte del portuale genovese Gianmarco Desana, di 37 anni che la sera del 23 dicembre 2009, rimase vittima di un infortunio nel garage del traghetto "La Suprema" della società Grandi Navi Veloci. I due sono stati condannati al pagamento di una provvisoria di 20.000 euro ciascuno e al risarcimento danni da liquidarsi in separato giudizio. Sono un operaio della Culmv e uno della società Grandi Navi Veloci. Altre quattro persone, nel luglio scorso, avevano patteggiato le pene. Il fatto avvenne la sera dell'antivigliata di Natale del 2009. Desana rimase schiacciato tra due semirimorchi uno dei quali si era sganciato durante le manovre di rizzaggio del mezzo.



Montalti (Pd), problematica navigabilità canale Cesenatico

Garantita da una profondità di 3,54 metri, mentre oggi si registrano solo 2 metri

14 gennaio, 17:00

(ANSA) - BOLOGNA, 14 GEN - La navigabilità del porto-canale di Cesenatico (Forlì-Cesena) rimane problematica. Lo denuncia, in un'interrogazione presentata alla Giunta regionale dell'Emilia-Romagna, la consigliera regionale del Pd Lia Montalti.

"La navigazione in sicurezza nel porto-canale - ha scritto - è garantita da una profondità di 3,54 metri, mentre oggi si registrano solo 2 metri, cosa che costringe la Capitaneria a regolare il traffico dei natanti con continue ordinanze sugli orari in base alle maree. Una situazione che crea forte disagio e rischia di arrecare gravi danni economici, soprattutto ai pescherecci di maggior pescaggio".

Montalti chiede alla Giunta regionale "se, dopo aver stanziato nel 2015, per programmi di intervento nel porto di Cesenatico, un importo di 50 mila euro, abbia previsto anche per il 2016 progetti e risorse per ripristinare con urgenza la profondità sufficiente al pieno utilizzo del porto canale". (ANSA).

DOPO LE PRIVATIZZAZIONI IMPOSTE DALL'EUROPA

Sorpresa in Croazia, risorgono i cantieri: boom di ordini nel 2015

Uljanik pronta ad assumere mille persone ma è forte il richiamo degli stipendi italiani

IL CASO

MATTEO MARTINUZZI

TRIESTE. Dopo anni di crisi, la Croazia torna ad affacciarsi nel panorama della cantieristica europea, avendo concluso il 2015 con portafoglio ordini di 44 navi per un valore di 1,7 miliardi di dollari. I quattro maggiori stabilimenti croati, tutti ormai privatizzati, il Uljanik (Pola), 3 Maj (Fiume), Brodosplit (Spalato) e Brodotrogir (Traù), hanno incamerato nel corso del 2015 ordini per 14 navi, al netto degli appalti per il Mose di Venezia, della costruzione di gru e delle riparazioni navali. Nell'anno appena trascorso gli stabilimenti croati hanno consegnato naviglio per 265 milioni di dollari contro i 240 milioni del 2014 e i 200 milioni del 2013; con una lenta ma costante crescita delle performance del settore.

benché ancora distante dai risultati ottenuti prima della faticosa privatizzazione dei cantieri chiesta dall'Unione europea.

Infatti, tenendo presente che molte commesse erano state sottoscritte prima dello scoppio della crisi economica, nel 2011 il valore delle navi

consegnate raggiunse 1,1 miliardi di dollari; a 900 milioni si concluse il 2009 registrando tuttavia nove miliardi di dollari di perdite accumulate, un disastro economico che fa capire quanto sia stato difficile avviare il processo di risanamento dell'industria cantieristica.

Le previsioni per il 2016 parlano di consegne per 380 milioni di dollari, mentre nel 2017 si dovrebbero toccare di nuovo i 900 milioni; per il 2018 invece è ancora troppo presto per avere numeri certi, visto che nuove commesse potrebbero essere finalizzate nel corso dei prossimi mesi.

Tornando all'anno appena concluso il gruppo Uljanik si conferma prima industria nazionale del settore con otto nuove commesse acquisite, mentre ai cantieri dalmati sono arrivati i restanti sei ordini (quattro a Spalato e due a Traù); tutto questo è stato possibile grazie alla ripresa del mercato che ha chiuso per il secondo anno di fila con il segno "più".

La Jadranbrod è l'azienda statale croata che segue il processo di ristrutturazione dei quattro cantieri, con lo scopo di far sì che il settore riesca a ottenere una completa autonomia. Il direttore della società, Siniša Ostoji, ha espresso un moderato ottimismo per il

futuro di questi stabilimenti: «Oltre alla ripresa nel mondo, c'è una rinnovata fiducia nei riguardi degli scali croati e questo ci fa bene sperare per il futuro».

Se per ora il lavoro non manca c'è preoccupazione per la carenza di manodopera spe-

cializzata. Infatti molti metalmeccanici croati sono emigrati in Italia, dove gli stipendi sono più alti; quindi, tra le maestranze delle ditte esterne presenti *in primis* presso la Fincantieri di Monfalcone, ma anche quella di Marghera, si sente spesso parlare la lingua croata. Nonostante questo il gruppo Uljanik, grazie agli ordinativi incamerati, sta pensando a un nuovo piano di assunzioni da circa 1.000 unità da ripartire tra Pola e Fiume.

Il risanamento del settore non si è ancora concluso; oltre al problema della carenza di manodopera c'è da registrare anche una certa arretratezza degli impianti.

Infine, va ricordato che lo Stato croato potrà ancora sostenere i cantieri navali fino alla metà del 2018. Da quel momento in poi i cantieri dovranno avere piena autonomia finanziaria, e quindi l'obiettivo di queste società dovrebbe essere la chiusura già del 2016 con i conti in attivo.

© BY NC ND AL CLUP - DIRITTI RISERVATI

Motori Wärtsilä a bordo di due rompighiaccio Gazprom Neft

Genova - Le unità sono destinate a navigare nelle acque dell'Artico, a temperature che possono raggiungere i -50 gradi e attraverso ghiacci spessi anche due metri.



Genova - Due navi rompighiaccio progettate da Aker Arctic e attualmente in costruzione presso i cantieri russi di PJSC Vyborg sfideranno i ghiacci dell'Artico grazie ai potenti propulsori Wärtsilä. A commissionare le due superrompighiaccio è stata la Gazprom Neft, con sede a S. Pietroburgo, in Russia. L'accordo raggiunto tra Wärtsilä e Ruselprom Group è stato firmato lo scorso ottobre. **Le due nuove rompighiaccio sono destinate a navigare nelle acque dell'Artico, a temperature che possono raggiungere i -50 gradi e attraverso ghiacci spessi anche due metri.** Viste le complesse condizioni operative, si legge in una nota, l'affidabilità e l'efficienza dei macchinari Wärtsilä hanno giocato un ruolo cruciale nell'aggiudicazione di questa commessa. La capacità dei motori Wärtsilä di garantire prestazioni elevate anche con una temperatura dell'aria di aspirazione così bassa infatti, è una caratteristica fondamentale per le navi destinate alla navigazione nell'Artico. Ciascuna nave sarà equipaggiata con due motori Wärtsilä 32 da 16 cilindri e due da 8 cilindri, più un propulsore Wärtsilä 20 da 6 cilindri. Le consegne presso i cantieri navali cominceranno nell'estate del 2016.

«Ancora una volta, a giocare in favore di Wärtsilä, sono stati il know-how dell'azienda e l'esperienza consolidata nella fornitura di soluzioni altamente performanti per navi rompighiaccio. Queste navi operano in condizioni estreme ed è pertanto d'importanza cruciale che siano equipaggiate con i migliori motori reperibili sul mercato», ha spiegato **Johan Hanstén**, Area Sales Director, Wärtsilä. «Wärtsilä gode di una reputazione solida sul mercato russo e siamo quindi orgogliosi che sia nostro partner in questo importante progetto. Raviusiamo un grande potenziale in questa collaborazione con Wärtsilä, una società di provata esperienza e in grado di fornire soluzioni affidabili e all'avanguardia», ha spiegato **Sviridov Maxim**, Direttore del Marine Electric Mechanical Dept del Ruselprom Group. «Nel corso degli anni, abbiamo lavorato con Wärtsilä a diversi progetti e siamo sicuri che saranno in grado di fornirci il supporto tecnico e i macchinari più indicati per equipaggiare queste due rompighiaccio», ha dichiarato **Alexander Solovyev**, General Director di PJSC Vyborg Shipyard. «Il progetto Aker Arc 130 A rappresenta la soluzione tecnologicamente più all'avanguardia in materia di navi rompighiaccio ed è per questo motivo che è stato rivisitato per essere implementato anche sulle imbarcazioni che coprono le rotte artiche. I propulsori Wärtsilä, e tutto l'equipaggiamento per la navigazione nell'Artico, garantiscono sensibili risparmi energetici in condizioni operative molto difficili», ha spiegato **Mika Hovilainen**, Project Manager di Aker Arctic Technology Inc.

- segue

Una volta pronte, nel 2017, le due navi rompighiaccio presteranno servizio a partire da Novy Port, in Russia. Gazprom Neft è uno dei principali operatori in campo energetico: è la terza più grande compagnia petrolifera in Russia per capacità di raffinazione e la quarta in termini di produzione. Le attività della società spaziano dalla prospezione alla produzione, dalla raffinazione alla vendita di petrolio e derivati. Novy Port è situata alla foce del fiume Ob, nei territori settentrionali della Russia. L'area offshore include uno dei più vasti giacimenti di petrolio e condensati di gas di tutta la regione. Si stima che le riserve recuperabili superino i 250 milioni di tonnellate di petrolio e condensato e i 320 miliardi di metri cubi per quanto riguarda il gas. Il progetto è condotto da Gazprom Neft Novy Port.

The Medi Telegraph

Hapag-Lloyd riduce la flotta di 23 unità
Genova - Colpa delle condizioni di mercato non favorevoli
sulla rotta Asia-Europa e su quella Far East-Sud America.



Genova - **La compagnia tedesca Hapag-Lloyd ha annunciato di aver ridotto di 23 unità la propria flotta.** Una parte delle navi sono state messe in disarmo mentre sono stati ultimati una serie di contratti charter. **Colpa delle condizioni di mercato non favorevoli sulla rotta Asia-Europa e su quella Far East-Sud America.** Già in autunno le navi della flotta erano scese da 198 a 175 e la capacità era passata da 1 milione di teu a 945 mila teu.

Le rate di nolo attuali non coprono i costi operativi. Habben Jansen, al vertice della linea tedesca, è preoccupato per il continuo consolidamento delle compagnie e ha ammesso che alla linea servirebbe essere ancora più grande: “Siamo aperti a tutte le opportunità che si presenteranno” ha spiegato, alludendo alla possibilità di fusione con altre gruppi o linee, dopo l’acquisizione di Csa avvenuta tempo fa.

The Medi Telegraph

Container, Maersk prima compagnia al mondo
Genova - Lo rileva uno studio di Alphaliner. La società danese può contare su oltre tre milioni di teu di capacità.



Genova - Maersk Line continua ad essere la prima linea al mondo in termini di capacità. Lo rileva Alphaliner. All'inizio di quest'anno il carrier danese può contare su 3,01 milioni di teu di capacità e 584 navi in flotta. Msc, seconda in classifica e partner nell'alleanza 2M, ha 484 navi e 2,67 milioni di teu di capacità. Maersk nel 2015 aveva visto un aumento della flotta del 14,1%, mentre Msc aveva segnato un incremento del 5,2% con un order-book di 43 nuove navi per altri 572.720 teu che si aggiungeranno quando Msc avrà preso in consegna le unità. Maersk invece ha in ordine 31 navi per un aumento di capacità pari a 405.910 teu. **La compagnia danese ha ridotto la propria presenza sulle rotte tra Far East ed Europa, in virtù proprio dell'accordo di alleanza e vessel share agreement con Msc.** Il calcolo proposto da Alphaliner, è che Maersk ha ridotto la propria capacità su quella rotta del 26%, con una diminuzione di capacità pari a 670.000 teu. La compensazione c'è stata invece sulla rotta tra Nord America e Asia, dove le navi del gruppo sono aumentate del 24%.

Ancora maggiore è invece l'investimento effettuato da Maersk sul trade tra Nord America ed Europa: l'incremento di capacità è stato del 223%. Nonostante la riduzione sulla rotta tra Far East ed Europa, il rischio di eccesso di stiva per i danesi rimane: ultima unità ad essere fermata è la Maersk Munkebo (18.340 teu), che risulta ancorata al largo della Cina per ovviare ai problemi di sovra capacità e di scarsità della domanda. **La percentuale di navi a noleggio di Maersk è invece la più bassa tra i grandi carrier internazionali.** Solo il 41% della flotta di Maersk risulta chartered in, contro il 61% di Msc e il 67% di Cma-Cgm. La terza linea rimane la francese Cma-Cgm che ha visto la propria flotta crescere dell'11,1% nel corso del 2015. La capacità totale è a 1,82 milioni di teu con una flotta di 460 navi e altre 85 che arriveranno una volta completato l'acquisto di Apl così da aggiungere ulteriori 535 mila teu.

Marsiglia si attrezza per le 20 mila teu

Genova - I due terminal di Fos ordinano nuove gru. Sfida lanciata al Vte, le meganavi non sono più un miraggio.



Genova - Il porto di Marsiglia si attrezza per accogliere le navi da 20 mila teu. Il terminal Seayard di Fos ha appena ordinato una gru per operare fino a 24 file di container, che è appunto quanto richiedono le unità maggiori oggi in circolazione, come la "Msc Opera". E Msc è l'azionista di maggioranza del terminal foceano, con il 50 per cento delle quote, assieme a Maersk (40 per cento) e Cosco (10 per cento) o meglio China Cosco dopo la fusione con China Shipping. L'acquisto di Seayard segue di pochi giorni quello del concorrente Eurofos (joint venture fra Dp World e Terminal Link del gruppo Cma Cgm), che alla fine del 2015 ha ordinato due gru che arrivano addirittura a 26 file di container. Le gru di Eurofos cominceranno a essere montate nel prossimo febbraio e saranno le più grandi al mondo nella loro categoria. Sia le gru di Eurofos sia quella di Seayard (che ne ha già due capaci di arrivare a 22 file) verranno costruite dall'azienda spagnola Paccco. E così è lanciata la sfida a Vte, il terminal genovese che nel 2016 si doterà di quattro nuove gru per le mega-portacontainer. Ordinate già lo scorso anno al costruttore cinese ZPMC di Shanghai, le quattro gru di Vte potranno operare fino a 25 file di container. Sia Genova che Marsiglia non sperano di veder arrivare i giganti maggiori, che sono destinati ai traffici fra Far East e Europa settentrionale.

Le dichiarazioni ufficiali in questo senso sono improntate alla prudenza. «Questa gru - ha detto ad esempio Claus Ellemann-Jensen, amministratore delegato di Seayard - sarà capace di trattare navi da 20 mila teu, anche se non pensiamo di riceverne presto a Fos». Negli anni passati, però la crescita del gigantismo navale è stata più rapida del previsto e i terminalisti preferiscono non farsi cogliere di sorpresa. E la corsa ad acquistare mezzi con una capacità così grande da parte di diversi operatori, in un settore in cui gli investimenti sono sempre centellinati per non erodere i margini, indica che esiste la speranza di poterli utilizzare presto al massimo della loro capacità. Va quindi registrato che nel 2016 due dei maggiori scali di destinazione finale del Mediterraneo occidentale, appunto Marsiglia e Genova, diventeranno capaci, sulla carta, di accogliere le navi da 20 mila teu.

Le strategie delle grandi compagnie marittime, come quelle che sono socie dei due terminal di Marsiglia, sono ancora in divenire. Per la maggiore di tutte, Maersk, è partita da qualche mese la stagione dei tagli, che nei giorni scorsi ha cominciato a farsi sentire anche a Genova. L'agenzia italiana ha tagliato sei posti di lavoro nel settore "finance" e i lavoratori hanno risposto aprendo lo stato di agitazione. Ma la compagnia danese non sta riducendo soltanto l'occupazione. Secondo Alphaliner, nel 2015 la compagnia ha tagliato il 30% della propria flotta. E' l'intervento drastico che veniva auspicato la scorsa estate per il settore del trasporto marittimo di container, sia da Alphaliner sia da Drewry. Stig Frederiksen, analista di Nordea Markets, ha sottolineato che le altre compagnie non hanno ancora adottato misure così drastiche: «Maersk ha preso la guida. E' la prima a cominciare prendendo atto della seria situazione in cui si trova il settore»>>