



Primo piano:

Riforma dei porti (The Medi Telegraph, Milano Finanza, La Repubblica, Il Mattino)

Dai Porti:

Trieste:

"...Serracchiani, a metà aprile Piano regolatore..."

(Ansa, Ferpress, Il Piccolo)

"...Integrazione tra città e scalo in arrivo 2,7 milioni di fondi UE ..." (Il Piccolo)

Genova:

"...Comune Genova istituirà ufficio tecnico su portualità..."
(Ansa)

"...Danesi (Vte): il presidente? Basta abbia il foglio rosa..."
(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Scontri e ricorsi il porto ostaggio della conflittualità..."
(La Repubblica)

"...Torre Piloti, avanti tutta..." (Il Secolo XIX)

"...Dubbi radioattivi su 16 container controlli negativi..."
(La Repubblica)

Livorno:

"...Allargato il canale di accesso..." (Il Secolo XIX)

"...La Bei investe 90 milioni di euro sul Porto di Livorno..."
(L'Informatore Navale, La Nazione, Il Tirreno, Quilivorno.it)

**"...La campagna d'Egitto accordi commerciali-
tecnologici..."** (La Nazione)

**"...Entro un anno l'aggiudicazione della gara per la costru-
zione..."** (Il Tirreno)

"...Gli operai ex Twr vanno da Gallanti..." (La Nazione)

**"...Bacino, prima del dissequestro va tirata su la nave Ura-
nia..."** (Il Tirreno)



Civitavecchia:

"...Appalti e mazzette al porto di Civitavecchia..." (Il Tempo)

Altri porti

Focus

- **Seatrade Fort Lauderdale** (Il Nautilus, L'Avvisatore Marittimo, L'Informatore Navale Ferpress, The Medi Telegraph, Ansa)



Confindustria silura la riforma dei porti / IL DOCUMENTO

Roma - Il documento scritto qualche giorno fa dagli uffici di Squinzi: «Gli scali consegnati alla politica. Questo provvedimento peggiora la situazione».

«Una riforma che, dopo una lunga attesa, non solo non migliora lo status quo ma rischia di peggiorare la situazione attuale».

E' una sonora bocciatura alla riforma portuale del governo Renzi quella che arriva dai vertici nazionali di Confindustria. A stroncare la riforma firmata dal ministro Delrio - e in particolare il decreto legislativo sulla governance, definito «poco convincente, inadeguato, inefficace, incoerente ed approssimativo» - è un documento chiamato "*position paper*" scritto pochi giorni fa dagli uffici dall'associazione guidata dal presidente Giorgio Squinzi. A cambiare le carte in tavola è stata l'approvazione del decreto legislativo per la riorganizzazione e semplificazione delle Autorità portuali. Un provvedimento che «risulta poco convincente a tutto il sistema confindustriale ed è valutato inadeguato ed inefficace per rilanciare la competitività del sistema portuale-logistico nazionale, incoerente con le linee indicate nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica dell'agosto 2015 ed approssimativo nelle soluzioni prospettate, che di fatto consegnano la portualità nazionale e locale alla politica». Ma è l'intero schema della riforma a finire sulla graticola. **«Confindustria, pur condividendo la generale necessità di riorganizzare e semplificare gli attuali enti di gestione dei porti - si legge nel documento -, ritiene tuttavia critica la riforma così come declinata, per l'erroneità delle soluzioni adottate e l'inidoneità delle stesse ad attivare il tanto auspicato rilancio della competitività del settore della portualità e della logistica nazionale».**

- segue

Non basta: l'organizzazione delle nuove Autorità di sistema portuale è «poco chiara, incompleta e superficiale, soprattutto per quanto riguarda la relazione-gestione dei diversi porti inclusi nell'Autorità di sistema portuale». A «destare molte preoccupazioni» è inoltre «la pubblicizzazione della portualità» la cui gestione è affidata a un presidente nominato dal Ministro e l'esclusione del «modello societario» per i porti e degli stakeholder dai Comitati di gestione. In definitiva, il decreto legislativo «consegna la gestione della portualità alla politica: un potenziale fallimento annunciato». Critiche durissime, a cui si somma il cammino impervio della riforma in sede di Conferenza Stato-Regioni: in attesa della seduta con i presidenti di giovedì prossimo, al tavolo tecnico di ieri, sono passati tutti gli emendamenti sostenuti dalla Regione Liguria, compresa la deroga di tre anni all'introduzione della riforma che salverebbe l'accorpamento ad esempio di Savona con Genova. È rimasta invece fuori la proposta per le nuove Autorità di costituirsi in società per azioni.



IL DOCUMENTO

Confindustria bocchia
la riforma dei porti:
«Scali alla politica»

DE FAZIO >> 14

IL DOCUMENTO DEGLI INDUSTRIALI

Confindustria bocchia la riforma dei porti

«Scali consegnati alla politica»

MARIO DE FAZIO

GENOVA. «Una riforma che, dopo una lunga attesa, non solo non migliora lo status quo ma rischia di peggiorare la situazione attuale».

È una sonora bocciatura alla riforma portuale del governo Renzi quella che arriva dai vertici nazionali di Confindustria. A stroncare la riforma firmata dal ministro Delrio - e in particolare il decreto legislativo sulla governance, definito «poco convincente, inadeguato, inefficace, incoerente ed approssimativo» - è un documento chiamato "position paper" scritto pochi giorni fa dagli uffici dall'associazione guidata dal presidente Giorgio Squinzi. A cambiare le carte in tavola è stata l'approvazione del decreto legislativo per la riorganizzazione e semplificazione del-

le Autorità portuali. Un provvedimento che «risulta poco convincente a tutto il sistema confindustriale ed è valutato inadeguato ed inefficace per rilanciare la competitività del sistema portuale-logistico nazionale, incoerente con le linee indicate nel Piano strategico nazionale della portualità e della logistica dell'agosto 2015 ed approssimativo nelle soluzioni prospettate, che di fatto consegnano la portualità nazionale e locale alla politica». Ma è l'intero schema della riforma a finire sulla graticola. «Confindustria», pur condividendo la generale necessità di riorganizzare e semplificare gli attuali enti di gestione dei porti - si legge nel documento -, ritiene tuttavia critica la riforma così come declinata, per l'irritualità delle soluzioni adottate e l'inidoneità delle stesse ad attivare il tanto auspicato rilancio

della competitività del settore della portualità e della logistica nazionale». Non basta: l'organizzazione delle nuove Autorità di sistema portuale è «poco chiara, incompleta e superficiale, soprattutto per quanto riguarda la relazione-gestione dei diversi porti inclusi nell'Autorità di sistema portuale». A «destare molte preoccupazioni» è inoltre «la pubblicizzazione della portualità» la cui gestione è affidata a un presidente nominato dal Ministro e l'esclusione del «modello societario» per i porti e degli stakeholder dai Comitati di gestione. In definitiva, il decreto legislativo «consegna la gestione della portualità alla politica: un potenziale fallimento annunciato». Critiche durissime, a cui si somma il cammino impervio della riforma in sede di Conferenza Stato-Regioni: in attesa della seduta con i presi-

- segue

denti di giovedì prossimo, al tavolo tecnico di ieri, sono passati tutti gli emendamenti sostenuti dalla Regione Liguria, compresa la deroga di tre anni all'introduzione della riforma che salverebbe l'accorpamento ad esempio di Savona con Genova. È rimasta invece fuori la proposta per le nuove Autorità di costituirsi in società per azioni.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

- segue

Liguria: Rixi lancia Autorità Portuali spa e Autorità di sistema logistico. Proposte a conferenza Stato-Regioni

Author : com

Date : 17 marzo 2016



(FERPRESS) - Genova, 17 MAR - "Nella conferenza Stato-Regioni che si terrà oggi a Roma presenteremo le nostre proposte in merito alla riforma della governance delle autorità portuali che riteniamo debbano rispondere a logiche imprenditoriali, seppur nel rispetto delle clausole sociali, e alla richiesta di maggiore flessibilità".

Lo ha annunciato Edoardo Rixi, assessore regionale allo Sviluppo Economico, Porti e Logistica, nell'ambito del workshop "Portualità e sistema dogane" organizzato dalla Regione Liguria alla Stazione Marittima di Genova, nell'ambito delle iniziative propedeutiche agli Stati generali della Logistica del Nord Ovest in programma per l'8 e il 9 aprile a Novara nell'ambito dell'attuazione del protocollo per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e della logistica, sottoscritto lo scorso 11 dicembre dai presidenti delle Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte.

"Il modello che proponiamo - prosegue Rixi - è la trasformazione delle Autorità di sistema portuale in Spa pubbliche, come già esistono e funzionano nel Nord Europa, introducendo strumenti di controllo di gestione, valutazione delle performance dei traffici, sistemi premianti sui risultati ottenuti e norme nuove in materia di bonifica ambientale e riempimenti".

"Stiamo lavorando a un percorso di riforma nell'ottica di una vera razionalizzazione coerente con le diverse realtà esistenti - spiega l'assessore Rixi - per innovare la governance occorre puntare, in modo selettivo, sulle autorità portuali in base al volume dei traffici attuali e potenziali. La portualità ligure è riferimento della macroregione del Nord Ovest e ha tutte le caratteristiche per potersi proporre come interlocutore principale della Svizzera e di intercettare nuovi traffici derivanti dalla realizzazione di grandi opere infrastrutturali anche fuori dai confini nazionali, come il raddoppio del canale di Suez. Riteniamo strategica anche l'istituzione di Autorità di sistema logistico con accordi di programma come quello sottoscritto con Piemonte e Lombardia di cui siamo partner naturali di mercato e con cui è indispensabile una regia comune sulla logistica".

L'assessore Rixi ha ricordato che la portualità ligure genera il 52,7 per cento dei traffici container extra Ue a livello nazionale e circa il 38 per cento dell'Iva portuale.

IL GOVERNO HA APPROVATO IL NUOVO REGOLAMENTO RELATIVO AI TERMINAL PORTUALI

Porti, così cambiano le concessioni

Fra le novità spuntano le verifiche più severe sul rispetto dei piani d'investimento. Sui rinnovi c'è l'obbligo di procedure a evidenza pubblica e il parere di Roma sulle assegnazioni superiori a 25 anni

A distanza di oltre vent'anni dalla legge di riforma portuale del 1994, l'Italia sta per dotare i porti del tanto atteso Regolamento sulle concessioni. Un documento a lungo richiesto poiché ci si stava rapidamente avvicinando al 2020 (anno in cui scadranno molte delle attuali concessioni dei terminal portuali) e in considerazione del fatto che, secondo l'associazione di categoria Assiterminal, erano in stand by investimenti puri a circa 700 milioni di euro da parte di gruppi come Psa, Conship Italia, Gruppo Investimenti Portuali, Msc e To Delta.

Dopo l'ok al testo del Regolamento ricevuto da Bruxelles, in settimana il Ministro dei trasporti Graziano Delrio ha annunciato con un tweet: «Marebonus, sportello unico, dragaggi, salvaguardamento in mare e oggi accordo con Mel per regolamento concessioni

porti. La cura dell'acqua cresce». Fonti interne al dicastero confermano a *MF Shipping & Logistics* il parere positivo arrivato anche dallo staff del Ministro Padoan spiegando che, incassate le firme dai due ministeri competenti, a questo punto il regolamento, il cui iter approvativo sta facendo il suo corso attraverso un decreto interministeriale, farà la sua corsa al Consiglio di Stato prima della registrazione e pubblicazione in Gazzetta ufficiale con conseguente entrata in vigore.

Le stesse fonti sottolineano la coerenza del regolamento con quanto prevedono le norme europee e la riforma dei porti, e schematizzano in sei punti i tratti salienti del Regolamento. Un primo punto prevede più centralità ai piani d'investimento dei terminalista, all'atto di richiesta della concessione, se avanzata su istanza di parte. Ci saranno

verifiche dell'autorità pubblica concedente (le nuove Autorità di Sistema Portuale) serie, stringenti e condivise con il Ministero dei trasporti sull'attuazione vera dei piani d'investimento. Si prevede poi che, per le concessioni che superano i 25 anni di durata, sarà coinvolto anche il Ministero preventivamente con proprio parere al fine di garantire la coerenza con gli indirizzi di politica industriale mantuita contenuti nel Piano Strategico Nazionale Portualità e Logistica. Un terzo aspetto prevede procedure a evidenza pubblica e non proroghe automatiche delle concessioni: se un terminalista, prima della scadenza della concessione, avanza all'Adsp un'istanza di rinnovo della concessione, si avvia comunque una procedura di evidenza pubblica e si pubblica l'offerta del terminalista uscente per verificare altre offerte concorren-

ti. Questo è il meccanismo che il dicastero di Delrio aveva indicato di Genova a precisata richiesta sul come comportarsi di fronte alle istanze di rinnovo presentate da Industrie Rebora (Genoa Port Terminal), Terminal San Giorgio, Sech e Terminal Rinfuse Genova. Il quarto punto del Regolamento richiama le norme comunitarie su trasparenza, competitività e concorrenza delle procedure di assegnazione delle concessioni, e punta a garantire la continuità operativa del porto: se vi è un avvicendamento tra un terminalista uscente e uno subentrante, l'Autorità di sistema portuale dovrà aiutare una transizione anche prevedendo che il soggetto entrante possa acquistare beni e mezzi di quello uscente. Nel caso infine non vi fosse già un terminalista operante, l'Adsp dovrà procedere con proprio bando pubblico alla selezione del terminalista.



Graziano Delrio e Pier Carlo Padoan

IL CASO

Il decreto avanza ma la Regione frena sulla fusione con Savona

Il decreto legge sulla riforma della governance delle autorità portuali cammina e si prepara ad affrontare il primo dei due passaggi previsti, quello con le regioni. Poi sarà la volta delle commissioni competenti di Camera e Senato. Entrambe le letture hanno valore consultivo, ma è chiaro che incassare o no o dello richiesta di modifica al testo già approvato dal consiglio dei ministri può, se non fermare l'operazione, sicuramente rallentarla, allungando i tempi dei commissariamenti degli scali. Eventuali proposte di modifiche nella prima delle due commissioni, ad esempio, porterebbe alla necessità di una seconda lettura per trovare un testo condiviso. Insomma, il percorso è ancora complesso, anche se il ministero dei Trasporti confida di concludere tutto quanto entro maggio, così da poter consegnare il testo al consiglio dei ministri prima della pausa estiva. Andare oltre, infatti, vorrebbe dire riaffrontare la partita in autunno, con nuove insidie.

Riserve sul decreto sono già state avanzate dalle regioni, in particolare da quelle oggetto di fusioni (Liguria e Campania) e ieri hanno trovato nuova linfa. In particolare, sembra trovare forza l'ipotesi che arriva proprio dalla Regione Liguria di una "moratoria" sull'accorpamento Genova Savona che potrebbe ovviamente essere esteso ad altre analoghe situazioni (Spezia Marina di Carrara, fra Liguria e Toscana o Napoli-Salerno in Campania).

«La nostra proposta di confermare, in forma transitoria per un massimo di tre anni, l'autonomia amministrativa [redacted] di Savona ha incassato un primo ok da parte della commissione — spiega l'assessore regionale ai Porti Edoardo Rizzi — Si tratta di un risultato positivo perché riteniamo sia indispensabile porre continuità e certezze ai piani di investimenti infrastrutturali a servizio degli operatori della portualità in vista della fusione nell'autorità di sistema portuale con Genova».

Non siamo quindi di fronte a una bocciatura dell'alleanza Genova Savona, ma a una differente modulazione dei tempi, non immediati, ma diluiti nell'arco di un triennio. Rizzi ha preso parte ai lavori della commissione Infrastrutture della Conferenza Stato Regioni, convocata a Roma proprio per la discussione di alcuni emendamenti tecnici al decreto legislativo di riorganizzazione della governance portuale.

«Horribadito la centralità anche della creazione delle autorità di sistema logistico o distretti logistici di area vasta che devono essere a supporto del sistema delle autorità di sistema portuale — continua l'assessore — Si tratta di strumenti indispensabili per coordinare le politiche di sviluppo della portualità con le altre reti di trasporto su ferro, su gomma e aeree, anche al fine delle loro integrazioni ai corridoi merci europei o alle rotte del commercio internazionale. La Liguria sta facendo sistema con la macroregione del Nord Ovest per intercettare nuovi mercati e proporsi come interlocutore principale e sbocco a mare su rotte transalpine e fare concorrenza ai porti del Nord Europa». Resta poi viva anche l'altra proposta della Regione, quella della trasformazione delle [redacted] da enti pubblici non economici a spa «per togliere ingestature all'attuale sistema che generano inefficienze e introdurre finalmente criteri che possano premiare quei porti, come quelli liguri, che generano traffici e profitti con ricadute enormi sul sistema Paese».

(ma ssimo minella)

www.repubblica.it



ITEMI

Allo scalo è necessario dare per tre anni autonomia amministrativa prima dell'integrazione

”

Porti, Salerno insiste: in Campania niente accorpamenti

La questione

Dalla Camera di Commercio la lettera al premier: così i nodi degli scali non vengono risolti

Antonino Pane

Così vicini, così divisi. I porti di Napoli e Salerno - che secondo la riforma messa a punto dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio dovrebbero diventare un unico Sistema portuale - marcano in direzione opposta e si fa sempre più vistoso il divario produttivo tra i due scali. Così mentre Salerno vola e ribadisce il suo fermo no all'accorpamento, a Napoli il sindaco Luigi de Magistris scrive al prefetto per aprire urgentemente un tavolo dove discutere della profonda crisi che attanaglia lo scalo. Insomma il divario si fa sempre più vistoso e, ora, a dire no all'accorpamento non solo i concessionari di Salerno ma l'intero cluster marittimo e imprenditoriale. Una presa di posizione netta, assunta alla Camera di Commercio di Salerno. Il no all'accorpamento è stato formalizzato in una lettera inviata al presidente del Consiglio Renzi, al ministro Delrio e al governatore De Luca.

La lettera, proposta da Assotutela, è stata condivisa dal presidente della Camera di Commercio e dai presidenti provinciali di Aires/Ance, Assogenti, Assospedo, Casartigiani, Cia, Cidoc, Cna, Coldiretti, Compagnia delle Opere, Confartigianato, Concommercio, Confcooperative, Confesercenti, Confindustria, Fai, Unimpresa, Ciaai, Confagricoltura.

«La netta contrarietà all'accorpamento - si legge nel documento - nasce dalla certezza che tale provvedimento non ha nulla a che vedere con la soluzione dei problemi veri della portualità italiana. Salerno sta combattendo una battaglia per il libero mercato, la libera concorrenza, la libertà d'impresa, per il merito imprenditoriale, contro una visione che questa prospettiva vorrebbe soffocare». Difesa campanilistica. No dicono da Salerno. «Appare opportuno precisare in via preliminare - è scritto nel documento - che l'azione messa in campo per la tutela e la salvaguardia del futuro del porto di Salerno non è rivolta "contro" altri operatori della filiera dell'economia marittima e men che meno "contro" lo scalo di Napoli, per il quale auspichiamo ogni successo, riconoscendone il ruolo di maggiore porto del Tirreno. Allo stesso modo, però - non potendosi confutare nel merito l'obiettivo inutilità dell'accor-

pamento dei due porti - non si può svilire il ragionamento configurando le tesi di chi esprime il proprio dissenso come manifestazioni di difesa del campanile o come esplicitazioni di provincialismo». Ancora: «È una contrarietà - si sottolinea - che noi, in quanto campani, condividiamo, perché mantenere due Autorità è ciò che renderebbe più forte la nostra Regione proprio sul fronte della portualità». Salerno non molla dunque. «Questa - spiega Agostino Galozzi, presidente Assotutela - è una partita che dobbiamo giocare fino alla fine. Non si comprende per quale reale motivo, mentre in Liguria, in Puglia, in Sicilia ne manteniamo due autonome, la Campania debba essere depotenziata». E Napoli? La crisi, soprattutto «per le criticità strutturali che ha assunto la vicenda del Porto di Napoli», preoccupa il sindaco de Magistris. In una nota inviata al prefetto Gerardo Pantalone, il sindaco chiede un incontro per affrontare con tutte le parti interessate e per valutare quali azioni risolutive sono da adottare. Il prossimo 15 marzo ricorrerà il poco invidiabile anniversario del terzo anno consecutivo del commissariamento del Porto. «Questa incertezza - sottolinea - alimenta un inesorabile declino che avrà, inevitabilmente, delle conseguenze drammatiche per il livello occupazionale».

Le tensioni

Preoccupazioni anche a Napoli
Il sindaco al prefetto: subito un tavolo
l'incertezza favorisce il declino



Il dibattito Uno scorcio del porto commerciale di Salerno



Porti: Trieste, Serracchiani, a metà aprile Piano regolatore

Provvedimento atteso da 18 anni, mancano delibera e decreto

17 marzo, 12:50

(ANSA) - TRIESTE, 17 MAR - "A metà aprile, dopo 18 anni di attesa, sarà pronto il Piano regolatore del Porto di Trieste. E' un momento storico straordinario". Lo ha annunciato la presidente della Regione FVG Debora Serracchiani all'incontro in Regione per un accordo sullo scalo giuliano.

Serracchiani ha precisato che "mancano soltanto una delibera regionale e poi il relativo decreto della presidenza della Regione", sottolineando che "nell'ultimo anno c'è stata una fortissima accelerazione" nell'iter. Per la presidente il provvedimento "è uno dei tasselli più importanti per lo sviluppo del Porto, che consentirà di lavorare su alcuni progetti anche impegnativi".

Porto di Trieste: Serracchiani, entro metà aprile piano regolatore portuale. Momento storico

Author : red

Date : 17 marzo 2016



(FERPRESS) - Trieste, 17 MAR - "Entro metà aprile sarà pronto il piano regolatore del porto di Trieste, atteso da decenni". Lo ha annunciato Debora Serracchiani, presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, partecipando oggi alla sottoscrizione di un protocollo d'intesa sulla bonifica delle aree degradate, con i sindaci interessati e l'Autorità portuale.

"Questo è l'accordo che costituisce un fondo nel quale verranno finanziati gli interventi di mitigazione e di compensazione ambientale, quindi di sostenibilità, all'interno non solo del porto ma anche delle aree industriali", ha aggiunto Serracchiani.

"Si tratta di un momento storico straordinario, estremamente importante - ha aggiunto Serracchiani -. Erano 18 anni che attendevamo questo momento e ormai è questione di giorni, manca una delibera, che faremo a breve, delle direzioni infrastrutture e pianificazione ed ambiente e poi il decreto del presidente della Regione di approvazione del piano regolatore".

"Ormai il grosso è fatto. Noi - ha concluso la presidente della Regione - siamo particolarmente soddisfatti anche perché c'è stata una fortissima accelerazione nell'ultimo anno".

Da parte sua il sindaco Cosolini ha affermato come, con l'accordo di oggi, si sia conseguito un obiettivo strategico che prevede un'integrazione, e non una contrapposizione, fra gli investimenti strutturali necessari per lo sviluppo del porto e le misure compensative che garantiscono la qualità dell'ambiente.

Il Commissario dell'Autorità portuale di Trieste, Zeno D'Agostino, manifestando la propria soddisfazione per aver contribuito a portare l'iter procedurale in dirittura d'arrivo "in tempi record", ha ricordato

Piano regolatore portuale pronto in aprile

Serracchiani: «Iter chiuso entro metà mese». Accordo con i Comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo per interventi ambientali

di Giovanni Tomasini

«Entro metà aprile contiamo di concludere l'iter di approvazione del piano regolatore del porto di Trieste». Sembra davvero vicina alla conclusione la storia infinita del Prg portuale, e lo annuncia con soddisfazione la presidente regionale Debora Serracchiani al momento di firmare un accordo che, a quell'approvazione, è propedeutico. Il documento, siglato ieri in piazza Unità, istituisce un fondo per operazioni di carattere ambientale proporzionale agli investimenti complessivi delle opere che nei prossimi anni verranno condotte in porto. A sottoscriverlo, oltre a Serracchiani, anche il sindaco di Trieste Roberto Cosolini, quello di Muggia Nerlo Nesladek e quello di San Dorligo Sandy Klun. E ovviamente il commissario D'Agostino.

«Questo accordo è estremamente importante - esordisce

Serracchiani -, è la parte più rilevante del percorso verso il varo del piano. L'1% degli investimenti che verranno dispiegati per la realizzazione di opere nell'area di pertinenza del porto andrà a costituire un fondo per interventi di carattere ambientale nei Comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo».

Si tratta per l'appunto di uno degli ultimi snodi. Il prossimo sarà una delibera di concerto fra la direzione pianificazione ambientale e infrastrutture e la Direzione Ambiente della Regione: «Nel caso in cui i pareri siano positivi, si arriverà al decreto regionale di approvazione. Un iter che entriamo di aver completato entro la metà di aprile».

Soddisfatto Cosolini, che disegna un parallelo fra il piano regolatore e quello cittadino: «Siamo a una doppia svolta molto attesa. Il Prg cittadino arriva a 18 anni dall'ultima versione e così fa quello portuale, dopo un lasso di tempo comun-

que lungo». L'accordo di ieri è per il sindaco una «novità autentica»: «Il documento prevede un'integrazione fra gli interventi strutturali, che sono inevitabilmente impattanti, con delle misure compensative che assicurano una qualità dell'ambiente. Finora i due aspetti erano visti in aperta contrapposizione, questo accordo li pone in armonia e in questo senso è un elemento di grande innovazione».

Per D'Agostino è un momento adatto per tirare le fila di un anno di attività: «Quando sono arrivato a Trieste la situazione era sicuramente diversa da quella che vediamo oggi. Dal marzo dell'anno scorso è iniziato un percorso che ci ha portato ad approvazioni non soltanto regionali o nazionali, penso ad esempio al via libera che il governo sloveno ha dato alla parte ambientale del nostro piano regolatore». Per il commissario dell'Ap «l'accordo per le opere di mitigazione ambien-

tale mette in sintonia porto e Comuni»: «Il porto è una realtà impattante. Bisogna quindi fornire elementi di sostenibilità che riducano questo peso. La firma è un passaggio importante, ma ora si continua a lavorare. Tutte le tematiche sono sul nostro radar, dallo sviluppo all'ambiente».

Così il sindaco di Muggia: «Quando approvammo in Consiglio comunale le intese per il prg molti temevano il possibile impatto ambientale. In questo modo abbiamo dato una risposta a quel problema. Per il nostro Comune è importante avere un ruolo all'interno della parte portuale e della zona logistica, dopo quel che è accaduto nell'ultimo anno vediamo innanzi a noi un futuro di ripresa e sviluppo economico». Soddisfatto anche il primo cittadino di San Dorligo: «Non ci affacciamo sul mare ma costituiamo un'area di retroterra rilevante: penso ad esempio alla zona industriale che in momenti di crisi è rimasta da parte».

LE FOTOGRAFIE DI GIULIA



Da sinistra Nerlo Nesladek, Roberto Cosolini, Debora Serracchiani, Zeno D'Agostino e Sandy Klun

GIULIA

PROGETTO PORTIS

Integrazione tra città e scalo in arrivo 2,7 milioni di fondi Ue

di Elisa Lenarduzzi

Come ci si muoverà nel Porto Vecchio del futuro? E in quale modo il vecchio scalo asburgico, una volta "trasformato" dalla sdemianalizzazzione in atto, verrà collegato con il resto della città? Con mezzi di trasporto su rotaia? Su gomma? O, perché no, a bordo del tram di Opicina "prolungato" fino al mare? Sono solo alcune delle domande che potranno trovare risposta grazie a Portis (Port-cities Integrating Sustainability), progetto elaborato da un consorzio formato da cinque città portuali europee - Aberdeen, Anversa, Costanza, Klaipeda e, per l'appunto, Trieste - che si è aggiudicato ben 16,7 milioni di euro da parte dell'Unione Europea nell'ambito di Horizon 2020.

Di questi fondi, 2.779.000 euro andranno a Trieste per l'elaborazione di proposte innovative e a misura d'uomo volte rafforzare l'integrazione

tra la città e il suo porto. Portis, infatti, si propone innanzitutto di individuare soluzioni di trasporto sostenibile per unire centri storici e porti, per sviluppare o rigenerare aree portuali e per razionalizzare la mobilità turistica tra scali e città.

Facile, quindi, intuire come questi fondi rappresentino anche un'occasione unica per elaborare un Piano urbano della mobilità sostenibile cittadino che includa, per la prima volta, anche il Porto Vecchio.

«Far parte attiva di un partenariato che è arrivato primo in un bando europeo ci rende orgogliosi - commenta a caldo del sindaco, Roberto Cosolini - . Il progetto in questione riguarda un tema di grande attualità, ovvero l'integrazione città-porto, che può essere estesa anche al Porto Vecchio, destinato a rivoluzionare il concetto di mobilità a Trieste - sottolinea -. Questo non solo perché diventerà una nuova porta d'ingresso della città, ma

anche perché, in quanto terreno "vergine", ci permetterà di partire da zero e di sperimentare forme di mobilità innovativa. Una bella sfida che siamo pronti a cogliere insieme ai nostri partner locali».

Accanto al Comune di Trieste, ad avere parte attiva nella progettazione, che durerà quattro anni, saranno anche l'Università, Trieste Trasporti e Area Science Park.

Entrando nei dettagli del progetto, l'attività si concentrerà in particolare sullo studio di soluzioni intermodali e l'implementazione del bike-sharing, sulla creazione di un ufficio tecnico dedicato alla pianificazione dei trasporti all'interno di Porto Vecchio e della città, sull'analisi di un sistema di trasporto ibrido di collegamento delle aree costiere con il centro città e sulla redazione di un Piano urbano per la mobilità sostenibile (Pumis).

Non solo: grande attenzione sarà dedicata anche alla promozione del turismo crocieristico, con lo sviluppo di una guida relativa ai percorsi pedonali e ciclabili della città, e verrà studiato un sistema integrato di gestione dei parcheggi a pagamento in grado di fornire all'utenza le informazioni sui posti disponibili in tempo reale.

Portis non prevede il finanziamento di opere infrastrutturali vere e proprie, tuttavia consente la realizzazione di studi di fattibilità e di soluzioni operative, anche attraverso l'acquisto di strumenti ad hoc (come telecamere e sistemi di rilevazione del traffico), che forniranno la base per i progetti del futuro.

«Avremo l'occasione - aggiungono gli assessori Elena Marchigiani e Roberto Treu - di inquadrare le politiche già in atto in uno scenario più ampio di misure volte all'integrazione tra la città, il porto e Porto Vecchio».



Il Porto Vecchio visto dall'alto: con il progetto Portis si studierà la mobilità del futuro



L'assessore Roberto Treu

**MOBILITÀ
INNOVATIVA**

Allo studio
soluzioni per collegare
il vecchio scalo al centro

Comune Genova istituirà ufficio tecnico su portualità

Piazza, servono risorse governo per trasformazioni urbanistiche

17 marzo, 20:18



(ANSA) - GENOVA, 17 MAR - "L'elemento di forza che Genova può offrire al Nord Ovest e al Paese è il sistema della portualità, la blue economy". L'assessore allo Sviluppo Economico del Comune di Genova Emanuele Piazza parte da questo presupposto e snocciola una serie di dati in una conferenza organizzata a Tursi su "Il porto di Genova motore di sviluppo della città": Genova contribuisce all'economia del mare nazionale con il 13,7%, e la quota parte di valore aggiunto pro-capite legato all'economia del mare in Liguria è 3.209 euro contro la media nazionale di 720.

Alla conferenza Piazza ribadisce la "vocazione" marittima della città e partendo anche dai numeri chiede al governo risorse per le trasformazioni urbanistiche per integrare porto e città, dalla fascia di rispetto Prà-Voltri al Blueprint, e annuncia che il Comune istituirà un ufficio tecnico apposito per il porto, che dialoghi con gli operatori.

"Il porto non è una servitù, come in molte realtà europee è motore di trasformazione e integrazione urbanistica, servono progettualità e risorse. Per il porto, la fascia di rispetto di Prà-Voltri e il Blueprint, i progetti ci sono e stiamo attivando il passaggio dallo Stato al Comune delle aree. Per le risorse invece si deve lavorare - ha detto ancora Piazza -. Il gettito Iva sulle importazioni del porto di Genova è 3,3 miliardi, ma all'Autorità portuale ne ritorna una quota risibile. Invece una parte del gettito fiscale che deriva allo Stato da un'infrastruttura interna e complementare alla città, come il porto, deve essere trasferita sul territorio per finanziare le grandi trasformazioni di qualità" aggiunge Piazza.

L'altro punto sta nell'ambito della trasformazione prevista dalla riforma della portualità. "Si prevede l'aggregazione di Genova e Savona, e nella governance è previsto un board con una forte rappresentanza della città, che non si vedeva nell'attuale comitato portuale. Un dato positivo. Per questo il Comune si doterà di una struttura apposita, un ufficio tecnico dove far maturare expertise e in grado di relazionarsi con tutte le categorie" annuncia Piazza.



Genova, Danesi (Vte): «Il presidente? Basta abbia il foglio rosa»

Genova - Il numero uno del Vte: «Noi investiamo, ma da venticinque anni aspettiamo un secondo binario per il terminal».

Genova - «A Genova serve un presidente che abbia almeno il foglio rosa, nemmeno la patente» chiosa Gilberto Danesi, a.d. di Psa-Vte, che ha appena ricevuto le quattro nuove maxigrù per operare nel porto di Prà- Voltri sulle navi portacontenitori più grandi. «Noi investiamo, ma da venticinque anni aspettiamo un secondo binario per il terminal» dice. Gli operatori genovesi intervengono al convegno su «Il porto di Genova motore di sviluppo della città» mettendo in chiaro delusioni e speranze, perplessità sulla legge di riforma portuale. Auspicano un' autorità portuale «forte». **Per Ignazio Messina, a.d. del gruppo Messina il futuro presidente dovrà avere buone doti manageriali, ma l'auspicio è soprattutto sulle opere.** «Sarebbe bello che prima dell'avvio del nuovo Piano regolatore portuale si facciano almeno due opere di quello in corso, del 1998, il riempimento di calata Bettolo e del compendio Ronco e Canepa (che allargherebbe il terminal Messina, ndr)» dice.

«RIFORMA A OTTOBRE? È TROPPO TARDI»

«Genova a rischio senza un presidente»

Appello degli operatori al governo:
«Fate in fretta, il tempo sta per scadere»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. «Sino a ottobre non ci arriviamo». I più netti e lo scandiscono alla fine della tavola rotonda organizzata dal Comune di Genova sul porto come motore di sviluppo della città, sono gli operatori portuali.

Marco Bisagno e Alberto Amico chiedono al governo di fare in fretta a scegliere il nuovo presidente del porto, perché anche sulle riparazioni, servono soluzioni urgenti. «Noi stiamo già andando via. Se non avessimo Marsiglia non ci saremmo più - spiega Bisagno, numero uno dei cantieri Mariotti - Non appena ci sarà data la concessione a Piombino, inizieremo attività di riparazione

e demolizione su quelle banchine». Mariotti trova altri spazi fuori da Genova. Amico chiede che Genova reagisca: «Perdiamo troppi treni - spiega il presidente del cantiere genovese - serve forte che decida, oggi troppe sono le promesse disattese. Anche sul Blueprint basta

divisioni tra istituzioni». Gli operatori hanno calcolato i tempi e sono preoccupati che il nuovo governo

che scaturisce dalla riforma, arrivi appunto a ottobre se non addirittura a fine anno. «Tropo tempo, bisogna farsi sentire» dice Bisagno. E il comune di Genova, per bocca dell'assessore allo sviluppo Emanuele Piazza, concorda: «Questa vacanza non può durare a lungo» e quindi si muoverà. Anche perché tra gli altri problemi c'è quello del lavoro in porto. La Cnlm cerca da tempo il nuovo modello - «funziona quello del Nord Europa e ce lo lascino fare» dice il console Benvenuti - ma il tempo stringe anche i camalli: «Se l'incertezza dura troppo e non arrivano decisioni, anche la pace sociale del porto potrebbe essere a rischio. Lo scalo raccoglie le sfide con gli investimenti che gli operatori privati mettono sul piatto - le gru del Vte, ad esempio - ma il Nord Europa continua a venire a prendere i container in Pianura Padana - dice sconcolato Danesi, numero uno del Vte - Sono ormai 25 anni che aspettiamo il raddoppio

dei binari a Voltri... A Genova serve un presidente che abbia almeno il foglio rosa, nemmeno la patente». Urgenza quindi di avere una figura forte, ma la riforma desta le perplessità di Ignazio Messina, soprattutto sulla mancata rappresentanza dei privati nel comitato portuale delle future Autorità di sistema: «Faccio gli auguri agli enti locali - spiega con una punta di ironia - auguro di governare con più managerialità di quanto siamo stati in grado di fare noi», alludendo al ruolo forte previsto per i comuni nel nuovo board delle

«Serve un approccio manageriale - continua Messina - Qualche giorno fa i vertici del porto di Barcellona sono venuti sino a Genova a chiederci cosa possiamo fare per noi. È un approccio commerciale. E sulle infrastrutture, tanto per citare un esempio sui tempi, mentre noi non sappiamo ancora quando saranno finiti i riempimenti di Bettolo e Ronco Canepa, a Mombasa in due anni fanno un porto dove prima c'era una spiaggia».

www.themeditelograph.it

© BY NC ND AL CLM DPI R1111RISERVA1



Il convegno sul porto FORNETTI

Scontri e ricorsi il Porto ostaggio della conflittualità

- > A rischio il Blueprint, il Multipurpose e le Riparazioni
- > Continua il braccio di ferro con il collegio dei revisori

MASSIMO MINELLA
MARCO PREVE

Lo hanno chiamato, saccheggiando dal cinema e dalla cronaca nera, il porto delle nebbie, o il porto dei veleni. Ma la cosa migliore sarebbe cambiare il titolo di un altro grande film, "Fronte del porto", moltiplicandolo per sei, come i nodi più accesi della conflittualità in banchina, o anche per 27, come le osservazioni critiche presentate dal ministero dell'Economia, o per 47, come le contestazioni del collegio dei revisori sulle dellere approvate dal comitato portuale. Tanti piccoli e grandi focolai, alcuni che avrebbero potuto incendiare il porto (il blocco dei contributi alla Cubnv) e che sono stati spenti, altri che hanno

bruciato a lungo, ora si sono ridotti, ma presto potrebbe riprendere vigore (il Multipurpose con gli "esclusi" di un tempo che potrebbero ripresentarsi alla porta di San Giorgio). Altri ancora che rischiano di restare accesi per parecchio, rischiando così di spingere i nuovi progetti (il Blueprint o il ricorso dei circoli nautici). Non c'è angolo dello scalo che non abbia un focolaio acceso, sia che si tratti di porto commerciale che di porto industriale (la querelle Amico Grig). E spaventa il fatto che tensioni sempre latenti trovino **commissariata da fine novembre** e con cui sarà oggettivamente più difficile lavorare da maggio, quando scadranno i mandati del segretario generale e del comitato portuale.

SEGUE A PAGINA 11

Ricorsi sulle banchine e Revisori in battaglia così rischia di esplodere il porto commissariato

Dal Blueprint al Multipurpose fino alle riparazioni
ecco tutti i fronti che mettono a rischio lo scalo

◀ DALLA PRIMA DI CRONACA
MASSIMO MINELLA
MARCO PREVE

ALORA, all'ammiraglio Giovanni Portorino, commissario a cui è difficile chie-

dero di più tenuto conto che guida anche la Capitaneria di Porto, non resterà che il Collegio dei Revisori, lo stesso che solo nelle ultime settimane ha contestato il contributo di 3,6 milioni alla Cubnv o l'utilizzo di altri 3,8 milioni che aveva incassa-

to come interessi sui 70 milioni della bonifica di Cornigliano e spostato sulla realizzazione della Torre Piloti. Ora il Mef ha stabilito che era legittimo compiere quell'operazione, come il comitato ha confermato che era corretto assegnare il contributo alla

Cubnv a fronte della riduzione del 5% dell'organico. Ma le tensioni restano mentre la prospettiva che i tempi del commissariato si allungino sono assai concrete. Se il ministro Delrio e gli enti locali non trovano rapida

mente un'intesa sul nome del primo presidente dell'autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona), arriva l'estate e ci si rivede in autunno, giusto in tempo per festeggiare il primo anno di commissariamento del porto. Ma vediamo nel dettaglio.

Blueprint. È appena nato, ma fa già litigare. Il nuovo disegno del waterfront del levante affidato all'architetto Renzo Piano poggia su un concetto di fondo, la separazione fra nautica e riparazioni navali, fra diporto e industria, oggi mischiate nell'area che dalla Gadda va alla foce del Bisagno. Per tradurre il disegno in realtà c'è fondamentalmente una sola operazione, al di là di tutto quanto ci sta attorno: il tombamento del Porticciolo Duca degli Abruzzi

riottenere la diretta titolarità di circa 18.300 metri quadri" che le era stata attribuita precedentemente. Per Tirrenia le cose, almeno per ora, sono diverse. L'ex compagnia di Stato se n'era andata con le sue navi tuttora da Genova. Ora si prepara a tornare con due traghetti, cliente di un terminal del porto. Potrebbe finire qui. Oppure il nuovo proprietario, Vincenzo Onora

to di Moby, potrebbe chiedere indietro i 50mila metri quadri che erano stati precedentemente assegnati o, ancora, bussare alla porta di San Giorgio per un'indennizzo milionario.

Riparazioni navali. Un altro fronte caldo è quello relativo alla concessione della banchina ex Marina Yacht Shipyard in via Dei Pescatori, cuore delle riparazioni Navali. Il molo è stato assegnato alla società Lic (Leyhe Ley-

gere Campanella) del gruppo Gmg ma dovrebbe passare alla scadenza della concessione del 2016 al gruppo Amico a seguito di una valutazione effettuata da palazzo San Giorgio.

ha avviato la procedura di revoca che però è stata bloccata dal Tar con una sospensiva (l'udienza di merito il 5 maggio) a seguito del ricorso di Lic. La scelta del Comitato Portuale di affidare la banchina contesa al consor-

zio di Amico era stata contestata da Lic con un primo ricorso al Tar respinto e con una denuncia penale per la quale la procura ha chiesto l'archiviazione e la società attraverso l'avvocato Andrea Vernazza ha depositato istanza di opposizione. Il caso è finito anche a Confindustria e il presidente Giuseppe Zampini, dopo le lamentele di Amico, ha trasmesso le carte alla Commissione disciplinare.

Revisori dei conti. Protocolli segreti stile 007, scontri verbali con querelle o intervento dei carabinieri, bocciature di decine di atti, anche di ordinaria amministrazione, alleati interni e clima avvelenatissimo.

Lo scontro tra [] e i tre Revisori dei conti meriterebbe un volume sui cortei circuiti dell'amministrazione. Il Collegio formato dal presidente Vincenzo Altamura con Albertina Vetraino e Romilda Barzoi (i primi due pensionati da tempo) inizia la sua battaglia a colpi di "no" nell'aprile del 2014 sulla prima tranche di finanziamenti da destinare, come previsto dalla legge, alla Culmv che nel frat-

tempo si sta riorganizzando, tagliando spese o organici o affidando a Deloitte il piano economico come richiesto dagli uffici dell'Ap. Ma i Revisori si oppongono in tutti i modi.

E quando il Comitato accoglie invece la decisione di Luigi Merlo partono i primi esposti alla procura e alla Corte dei Conti. Nel corso di una riunione del Comitato tre sindacalisti polemizzano con i Revisori. E Vincenzo Altamura non gradisce una battuta ("Lei dovrebbe essere comprato

per quello che vale e venduto per quello che crede di valere") chiama i carabinieri e denuncia i tre. L'inchiesta sarebbe già stata archiviata.

I Revisori trovano però degli alleati negli uffici di palazzo San Giorgio. Per sbloccare una situazione paludosa Merlo, a febbraio 2015, dispone una riorganizzazione degli uffici con nuovi incarichi e mansioni. E arrivano subito le denunce dei Revisori alle magistrature contabili e penali. Anche tre dirigenti Lucia Tringali, Giuseppe Ursino, e Andrea Piracci (assolto nel processo penale per irregolarità sugli appalti ma condannato per danno erariale dalla Corte dei Conti in primo grado) fanno ricorso al Tar e poi al giudice del lavoro.

La guerra dei revisori prosegue con altre bocciature seguite da altrettanti esposti: un appalto in zona aeroporto, l'accordo

con i sindacati per salvare il posto di 17 lavoratori della Finporta.

I Revisori, che sono organo che, secondo le direttive europee, dovrebbe fornire collaborazione e supporto all'ente, si arroccano nel loro ufficio.

Addeirittura riescono a schermare e rendere segreto il loro Protocollo informatico, ovvero il registro canale di comunicazione che, in tutte le altre amministrazioni, è trasparente. [] non sa più cosa fanno i suoi Revisori. Al momento tutte le denunce ed esposti non hanno ancora generato attività investigativa.

Ispettori Mef. Gli ispettori del Ministero delle Finanze contestano 47 punti ad Ap. Si tratta perlopiù di situazioni legate a stipendi, superminimi, premi, organici, ma l'intero impianto che guarda ad Ap come ente soggetto a tagli dalle leggi sulla spesa pubblica si scontra con il profilo privatistico del rapporto di lavoro dei dipendenti. [] sta scrivendo le sue controdedu-

zioni che verranno inviate, oltre che al Mef, anche alla Corte dei Conti.

COLLETTA DI STAMPA

Registri "segreti", denunce per minacce e carabinieri in comitato nella guerra dei Revisori

Il Mef ha stabilito che l'ente potrà utilizzare i 3,6 milioni di interessi per la Torre Piloti

INUSUATI

4

IL COMMISSARIAMENTO Il porto di Genova è commissariato dal 20 novembre, quasi quattro mesi

3,6

CONTRIBUTI E INTERESSI Di 3,6 milioni l'importo dei contributi Culmv e del finanziamento Torre

47

I RILEVATI Il Mef interviene 47 volte sulle delibere di Genova

- 10

L'ORGANICO La Culmv ha ridotto del 10,3% l'organico ma i revisori hanno contestato il dato

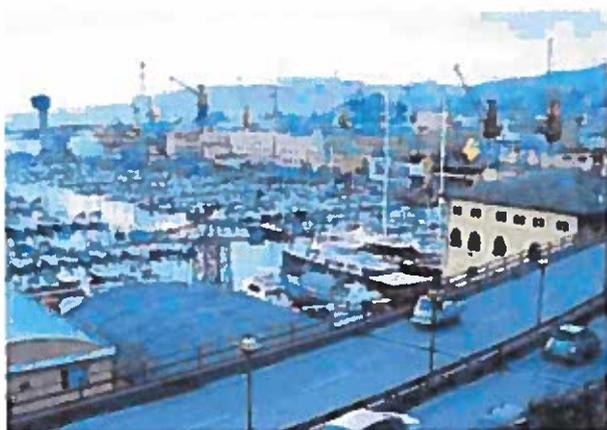
zi si cui si affacciano i circoli nautici, a cominciare da quello noto, lo Yacht Club Italiano. La decisione la discutere e divide, al punto che i circoli, logicamente, fanno ricorso al Tar. L'operazione è ferma, l'ammiraglio Pettorino intanto ha allungato di un anno la concessione al circolo. Il Comune, consapevole del fatto che i tempi potrebbero essere lunghi, fra Tar e Consiglio di Stato, ha così deciso di mettere in gara solo

una porzione del tutto, centomila metri quadrati di padiglioni ex Fiera. Perlomeno qui non ci dovrebbero essere contestazioni.

Multipurpose. Qui bisogna andare un po' indietro nel tempo, alla famosa "spartizione" che l'allora presidente [] Giovanni Novi aveva messo a punto per dare una risposta alle richieste dei terminalisti. Per la Procura quello spezzatino era tossico, frutto di un'azione fraudolenta. Alla fine dei segnali di giudizio tutti i capi d'imputazione sono caduti, ma nel frattempo [] aveva rimesso in gara il Multipurpose. Oggi, chi era stato escluso in parte (Spinelli) o in toto (Tirrenia) chiede di ripristinare quella divisione.

[] ha iniziato le procedure per riassegnare alla Centro Servizi Derna (Spinelli) 16mila metri quadrati di area, ma Messina ha fatto ricorso al Tar. La sentenza è arrivata un paio di settimane fa con il tribunale amministrativo che ha dichiarato "inammissibile" il ricorso di Messina poiché l'atto ricevuto non era ancora operativo ma una semplice comunicazione. I giudici ricordano comunque che «la Centro Servizi Derna risulta avere titolo per

- segue



1 VOLTI



PETTORINO
L'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario [redacted] di Genova è anche comandante della Capitaneria



BENVENUTI
Il console della Compagnia Unica Antonio Benvenuti: la revoca dei contributi alla Cuium chiesta dai revisori è stata respinta dal comitato



PADOAN
Il ministro dell'Economia Giancarlo Padoan: dal Mef via libera all'utilizzo dei 3,6 milioni di interessi per la Torre Pilati

Base: adbenvenuti.it - 1011448

- segue



LAVORO PORTUALE
Un'immagine di porto
di Genova con un
lavoratore che sta
operando su una nave
portacontainer



IN ARRIVO 3,6 MILIONI

Torre Piloti di Genova
il ministero sblocca
il finanziamento

QUARATI >> 22

IN "SALVO" I 3,6 MILIONI DI EURO STANZIATI

Torre Piloti, avanti tutta: il ministero ora sblocca i fondi

Il commissario Pettorino: «È arrivato il via libera da Roma»

ALBERTO QUARATI

IL MINISTERO ha sbloccato i 3,6 milioni di euro per costruire la nuova Torre piloti di Genova, il cui stanziamento era stato contestato lo scorso febbraio dai revisori dei conti.

La lettera con il via libera da Roma è stata annunciata ieri dal commissario Giovanni Pettorino, all'incontro pubblico sul porto organizzato dal Comune di Genova a Palazzo Turssi. Il Comune intanto scrive la sua ricetta per il Blueprint, proponendo di trattenere parte dei 3,3 miliardi generati ogni anno dall'Iva sulle importazioni del porto.

Pettorino è stato informato mercoledì dal ministero delle Finanze, dopo che *Il Secolo XIX* aveva potuto verificare - dalla lettura dei verbali pubblici dei revisori - lo stop al finanziamento destinato alla nuova Torre.

I soldi sono un tassello piccolo ma determinante dei 16 milioni necessari per costruire la nuova Torre, il cui progetto è stato regalato dall'architetto Renzo Piano, e la cui progettazione definitiva è attesa entro due mesi.

La somma contestata dai revisori risale a una vecchia cau-

sa (2010) contro il ministero allora guidato da Giulio Tremonti, che all'epoca non aveva ancora sbloccato 70 milioni di euro, dovuti a Palazzo San Giorgio in base all'accordo di programma di Cornigliano del 2005 per la riqualificare 128 mila metri quadrati di aree ex Ilva in porto.

La lettera chiedeva non solo sblocco dei fondi, ma anche 3,6 milioni di interessi, poi in effetti riconosciuti nella sentenza.

A settembre 2015, con la necessità di trovare soldi per la nuova Torre piloti e per il Blueprint (cioè il progetto, sempre di Piano, che ridisegna le aree portuali a Levante del Porto antico) - aveva scritto al ministero dei Trasporti e a quello delle Finanze due lettere distinte, una per i 70 milioni di Cornigliano, e una per i 3,6 milioni degli interessi, per sapere se questi soldi potevano essere utilizzati: una parte dei primi, nell'idea dell'allora presidente Luigi Merlo, per il Blueprint (costo totale stimato: 160 milioni), i secondi per la Torre.

Nel primo caso il ministero aveva già risposto che salvo una revisione dell'Accordo i 70 milioni non potevano essere spostati da Cornigliano - dove fino al 2018 rimarrà il deposito di container vuoti del gruppo

Spinelli, "sfrattato" dagli Erzelli per realizzare il nuovo polo tecnologico - mentre sui 3,6 milioni era ancora in attesa di risposta, anche se a febbraio i revisori dei conti a Palazzo San Giorgio esprimevano la loro contrarietà all'operazione, come è stato dimostrato dai documenti.

Ora, la lettera del ministero annunciata da Pettorino sblocca i tempi: senza l'ok del ministero, per una piccola parte dell'intero finanziamento alla

Torre, avrebbe dovuto reperire le risorse altrove, facendo una variazione di bilancio, e dovendo ripresentarla in Comitato portuale (il parlamentino che deve approvare ogni singolo atto dell'ente) perdendo così almeno un mese, nell'ipotesi più rosea.

I 12,4 milioni rimanenti per la realizzazione della nuova Torre (la vecchia, si ricorderà, è stata abbattuta dalla nave "Jolly Nero" il 7 maggio 2013, nove morti) saranno messi utilizzando risorse proprie. I cantieri, promettono da Palazzo San Giorgio, potranno così partire entro il 2016, e hanno come traguardo la fine del prossimo anno.

Rimane il nodo generale del finanziamento al Blueprint, su

- segue

cui al momento non esiste alcun tipo di copertura. Ieri l'assessore allo Sviluppo economico del Comune di Genova, Emanuele Piazza, ha chiesto che una parte della fiscalità generata dal porto possa rimanere sul territorio, così da poter finanziare l'opera: «Oggi - spiega l'assessore - i criteri del decreto del 2012 sull'autonomia finanziaria dei porti destinano a Genova cifre risibili; basterebbe trattenere una parte dei 3,3 miliardi di euro del gettito Iva generato dalle importazioni del porto di Genova, per poter pagare l'opera. Intanto, in vista della riforma dei porti, in cui il Comune farà parte del ristretto board delle nuove Tursi si doterà di un apposito ufficio tecnico in grado di relazionarsi con tutte le categorie» annuncia Piazza.

© BY NC ND ALCLM DIRM77 RESERVA77



Il rendering della nuova torre piloti disegnata da Piano

L'ASSESSORE PIAZZA

«Parte della fiscalità generata dal porto deve rimanere sul territorio»

L'ALLARME AL VTE

Dubbi radioattivi su 16 container controlli negativi



Sedici container, carichi di pellet, provenienti dalla Russia e destinati al mercato italiano, sono stati "fermati" all'interno del porto di Prà-Voltri. Il carico sarebbe incluso tra quelli sospettati di racchiudere materiali contaminati da sostanze radioattive. I controlli, per scongiurare il pericolo, sono stati chiesti dalla Guardia di Finanza e dall'Agenzia delle Dogane. Al Vte sono giunti i vigili del fuoco del Nucleo Biologico Chimico Radioattivo, i tecnici dello Psai e dell'Arpa. Le prime verifiche radiometriche hanno dato risultati negativi, anche se sono stati prelevati dei campioni che sono stati inviati ai laboratori dell'Arpa per esami più approfonditi. Stando ai primi accertamenti, potrebbe trattarsi di legno contaminato da cesio, proveniente da boschi situati in zone a rischio. Come sono quelle attorno alla ex centrale di Chernobyl. I sedici container, comunque, sono considerati in stato di "fermo", ma non posti sotto sequestro dalla Procura della Repubblica.

(g fl)

Il Secolo XIX



Allargato il canale di accesso Livorno, dalla Bei arrivano 90 milioni per completare il piano delle opere

LIVORNO. La Banca Europea degli Investimenti ha deciso di stanziare 90 milioni di euro per il porto di Livorno.

Il Comune di Livorno potrà usare i soldi per gli interventi del piano triennale delle opere che conta un fabbisogno di 120 milioni di euro. Le opere comprendono l'escavo dei fondali prospicienti la Darsena Toscana, il dragaggio dell'imboccatura sud, il rifacimento della Bengasi, l'allargamento del Canale di accesso e la costruzione di un nuovo magazzino per i forestali.

La Bei investe 90 milioni di euro sul Porto di Livorno

Gallanti: per Livorno un segnale di fiducia da parte dell'Europa

Livorno, 17 marzo 2016 - «Egregi Signori, ho il piacere di comunicarvi che il nostro Management Committee ha approvato un prestito all'Autorità Portuale di Livorno per un ammontare di 90 milioni di euro ed una durata di 20 anni». A dare la notizia ufficiale è stato ieri, nel tardo pomeriggio, il funzionario della BEI (Banca Europea degli investimenti) con delega ai finanziamenti in Italia e Malta, Andrea Kirschen.

L'Authority potrà usare i soldi della Banca Europea degli Investimenti per finanziare gli interventi già inseriti nel programma triennale 2016/2018 delle opere pubbliche approvato in Comitato Portuale il 12 novembre scorso: su un fabbisogno triennale di 120 milioni di euro, 90 saranno quindi messi a disposizione dall'istituto di credito europeo per realizzare opere quali, ad esempio, l'escavo dei fondali prospicienti la Darsena Toscana, il dragaggio dell'imboccatura sud, il rifacimento della Bengasi, la realizzazione del microtunnel per il passaggio dei tubi dell'ENI, l'allargamento del Canale di Accesso e la costruzione di un nuovo magazzino per i forestali in zona MK alla radice del Terminal Alto Fondale. L'obiettivo degli interventi, secondo quanto riportato dalla Bei nella web publication form diramata agli inizi di marzo è quello di rendere Livorno un nodo core delle Reti TEN-T ancora più competitivo ed efficiente.

Commentando l'interesse della Bei per il porto di Livorno, il presidente dell'APL, Giuliano Gallanti, si è detto molto soddisfatto: «Credo che l'attenzione della Bei sia un segnale importante che testimonia del prestigio e della fiducia che il porto di Livorno sta acquisendo in Europa», ha detto.

«La Bei - ha aggiunto l'avvocato dei moli - svolge un ruolo fondamentale nel finanziamento delle infrastrutture e non può che finanziare opere cantierabili. Chiaramente, il suo supporto è per noi una certificazione di qualità anche per i progetti da cantierare, su cui il porto punta molto».

È infatti sugli scenari futuri che si concentra l'attenzione di Gallanti, in particolare su quella Piattaforma Europa il cui bando di gara è stato pubblicato a gennaio e per il quale gli investitori intenzionati a partecipare hanno tempo sino al 30 giugno per presentare le manifestazioni di interesse: per il numero uno dello scalo labronico, le attenzioni della Bei avranno un effetto positivo sul bilancio dell'Ente, che potrà così liberare importanti risorse da destinare all'opera: «Abbiamo a fianco a noi l'Unione Europea e la Regione Toscana, continueremo a migliorare lo scalo portuale esistente, in attesa che diventi realtà il grande progetto di ampliamento a mare del porto. Chi a Livorno temeva, o forse auspicava, risultati negative con riferimento all'acquisizione degli investimenti internazionali, ora dovrà ricredersi: per dirla alla Renzi le paure dei gufi stanno a zero, a dimostrarlo ci sono oggi 90 milioni di buone ragioni».



GAZZETTI (PDI)
BELLA OPPORTUNITÀ PER LIVORNO
E MI AUGURO EFFETTI POSITIVI
ANCHE PER DARSENA EUROPA»



AIUTO DELLA REGIONE
«ABBIAMO AL NOSTRO FIANCO
L'UNIONE EUROPEA E LA REGIONE
MIGLIOREREMO IL PORTO ESISTENTE»

Novanta milioni in arrivo dalla Bei «Porto e futuro, i guffi stanno a zero»

Gallanti: «Per Livorno un segnale di fiducia da parte dell'Europa»

E FINALMENTE arriva la conferma che anche l'Europa punta sul porto livornese: fino al punto di approvare un prestito della sua Banca centrale (Bce) di 90 milioni di euro per interventi infrastrutturali. Un prestito che, come sottolinea il commissario governativo (già presidente

consentirà di aggiungere altre risorse pubbliche al finanziamento del porto del futuro. «È il piacere di comunicarvi» è il messaggio ufficiale giunto da Andrea Karschen, funzionario Bce con delega per l'Italia, che il nostro Management Committee ha approvato un prestito

di Livorno per un ammontare di 90 milioni di euro ed una durata di 20 anni. «Potrà usare i soldi della Banca Europea degli Investimenti» sottolinea Palazzo Rosciano con legittima soddisfazione per finanziare gli interventi già in corso nel programma triennale 2016/2018 delle opere pubbliche approvato in Comitato Portuale il 12 novembre scorso. Su un fabbisogno triennale di 120 milioni di euro, come da programma, adesso ben 90 saranno messi a disposizione dall'Istituto di credito europeo per realizzare opere quali, ad esempio, l'escavo dei fondali prospicienti la Darsena Toscana (avviato proprio in questi giorni per 700 mila metri cubi di langhi) il dragaggio dell'imboccatura sud (in programma dopo l'estate) il rifacimento della Bengasa, (in corso d'opera) la realizzazione del macrotunnel per il passaggio dei tubi dell'Eni, l'allar-

gamento del canale di accesso alla Darsena Toscana e la costruzione di un nuovo magazzino per i forestali in zona MK alla radice del Terminal Alto Fondale. Magazzino quest'ultimo indispensabile per liberare la banchina ad alto fondale per il traffico delle crociere. L'obiettivo degli interventi, secondo quanto riportato dalla Bei nella "Web publication form" duramata agli ini-

zi di marzo è quello di rendere Livorno un nodo core delle Reti TEN-T ancora più competitivo ed efficiente.

«...» si è detto molto soddisfatto anche perché «l'attenzione della Bei» ha sottolineato è un segnale importante che testimonia del prestigio e della fiducia che il porto di Livorno sta ac-

quisendo in Europa», ha detto. «La Bei» ha aggiunto «svolge un ruolo fondamentale nel finanziamento delle infrastrutture e non può che finanziare opere cantierabili. Chiarimento, il suo supporto è per noi una certificazione di qualità anche per i progetti da cantiere, su cui il porto punta molto».

L'ATTENZIONE dell'avvocato Gallanti è concentrata anche in particolare su quella piattaforma europea il cui bando di gara è stato pubblicato a gennaio e per il quale gli investitori intenzionati a partecipare hanno tempo sino al 30 giugno per presentare le manifestazioni di interesse. Le attenzioni della Bei - dice Gallanti - avranno un effetto positivo sul bilancio dell'Ente, che potrà così liberare importanti risorse da destinare all'opera che cambierà il porto di Livorno facendone uno scalo container con una potenzialità tra le più alte del Mediterraneo. «Adesso abbiamo a fianco a noi anche l'Unione Europea oltre alla Regione Toscana. L'impegno è di continuare a migliorare lo scalo portuale esistente, in attesa che diventi realtà il grande progetto di ampliamento a mare. Chi a Livorno temeva, o forse auspicava, risultati negativi con riferimento all'acquisizione degli investimenti internazionali» conclude con chiara allusione alle passate polemiche di ispirazione alla presidenza

«...» ora dovrà ricredersi. Per dirla alla Renzi - ironizza Gallanti le paure dei guffi stanno a zero, a dimostrarlo ci sono oggi 90 milioni di buone notizie».

A. F.



BUONE NOTIZIE Per il Porto di Livorno arriva dall'Europa uno stanziamento di 90 milioni sulle opere già messe in programma

ECONOMIA MARITTIMA » LA BUONA NOTIZIA

Dalla Banca Europea 90 milioni per il porto

Il prestito permetterà [redacted] di realizzare gli interventi del Piano Triennale Soddisfatto il commissario Gallanti: «È una dimostrazione di grande fiducia»

LIVORNO

Gli interventi in ambito portuale previsti nel piano triennale saranno realizzati grazie ai finanziamenti della Banca Europea, che copriranno i tre quarti delle opere. La notizia è arrivata nel tardo pomeriggio di mercoledì a Palazzo Rusciano ed è stata accolta con grande soddisfazione.

«Egregi Signori, ho il piacere di comunicarvi che il nostro Management Committee ha approvato un prestito

[redacted] di Livorno per un ammontare di 90 milioni di euro ed una durata di 20 anni. Questa la dichiarazione ufficiale del funzionario della Bei (Banca Europea degli investimenti) con delega ai finanziamenti in Italia e Malta, Andrea Kirschen.

Dunque, è fatta. [redacted] potrà usare i soldi della Banca Europea degli investimenti per finanziare gli interventi già inseriti nel programma triennale 2016/2018 delle opere pubbliche approvato in Comitato Portuale il 12 novembre scorso: su un fabbisogno triennale di 120 milioni di euro, 90 saranno infatti messi a disposizione dall'istituto di credito europeo per realizzare opere quali, ad esempio, l'escavo dei fondali prospicienti la Darsena Toscana, il dragaggio dell'imboccatura sud, il rifacimento della Bengasi, la realizzazione del microtunnel per il passaggio dei tubi dell'Eni, l'allargamento del Canale di Accesso e la costruzione di un nuovo magazzino per i forestali in zona M1 alla radice del Terminal Alto Fondale.

Tutte opere che sono attese nel tempo e che daranno impulso all'attività del porto nel



La soddisfazione di [redacted] che ha azzeccato un'altra mossa sullo scacchiere del porto

breve e medio periodo. In attesa della Piattaforma Europa...

L'obiettivo degli interventi, secondo quanto riportato dalla Bei nella web publication form diramata agli inizi di marzo è quello di rendere Livorno un nodo core delle Reti TEN-T ancora più competitivo ed efficiente.

Commentando l'interesse della Bei per il porto di Livorno, il presidente [redacted]

si è detto molto soddisfatto: «Credo che l'attenzione della Bei sia un segnale importante che testimonia del prestigio e della fiducia che il porto di Livorno sta acquisendo in Europa» ha dichiarato subito dopo aver ricevuto la comunicazione

ufficiale.

«La Bei - ha aggiunto l'avvocato dei moli - svolge un ruolo fondamentale nel finanziamento delle infrastrutture e non può che finanziare opere cantierabili. Chiaramente, il suo supporto è per noi una certificazione di qualità anche per i progetti da cantiere, su cui il porto punta molto».

È infatti sugli scenari futuri che si concentra l'attenzione di Gallanti, in particolare su quella Piattaforma Europa il cui bando di gara è stato pubblicato a gennaio e per il quale gli investitori internazionali a partecipare hanno tempo sino al 30 giugno per presentare le manifestazioni di interesse: per il numero uno dello scalo

labronico, le attenzioni della Bei avranno un effetto positivo sul bilancio dell'Ente, che potrà così liberare importanti risorse da destinare all'opera. «Abbiamo a fianco a noi l'Unione Europea e la Regione Toscana - afferma Gallanti - e continueremo a migliorare lo scalo portuale esistente, in attesa che diventi realtà il grande progetto di ampliamento a mare del porto. Chi a Livorno temeva, o forse aspirava, risultati negative con riferimento all'acquisizione degli investimenti internazionali, ora dovrà riedersì: per dirla alla Renzi le paure dei gatti stanno a zero, a dimostrarlo ci sono quest'oggi oggi 90 milioni di buone ragioni».

Porto, 90 milioni da Banca Europea

17 marzo 2016 12:03

"Egredi Signori, ho il piacere di comunicarvi che il nostro Management Committee ha approvato un prestito di Livorno per un ammontare di 90 milioni di euro ed una durata di 20 anni". A dare la notizia ufficiale è stato ieri, nel tardo pomeriggio, il funzionario della BEI (Banca Europea degli Investimenti) con delega ai finanziamenti in Italia e Malta, Andrea Kirschen. potrà usare i soldi della Banca Europea degli Investimenti per finanziare gli interventi già inseriti nel



programma triennale 2016/2018 delle opere pubbliche approvato in Comitato Portuale il 12 novembre scorso. Su un fabbisogno triennale di 120 milioni di euro, 90 saranno quindi messi a disposizione dall'istituto di credito europeo per realizzare opere quali, ad esempio, l'escavo dei fondali prospicienti la Darsena Toscana, il dragaggio dell'imboccatura sud, il rifacimento della Bengasi, la realizzazione del microtunnel per il passaggio dei tubi dell'ENI, l'allargamento del Canale di Accesso e la costruzione di un nuovo magazzino per i forestali in zona MK alla radice del Terminal Ato Fondale. L'obiettivo degli interventi, secondo quanto riportato dalla Bai nella web publication form diramata agli inizi di marzo è quello di rendere Livorno un nodo core delle Reti TEN-T ancora più competitivo ed efficiente.

È infatti sugli scenari futuri che si concentra l'attenzione di Galliani, in particolare su quella Piattaforma Europa il cui bando di gara è stato pubblicato a gennaio e per il quale gli investitori intenzionati a partecipare hanno tempo sino al 30 giugno per presentare le manifestazioni di interesse. per il numero uno dello scalo labronico, le attenzioni della Bei avranno un effetto positivo sul bilancio dell'Ente, che potrà così liberare importanti risorse da destinare all'opera. "Abbiamo a fianco a noi l'Unione Europea e la Regione Toscana, continueremo a migliorare lo scalo portuale esistente, in attesa che diventi realtà il grande progetto di ampliamento a mare del porto. Chi a Livorno temeva, o forse auspicava, risultati negative con riferimento all'acquisizione degli investimenti internazionali, ora dovrà ricredersi, per dirla alla Renzo le paure dei gulf stanno a zero, a dimostrarlo ci sono oggi 90 milioni di buone ragioni".

Riproduzione autorizzata

90milioni sul Porto, Gazzetti (Pd): "Progetti ed idee concrete che piacciono anche all'Europa"

di Paolo Di Marco 18/03/2016 14:12

“Una bella notizia per Livorno che misura quanto il porto e le sue infrastrutture sono all'attenzione dell'Europa. Non solo. La capacità di attrarre un investimento del genere spero con tutto il resto stesso possa avere un effetto positivo anche sulle eventuali manifestazioni di interesse per il **bando di gara della Piattaforma Europa**". E' con soddisfazione che il consigliere regionale **del Pd Francesco Gazzetti** commenta la decisione della Bei (Banca Europea degli



investimenti) di investire 90 milioni di euro sul Porto. "Si tratta di una somma importante - specifica **Gazzetti** - che copre buona parte dei 120 milioni di euro del fabbisogno triennale. Questi 90 milioni, oltre a consentire di fare opere rilevanti o fondamentali, rappresentano un segnale importante di fiducia da parte dell'Europa che confermano come il Porto di Livorno abbia un valore ed una rilevanza che va ben oltre il nostro territorio". Come spiega [redacted] i soldi della Bei saranno messi a disposizione per realizzare opere come l'escavo dei fondali prospicienti la darsena, il dragaggio dell'imboccatura sud, il rifacimento della Bengasi, l'allargamento del Canale di Accesso e molto altro.

I 90 milioni sono erogati dalla Bei sotto forma di prestito [redacted] di Livorno per una durata di 20 anni. "Voglio complimentarmi con il Presidente [redacted] con tutto il suo staff per il lavoro svolto. Livorno - sottolinea **Gazzetti** - ha bisogno di tutto tranne che del "tifo contro" e dunque dobbiamo impegnarci tutti affinché l'attenzione che arriva dall'Europa prosegua e continui anche in futuro. Avanti così!"

LE VIE DEL MARE



AVANTI TUTTA
DANIETTA E LIVORNO: INCONTRI
SERIATI PER ARRIVARE
A SIGLARE UN'INTESA COMUNE



LA CAMPAGNA D'EGITTO

Accordi commerciali-tecnologici

Matrimonio in vista per nuove linee ro/ro

LIVORNO-
SEMBRA uno dei soliti protocolli, almeno all'apparenza. Ma dall'incontro tra i vertici [] livornese e la rappresentanza consolare e commerciale egiziana di Milano, sembra potersi aprire anche qualche prospettiva nuova addirittura per la piattaforma Europa. L'obiettivo creare nuovi rapporti commerciali e prevedere, con istituzione di nuove linee regolari nel settore dei Ro/Ro, un nuovo percorso che consenta al porto di Livorno di diventare un punto di riferimento dell'Egitto per i mercati dell'Europa Centro-Orientale. A palazzo Rocciano con il commissario [] il vice console d'Egitto a Milano, Diaz Roushdy

l'addetto commerciale dell'ambasciata d'Egitto, Galal M. Elsayy. Si è parlato di sviluppare un partenariato a 360°, sul terreno commerciale, dell'innovazione tecnologica e amministrativa, che coinvolga il porto di Livorno e vari porti egiziani, soprattutto quello di Damietta, in cui già nel lontano 2011, lo scalo labronico aveva sottoscritto un protocollo di intesa sull'integrazione doganale e la formazione. «Damietta - ha detto Elsayy - sta per realizzare una nuova area logistica e due moli nel porto per la ricezione di nuove linee Ro/Ro e siamo molto interessati a Livorno e alle sue connessioni con gli interporti di Padova e Bologna. Vogliamo trovare un'intesa con il vostro scalo, an-

che per consentirci di cogliere nuove opportunità in Africa Centrale e in Medio Oriente». Già a settembre del 2013, l'Autorità livornese arrivò a firmare a Roma con l'egiziana General Organization for export, import and control

NODO STRATEGICO L'appeal nelle connessioni con gli interporti di Bologna e Padova

(Goesc: un ente statale controllato direttamente dal Ministero dell'Industria del Cairo) un accordo sull'intercambio di dati tra le rispettive piattaforme telematiche

AD APRILE partirà il primo bando del programma ENI (European Neighbourhood Instrument), che consentirà il finanziamento di iniziative per il settore trasporti nel Mediterraneo. L'intenzione è legare i nuovi accordi tra Livorno e gli scali portuali egiziani al programma di cooperazione internazionale che l'Europa ha previsto per i paesi confinanti con l'Ue. Ulteriore opportunità di collaborazione è data dalle iniziative messe in atto dall'Unione per il mediterraneo, organizzazione internazionale che riunisce i 28 stati dell'Unione europea e i partner che si affacciano sul mare Nostrum, con il dichiarato obiettivo di ravvicinare pubblicamente le due sponde. «È stato un confron-



In aprile

AD APRILE partirà il primo bando del programma ENI (European Neighbourhood Instrument), che consentirà il finanziamento di iniziative per il settore trasporti nel Mediterraneo



to molto produttivo - dice Gallantu - Damietta e Livorno si impegneranno, già a partire dai prossimi giorni, a stilare un vero e proprio action planning, un'agenda fitissima con incontri serrati e un obiettivo comune: arrivare a siglare una intesa che ci consenta di attivare nuove sinergie sul fronte dei traffici». Tra gli obiettivi, ufficialmente non dichiarati, rimane la prospettiva di coinvolgere finanziatori e finanziamenti per accelerare la seconda parte della piattaforma Europa, quella che riguarda il terminal ro/ro delle Autostrade del mare. E chissà che non diventi un'occasione proprio il partenariato con gli egiziani, anche per l'interesse dei grandi network dei ro/ro verso una soluzione definitiva della carenza livornese di attracchi per questo che è tra i principali traffici dello scalo livornese.

A.F.



Una elaborazione grafica della futura Piattaforma Europa

PIATTAFORMA EUROPA

Entro un anno l'aggiudicazione della gara per la costruzione

Il futuro di Livorno è nel porto. E il porto scommette tutto o quasi sulla Piattaforma Europa, la struttura che permetterà allo scalo livornese di fare un balzo di qualità e di mantenere tutta la sua concorrenzialità con i grandi porti europei.

Proprio per l'importanza della posta in pallo, **[]** di Livorno ha deciso di concedere più tempo agli investitori intenzionati a farsi avanti per la realizzazione in project financing della Piattaforma Europa del porto e di tutte le opere connesse: la scadenza indicata nel bando è slittata, infatti, dal 22 marzo al 30 giugno 2016.

Questo prolungamento dei termini - come spiegano da Palazzo Rosciano - va incontro alle richieste degli investitori, che hanno sollecitato tempi più lunghi per definire i raggruppamenti di imprese con cui partecipare alla gara.

E allora ricapitoliamo la tempistica di questa operazione. «A partire dal 30 giugno - spiegano **[]** - esamineremo le domande e verificheremo che tutti abbia-

no i requisiti. A fine luglio invieremo le lettere di invito ai soggetti ammessi a partecipare al bando di gara. E daremo a ciascuno di essi sei mesi di tempo per presentare il progetto preliminare e il piano di impresa. Scaduti i sei mesi, valuteremo le offerte e aggiudicheremo la gara il che potrebbe avvenire, verosimilmente, a febbraio/marzo 2017».

Il vincitore dovrà a quel punto predisporre il progetto definitivo per la realizzazione di tutta l'opera (sia la parte in project financing che quella interamente finanziata dal pubblico - per i dettagli sono interessanti le slide di



Per venire incontro agli investitori, è stato deciso di far slittare la scadenza indicata nel bando per la presentazione delle domande dal 22 marzo al 30 giugno 2016

Préfaz al seguente indirizzo: http://www.porto.livorno.it/Portals/0/Documenti/elementi_essenziali).

Il vincitore dovrà inoltre inviare il progetto definitivo al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e avviare la procedura di Via (Valutazione Impatto Ambientale). Una volta avuto il via libera e dal Consiglio Superiore e dal Ministero dell'Ambiente (per la procedura di Via), il soggetto vincitore stilerà il progetto esecutivo e potranno partire i lavori.

L'INCONTRO DELEGAZIONE RICEVUTA A PALAZZO ROSCIANO

Gli operai ex Twr vanno da Gallanti «Fateci fare corsi di formazione»

IL COMMISSARIO **LIVORNO**

ha ricevuto ieri una delegazione degli operai della ex Twr, che avevano chiesto un incontro sui tempi di recupero del bacino galleggiante "Mediterraneo", affondato nello scorso agosto e ancora sotto sequestro della magistratura per le indagini relative alla morte di un lavoratore nel sinistro. La delegazione ha anche voluto conoscere quali prospettive di lavoro si potranno avere quando il bacino sarà rimesso in servizio e quando sarà conclusa la gara per il momento congelata proprio a causa del se-

questro: per entrambi i bacini di carenaggio, nell'incontro si è parlato anche della possibilità che **si voglia organizzare dei corsi di formazione professionale per gli ex della Twr in modo da dare loro qualche possibilità in più di lavoro quando la gara dei bacini sarà conclusa. Lo sfortunato evento che portò all'affondamento del bacino "Mediterraneo" sta in effetti condizionando una parte importante dei programmi di lavoro in porto. Anche il cantiere Benetti - che aspira ad averne la gestione e ha predisposto un piano di interventi per ri-**

metterlo a galla quando il magistrato darà il nulla osta - ha dovuto ricorrere al bacino di La Spezia per varare il suo ultimo megayacht, il 90 metri "Lionheart" che proprio in questi giorni, tornato a Livorno, sta facendo le prove in mare e sta completando gli arredamenti interni. Sempre in questi giorni il cantiere sta ricevendo dalla Carpensalda i primi settori prefabbricati nella sua nuova ammiraglia di 100 metri in fase di allestimento in uno dei nuovi grandi hangar azzurri sulla darsena Morosani. Una nave da diporto da varare, secondo i programmi iniziali, proprio dal "Mediterraneo".

A.F.



INFORTUNIO La nave Urania nel bacino galleggiante sequestrato

Il Tirreno

EX TRW DA GALLANTI

Bacino, prima del dissequestro va tirata su la nave Urania



Una striscione per riaprire il bacino

LIVORNO

ieri mattina un gruppo di ex lavoratori della Trw e di Verterza Livorno ha raggiunto Palazzo Rosciano per parlare con il presidente

I lavoratori hanno caldeggiato un intervento sul fronte dei corsi di formazione e soprattutto sono tornati a puntare i riflettori sulla questione dei bacini di carenaggio come «sbocco di lavoro e creazione di un importante polo delle riparazioni navalmecchaniche». I lavoratori chiedono da tempo che si apra al dissequestro del bacino, sigillato dall'incidente della nave Urania, che nell'agosto scorso è costata la vita a un marittimo.

Nel corso dell'incontro con Gallanti è emerso che la Procura non ha ancora potuto fare tutti gli accertamenti peritali nell'area sotto sequestro perché non è in sicurezza. L'Autorità portuale ha quindi chiesto ad Azimut Benetti, che ha in gestione i bacini, di predisporre un progetto per rimettere in galleggiamento la nave Urania e fissarla in sicurezza al bacino. Una sorta di mini operazione Concordia.

Stando a quanto emerso, il progetto dovrebbe essere presentato lunedì prossimo: se non ci saranno nuovi intoppi, il tempo calcolato per rimettere l'imbarcazione in galleggiamento è di circa tre mesi. Nella migliore delle ipotesi, l'area a fine giugno dovrebbe essere pronta, ma per i nuovi accertamenti della Procura.

Arrestati ex sindaco e ex assessore Appalti e mazzette al porto di Civitavecchia

Cimmarusti → pagina 12

SCANDALI E TANGENTI

I verbali Inchiesta su appalti e mazzette al porto

Il Grande Ricatto a Civitavecchia Arrestati ex sindaco ed ex assessore

Ivan Cimmarusti

Estorsione e induzione indebita a dare utilità. Con questi reati sono finiti agli arresti domiciliari l'ex sindaco di Civitavecchia, Giovanni Moscherini, e l'ex assessore al Commercio, Vincenzo De Francesco. Avrebbero mosso pressioni sul presidente

Pasqualino Monti e sul segretario generale Maurizio Ievolella, per indurli a intervenire abusivamente sulle imprese che stanno eseguendo lavori al porto di Civitavecchia, per farli acquistare una cava a Viterbo della Romanacav srl. Un'operazione che avrebbe consentito a Moscherini di intascare 1 milione 600 mila euro.

L'indagine è della Procura della Repubblica di Civitavecchia, che ha basato il castello accusatorio sulle denunce dello stesso Monti. Nel corso degli interrogatori a suo carico i magistrati hanno scoperto la presunta «macchinazione» orchestrata da Moscherini e De Francesco, con la sospetta complicità dell'avvocato Roberto Abruzzese, indagato a piede libero, che aveva fatto fare una denuncia dell'Associazione Cavalieri del Lazio contro Pasqualino Monti.

LA CAVA

Stando al capo d'imputazione Moscherini si sarebbe recato da «Pasqualino Monti, presidente dell' [redacted] di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, e da Maurizio Ievolella, segretario generale dell'autorità

portuale medesima», chiedendo a «entrambi di intervenire abusivamente sulle imprese cui erano stati aggiudicati i lavori di realizzazione di «Opere strategiche per il porto di Civitavecchia», al fine di favorire l'acquisto da parte delle imprese medesima di una cava di proprietà della Romanacav srl o, comunque, al fine di indurre le imprese medesime ad assegnare i subappalti per la fornitura di materiale lapideo alla cava predetta per l'importo che lo stesso Moscherini fissava in una cifra compresa tra 23 milioni di euro e 20 milioni, minacciando la presentazione di denunce nei confronti dei titolari delle cave cui erano stati assegnati o erano in corso di assegnazione i subappalti per le forniture medesime, rinnovando al Monti la sua richiesta di intervento presso le imprese aggiudicatrici».

MOSCHERINI E L'8%

L'operazione della cava, secondo i magistrati, avrebbe consentito a Moscherini di intascare l'8% della compravendita. In particolare, si legge negli atti, Moscherini e gli altri due indagati avrebbe costretto, «con la minaccia, Monti e Ievolella a fare pressioni sulle imprese aggiudicatricie della gara d'appalto predetto affinché il materiale lapideo fosse fornito alla cava della Romanacav srl, società con cui il Moscherini aveva stipulato un contratto di mediazione che prevedeva quale compenso l'importo pari all'8% del fatturato derivante dalla fornitura,

ecosta procurare al Moscherini medesimo l'ingusto profitto quantificabile in almeno 1 milione 600 mila euro. Non riuscendo nell'intento solo grazie al rifiuto opposto dai pubblici ufficiali predetti».

LA MINACCIA

Il fascicolo, come detto, si basa esclusivamente sugli interrogatori di Monti e Ievolella. Il primo ha riferito a febbraio scorso che «nel corso di un ultimo incontro, il Moscherini assunse un tono esplicito, mi intimò di intervenire direttamente in favore della cava di Viterbo in quanto lui era venuto in possesso di filmati in forza dei quali era possibile provare che il materiale lapideo fornito in cantiere era difforme dal capitolato, aggiungendo che "tu ci passerai dei guai" in quanto i proprietari della cava di Viterbo avrebbero fatto pressioni sull'Associazione dei cavalieri per fare denuncia; io a quel punto risposi negativamente in modo netto al che lui rispose "io l'ho detto per il tuo bene...".».

I FILMATI

Ievolella conferma le accuse mosse da Monti. E aggiunge particolari. «Nella tarda primavera del 2013 mi chiese ed ottenne un appuntamento Gianini Moscherini, ex presidente [redacted] il quale intendeva presentarmi il proprietario di una cava che aveva basato, nel corso del colloquio il Moscherini mi fece presente che c'erano filmati che attestavano che il materiale utilizzato dalle imprese non

fosse prescritto [...] Il suo atteggiamento mi fece capire che sarebbe stato meglio che io mi attivassi per risolvere quello che lui evidenziava come un problema. Al mio rifiuto il Moscherini mi riferì che allora sarebbe andato a parlare con Monti». Aggiunge che «Moscherini calò la mano nei miei confronti; la cosa mi preoccupò per quanto avrebbe potuto fare il Moscherini nei miei confronti».

IL FRATELLO AL MINISTERO

Particolare tutto da chiarire riguarda una presunta minaccia che avrebbe ricevuto anche il fratello Ievolella, Gianluca, dirigente del ministero delle Infrastrutture. Ne parla il segretario [redacted]

«Altro fatto strano, avvenuto nel maggio 2015: alcuni soggetti contattarono mio fratello, che gli riferirono che il Monti era un personaggio isolato e ormai finito e di dare a me il consiglio di mettermi a disposizione loro per collaborare alla attività di demolizione di Monti. Se non avessi collaborato riferirono a mio fratello che "mi avrebbero tritato". Al riguardo riferisco comunque che mio fratello ebbe uno stop nella sua carriera a causa della campagna a suo sfavore promossa dal Moscherini; proprio per questo mio fratello, per esperienza, mi consigliò di lasciar perdere né io ho insistito per sapere da chi avrei dovuto guardarmi. L'idea che mi sono fatto è che tali minacce derivano certamente dal clan Moscherini anche in considerazione degli attacchi mediatici e giudiziari subiti da me e dalle mie figlie».

- segue

Imputazioni

**Nei guai l'ex responsabile
al Commercio De Francesco**



L'obiettivo

**Favorire l'acquisto di una cava
e anche ottenere subappalti**



Domiciliari
L'ex sindaco
di Civitavecchia
Giovanni
Moscherini
è finito agli
arresti
per i reati
di estorsione
e «induzione
indebita
a dare utilità».
In alto,
il porto
della cittadina
marittima

Gianni Moscherini

Avrebbe fatto pressione

Benefici

**L'ex primo cittadino avrebbe
intascato 1,6 milioni di euro**

TASSA DI SBARCO

Isola d'Elba, sale il contributo

Costerà di più sbarcare all'Isola d'Elba: il contributo passerà da 1,50 euro a 3 euro e 50 centesimi. Pagheranno 2 euro e 50 centesimi i bambini dai 2 agli undici anni. La decisione è stata presa in maniera condivisa dai sindaci dell'isola. La nuova proposta prevede una fase transitoria fino al 31 dicembre 2016.

Assoportri: “Gli italiani protagonisti al Seatrade Cruise Global”

Scritto da [Redazione Authority News Nord](#) giovedì, marzo 17th, 2016



GENOVA – Per la prima volta i porti italiani in fronte compatto al Seatrade Cruise Global, la più importante fiera mondiale delle crociere, in corso a Fort Lauderdale per promuovere, con il sostegno di Assoportri, l'offerta del sistema crocieristico leader nel Mediterraneo per numero di passeggeri.

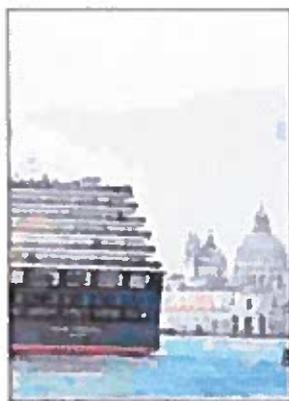
Diciannove gli scali nazionali presenti al Padiglione italiano “Cruise Italy”: Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genoa, Gioia Tauro (con i porti di Corigliano Calabro e Crotone), La Spezia, Livorno, Messina, Napoli, Olbia, Palermo, Piombino, Salerno, Savona, Taranto, Trieste e Venezia.

“Qui in Florida – ha affermato il Presidente di Assoportri, Pasqualino Monti – si coglie pienamente il livello di concorrenza fra sistemi paese che caratterizza oggi il mercato mondiale delle crociere. Per questo tutti i presidenti e i commissari dei porti italiani si stanno impegnando in un grande progetto comune per migliorare la capacità di attrazione di nuovi traffici e sulle misure per rendere più competitivi ed efficienti i loro porti”.

OK DAL MINISTERO SUGLI STUDI PER L'IMPATTO AMBIENTALE

Crociere, i porti italiani uniti a Miami Venezia, passo avanti per il Tresse Nuovo

Per la prima volta i porti italiani si sono presentati in un fronte compatto sotto il segno di Assoporti (l'associazione che li rappresenta) alla più importante fiera mondiale delle crociere, quella in corso di svolgimento a Fort Lauderdale, promuovendo e diventando protagonisti di Cruise Italy. Tutti presenti nel Padiglione italiano, forti del ruolo leader che l'Italia ha, per numero di crocieristi, in Mediterraneo, gli scali nazionali hanno fornito una vera e propria dimostrazione di forza oltre che di compattezza. Diciannove i porti rappresentati: Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, Gioia Tauro (con i porti di Corigliano Calabro e Crotona), La Spezia, Livorno, Messina, Napoli, Olbia, Palermo, Piombino, Salerno, Savona, Taranto, Trieste e Venezia. «Qui in Florida - ha affermato il Presidente di Assoporti, Pasqualino Monti, esprimendo la sua personale soddisfazione per una partecipazione qualificata sfociata anche in una serie di incontri produttivi con gli operatori del settore - si coglie pienamente il livello di concorrenza che caratterizza oggi il mercato mondiale delle crociere. È motivo doppio di soddisfazione il grande lavoro che tutti i Presidenti e i Commissari dei porti italiani stanno svolgendo sia sul fronte della promozione di nuovi traffici, sia sulle misure per rendere



La Queen Victoria a Venezia

più competitivi ed efficienti i loro porti».

«Oggi - ha concluso Monti, sottolineando come questo fattore scaturisca in modo evidente dalle discussioni in atto a Fort Lauderdale - si sta delineando una competizione fra sistemi paese, e in questa ottica i porti devono disporre di tutti gli strumenti concretamente in grado di migliorare efficienza e capacità di attrazione».

«In questi giorni in cui si tiene negli USA la fiera mondiale di settore per la crocieristica è anche giunto il via libera del Ministero

delle Infrastrutture ad iniziare per completare gli studi di impatto ambientale (SIA) del progetto Tresse Nuovo per completare la documentazione presentata alla commissione di VIA. Il Ministero ha infatti ribadito il carattere prioritario del progetto Tresse Nuovo rispetto ad altri progetti, tenendo conto così della volontà e del parere espresso dagli enti locali». Lo ha spiegato da Fort Lauderdale Paolo Costa, Presidente dell'Assoporti

di Venezia. Tutte notizie che sono state comunicate ai partecipanti al Seatrade Cruise Global a Fort Lauderdale, che in più occasioni durante la Fiera e la Conferenza parallela, hanno sollevato il caso Venezia come indecisione che provoca danni rilevanti all'occupazione in un'industria che altrimenti, anche nel resto d'Europa, si sta sviluppando a ritmi sostenuti.

Inizio anche Cagliari ottiene risultati i rappresentanti delle maggiori compagnie e tour operator hanno visitato lo stand, mostrando grande apprezzamento, tra l'altro, per i miglioramenti infrastrutturali del Molo Rinascita, sia per quanto riguarda l'installazione dei nuovi ponti a garantire l'omaggio in sicurezza anche delle navi più grandi, sia per quanto riguarda la già avviata costruzione del terminal crociere, che sarà presumibilmente completato nel prossimo mese di maggio.

È il Sistema crociere Italia il grande protagonista al Seatrade Cruise Global

Fort Lauderdale, 17 marzo 2016 - Per la prima volta i porti italiani si sono presentati in un fronte compatto sotto il segno di Assoportli (l'associazione che li rappresenta) alla più importante fiera mondiale delle crociere, quella in corso di svolgimento a Fort Lauderdale, promuovendo e diventando protagonisti di Cruise Italy. Tutti presenti nel Padiglione italiano, forti del ruolo leader che l'Italia ha, per numero di crocieristi, in Mediterraneo, gli scali nazionali hanno fornito una vera e propria dimostrazione di forza oltre che di compattezza. Diciannove i porti rappresentati: Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genoa, Gioia Tauro (con i porti di Corigliano Calabro e Crotona), La Spezia, Livorno, Messina, Napoli, Olbia, Palermo, Piombino, Salerno, Savona, Taranto, Trieste e Venezia. "Qui in Florida - ha affermato il Presidente di Assoportli, Pasqualino Monti, esprimendo la sua personale soddisfazione per una partecipazione qualificata sfociata anche in una serie di incontri produttivi con gli operatori del settore - si coglie pienamente il livello di concorrenza che caratterizza oggi il mercato mondiale delle crociere. È motivo doppio di soddisfazione il grande lavoro che tutti i Presidenti e i Commissari dei porti italiani stanno svolgendo sia sul fronte della promozione di nuovi traffici, sia sulle misure per rendere più competitivi ed efficienti i loro porti". "Oggi - ha concluso Monti, sottolineando come questo fattore scaturisca in modo evidente dalle discussioni in atto a Fort Lauderdale - si sta delineando una competizione fra sistemi paese, e in questa ottica i porti devono disporre di tutti gli strumenti concretamente in grado di migliorare efficienza e capacità di attrazione".

Autorità Portuale Cagliari: successo al Seatrade Cruise Global di Miami

Author : com

Date : 17 marzo 2016



(FERPRESS) – Cagliari, 17 MAR - Si è svolta a Miami nell'ambito del Seatrade, la conferenza stampa alla presenza dell'Assessore al Turismo del Comune di Cagliari Barbara Argiolas, del Commissario dell'Autorità Portuale di Cagliari Roberto Isidori, dell' AD di Cagliari Cruise Port Antonio di Monte. E' intervenuto l'Assessore Regionale al Turismo Francesco Morandi.

Nel corso della conferenza è stato annunciato il conseguimento del riconoscimento della Commissione Europea attribuito a Cagliari e al Sud Sardegna quale prima meta turistica sostenibile europea per il 2016, risultato ottenuto grazie alle politiche attivate dall'Amministrazione Comunale sul tema della sostenibilità. Nelle prime due giornate di Fiera, i rappresentanti delle maggiori compagnie di crociera e tour operators hanno visitato lo stand Sardegna, mostrando grande apprezzamento, tra l'altro, per i miglioramenti infrastrutturali del Molo Rinascita, sia per quanto riguarda l'installazione dei nuovi parabordi utili a garantire l'ormeggio in sicurezza anche delle navi più grandi, sia per quanto riguarda la già avviata costruzione del terminal crociere, che sarà presumibilmente completato nel prossimo mese di maggio. Questo consentirà di consolidare e accrescere il traffico di passeggeri che sceglieranno di iniziare la prossima vacanza in nave, imbarcandosi dal porto di Cagliari, anche grazie alla straordinaria vicinanza con l'aeroporto.

VTP premiato al SeaTrade Cruise Global come miglior Homeport del Mediterraneo 2015

Author : com

Date : 17 marzo 2016



(FERPRESS) - Venezia, 17 MAR - Il porto crociere di Venezia, ha ricevuto il premio quale miglior porto capolinea del Mediterraneo nel 2015. Il riconoscimento è stato assegnato dalla testata giornalistica Cruise Insight nell'ambito della manifestazione SeaTrade Cruise Global, la rassegna internazionale di riferimento per il settore, in corso in questi giorni a Fort Lauderdale in Florida (USA).

Il premio è attribuito da una giuria specializzata di operatori del settore ai porti crocieristici che nel mondo si distinguono per l'eccellenza delle operazioni di sbarco ed imbarco dei passeggeri.

Soddisfatto Sandro Trevisanato, Presidente di Venezia Terminal Passeggeri S.p.A., la società che gestisce il traffico crocieristico nello scalo lagunare: "Questo premio è l'ennesimo riconoscimento ai servizi forniti dal nostro porto e al continuo sviluppo delle infrastrutture potenziate sia con l'aumento dei fabbricati terminalistici che con una maggiore operatività delle banchine. Auspico che questo premio alla qualità della nostra accoglienza, sia di stimolo al governo per risolvere al più presto il problema dell'individuazione della via alternativa che garantisca lo spostamento delle grandi navi dal Canale San Marco – Giudecca e riesca a superare l'impasse creata dal Decreto Clini Passera prima e dalla successiva ordinanza 153/2013 della Capitaneria di Porto, che hanno introdotto criteri limitativi su base quantitativa quale quello delle 96.000 tonnellate. Un criterio che ha determinato la sostituzione da parte di molte compagnie, per non perdere la destinazione Venezia, di navi all'avanguardia, dotate di tecnologia di ultima generazione e a basso impatto ambientale, con unità più piccole, ma allo stesso tempo più vecchie e di conseguenza meno manovrabili e più inquinanti. Se non si trova una soluzione, Venezia perderà lo status non solo di primo home port del Mediterraneo, ma la natura stessa di porto capolinea a scapito di scali stranieri, trascinando in un declino irreversibile l'intera crocieristica dell'Adriatico. L'inerzia decisionale rischia di sferrare un colpo mortale a un comparto che in termini economici di spesa di passeggeri, equipaggi e navi vale oltre 450 milioni di euro annui."

Assoporti: Sistema crociere Italia protagonista al Seatrade Cruise Global

Author : com

Date : 17 marzo 2016



(FERPRESS) - Roma, 17 MAR - Per la prima volta i porti italiani si sono presentati in un fronte compatto sotto il segno di Assoporti alla più importante fiera mondiale delle crociere, quella in corso di svolgimento a Fort Lauderdale, promuovendo e diventando protagonisti di Cruise Italy.

Diciannove i porti rappresentati: Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genoa, Gioia Tauro (con i porti di Congliano Calabro e Crotona), La Spezia, Livorno, Messina, Napoli, Olbia, Palermo, Piombino, Salerno, Savona, Taranto, Trieste e Venezia.

"Qui in Florida – ha affermato il Presidente di Assoporti, Pasqualino Monti, esprimendo la sua personale soddisfazione per una partecipazione qualificata sfociata anche in una serie di incontri produttivi con gli operatori del settore - si coglie pienamente il livello di concorrenza che caratterizza oggi il mercato mondiale delle crociere. È motivo doppio di soddisfazione il grande lavoro che tutti i Presidenti e i Commissari dei porti italiani stanno svolgendo sia sul fronte della promozione di nuovi traffici, sia sulle misure per rendere più competitivi ed efficienti i loro porti". "Oggi - ha concluso Monti, sottolineando come questo fattore scaturisca in modo evidente dalle discussioni in atto a Fort Lauderdale - si sta delineando una competizione fra sistemi paese, e in questa ottica i porti devono disporre di tutti gli strumenti concretamente in grado di migliorare efficienza e capacità di attrazione".



Grandi Navi a Venezia, passo avanti per il Tresse Nuovo

Miami - Intanto Assoportì è a Fort Lauderdale al Seatrade:

«Scali italiani per la prima volta uniti nel fare sistema sulle crociere».

Per la prima volta i porti italiani si sono presentati in un fronte compatto sotto il segno di Assoportì (l'associazione che li rappresenta) alla piú importante fiera mondiale delle crociere, quella in corso di svolgimento a Fort Lauderdale, promuovendo e diventando protagonisti di **Cruise Italy**. Tutti presenti nel Padiglione italiano, forti del ruolo leader che l'Italia ha, per numero di crocieristi, in Mediterraneo, gli scali nazionali hanno fornito una vera e propria dimostrazione di forza oltre che di compattezza. Diciannove i porti rappresentati: **Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genova, Gioia Tauro (con i porti di Corigliano Calabro e Crotona), La Spezia, Livorno, Messina, Napoli, Olbia, Palermo, Piombino, Salerno, Savona, Taranto, Trieste e Venezia**. «Qui in Florida - ha affermato il **Presidente di Assoportì, Pasqualino Monti**, esprimendo la sua personale soddisfazione per una partecipazione qualificata sfociata anche in una serie di incontri produttivi con gli operatori del settore - si coglie pienamente il livello di concorrenza che caratterizza oggi il mercato mondiale delle crociere. È motivo doppio di soddisfazione il grande lavoro che tutti i Presidenti e i Commissari dei porti italiani stanno svolgendo sia sul fronte della promozione di nuovi traffici, sia sulle misure per rendere piú competitivi ed efficienti i loro porti».

«Oggi - ha concluso Monti, sottolineando come questo fattore scaturisca in modo evidente dalle discussioni in atto a **Fort Lauderdale**- si sta delineando una competizione fra sistemi paese, e in questa ottica i porti devono disporre di tutti gli strumenti concretamente in grado di migliorare efficienza e capacità di attrazione».



Crociere, Cagliari in network da 22 milioni di passeggeri

Formalizzato a Miami ingresso nell'associazione Clia

17 marzo, 11:48

(ANSA) - CAGLIARI, 17 MAR - Cagliari punto di riferimento internazionale delle crociere del Mediterraneo: l'Autorità portuale del capoluogo ha formalizzato a Miami l'ingresso nel network della Cruise lines international association (Clia), associazione che può contare sulla partecipazione di oltre 65 compagnie marittime specializzate nei viaggi vacanza in mare, 15 sedi in tutto il mondo e un coinvolgimento complessivo di 22 milioni di passeggeri. Numeri che fanno capire quanto sia importante l'adesione al progetto da parte dell'Authority di Cagliari. È forse il risultato più importante ottenuto al Seatrade, la fiera più importante del turismo crocieristico.

Capoluogo in vetrina: presenti fra gli altri l'assessore del Turismo del Comune di Cagliari, Barbara Argiolas, il commissario dell'Autorità portuale di Cagliari, Roberto Isidori, l'ad di Cagliari Cruise Port, Antonio di Monte, e l'assessore regionale del Turismo, Francesco Morandi. Fra le "medaglie" da mettere in mostra in Florida anche il conseguimento del prestigioso riconoscimento della Commissione Europea attribuito a Cagliari e al Sud Sardegna quale prima meta turistica sostenibile europea per il 2016.

Nelle prime due giornate di Fiera i rappresentanti delle maggiori compagnie di crociera e tour operators hanno visitato lo stand Sardegna. Guardando con molto interesse soprattutto al nuovo terminal crociere pronto presumibilmente prima dell'estate. Sono state gettate le basi anche per l'organizzazione di un nuovo educational tour dedicato agli shoreexcursion managers (responsabili delle escursioni) dei gruppi armatoriali stranieri.

Crociere: Venezia premiata come primo home port Mediterraneo

Trevisanato, governo trovi presto soluzione per grandi navi

17 marzo, 12:27



(ANSA) - VENEZIA, 17 MAR - Il porto crociere di Venezia ha ricevuto a Fort Lauderdale, a Seatrade Cruise Global, la più importante fiera mondiale del settore, il premio quale miglior homeport del Mediterraneo nel 2015. Il premio, assegnato dalla testata giornalistica Cruise Insight, è attribuito da una giuria specializzata di operatori del settore ai porti crocieristici che nel mondo si distinguono per l'eccellenza delle operazioni di sbarco e imbarco dei passeggeri. Soddisfatto Sandro Trevisanato, presidente di Venezia Terminal Passeggeri, la società che gestisce il traffico crocieristico nello scalo lagunare: "Questo premio è l'ennesimo riconoscimento ai servizi forniti dal nostro porto - dice - e al continuo sviluppo delle infrastrutture potenziate sia con l'aumento dei fabbricati terminalistici che con una maggiore operatività delle banchine". "Auspicio che questo premio alla qualità della nostra accoglienza, sia di stimolo al governo per risolvere al più presto il problema dell'individuazione della via alternativa che garantisca lo spostamento delle grandi navi dal Canale San Marco-Giudecca - rileva - e riesca a superare l'impasse creata dal Decreto Clini Passera prima e dalla successiva ordinanza della Capitaneria di Porto, che hanno introdotto criteri limitativi su base quantitativa quale quello delle 96.000 tonnellate". Un criterio, per Trevisanato, che ha determinato "la sostituzione da parte di molte compagnie, per non perdere la destinazione Venezia, di navi all'avanguardia, dotate di tecnologia di ultima generazione e a basso impatto ambientale, con unità più piccole, ma allo stesso tempo più vecchie e di conseguenza meno manovrabili e più inquinanti". "Se non si trova una soluzione - conclude - Venezia perderà lo status non solo di primo home port del Mediterraneo, ma la natura stessa di porto capolinea a scapito di scali stranieri, trascinando in un declino irreversibile l'intera crocieristica dell'Adriatico".

Porti: Liguria al top in Europa per numero di crocieristi

Presidente Liguria Ports, consolidare il primato

17 marzo, 20:20



(ANSA) - GENOVA, 17 MAR - La Liguria, oltre a essere la prima regione italiana per numero di crocieristi movimentati, è anche quella che svetta in ambito europeo superando se pur di poco la Catalogna, con 2 milioni 570 nel 2015 (contro i 2 milioni e 540 mila della regione spagnola). I dati sono stati evidenziati al Seatrade Cruise Global, la più importante fiera mondiale delle crociere, in corso a Fort Lauderdale. In fiera è emersa la tendenza del settore a crescere, sia in virtù degli importanti investimenti in nuove navi sempre più grandi ed accoglienti (ben 52 tra il 2016 e il 2020), sia per la concreta possibilità di un elevato incremento futuro del numero dei turisti che scelgono la crociera come vacanza. "La Liguria da sola - ha affermato il presidente di LPA, Lorenzo Forcieri, presente anche come vertice dell'Autorità Portuale della Spezia - copre l' 11% del traffico crocieristico mondiale, un dato che deve spronarci a lavorare per migliorare ancora i risultati di Savona, Genova, La Spezia consolidando un primato che porta sul territorio regionale positive ricadute". "Siamo consapevoli di dover fronteggiare l'agguerrita concorrenza di altri porti che si stanno specializzando sempre più nelle crociere, ma gli scali liguri potranno giocare una importante partita, quella turistica delle '3 S: Sea, Sun, Shopping"ha detto il presidente dell' Autorità Portuale di Savona Gian Luigi Miazza. "Il mercato crocieristico conferma per Genova e la Liguria la sua pulsione alla crescita - ha sottolineato il presidente commissario dell'Autorità portuale di Genova, Giovanni Pettorino - e proprio nel Mediterraneo i porti liguri possono trovare ulteriori importanti margini di sviluppo".

Crociere: Venezia premiata come primo home port Mediterraneo

Trevisanato, governo trovi presto soluzione per grandi navi

17 marzo, 20:53



(ANSA) - VENEZIA, 17 MAR - Il porto crociere di Venezia ha ricevuto a Fort Lauderdale, a Seatrade Cruise Global, la più importante fiera mondiale del settore, il premio quale miglior homeport del Mediterraneo nel 2015. Il premio, assegnato dalla testata giornalistica Cruise Insight, è attribuito da una giuria specializzata di operatori del settore ai porti crocieristici che nel mondo si distinguono per l'eccellenza delle operazioni di sbarco e imbarco dei passeggeri. Soddisfatto Sandro Trevisanato, presidente di Venezia Terminal Passeggeri, la società che gestisce il traffico crocieristico nello scalo lagunare: "Questo premio è l'ennesimo riconoscimento ai servizi forniti dal nostro porto - dice - e al continuo sviluppo delle infrastrutture potenziate sia con l'aumento dei fabbricati terminalistici che con una maggiore operatività delle banchine". "Auspico che questo premio alla qualità della nostra accoglienza, sia di stimolo al governo per risolvere al più presto il problema dell'individuazione della via alternativa che garantisca lo spostamento delle grandi navi dal Canale San Marco-Giudecca - rileva - e riesca a superare l'impasse creata dal Decreto Clini Passera prima e dalla successiva ordinanza della Capitaneria di Porto, che hanno introdotto criteri limitativi su base quantitativa quale quello delle 96.000 tonnellate". Un criterio, per Trevisanato, che ha determinato "la sostituzione da parte di molte compagnie, per non perdere la destinazione Venezia, di navi all'avanguardia, dotate di tecnologia di ultima generazione e a basso impatto ambientale, con unità più piccole, ma allo stesso tempo più vecchie e di conseguenza meno manovrabili e più inquinanti". "Se non si trova una soluzione - conclude - Venezia perderà lo status non solo di primo home port del Mediterraneo, ma la natura stessa di porto capolinea a scapito di scali stranieri, trascinando in un declino irreversibile l'intera crocieristica dell'Adriatico".

Porti: gli italiani protagonisti al Seatrade Cruise Global

A Fort Lauderdale, 19 scali nel padiglione Cruise Italy

17 marzo, 14:34



(ANSA) - GENOVA, 17 MAR - Per la prima volta i porti italiani in fronte compatto al Seatrade Cruise Global, la più importante fiera mondiale delle crociere, in corso a Fort Lauderdale per promuovere, con il sostegno di Assoporti, l'offerta del sistema crocieristico leader nel Mediterraneo per numero di passeggeri.

Diciannove gli scali nazionali presenti al Padiglione italiano "Cruise Italy": Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Civitavecchia, Genoa, Gioia Tauro (con i porti di Corigliano Calabro e Crotona), La Spezia, Livorno, Messina, Napoli, Olbia, Palermo, Piombino, Salerno, Savona, Taranto, Trieste e Venezia.

"Qui in Florida - ha affermato il Presidente di Assoporti, Pasqualino Monti - si coglie pienamente il livello di concorrenza fra sistemi paese che caratterizza oggi il mercato mondiale delle crociere. Per questo tutti i presidenti e i commissari dei porti italiani si stanno impegnando in un grande progetto comune per migliorare la capacità di attrazione di nuovi traffici e sulle misure per rendere più competitivi ed efficienti i loro porti".

Porti: Autorità Gioia ha partecipato a Seatrade Cruise Global

"In scali calabresi crocieristica ha segnato aumento del 318%"

17 marzo, 15:53

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 17 MAR - "L'Autorità portuale di Gioia Tauro ha preso parte al 'Seatrade Cruise Global' che si sta svolgendo, in questi giorni, a Fort Lauderdale (Florida). Si tratta del più importante Salone del settore della crocieristica mondiale che, ogni anno, rappresenta l'appuntamento immancabile per le compagnie di navigazione, gli armatori, i tour operator ed i porti interessati dal transito di grandi navi passeggeri". Lo riferisce un comunicato dell'Autorità portuale calabrese.

"Al Centre Convention - prosegue il comunicato - sono stati presentati i dati del comparto a livello mondiale. La Cruise Lines International Association (Clia) ha annunciato il dato record secondo il quale 6,6 milioni di europei sono andati in crociera nel 2015. Si tratta di 200.000 passeggeri in più rispetto all'anno precedente, che rappresentano un aumento del 3%. L'Italia si conferma la prima destinazione europea per il settore delle crociere e il Mediterraneo ha attirato il 75% dei passeggeri nel 2015. Dal rapporto statistico di MedCruise, associazione dei porti che si affacciano sul Mediterraneo, gli scali portuali che rientrano nella circoscrizione dell'Autorità portuale di Gioia Tauro (Corigliano Calabro e Crotone) hanno avuto una crescita percentuale considerevole, che ha registrato, tra il 2014 e il 2015, un aumento del 318% di numero di passeggeri in visita in Calabria. Come di consueto, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha partecipato con un proprio spazio espositivo, all'interno dell'area Italia coordinata da Assoporti (l'associazione dei porti italiani), per promuovere il proprio territorio e le destinazioni calabresi che, secondo le tendenze di settore, vengono inserite tra le nuove ed emergenti destinazioni da visitare".

"L'Ente, guidato dal commissario straordinario, Andrea Agostinelli - riporta ancora il comunicato - ha inteso essere presente a questo importante evento, anche, per supportare e promuovere le aziende che operano nelle proprie aree portuali.

L'obiettivo è quello di offrire loro un vasto ventaglio di occasioni, contatti e possibilità di incontri per stringere e sviluppare futuri accordi con le compagnie che inseriscono la Calabria nei propri tour di viaggio/vacanza. Tra gli incontri che l'Autorità portuale ha potuto consolidare in occasione del Seatrade Cruise Global 2016 è stato molto importante l'appuntamento con la compagnia di navigazione Costa Crociere, che ha confermato il proprio interesse per la Calabria, mentre il tour operator Aloschi e Bassani ha pianificato, nei prossimi mesi, i suoi specifici sopralluoghi per aggiornare i propri itinerari del 2017".