



# INDICE



## Primo piano:

- **Riforma dei porti (L'Espresso)**

## Dai Porti:

### Trieste:

**“...“va cambiata la variante per il Porto Vecchio”...**

(Il Piccolo)

### La Spezia:

**“...La grande ricchezza che arriva dal mare...”** (Il Giornale)

### Livorno:

**“...Ecco la nuova area doganale..”** (Il Tirreno, La Nazione, Quilivorno.it, MF)

**“...Delegazione del Porto di Bar in visita...”**

(L'Informatore Navale, The Medi Telegraph, Primo Magazine, Livorno24.com, Il Tirreno, Quilivorno.it)

### Civitavecchia:

**“...Levante Express...”** (Civonline)

### Messina:

**“...Aree demaniali...”** (Giornale di Sicilia)

**“...Un guanto di sfida all'assuefazione al degrado...”**

(Gazzetta del Sud)

**“...Porto turistico di Naxos...”** (Quotidianodisicilia.it)

## Altre notizie di Shipping e Logistica

### Il Messaggero Marittimo

### Maritime Transport Daily Newsletter — Release

### Informare

### Lloyd's List

## Link allegato: Porto&Diporto

<https://issuu.com/portoediporto/docs/2febbraio2016xsito>

RIFORMA DEI PORTI

## Delrio accontenta solo Emiliano

**ROMA** La riforma delle autorità portuali voluta da Graziano Delrio sta rovinando i rapporti tra il ministro e molti sindaci e governatori del Pd. Gli esponenti dei territori esclusi dalle nuove 15 authority stanno infatti fallendo ogni tentativo di cambiare il relativo decreto prima della conversione in legge. Il governatore campano Vincenzo De Luca ha protestato con Palazzo Chigi per l'accorpamento di Salerno con Napoli ma è stato direttato su Delrio, che ha ribadito il taglio. Enzo Bianco, primo cittadino di Catania, è rimasto deluso per l'unione con Augusta. Il sindaco di Olbia Gianni Giovannelli promette un referendum. Contento invece il governatore Michele Emiliano: la Puglia avrà sia Bari che Taranto.

Antonio Calleri

L'INCONTRO AL PROPELLER CLUB

## «Va cambiata la variante per il Porto vecchio»

di Silvio Maranzana

Una focalizzazione più strin-  
gente delle questioni aperte ma  
anche di quelle in via di risolu-  
zione nell'ambito di un cronoprogramma sempre più strin-  
gente, ma anche il riaprirsi di  
vecchie divisioni che rischiano  
di inquinare il processo. Non  
ha fatto mancare nulla l'incon-  
tro di ieri sera al Propeller club  
introdotto dal suo presidente  
Fabrizio Zerbini e dedicato alla  
rivoluzione del Porto vecchio. Il  
sindaco Roberto Cosolini ha an-  
nunciato una visita entro il me-  
se all'area del sottosegretario al-  
la presidenza del Consiglio Luca  
Lotti a testimonianza dell'interesse  
che l'operazione suscita  
nello stesso Governo e ha citato  
ora quattro questioni aperte: lo

strumento urbanistico («bisogna vedere - ha detto - se la variante Barduzzi è ancora attuale, ma secondo me va cambiata»), i vincoli («vanno eliminati quelli eccessivi») le infrastrutture (realizzazioni di collegamen-  
ti viari, energetici, ecc.) e lo stru-  
mento societario che dovrà pro-  
cedere alla messa sul mercato  
dell'area («dovrà essere una so-  
cietà a controllo pubblico, ma  
non esclusivamente del Comu-  
ne»). L'obiettivo dello studio  
che l'advisor Ernst & Young ha  
avviato - ha spiegato - si tradu-  
ce essenzialmente nella frave:  
quali sono le condizioni da cre-  
are per far arrivare i soldi?». «Va  
costruita una macchina - ha ag-  
giunto il docente universitario  
Vittorio Torbianelli - per attrar-  
re nel mondo migliore gli investi-  
tori internazionali». «Con la sde-

mandalizzazione - ha spiegato il  
segretario generale

Mario Sommariva - è ora possibile un'operazione  
prima impossibile e che aveva  
creato un mostro giuridico qua-  
le una concessione per 90 an-  
ni. E quella a favore della socie-  
tà Greensam per i primi cin-  
que magazzini e i piazzali anti-  
stanti. «E da qui - aveva detto  
Cosolini confermando le anali-  
siazioni dei giorni scorsi - che  
partirà l'allargamento della cit-  
tà con un'operazione straleo».

Le polemiche, pur se nell'ambito di discorsi estremamente  
pacuti, sono riesplose alla fine.  
Stefano Vissinini, presidente  
dell'Associazione spedizionieri  
ha tratteggiato un'idea di Porto  
vecchio che comprende crociere  
e traghetti nella parte inizia-  
le, il Polo museale al centro e

una riconversione del Punto  
franco da qui fino a Barcola per  
sviluppare attività industriali,  
scientifiche ed espositive. A  
sento Federico Paorini, pre-  
cursore della «liberazione» del  
Porto vecchio, è riuscito a man-  
tenere il suo aplomb anglosa-  
sone contraslando questa op-  
zione. «Ma come ora - ha affer-  
mato - si assiste a un amplia-  
mento degli spazi commerciali  
in Porto nuovo; all'ex Aquila,  
sul Canale navigabile, con la  
piattaforma logistica e la ban-  
china Arvedi. Il porto commer-  
ciale in Porto vecchio non si  
può fare. Con orrore sento che  
rispunta il Punto franco. Se non  
vi sarà il consenso delle cate-  
gorie economiche e un sostegno  
più convincente della Regione la ri-  
voluzione si fermerà di nuovo».

di Silvio Maranzana



Il tavolo dei relatori all'incontro sul Porto vecchio (Foto Silvano)

«IL VALORE DEL PORTO»

## La grande ricchezza che arriva dal mare

*Giomata di lavori a Porto Lotti per approfondire le tematiche relative allo sviluppo dello scalo*

Se qualcuno avesse ancora dubbi su "il valore del Porto" è pregato di accomodarsi, a partire dalle 9 e 30 di questa mattina, nella sala delle conferenze di Porto Lotti, in viale San Bartolomeo alla Spezia, dove l' omonimo convegno snocciolerà tutte le cifre che il processo di containerization ha generato nell'economia portuale e non solo.

Una sfida, quella lanciata dagli operatori, proprio a misurare la ricaduta di ricchezza creata grazie all'economia del mare in questo particolare segmento di attività in cui La Spezia primeggia nel mondo.

Dopo l'apertura di Giorgia Bucchioni in rappresentanza di Community La Spezia Port Service e i saluti istituzionali introduttivi al convegno fatti dalle autorità cittadine, sarà il presidente dell'Autorità Portuale Lorenzo Forcieri a condurre la platea fino alle relazioni del giornalista Gian Antonio Stella: "Il plusvalore economico della logistica", del professor Francesco Parola: "Come seguire la formula nord europea", di Bruno Pisano, ad di Sernav: "Storia e prospettive del dry port di Santo Stefano Magra".

Prima delle conclusioni, previste alle 13 e 15 con la relazione del consigliere del ministro delle infrastrutture e dei trasporti in materia di porti e logi NUMERI DEL PORTO Una delle attività più redditizie dell'economia della Liguria [Salvadeo] stica Luigi Merlo, si alterneranno in una tavola rotonda il presidente di Fedespedi Roberto Alberti, il presidente di Anasped Massimo De Gregorio, il presidente degli agenti marittimi della Spezia Andrea Fontana, Michele Giromini AD di La Spezia Container Terminal, Nero Marcucci presidente di Confetra e Michele Pappalardo presidente di Federagenti.

I lavori saranno moderati da Bruno Dardani.

**BRUNO DARDANI**

## PORTO E INTERPORTO PIÙ VICINI

# Ecco la nuova area doganale «Così Livorno più competitiva»

Inaugurati due canali per il transito merci ad alto tasso tecnologico. Gallanti: «È un passo importante»  
Soddisfatto anche il governatore della Toscana Enrico Rossi: «Prossimo passo razionalizzare i varchi»

di Enrico Paradisi  
di LIVORNO

L'Interporto Vespucci si avvicina sempre più alle banchine del porto, candidandosi concretamente a vera e propria area retroportuale grazie all'entrata in funzione, da le-ri, dei "Fast corridor".

Si tratta di due canali per il transito merci (per ora solo su gomma, ma completato lo "scavalco" diventeranno anche ferroviari) che accelerano i processi di sfoggianamento tramite un monitoraggio "full digital" con il trasferimento diretto dei container dalla Darsena Toscana e il terminal Lorenzini ad un deposito di custodia temporanea da sette mila metri quadrati, di cui mille coperti, gestito da Trail-ler Service e realizzato all'interno dello stesso Interporto con un investimento di 400 mila euro.

«È un passo molto impor-tante» - ha spiegato il commis-sario dell'Autorità, Gallanti - perché rappresenta di fatto un'estensione del porto, con la merce che arriverà direttamente qui e qui farà la dogana». All'inaugurazione del servizio, alla palazzina Colom-bini, non è voluto mancare il presidente della Regione Enrico Rossi che dopo un incon-tro con Giuseppe Peleggi, di-rettore dell'agenzia delle Do-gane, ringraziandolo per il contributo all'ulteriore modernizzazione del porto, ha an-nunciato alcune novità: «Livorno è una città che soffre, ma mi pare di poter dire che le cose stanno cambiando - ha detto -. Sfoggianare ve-locemente ci rende competitivi e il porto di Livorno partecipa a un progetto europeo per un miglior transito merci legato a Horizon 2020 che in Italia comprende solo altri due porti, Civitavecchia e Salerno».

L'altro tema affrontato dal

governatore è stato quello delle normative nazionali sui

corridoi doganali: «Daremo battaglia su questo perché il

decreto della nuova legge sul

la governance dei porti li pre

vede esplicitamente e quindi chiediamo che si dia copertura anche contro i ricorsi che

stanno facendo ritardare que-ste possibilità di sviluppo e di attrazione di traffici».

Infine il terzo punto che è emerso nell'incontro è quello sui varchi del porto di Livorno. «Dall'agenzia delle Do-gane - spiega ancora Rossi - mi dicono che ne ha tanti, e quindi dobbiamo provare a razionalizzarli e a metterli in sicurezza. Lavoreremo per questo». Sullo scavalco ferrovia-rio il governatore della Regio-ne Toscana ha poi conferma-to che servirà probabilmente un nuovo progetto (che Beno-ve presenterranno entro giugno) con un aumento di costi di circa 3 milioni.

Oltre al presidente e all'am-ministratore delegato dell'In-terporto, Guido Nastasi e Bi-ano Fulceri, sono intervenuti anche il sindaco di Collesal-vetti Lorenzo Bacci, la presi-dente di Spedimar, Gius-tila Da-ri, che ha battezzato il corri-dolo veloce come strumento che valorizza le potenzialità del porto, e Teresa Alvaro dell'Agenzia delle Dogane.

I dati dell'Interporto Ve-

spucci sono chiari: si è stabi-lizzato ormai su 40 mila transi-ti mensili (il 75% dei quali da e per il porto di Livorno) e che grazie a questo anello di con-giunzione diventa ancora più strategico. Il prossimo step sa-rà infatti quello di realizzare un altro corridolo veloce In-terporto Livorno - Interporto Verona per il rilancio del tra-sporto merci via ferrovi, verso il quadrante Europa.

«Stiamo lavorando con l'In-terporto di Verona - ha con-fermato Fulceri - per reali-zare un accordo quadro che porti a realizzare una tratta di treni tra noi e il Veneto. Nol entreremo nell'operazione at-traverso la società Trailer Ser-vice che garantirà le attività di movimento, carico scarico booking e prenotazioni e dall'altra parte ci sarà la Han-gartner che ha sede all'In-terporto di Verona. Verona è col-legata con Trieste e quindi l'idea è aprire un canale che va verso l'Est, un canale e uno shoo-cco importante per Livorno, nella logica di ciò che sta succedendo oggi nel Medi-ter-raneo».

CONTRACCOPPIA DI STANZA



## L'interporto vale 40mila transiti al mese La politica all'opera per sanare il debito

*Fast Corridor, Rossi all'inaugurazione tra colloqui serrati e riservati*

L'interporto sia una struttura decentrata, anzi. Una soluzione sarà trovata, con l'aiuto della politica regionale e nazionale. E c'è l'impegno anche

**LIVORNO-** prossima Autorità di sistema logistico e portuale, secondo la riforma della 84/94- a intervenire finanziariamente, se e quando saranno chiariti i rapporti con le banche creditrici. Ma senza accollarsi- ovviamente- tutto il debito, che dovrà essere preventivamente "rispalmato" in un accordo interbancario.

**IL NODO**, a quanto pare, è nella

**LIVORNO-**

**ALL'INAUGURAZIONE** del Fast Corridor tra porto e interporto (ne riferiamo in pagina regionale) quello che non è stato detto nelle relazioni ufficiali, è stato però oggetto di colloqui più o meno riservati: in particolare con il presidente della Regione Enrico Rossi, presente anche il direttore generale del ministero delle infrastrutture Enrico Maria Pujia, anche lui- come lo stesso Rossi- non previsto dal programma ufficiale. Nella sostanza: le attuali sofferenze del Vespucci, per il "no" della Bnl al piano di ristrutturazione del debito (60 milioni, che non sono certo uno scherzo di questi tempi) non devono far temere che l'interporto sia una struttura decentrata, anzi. Una soluzione sarà trovata, con l'aiuto della politica regionale e nazionale. E c'è l'impegno anche

forte esposizione con le banche. Ma l'interporto sta funzionando bene, e le sue prospettive sono più che buone. Ne ha parlato a lungo e con passione l'amministratore delegato Bino Fulceri, che nel ringraziare anche i vertici della precedente tornata amministrativa, ha ricordato che oggi il Vespucci movimenta circa 40 mila "transiti" al mese (il 75% dei quali con il porto) e opera con gruppi importanti nel settore della logistica internazionale. Il "riposizionamento strategico" del Vespucci- ha detto Fulceri- è avviato da tempo e sta dando i suoi frutti. Oltre all'attuale corridoio doganale con il terminal Lorenzini, partira a

gno anche **LIVORNO-** prossima Autorità di sistema logistico e portuale, secondo la riforma della 84/94- a intervenire finanziariamente, se e quando saranno chiariti i rapporti con le banche creditrici. Ma senza accollarsi- ovviamente- tutto il debito, che dovrà essere preventivamente "rispalmato" in un accordo interbancario.

**IL NODO**, a quanto pare, è nella forte esposizione con le banche. Ma l'interporto sta funzionando bene, e le sue prospettive sono più che buone. Ne ha parlato a lungo e con passione l'amministratore delegato Bino Fulceri, che nel ringraziare anche i vertici della precedente tornata amministrativa, ha ricordato che oggi il Vespucci movimenta circa 40 mila "transiti" al mese (il 75% dei quali con il

breve un secondo corridoio con il Terminal Darsena Toscana. Ma ci sono ulteriori contatti per collegamenti veloci con treni-blocco con l'interporto di Verona: e si profilano interventi importanti anche nei servizi alle merci, come l'offerta di pesare (con pese certificate, una delle quali già operativa) i contenitori che dal 1 luglio potranno entrare in porto solo con la certificazione della propria massa secondo le nuove normative di sicurezza richieste in tutto il mondo dalla Solas. Potrebbe diventare un business importante proprio per le entrate cash che tanto servono al Vespucci.

**A.F.** porto) e opera con gruppi importanti nel settore della logistica internazionale. Il "riposizionamento strategico" del Vespucci- ha detto Fulceri- è avviato da tempo e sta dando i suoi frutti. Oltre all'attuale corridoio doganale con il terminal Lorenzini, partira a breve un secondo corridoio con il Terminal Darsena Toscana. Ma ci sono ulteriori contatti per collegamenti veloci con treni-blocco con l'interporto di Verona: e si profilano interventi importanti anche nei servizi alle merci, come l'offerta di pesare (con pese certificate, una delle quali già operativa) i contenitori che dal 1 luglio potranno entrare in porto solo con la certificazione della propria massa secondo le nuove normative di sicurezza richieste in tutto il mondo dalla Solas. Potrebbe diventare un business importante proprio per le entrate cash che tanto servono al Vespucci.

**A.F.**

### OSPITI A SORPRESA

C'era il direttore generale delle infrastrutture Pujia: si cerca l'intesa con le banche



## Rossi: "Il futuro di Livorno passa dall'interporto"

di Giacomo Scognamiglio - 11/03/2016

"Scognamiglio ci rende più competitivi, come una migliore e più moderna logistica può attrarre nuovi investimenti: un punto di forza per Livorno e per tutta la Toscana". Il presidente della Regione Enrico Rossi lo ripete più volte durante la mattinata trascorsa all'interporto

Vespucci di Collesalvetti, sempre più struttura a servizio del porto di Livorno. Lo dicono i numeri, già oggi: dei 460 mila transiti registrati in un anno il 75 per cento da lì arriva o verso il porto si dirige, 40 mila al mese e 200 in media ogni ora. E in futuro potrebbero ulteriormente crescere.

Il transito delle merci fa un passo in avanti oggi a Livorno, grazie all'area doganale di custodia temporanea inaugurata stamani all'interno dell'interporto: 6600 metri quadrati, di cui un migliaio coperti, e due corridoi veloci e controllati che collegano il nuovo spazio direttamente alla Darsena Toscana e al terminal Lorenzini. E' evidente come svelture i trasferimenti e le pratiche



dognali e alleggerire da container e camion in transito le banchine portuali possa accrescere le potenzialità dello scalo labronico. "E' una strategia complementare ad altri interventi su cui la Regione è già impegnata e sta portando avanti" dice Rossi davanti ad una sala gremita nella palazzina Colombo, centro e cervello dell'area interportuale. Ricorda il progetto per la nuova Darsena Europa e lo scavalco ferroviario, ovvero quel chilometro e mezzo di strada ferrata che permetterà un accesso diretto e più funzionale al porto passando sopra la Tirrenica.

"Investimenti concreti", si soffreva. "Per la Darsena siamo ormai al bando e la nuova struttura farà di Livorno un punto di eccellenza. Quanto ai treni, Ferrovie presenterà entro giugno il nuovo progetto di scavalco (uno nuovo, al posto del ridotto del vecchio ponte in disuso ndr), che assieme ad altri interventi permetterà di guadagnare un giorno nello smistamento delle merci". Livorno e la costa sono territori che soffrono per la mancanza di lavoro. "Politica e parti sociali in questi anni sono state forse un po' troppo sedute - ammelle - , ma ora siamo ripartiti e non dobbiamo fermarci". Avanti con gli investimenti e avanti con le riforme per creare lavoro al di là dei confini e dei campanili.

Dopo Darsena e scavalco ferroviario (e del raccordo pure con la Pisa Firenze), il presidente della Toscana accenna così anche ad un terzo progetto: al centro di un incontro avuto giusto questa mattina con il direttore delle Dogane Giuseppe Taleggio. "Livorno - annuncia - parteciperà ad un bando europeo all'interno di Horizon 2020. Con Livorno ci sono in linea solo Civitavecchia e Salerno a ciò permetterà di accedere ai corridoi internazionali e di sdoppiamento veloce". Cominci con Rossi di fronte a chi in Italia ha minacciato ricorsi, difende: "sono un intervento vitale" dice. "Quanti ai vanchi del porto di Livorno - conclude - sono tanti e si potrebbero forse ridurre".

■ Il porto di Livorno ha chiesto alla Banca Europea per gli Investimenti 90 dei 120 milioni di euro necessari per gli investimenti da portare a termine nello specchio acqueo della Darsena Toscana. A comunicarlo è stata la stessa Bei, precisando che il finanziamento riguarderà interventi come l'escavo del fondale all'accesso del porto lungo i terminali, il ridisegno di alcuni acciosti e sezioni di terminali, interventi riguardanti la banchina della Darsena Petrolifera e la realizzazione di una nuova struttura per lo stocaggio dei prodotti forestali. Attualmente la richiesta figura come in corso di valutazione, ma ha buona probabilità di ricevere un ok nei prossimi mesi.



*Dragaggi nel porto di Livorno*

# L'Informatore Navale

---

## Una delegazione del Porto di Bar in visita a Livorno

Livorno, 10 marzo 2016 - Il Commissario dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, ha accolto a Palazzo Rosciano tre funzionari del Porto di Bar (Montenegro), in città per visitare lo scalo labronico ed in particolare per prendere visione dell'organizzazione e delle infrastrutture a supporto dei traffici Ro/Ro e delle merci alla rinfusa solida.

Nel pomeriggio, la delegazione, guidata dal console onorario del Montenegro per la Toscana, Alessandro Giannanti, ha visitato le infrastrutture portuali. La visita è quindi proseguita negli uffici dell'Autorità Portuale, dove la delegazione ospite ha incontrato gli operatori livornesi del settore dei rotabili (Seatrag, Sintermar, Lucarelli Terminal, LTM) e del dry cargo (TCO, Silos e Magazzini del Tirreno).

Il Porto di Bar si trova in Montenegro, nella più piccola delle repubbliche ex jugoslave, è affacciato sul Mediterraneo ed è una porta aperta sui Balcani. Oggi è uno scalo di rilevanza regionale nel campo della merce alla rinfusa, dei Ro/Ro e dei traghetti. Due sono gli operatori che lavorano nello scalo monetegrino: uno, pubblico, movimenta rotabili e cereali, l'altro, privato, ha l'esclusiva sui container.

Per altro il Porto di Bar e il porto di Livorno hanno recentemente candidato un importante progetto di sviluppo sul bando CEF 2015, nominato META-FACT (Mediterranean Transport Facilitation Tools). Il progetto coinvolge partner di molti paesi mediterranei ed è volto allo studio di soluzioni innovative per la creazione di una catena logistica integrata, intermodale, sicura e intelligente.



## Una delegazione di Bar visita il porto di Livorno

Livorno - I due scali hanno recentemente candidato un progetto di sviluppo sul bando Cef 2015, nominato Meta-Fact (Mediterranean Transport Facilitation Tools).

Livorno - Il Commissario dell'Autorità portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, ha accolto a Palazzo Rosciano tre funzionari del porto di Bar (Montenegro), arrivati nella città toscana per visitare lo scalo labronico ed in particolare per prendere visione dell'organizzazione e delle infrastrutture a supporto dei traffici Ro/Ro e delle merci alla rinfusa solida. Nel pomeriggio, la delegazione, guidata dal console onorario del Montenegro per la Toscana, Alessandro Giannanti, ha visitato le infrastrutture portuali. La visita è quindi proseguita negli uffici dell'Autorità portuale, dove la delegazione ospite ha incontrato gli operatori livornesi del settore dei rotabili (Seatrag, Sintermar, Lucarelli Terminal, Ltm) e del dry cargo (Tco, Silos e Magazzini del Tirreno). Il porto di Bar si trova in Montenegro, nella più piccola delle repubbliche ex jugoslave, è affacciato sul Mediterraneo ed è una porta aperta sui Balcani. Oggi è uno scalo di rilevanza regionale nel campo della merce alla rinfusa, dei Ro/Ro e dei traghetti. Due sono gli operatori che lavorano nello scalo montenegrino: uno, pubblico, movimenta rotabili e cereali, l'altro, privato, ha l'esclusiva sui container. Per altro il porto di Bar e il porto di Livorno hanno recentemente candidato un progetto di sviluppo sul bando Cef 2015, nominato Meta-Fact (Mediterranean Transport Facilitation Tools). Il progetto coinvolge partner di molti paesi mediterranei ed è volto allo studio di soluzioni innovative per la creazione di una catena logistica integrata, intermodale, sicura e intelligente.

# Primo Magazine



## UNA DELEGAZIONE DEL PORTO DI BAR IN VISITA A LIVORNO

Posted by: [marzio da cesare](#) - Post date: 05.30 / comments: 0

l  
e  
n  
d  
i  
n  
F  
i  
l  
e  
L  
S



11 marzo 2016 - Il Commissario [\[REDACTED\]](#) di Livorno [\[REDACTED\]](#) ha accolto a Palazzo Rosciano tre funzionari del Porto di Bar (Montenegro), in città per visitare lo scalo livornese ed in particolare per prendere visione su formalizzazione e della infrastruttura a supporto dei traffici RoRo e delle merci alla rinfusa esportate. La delegazione, guidata dal consolato onorario del Montenegro per la Toscana, Alessandro Germani, ha visitato le infrastrutture portuali.

La visita è quindi proseguita nei giorni [\[REDACTED\]](#) dove la delegazione ospite ha incontrato gli operatori livornesi del settore dei rotaibili (Sestag, Sistiformar, Lucarelli Terminal, LTM) e del dry cargo (TCO, Silos e Magazzini del Timpani).

Il Porto di Bar si trova in Montenegro, nella più piccola delle repubbliche ex jugoslave, è affacciato sul Mediterraneo ed è una porta aperta sul Bacino. Oggi è uno scalo di riferimento regionale nel campo delle merci alla rinfusa, del RoRo e dei traghetti.

Due sono gli operatori che lavorano allo scalo montenegrino: uno pubblico (ministero dei trasporti) e uno privato, ma esclusivo su container. Per altro il Porto di Bar e il porto di Ulcinj hanno recentemente costituito un importante progetto di sviluppo sul fondo CPT 2015, nominato META-FACT (Mediterranean Transport Facilitation Tools). Il progetto cui molti partner di molti paesi mediterranei ed è volto allo studio di soluzioni inovative per la creazione di una catena logistica integrata, intermodale, sicura e intelligente.

## Delegazione di Bar in porto



Una delegazione di funzionari del Porto di Bar (Montenegro), in città per visitare lo scalo le<sup>bronico</sup> ed in particolare per prendere visione dell'organizzazione e delle infrastrutture a supporto dei traffici Ro/Ro e delle merci alla rinfusa solida

Nel pomeriggio, la delegazione, guidata dal console onorario del Montenegro per la Toscana, Alessandro Giannanti, ha visitato le infrastrutture portuali. La visita è quindi proseguita negli uffici [REDACTED] dove la delegazione ospite ha incontrato gli operatori livornesi del settore dei rotabili (Scatrag, Sinformar, Lucarelli Terminal, LTM) e del dry cargo (TCD, Silos e Magazzini del Tirreno).

Il Porto di Bar si trova in Montenegro, nella più piccola delle repubbliche ex jugoslave, è affacciato sul Mediterraneo ed è una porta aperta sul Balcani. Oggi è uno scalo di rilievo regionale nel campo della merce alla rinfusa, dei Ro/Ro e dei traghetti. Due sono gli operatori che lavorano nello scalo monetegrino, uno, pubblico, movimenta rotabili e cereali, l'altro, privato, ha l'esclusiva sui container.

Per altro il Porto di Bar e il porto di Livorno hanno recentemente candidato un importante progetto di sviluppo sul bando CEF 2015 nominato META-FACT (Mediterranean Transport Facilitation Tools). Il progetto coinvolge partner di molti paesi mediterranei ed è volto allo studio di soluzioni innovative per la creazione di una catena logistica integrata, intermodale, sicura e intelligente

## L'INCONTRO

### Il Montenegro sbarca in città: il porto di Bar per i Ro-ro

► LIVORNO

Il Commissario [redatto] di Livorno, [redatto] ha accolto a Palazzo Rosciano tre funzionari del Porto di Bar (Montenegro), in città per visitare lo scalo labronico ed in particolare per prendere visione dell'organizzazione e delle infrastrutture a supporto dei traffici Ro-Ro e delle merci alla rinfusa solida.

Nel pomeriggio, la delegazione, guidata dal consolato onorario del Montenegro per la Toscana, Alessandro Giannanti, ha visitato le infrastrutture portuali. La visita è quindi proseguita negli uffici [redatto] dove la delegazione ospite ha incontrato gli operatori livornesi del settore dei rotabili (Seatrug, Sintermar, Lucarelli Terminal, LTM) e del dry cargo (TCO, Silos e Magazzini del Tirreno).

Il Porto di Bar si trova in Montenegro, nella più piccola delle repubbliche ex jugoslave incastonata tra la Bosnia, la Serbia e l'Albania, proprio di fronte alla Puglia. È affacciato sul Mediterraneo ed è una porta aperta sui Balcani. Oggi è uno scalo di rilevanza regionale nel campo della merce alla rinfusa, dei Ro-Ro e dei traghetti. Due sono gli operatori che lavorano nello scalo montenegrino: uno, pubblico, movimenta rotabili e cereali, l'altro, privato, ha l'esclusiva sui container.

Per altro il Porto di Bar e il porto di Livorno hanno recentemente candidato un importante progetto di sviluppo sul bando CIE 2015, nominato META-FACIT (Mediterranean Transport Facilitation Tools). Il progetto coinvolge partner di molti paesi mediterranei ed è volto allo studio di soluzioni innovative per la creazione di una catena logistica integrata, intermodale, sicura e intelligente.

## Una delegazione del Porto di Bar in visita a Livorno

di [Carola](#) il 12 marzo 2015 11:10

I Commissario [REDACTED] di Livorno, [REDACTED] ha accolto a Palazzo Roscelino tre funzionari del Porto di Bar (Montenegro), in città per visitare lo scalo isotonico ed in particolare per prendere visione dell'organizzazione e della infrastruttura a supporto dei traffici Ro/Ro e delle merci alla rinfusa solida.

Nel pomeriggio, la delegazione, guidata dal console onorario del Montenegro per la Toscana, Alessandro Giannanti, ha visitato le infrastrutture portuali. La visita è quindi proseguita negli uffici [REDACTED] dove la delegazione ospite ha incontrato gli operatori livornesi del settore dei rottabili (Seatrug, Sintemar, Lucarelli Terminal, LTM) e del dry cargo (TCO, Silos e Magazzini del Timone).



Il Porto di Bar si trova in Montenegro, nella più piccola delle repubbliche ex jugoslave, è affacciato sul Mediterraneo ed è una porta aperta sui Balcani. Oggi è uno scalo di rilevanza regionale nel campo della merce alla rinfusa, dei Ro/Ro e dei traghetti. Due sono gli operatori che lavorano nello scalo montenegrino, uno, pubblico, movimenta rottabili e cereali, l'altro, privato, ha l'esclusiva sui container.

Per altro il Porto di Bar e il porto di Livorno hanno recentemente candidato un importante progetto di sviluppo sul bando CEF 2015, nominato META-FACT (Mediterranean Transport Facilitation Tools). Il progetto coinvolge partner di molti paesi mediterranei ed è volto allo studio di soluzioni innovative per la creazione di una catena logistica integrata, intermodale, sicura e intelligente.

Riproduzione riservata

## Levante Express: Hapag aggiunge lo scalo a Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - Dalla fine del prossimo mese la compagnia di navigazione tedesca Hapag-Lloyd inserirà scali al porto di Civitavecchia nell'ambito della relazione eastbound del proprio servizio settimanale Levante Express Service (Lex) che collega Egitto e Turchia con i porti italiani.

Il primo scalo a Civitavecchia avverrà il 26 aprile con la nave Satie.

La nuova rotazione della linea Lex sarà la seguente: Cagliari, Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Salerno, Cagliari, Alessandria, Damietta, Mersin, Izmir, Cagliari.

Ancora un importante riconoscimento, quindi, per lo scalo locale. Solo qualche giorno fa, infatti, era stato il Gruppo Grimaldi ad annunciare l'avvio, proprio a partire da metà aprile, di una linea giornaliera tra i porti di Civitavecchia e Olbia.

**PALAZZO ZANCA.** L'amministrazione ha invitato il presidente dell'Autorità portuale ad un incontro per rivedere i confini delle zone che ricadono sul territorio dell'ente

## Aree demaniali, De Simone «punta» il Comune

*Pronto un atto di preцetto e di diffida nei confronti della giunta Accorinti per i mancati pagamenti di alcune concessioni*

È guerra aperta tra amministrazione comunale e **Autorità portuale** dopo il caso del bando per la gestione dell'Ente Fiera. Adesso il terreno di scontro si sarebbe spostato sulle aree demaniali.

...Pubblica il bando per la gestione dell'area fieristica incurante degli appelli del sindaco Renato Accorinti che avrebbe voluto rivedere alcune clausole e si accinge ad inviare un atto di preцetto e sfratto nei confronti del Comune per almeno dieci aree dove palazzo Zanca è moroso da almeno tre anni.

È guerra aperta tra amministrazione comunale e **Autorità portuale**.

Afar accendere la miccia la questione "area fieristica" che ha visto il presidente della Port Authority Antonino De Simone procedere come un treno. De Simone non ha accolto la richiesta di proroga di trenta giorni rispetto alla pubblicazione del bando e non ha nemmeno risposto al telefono al sindaco. Ieri la pubblicazione del bando sulla Gazzetta europea.

Ma lo scontro si sta per accendere di un nuovo capitolo. Nei giorni scorsi a scrivere a De Simone era stato l'assessore comunale al Patrimonio, Sebastiano Pino.

L'amministratore, in una lettera molto formale, invitava l'Autorità portuale ed inviava per conoscenza la missiva alla Capitaneria di porto, a fissare un incontro per rivedere i confini delle aree demaniali.

Come dire che il Comune non è convinto della proprietà da parte dell'Autorità portuale e dello Stato di alcune zone della città. Tra queste ci sarebbe anche l'area fieristica da ieri messa su un piatto a bando pubblico.

La risposta di De Simone è stata piccata: «Non ci sono interpretazioni e trattative da fare» ha detto più o meno il presidente. «Ci sono le leggi da rispettare. L'Autorità portuale amministra per conto dello Stato le aree demaniali portuali».

Ma la lettera deve avere fatto arrabbiare molto De Simone visto che il presidente ha chiesto l'elenco completo delle aree demaniali che il Comune ha preso in affitto dall'autority per un canone ricognitorio. Il fatto è che palazzo Zanca non paga quanto dovuto.

Eppure si tratta di cifre irrisorie. Per intenderci per la via Vittorio Emanuele che è attraversata dal tram il

## - segue

---

canone annuo ammonta ad appena ottomila euro. Ma il Comune non ha pagato nulla negli ultimi 36 mesi come non ha pagato nulla per altre aree come l' ex gasometro dove tiene carri attrezzi e carcasse di auto varie in una sorta di cimitero degli elefanti, in via Campo delle Vettovaglie, in alcune aree antistanti i quartieri fieristici. In gioco almeno dieci concessioni. Così De Simone ha dato mandato agli uffici affinché venga preparato un atto di precezzo e di diffida nei confronti dell' amministrazione.

«Per la via Vittorio Emanuele- spiega il presidente- non solo abbiamo realizzato opere per 450 mila euro ma provvediamo a pagare l' illuminazione. E per ricambiare il favore, il Comune, al quale consentiamo di utilizzare un' arteria in piena sicurezza non paga otto mila euro». Poi aggiunge: «Non ho nulla contro l' amministrazione e contro il mio amico Accorinti ma ci sono regole che vanno rispettate».

*Emilio Pintaldi*

I contenuti del bando internazionale per la concessione del quartiere fieristico emanato dall'  
**Autorità portuale**

## Un guanto di sfida all' assuefazione al degrado

*I paletti imposti sono inequivocabili: vince chi «interpretelerà meglio l' uso pubblico delle aree»*

Il tema e i presupposti stessi del bando sono riconducibili a un unico preciso filo conduttore: vincerà la gara per l' affidamento in concessione del quartiere fieristico chi «saprà meglio interpretare l' uso pubblico dell' area in conformità delle tre parole "chiave": turismo, cultura e sviluppo economico». C' è forse qualcosa di oscuro o che non convince in una simile previsione? Più di questo cosa avrebbe potuto fare l' ente che ha avviato la procedura aperta ai sensi dell' articolo 36 del Codice della navigazione (riguardante aree e beni demaniali marittimi), cioè l' **Autorità portuale**.

Il bando internazionale è una scommessa, come ogni bando. È una sfida alla rassegnazione, al vittimismo, alla paura del fare, all' assuefazione al degrado. Se «il concorrente è libero di scegliere le funzioni e l' uso delle aree e dei volumi in genere purché in linea con il tema», è però «lassativamente vietato introdurre attività aventi caratteristiche distanti o non compatibili con l' obiettivo del bando, quali centri commerciali, mercati, officine, magazzini, fabbriche». È qualsiasi attività o previsione progettuale «è subordinata all' osservanza dei vincoli naturalistici vigenti e vincolata al rispetto del preesistente verde pubblico».

L' **Autorità portuale**, come più volte evidenziato, ha investito 18 milioni di euro per il restauro dei più importanti padiglioni della cittadella fieristica e le opere saranno disponibili, salvo imprevisti, «entro 3 anni dalla stipula dell' atto concessorio». I «rimanenti interventi, sulle aree e sui manufatti, saranno a totale carico del concessionario».

La durata della concessione è ventennale. L' importo di gara, riferito al canone complessivo per il periodo contrattuale dei 20 anni, è stabilito in 9 milioni 478 mila euro. Le offerte dovranno pervenire entro le 13 del prossimo 6 giugno. I concorrenti dovranno presentare nella loro "offerta tecnica" il progetto gestionale, il cronoprogramma di attuazione e il video promozionale con foto, render, grafici. In caso di aggiudicazione, il concessionario dovrà redigere il Piano particolareggiato ai sensi del l' articolo 18 delle Norme tecniche di attuazione del Prg di Messina. La Commissione di gara, che sarà nominata dal presidente dell' **Autorità portuale**, vedrà componenti della stessa Authority, della Capitaneria, dell'

## - segue

---

Università, della Soprintendenza e del Comune. E, dunque, tutti gli enti che si fanno carico delle principali istanze della città saranno rappresentati nella Commissione che dovrà giudicare le offerte. La tabella allegata al bando stabilisce il costo del canone annuo dovuto per i vari immobili o aree: si va dai 24 mila euro del Teatro in Fiera (di cui è prevista la demolizione e la successiva ricostruzione) ai 28 mila dell' ex Irrera a mare, dai 33 mila della Terrazza a mare ai 29 mila del Padiglione 2, ai 7 mila del Padiglione 3, ai 19 mila del Padiglione ne 4, ai 16 mila del Padiglione 5, fino ai 33-35 mila di altri Padiglioni (12, 13, 14, 15, 16 e 18) e ai 45 mila dell' area scoperta.

I criteri di valutazione dell' offerta tecnica faranno riferimento alla capacità della proposta di gara di elevare il contenuto culturale, il valore turistico e quello infrastrutturale, oltre che il potenziale economico delle aree e delle attività. Per l' offerta economica sarà attribuito il punteggio massimo di 25 punti a chi proporrà il massimo rialzo dell' importo a base d' asta. Al numero 16 del bando è stata inserita anche una clausola sociale: «L' Impresa aggiudicataria, durante il periodo di durata della concessione, si impegna, in un' ottica di salvaguardia dei livelli occupazionali, a valutare l' assunzione dei dipendenti dell' Ente autonomo Fiera di Messina, ex concessionario del compendio e attualmente in fase di liquidazione, qualora non già impiegati dalla Regione siciliana».

Finalmente si parla di cose concrete. Dopo decenni di sterili dibattiti sulla Fiera, sul ruolo che deve avere la città, sui destini di Messina...3.

## Messina - Porto turistico di Naxos, futuro legato a numerosi interrogativi

*L'iter per ottenere le necessarie autorizzazioni Via-Vas è fermo da mesi negli uffici della Regione. Preoccupano le vicende giudiziarie della Tecnis, che ha ancora in mano il progetto*

GIARDINI NAXOS (ME) - Che fine ha fatto il super progetto del porto di Naxos? Se lo chiedono in molti nel comprensorio di Taormina, in particolare dopo le vicende giudiziarie che hanno riguardato il gruppo Tecnis Spa, la società catanese specializzata in grandi opere e finita in amministrazione controllata con sequestri per oltre un miliardo e mezzo di euro, dopo le indagini della Procura di Roma sull' Anas e l' ipotesi di legami con la criminalità organizzata. Il progetto per realizzare il porticciolo turistico nella baia di Giardini Naxos, già vagliato e avallato dagli Enti locali, è infatti proprio in mano alla Tecnis (che ha realizzato anche la riqualificazione del porto di Catania) e nei giorni scorsi il sindaco della cittadina ionica, Nello Lo Turco, ha tenuto a precisare che la società di costruzioni non rinuncerà a realizzare l' opera. Una sicurezza che deriva da un' incontro avuto con l' amministratore giudiziario, Saverio Ruperto (già membro del governo Monti), che pare abbia garantito l' intenzione di rispettare l' impegno. Sarà davvero così? I dubbi rimangono. Perché se è vero che la Conferenza dei servizi sull' opera, con i più importanti soggetti pubblici e privati della zona, aveva già dato il via libera lo scorso anno, l' iter è fermo da diversi mesi alla Regione in attesa delle autorizzazioni Via-Vas al vaglio dell' assessorato al Territorio e Ambiente. Il progetto originario prevede di riqualificare il molo già esistente nella baia di Naxos e realizzare un marine fino alla baia di Schisò, da 411 posti barca e la possibilità di approdo per navi da crociera e aliscafi, con annessi servizi di ristoro e punti commerciali. Un' opera da 50 milioni di euro in cui la Tecnis si era accordata per un investimento da 40 milioni in project financing e quindi assumendone la gestione per almeno i primi trent' anni. La restante parte di risorse, invece, arriverebbe dalla Regione siciliana attraverso i fondi comunitari. Due anni, i tempi previsti per la completa realizzazione. Si tratta di un' infrastruttura considerata da decenni vitale per allargare finalmente l' orizzonte turistico alla marineria da diporto, un settore importante dell' ospitalità di lusso che a oggi rimane tagliato fuori da Taormina per l' impossibilità di approdare nello specchio di