



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

Riforma portuale e nomine

(La Gazzetta Marittima, Gazzetta del Sud)

Dai Porti

Venezia:

"...Il Pd spinge le grandi navi verso la soluzione Mrghera..."

(Il Gazzettino)

"...Green Port Conference 2016..."

(Il Nautilus, Ansa, Il Messaggero Marittimo, Il Gazzettino)

Genova:

"...Genova-Savona, il piano..." (La Repubblica)

"...Vincenzi: Dicevano che era una follia..." (La Repubblica)

"...M5S chide di letterificare le banchine..." (Il Messaggero Marittimo)

Livorno:

"...Porto Livorno 2000, tre offerte..."

(L'Avvisatore Marittimo, Il Messaggero Marittimo, The Meditelegraph, Ansa, Informazioni Marittime, Informatore Navale, Il Tirreno, La Gazzetta Marittima, La Nazione, La Repubblica, Il Sole 24 Ore, Il Secolo XIX)

Piombino:

"...Authority, nel toto candidature anche Becce e Macii..." (La Nazione)

Ancona:

"...L'Adriatico, la Riforma, il ruolo di Ancona..." (LA Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Nel 2018 Civitavecchia avrà un nuovo cruise terminal..."

(Informazioni Marittime)

"...Economia del mare un'opportunità per lo sviluppo del territorio..."

(Il Messaggero Marittimo)

Napoli:

"...Porto di Napoli, in ritardo i lavori a via Marina..."

(Informazioni Marittime)

Gioia Tauro:

"...In sintesi..." (Gazzetta del Sud)

Messina:

"...Il Piano operativo..." (Gazzetta del Sud)

Palermo:

"...La specialista dell'Arpa, Anna Abita: rilevate criticità..."

(Giornale di Sicilia)

Catania:

"...Tourdella Sicilia orientale, Noto inserita tra le tappe..."

(Giornale di Sicilia, La Sicilia, Il Messaggero Marittimo)

Notizie da altri porti italiani e stranieri

Autorità di sistema i promossi e le “bufale”

LIVORNO – Per dirla alla Gadda (qualcuno ricorda il suo romanzo sulla via Merulana?) la scelta dei quindici presidenti delle Autorità di sistema portuale rischia di diventare quel pasticciaccio brutto che qualcuno aveva già ipotizzato. Scrivemmo in epoca non sospetta – quando il ministro lanciò la famigerata richiesta dei curricula – che la promessa di tenere segreti nomi e candidature sembrava una foglia di fico difficilmente sostenibile. Così quando nei giorni scorsi è uscito l'elenco ristretto dei “papabili”, la credibilità di Delrio e del suo staff s'è presa un solenne schiaffone in faccia. Ci sono state smentite, distinguo, ironie. Ma la frittata c'è stata, che sia o no una “bufala”. E l'unica soluzione corretta, a quel punto, sarebbe stata chiuderla con i tentennamenti e nominare i quindici presidenti; o almeno quelli delle AdSP non rinviate su richiesta delle Regioni.

L'elenco dei promossi è già stato pubblicato su varie testate, ma val la pena di riprenderlo. Senza commenti. Perché parecchi nomi si commentano da soli. Eccoli: Agostinelli Gianluca, Annunziata Andrea, Appetecchia Andrea, Bagalà Domenico, Becce Luca, Bergantino Angela, Cancian Antonio, Caridi Giandomenico, Ciulli Daniele, Coppola Simona, Corsini Stefano, D'Agostino Zeno, Massimo Deiana, Di Luise Luigi, Di Majo Francesco Maria, Ferrante Andrea, Gambato Gian Michele, Gavotti Elena Maria, Giampieri Rodolfo, Gommellini Giovanni, Guerrieri Luciano, Guglielmetti Paolo, Macii Roberta, Medda Francesca, Mega Mario Paolo, Menis Roberto, Messineo Francesco, Monti Pasqualino, Navole Ettore, Nuzzolo Agostino, Pollio Mauro, Prete Sergio, Rossi Daniele, Rosso Carlo, Russo Francesco, Signorini Paolo Emilio, Spirito Pietro. Come “seconda scelta” vengono indicati Enrico Aliotti, Luca Antonellini, Luigi Cocchi, Rodolfo De Dominicis, Rosaria La Grotta, Giorgio Liaci, Pino Musolino, Carla Roncallo, Alberto Rossi e Paolo Rotelli.

Per quello che si sa, il ministro Delrio è ancora alle prese con gli accordi – previsti dalla riforma – con i presidenti delle Regioni interessate. Per la Toscana, ad esempio, il governatore Enrico Rossi ha ricevuto alla fine della settimana scorsa tre candidati (Guerrieri, Becce, A. Rossi) ma non aveva ancora designato il “suo” candidato a Delrio. Il quale in recentissima occasione si è giustificato dei ritardi promettendo per questa settimana di tagliare la testa al toro. Vecchia battuta, sempre attuale, quella di Samuel Beckett: aspettando Godot.

Antonio Fulvi

Messina può ancora farcela.

Messina può ancora farcela.

Trapelano indiscrezioni da Roma secondo le quali il ministro Graziano Delrio potrebbe, alla fine, concedere la proroga soltanto alle **Autorità portuali** di Salerno e di Messina - Milazzo, che eviterebbero, dunque, per 36 mesi l' accorpamento rispettivamente con Napoli e Gioia Tauro. Tutte le altre istanze di deroga presentate dalle Regioni interessate sarebbero, invece, considerate "irricevibili", a partire da alcune di quelle avanzate dal governatore Rosario Crocetta che ha tentato addirittura di far "riesumere" un' Authority soppressa ormai da anni quale quella di Trapani. Lo spiraglio per Messina -Milazzo si sarebbe riaperto non per un clamoroso dietrofront ma per una semplice ragione: la motivazione contenuta nella lettera inviata da Crocetta a Delrio, tra tutte le altre, è la più convincente.

Nel momento in cui il Governo nazionale dovesse accordare-e sembra aver già deciso in tal senso - la deroga per Salerno, non può ignorare i contenuti riguardanti l' istanza per mantenere l' autonomia della nostra **Autorità portuale**. Commetterebbe un abuso. Pag. 23.

Rampelli (Fdl) interroga il governo sul "Tito Minniti"

Apprezzato l'intervento del capogruppo alla Camera dei Deputati

La federazione provinciale di Fratelli d' Italia - Alleanza Nazionale ha voluto esprimere il proprio ringraziamento per la responsabile e importante presa di posizione del capogruppo del partito alla Camera dei Deputati, on. Fabio Rampelli. «La presentazione di un' interrogazione avente come oggetto due questioni decisive per lo sviluppo strategico del nostro territorio, ovvero la gestione dello scalo dell' aeroporto di Reggio Calabria e il rinvio dell' accorpamento dell' **Autorità portuale** dello Stretto, si pone in perfetta sintonia con l' azione svolta sul territorio dai rappresentanti istituzionali del movimento».

Con queste parole, il commissario provinciale del partito della destra sociale, Nello Scuderi, saluta l' impegno assunto dall' on. Rampelli a favore della città metropolitana di Reggio Calabria che, «tra dubbi politici e incertezze programmatiche di chi è chiamato ad amministrarla, rischia di subire un pregiudizio che vanificherebbe ogni sforzo diretto a un percorso di sviluppo per il territorio» prosegue la nota diffusa nella giornata di ieri dalla federazione provinciale di Fratelli d' Italia.

«Rampelli - evidenzia il dott. Scuderi - dimostra una lungimiranza politica che invece è totalmente assente dai pensieri e dall'

operato dei parlamentari calabresi, totalmente silenti, che stanno drammaticamente fallendo nel delicato compito di difendere il proprio territorio, nella misura in cui non riescono a cogliere le conseguenze che potrebbero derivare dalla mortificazione e dal mancato potenziamento delle infrastrutture presenti sul territorio».

«Non meno rilevanti - si legge ancora - sono da considerarsi inoltre le responsabilità e la miopia politica dell' attuale amministrazione che, oltre a rendere evidente la mancanza di un serio e concreto programma per la città metropolitana, si è per sino espressa, attraverso il sindaco Falcomatà, da poco divenuto anche sindaco metropolitano, a favore della definizione di un sistema aeroportuale regionale, che abbia Lamezia come unico scalo di interesse strategico».

«Fratelli d' Italia - conclude il commissario e portavoce provinciale Scuderi - da tempo ormai ha posto l' accento sulla necessità che il Tito Minniti sia qualificato come aeroporto di interesse strategico e che si arrivi all' accorpamento dell' **Autorità portuale** dello Stretto con sede a Gioia Tauro. A giorni terremo una conferenza stampa dove sveleremo fatti e misfatti di questa lunga triste telenovela reggina». Argomenti questi sui quali il partito sta focalizzando l' attenzione da parecchie settimane.4.

Verrebbero accolte soltanto le istanze di Salerno e di Messina -Milazzo

Si aprono spiragli per l' Authority Delrio potrebbe dare la proroga

Le motivazioni del mantenimento dell' autonomia sono inoppugnabili

Lucio D' Amico Messina può ancora farcela. Trapielano nuove indiscrezioni da Roma secondo le quali il ministro Graziano Delrio potrebbe, alla fine, concedere la proroga soltanto alle **Autorità portuali** di Salerno e di Messina -Milazzo, che eviterebbero, dunque, per 36 mesi l' accorpamento rispettivamente con Napoli e Gioia Tauro. Tutte le altre istanze di deroga presentate dalle Regioni interessate sarebbero, invece, consi derate "irricevibili", a partire da alcune di quelle avanzate dal governatore Rosario Crocetta che ha tentato addirittura di far "riesumere" un' Auhority soppressa ormai da anni quale quella di Trapani. Che il ministro dei Trasporti si sia profondamente irritato una volta ricevute le lettere di Crocetta e di altri presidenti delle Regioni, è pienamente confermato da chi in queste settimane ha incontrato Delrio. La riforma del Governo è volta a rafforzare le nuove **Autorità di sistema portuali** e a eliminare progressivamente le spinte localistiche, tornate in auge pervarie ragioni. È anche vero, però, che questa stessa riforma nasce con qualche "vizio d' origine", visto che all' inizio erano state previste soltanto otto **Autorità di sistema** e, poi, invece, si è voluto venire incontro alle esigenze di alcune zone "forti" del territorio italiano, le regioni del Centro -Nord (l' unione tra Trieste e Venezia è stata fatta saltare subito, così come quella tra Ancona e Ravenna e, sotto la pressione della classe politica romana, è stata garantita l' autonomia del porto di Civitavecchia). E allora come mai si sarebbe riaperto lo spiraglio per Messina -Milazzo? Per una semplice ragione: la motivazione contenuta nella lettera inviata da Crocetta a Delrio, tra tutte le altre, è la più convincente. Nel momento in cui il Governo nazionale dovesse accordare - e sembra ave già deciso in tal senso - la deroga per Salerno (visti i "buoni uffici" del governatore della Campania De Luca), non può ignorare i contenuti - dati, cifre e numeri inoppugnabili - riguardanti l' istanza per mantenere l' autonomia gestionale e amministrativa della nostra **Autorità portuale**. Commetterebbe non solo un errore, forse anche un "abuso".3.

«L' intera città deve fare "pressing"»

La soppressione dell' **Autorità portuale** e l' accorpamento con Gioia Tauro avrebbe, in questa fase, effetti assolutamente deleteri. Lo sottolineano i rappresentanti del movimento CapitaleMessina che fanno riferimento al caso sollevato dal nostro giornale: «La procedura del bando internazionale per la gestione e valorizzazione della città della fieristica è stata bloccata dal Ministero, in attesa di definire chi dovrà gestire quell' area, se un commissario, in caso di proroga o il presidente dell' **Autorità** di Gioia Tauro in caso di immediata applicazione della riforma Delrio. A questo punto, si impone una serie di considerazioni politiche su quelle che sono le peculiarità del nostro territorio. L' **Autorità portuale** di Messina, diversamente da altre realtà, non gestisce solo aree e impianti **portuali**, ma amministra per conto dello Stato alcune delle zone più pregiate della nostra città come la Fiera per l' appunto, la cortina del porto o la Zona falcata, il destino delle quali, dal momento dell' attuazione dell' accorpamento, verrà deciso a Gioia Tauro.

CapitaleMessina - si legge nel documento - ritiene inaccettabile che porzioni così importanti della nostra città vengano amministrate altrove, e ribadisce la necessità che le forze politiche cittadine intervengano sul ministro Delrio affinché all' **Autorità portuale** di Messina, condizione indispensabile perché si del bando per la Fiera e la riqualificazione della Falce».3(l.d.

)

Il Pd spinge le grandi navi verso la soluzione Marghera

Pellicani: «Due possono essere spostate subito». E nel partito sembra essere la posizione maggioritaria

Elisio Trevisan

MESTRE

Monica Sambo non vuole le grandi navi a Marghera, e neanche il presidente della Municipalità di Venezia Giovanni Andrea Martini ma Nicola Pellicani assicura che la maggior parte del Partito democratico è a favore dello spostamento delle navi da crociera a Porto Marghera, e che entro pochi mesi già se ne potrebbero spostare due senza grandi investimenti, riducendo così del 40% il traffico alla Marittima: «Del resto - ricorda - una nuova stazione Marittima in terraferma è prevista dalla pianificazione urbanistica vigente». Quindi è stata voluta dal centrosinistra. Con buona pace del presidente della Municipalità di Marghera Gianfranco Bettin apparso nei giorni scorsi in un'inedita alleanza con il presidente in uscita dell'Autorità portuale veneziana Paolo Costa, arrivando a sostenere la necessità di un commissario per realizzare il porto offshore definendolo «scelta strategica giusta», e bocciando il trasferimento delle navi a Marghera che comporterebbe un ulteriore scavo del

canale dei Petroli. Proprio quel che da anni sostiene Costa, pala-

dino dell'offshore e strenuo oppositore di una Marittima a Marghera perché, sostiene assieme alla Capitaneria di Porto, il passaggio delle navi da crociera nel canale dei Petroli intralchierebbe l'operatività del porto commerciale mettendolo in crisi.

Nel centrodestra, anche se per ora in ordine sparso, si sono già levate voci a favore di un utilizzo delle banchine di Porto Marghera, a partire dal governatore del Veneto Luca Zaia che ai primi di settembre ha abbandonato l'idea di scavare nuovi canali in laguna sostenendo invece la necessità di andare in terraferma, e schierandosi anche contro il sindaco Luigi Brugnaro che, sin da quando era presidente degli Industriali veneziani, propone lo scavo del canale "Tresse Nuovo" e quindi l'arrivo delle navi da crociera a Venezia attraverso il canale dei Petroli e il Vittorio Emanuele, alleandosi dunque con Costa. Anche Brugnaro a fine settembre, però, dopo che pure il sottosegretario all'Economia

Pier Paolo Baretta ha detto che la soluzione è Marghera, ha abbozzato una timida apertura.

Se sempre più voci delle provenienze più diverse invocano il trasferimento delle crociere in terraferma, esclusi naturalmente gli ambientalisti che le vorreb-

bero fuori della laguna, forse è arrivato il momento che il Consiglio comunale dica ufficialmente la sua. Per questo Pellicani chiede che l'argomento venga posto all'ordine del giorno, partendo dalla consapevolezza che si deve evitare lo scavo di nuovi canali, che va garantita la convivenza delle attività industriali e portuali con la crocieristica, e studiato l'impatto ambientale: «Bisogna completare gli studi progettuali già promettenti ma fermi per mancanza di soldi e quindi offrire alla città la conoscenza di tutte le soluzioni proposte. E soprattutto dobbiamo renderci conto che bisogna fare in fretta perché qualsiasi soluzione si adotti, serviranno anni per realizzarla. Il mondo ci guarda e abbiamo l'occasione di recuperare alla città una parte della zona industriale, come avvenuto nelle principali città portuali europee».

© riproduzione riservata

LA CITTÀ IL PORTO

LA RICHIESTA

«Se ne parli
al più presto
in consiglio
comunale»



IL DIBATTITO

Nel centrosinistra si fa strada
lo spostamento della Marittima



PORTO E POLITICA

A fianco, il
consigliere
comunale
Nicola Pellicani
e più a destra
una incrociana
divertente a Porto
Marghera

Green Port Conference 2016: a Venezia fino al 14 ottobre



VENEZIA – Green Port Conference, che si articola in Green Port Cruise (oggi 11 ottobre) e Green Port Congress (12-14 ottobre), sarà occasione di incontro, confronto e discussione tra autorità portuali, terminalisti, compagnie di navigazione e operatori della logistica sullo sviluppo sostenibile, sulle pratiche ambientali e sui cambiamenti necessari per ridurre le emissioni di anidride carbonica. Il fatto di ospitare il Green Port è un riconoscimento di tutti gli investimenti fatti dal Porto di Venezia in campo ambientale.

Infatti, a proposito di Venezia “host port” del Green Port Conference 2016, il Presidente dell’Autorità Portuale Paolo Costa ha commentato “Venezia è una scelta naturale per ospitare questo evento nella misura in cui la città e la sua laguna sono un sito di interesse nazionale e patrimonio mondiale, dunque lo sviluppo delle attività economiche – comprese quelle portuali – deve rispettare una serie di restrizioni che hanno stimolato soggetti pubblici e privati a trovare soluzioni innovative alle problematiche ambientali.

Sono certo che la conferenza aiuterà a condividere tutte le best practice atte a facilitare l’adozione di azioni concrete per la competitività della flotta, la sua efficienza e sostenibilità, al fine di fornire benefici ambientali sostanziali come richiesto dalle più severe normative di prossima promulgazione e dalle più recenti direttive dell’Unione Europea”.

Da almeno tre anni il Porto di Venezia si sta impegnando con tutta una serie di attività (progetti, studi e interventi) per promuovere l’utilizzo dell’LNG come combustibile alternativo sia in ambito portuale che per il trasporto terrestre. Venezia infatti sta diventando l’hub logistico dell’LNG nell’Alto Adriatico.

Porti: Venezia partner 2016 per conferenza 'Greenport'

Al terminal passeggeri Marittima appuntamento per 200 esperti



(ANSA) - VENEZIA, 11 OTT - Dopo Barcellona e Copenaghen, gli organizzatori della conferenza internazionale Greenport, hanno scelto quale partner per l'edizione 2016 il porto di Venezia valorizzando così tutti gli investimenti fatti dallo scalo lagunare in campo ambientale.

Grazie alla collaborazione con l'Autorità Portuale si tiene in questi giorni, presso il terminal passeggeri di Marittima, l'evento che riunisce ogni anno oltre 200 tra esperti e delegati del settore portuale e ambientale. Al centro della quattro giorni di dibattiti e incontri sono proprio le pratiche ambientali e i cambiamenti necessari per ridurre le emissioni di anidride carbonica.

L'Autorità Portuale ha portato avanti una serie di azioni "green" a tutela sia dell'ambiente che della competitività dello scalo investendo oltre 380 milioni di euro. Tra queste iniziative vanno citate il ripristino del waterfront portuale, una massiccia campagna di bonifica di oltre 140 ettari di terra e di acqua, l'escavo e la pulizia dei canali portuali, studi e monitoraggi per la salvaguardia ambientale ma anche il ricorso ad energie alternative e del gas naturale liquefatto (GNL) con la prospettiva fare di Venezia l'hub logistico di questo nuovo carburante per l'Alto Adriatico. Tagliare le emissioni ed evitare qualsiasi contaminazione tra le attività portuali e la laguna sono stati i principi ispiratori di queste iniziative.

Ma, per dare un ulteriore contributo concreto al riscaldamento globale, è anche necessario mettere in campo innovazioni tecnologiche capaci non solo di ridurre le emissioni ma anche di migliorare e limitare le esternalità del trasporto marittimo e terrestre. Servono innovazioni radicali nel sistema di trasporto capaci di mettere in pratica la decarbonizzazione delle catene logistiche, così come previsto dalla strategia COP21. (ANSA).

Best Practice di Venezia presentate agli esperti

VENEZIA - La scelta di Venezia per ospitare l'edizione 2016 della conferenza internazionale Greenport, in corso in questi giorni, valorizza tutti gli investimenti fatti dallo scalo lagunare in campo ambientale. Venezia è stata la scelta naturale per ospitare questo evento in quanto la città è (continua a pagina 11)

Best Practice di Venezia

La sua laguna sono un sito di interesse nazionale e patrimonio mondiale, dunque lo sviluppo delle attività economiche - comprese quelle portuali - deve rispettare una serie di restrizioni che hanno stimolato soggetti pubblici e privati a trovare soluzioni innovative alle problematiche ambientali.

L'Autorità portuale ha portato avanti una serie di azioni "green" a tutela sia dell'ambiente che della competitività dello scalo investendo oltre 380 milioni di euro. Tra queste iniziative vanno citate il ripristino del waterfront portuale, una massiccia campagna di bonifica di oltre 140 ettari di terra e di acqua, l'escavo e la pulizia dei canali portuali, studi e monitoraggio per la salvaguardia ambientale ma anche il ricorso ad energie alternative e del gas naturale liquefatto (Gnl) con la prospettiva future di Venezia l'hub logistico di questo nuovo carburante per l'Alto Adriatico. Tagliare le emissioni ed evitare qualsiasi contaminazione tra le attività portuali e la laguna sono stati i principi ispiratori di queste iniziative.

Ma, per dare un ulteriore contributo concreto al riscaldamento globale, è anche necessario mettere in campo innovazioni tecnologiche capaci non solo di ridurre le emissioni ma anche di migliorare e limitare le esternalità del trasporto marittimo e terrestre. Servono innovazioni radicali nel sistema di trasporto capaci di mettere in pratica la de-carbonizzazione delle catene logistiche, così come previsto dalla strategia Cop21. Soluzioni che solo il lavoro congiunto di operatori logistici, enti pubblici e imprese possono contribuire a realizzare.

Il porto di Venezia può e vuole dare un contributo significativo alla lotta contro l'effetto serra e per la riduzione delle emissioni di CO2, grazie ad innovazioni logistiche e di sistema quali il suo innovativo Offshore-Onshore Port System (Voops). Un nuovo terminal container per gestire le mega navi, posizionato fuori dalla la-

guna, capace di far seguire alle merci il percorso più breve lato terra, il più efficiente percorso tra Asia ed Europa lato mare nonché il minor consumo di carburante lungo la stessa rotta.

Il progetto, anche sfruttando economie di scala, assicura il costo minimo di trasporto terrestre all'interno della catena logistica: Venezia è, geograficamente, la porta più vicina al centro dell'industria manifatturiera europea. Lato mare, sulla rotta Suez - Monaco di Baviera, passare per Venezia significa ottenere un risparmio di 1,35 kg di CO2 per ogni contenitore trasportato rispetto alla scelta di inoltrare attraverso i porti del Mare del Nord.

Un'altra questione chiave per Venezia è la qualità dell'acqua, fortemente legata alla tutela della Laguna e dei suoi abitanti, è la qualità dell'acqua.

Nel corso degli ultimi anni, l'Autorità portuale ha sviluppato una profonda conoscenza dei possibili impatti derivanti dal deflusso delle acque piovane negli spazi portuali e il loro impatto lavorando ad un approccio a 360° per il trattamento delle acque meteoriche.

Il cosiddetto decreto ministeriale "Ronchi-Costa" a partire dal 1999 ha imposto che gli scarichi d'acqua in laguna debbano rispettare i limiti molto bassi (in alcuni casi inferiori ai limiti adottati per acqua potabile) il tutto sulla base del principio di precauzione.

L'Autorità portuale, a partire dal 1999, ha inizialmente sperimentato una serie di impianti tradizionali con la semplice separazione fisica delle acque di prima pioggia (5/7 mm) dalle acque di seconda pioggia. Una soluzione che però non risolveva il problema della presenza di alcuni tipi di inquinanti, soprattutto metalli, che non possono essere rimossi per semplice sedimentazione.

Così, proprio a Venezia è stato sviluppato un approccio totalmente nuovo, basato su impianti di trattamento a filtrazione passiva, che sta già facendo scuola.

Il nuovo approccio permette infatti di trattare non solo la prima pioggia, ma la totalità dell'evento meteorico abbattendo notevolmente le sostanze inquinanti. Questa soluzione e le innovative tecniche di bonifica applicate per le aree di Porto Marghera saranno al centro della visita, richiesta dall'organizzazione e guidata dagli esperti dell'Autorità, che si terrà l'ultimo giorno della conferenza.

L'OPERAZIONE

Un fondo del Mef per far decollare il Blueprint di Piano

MASSIMO MINELLA

Un fondo governativo per rimettere a nuovo tutti i waterfront portuali italiani. Incominciando, guarda caso, da Genova, destinata a diventare il progetto-pilota con il suo Blueprint. L'operazione è sostanzialmente pronta o dovrebbe essere ufficializzata fra pochi giorni. Si tratta di un'operazione senza precedenti perché

fino a oggi soltanto i ministeri potevano confiscare i propri beni al soggetto incaricato poi di valorizzarli, la società di gestione del risparmio Invimit (Investimenti Immobiliari Italiani sgr) che fa capo al ministero dell'Economia. Ora, questa opportunità verrà offerta anche agli enti territoriali, come appunto i comuni, che potranno conferire al-

la "sgr" del Mef i loro beni, ricevendo in cambio delle quote del fondo e liquidi da investire sul territorio. Si parte con Genova, che è la più avanti di tutte con il suo Blueprint benedetto anche dal premier Matteo Renzi la scorsa settimana, poi dovrebbe arrivare Napoli con il suo waterfront. Genova, che conferirà gli immobili di Tursi e della control-

lata Spim, si troverà così un partner solido come Invimit e quella liquidità necessaria a dare rapidamente corso al progetto che può imprimere un'ulteriore svolta alla città, così come avvenne nel '92 con l'Expo. Ora si tratta di riprendere il filo del discorso che con le Colombiane si era fermato ai Magazzini del Cotone e di completarlo fino a Punta Vagno.

ALTRI SERVIZI ALLE PAGINE 1 E I

Genova-Savona, il piano la metà dei traffici italiani nel "porto-nazione"

Duci, presidente Assagenti: "Decisivo il terzo valico" Rixi: "Serve al più presto un presidente a San Giorgio"

MASSIMO MINELLA

Se il porto d'Italia dev'essere, allora bisognerà pur dotarlo delle strutture e delle infrastrutture necessarie a sostenere questo ruolo. Quindi, grandi spazi di manovra dentro allo scalo (una nuova diga foranea da costruire 500 metri più in là di quella attuale), ampi piazzali in cui ospitare i container (qui adibiti a tombamenti di calata Bettolo e del Multipurpose) e binari dedicati su cui far correre le merci (Terzo Valico, ma anche nodo di Genova). Il piano è tracciato, i volumi potenziali parlano di cinque milioni di container fra cinque anni, quando sarà operativa la linea ferroviaria ad alta capacità che forando gli Appennini porterà nella Pianura Padana e, da qui, fino al Nord Europa. Ma come impatta tutto questo con la crisi internazionale che ancora tiene ferma l'economia e, più nello speci-

fico, con la crisi dello shipping che sta mietendo vittime illustre come la compagnia sudcoreana Hanjin?

«Su opere di portata come il Terzo Valico — spiega il presidente nazionale di Assagenti Gian Enzo Duci — non si può pensare che al momento dell'entrata in esercizio possano già essere saturati. Se così fosse, saremmo di fronte a un errore, cioè a un sottodimensionamento dell'infrastruttura che invece, avendo una durata e una prospettiva pluridecennale, deve riguardare altri obiettivi, ben più ambiziosi. È un dato di fatto, comunque, che questo 2016 rappresenta una sorta di svolta sul lato della domanda». L'agente riflette su cui ciò che sta accadendo proprio in questi mesi, fra trasporto via mare che non corre più come prima e crisi di grandi gruppi armatoriali. «Eravamo abituati a un commercio che a livello internazionale cresceva insieme al

Pil e con traffici via mare in aumento con percentuali ancora maggiori — spiega Duci — Il caso Hanjin ha messo tutti quanti di fronte a una nuova prospettiva, il trasporto via mare non è più garanzia di certezza e di successo, ma può metterci di fronte a margini di rischio inaspettati». Se poi il commercio, come gran parte dell'economia globale, si trova nuovamente a fare i conti con la stagnazione, il problema si complica, perché offerta in eccesso e domanda in calo non si incontreranno mai.

«Paradossalmente in uno scenario come questo possono essere più protetti quei mercati regionali che coprono quasi tutti i nostri porti italiani, mentre può essere esposta a maggiori rischi una realtà nascente come quella che unisce Genova e Savona — chiude Duci — Ma noi non dobbiamo fermarci a domani, dobbiamo guardare più avanti nella valutazione delle opere

- segue -

che fra pochi anni avremo finalmente a disposizione. La competizione globale è complessa e anche la stagione della liberalizzazione sta cambiando, visti gli atteggiamenti protezionistici di Stati Uniti e Asia. Per noi resta comunque fondamentale farci trovare pronti».

«Il tema portuale va sempre affrontato nella sua totalità — spiega l'assessore comunale allo Sviluppo Economico Emanuele Piazza — E quindi dobbiamo andare alla ricerca di un giusto equilibrio fra città e porto nella ridefinizione delle linee di attraversamento della città e nello smaltimento delle merci. Diventa quindi centrale, da questo punto di vista, la realizzazione del Blueprint, che il governo ha ormai deciso di sostenere anche con soldi pubblici».

Ma se i problemi della competizione globale rischiano di creare tensioni sul mercato, la fusione fra Genova e Savona non può amplificare tutto questo?

«Io non credo — risponde Piazza — L'integrazione con Savona non può che portare benefici perché darà vita a una macroarea di sviluppo. Il governo, con la nuova legge di riforma della governance e con il piano della Logistica, ha messo a punto un piano che dà centralità ai porti. Il fatto che venga individuato qui, fra Genova e Savona, il fulcro dell'intera operazione non può non portare benefici».

Certo, diventa fondamentale che la politica proceda in tempi celeri nella definizione del progetto che lei stessa ha messo a punto. Quindi, completamento delle fusioni e nomina dei presidenti e dei vari board che governeranno gli enti e le banchine. In questo scenario si innesta l'allarme che arriva ancora una volta dall'assessore regionale ai Porti Edoardo Rixi. «La situazione del porto di Genova — spiega Rixi in consiglio regionale durante la discussione sul futuro delle riparazioni navali — e l'eventuale spostamento delle attività di riparazione è materia oggetto del prossimo referendum costituzionale: se vince il sì, le competenze passano tutte al governo centrale».

L'assessore confida quindi che si possa procedere in tempi brevi con la nomina del nuovo presidente dell'autorità portuale di Genova. «Il commissario Giovanni Pettorino non intende prendere decisioni prospettiche sul futuro del porto — spiega Rixi all'agenzia Dire — D'altronde, il nuovo presidente doveva essere nominato entro settembre e non è successo, ora non vorrei che si andasse oltre il 4 dicembre per tagliare fuori gli enti locali da questo tipo di decisioni».

COPIAZIONE MEDIA A

Piazza: «Resta centrale l'equilibrio fra città e porto e da questo punto di vista l'impegno del governo sul Blueprint è fondamentale»

INUMERI

10.181.921

Nel 2015, secondo i dati di Assoporti, i porti italiani hanno movimentato poco più di dieci milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi)

2.242.902

Il porto di Genova ha raggiunto il suo nuovo record con 2,2 milioni di teu, inferiore soltanto a Gioia Tauro (2.546 milioni) che è però un porto di transhipment

2.332.000

Con i 90mila teu di Savona, il nuovo porto di sistema del Mar Ligure Occidentale punta a crescere ancora, soprattutto con l'arrivo della piattaforma Maersk



DELRIO

Il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio alle prese con le nomine delle nuove autorità di sistema

Vincenzi: "Dicevano che era una follia ora si scopre che possiamo farcela a patto di avere una vera governance"

L'exsindaca: "Nel mio progetto elementi che si stanno tutti realizzando"

"Anche la città metropolitana era nata in chiave portuale"

NÈ passato di tempo. Allora la chiamavano ancora "sindaco", nonostante lei rivendicasse l'uso del sostantivo al femminile (cosa oggi diventata obbligatoria). Adesso Marta Vincenzi, ex sindaca ed ex preside, è tornata sui banchi di scuola, ma come studentessa. Iscritta alla laurea magistrale in Scienze della Comunicazione, attende la conclusione del processo sull'alluvione del 2011, studia, scrive libri e non ha perso l'abitudine di leggere i giornali. Così, di fronte all'incendio del Terzo Valico che si prepara a partire fra cinque anni, con un porto che per l'avvio dei primi treni metterà a disposizione spazi per almeno cinque milioni di container, Marta Vincenzi reagisce d'istinto. «Eh, quando l'ho detto io si sono messi a ridere, hanno detto che era una follia, ora ci stiamo arrivando».

Lei parlava di dieci milioni...

«Sì, dieci milioni era il numero finale, un'ipotesi di lunghissimo termine che sommava gli spazi del porto a quelli del retroporto. Oggi, se pensiamo a quello che possono raggiungere Genova e Savona insieme, più tutte le aree disponibili nel Basso Piemonte, e mettiamo tutti questi traffici sul terzo valico, beh certi numeri non sembrano più fantascienza».

Lei divenne sindaca nel 2007, allora il porto superava di poco il milione e seicentomila



Marta Vincenzi

la teus. Il traguardo indicato pareva ancora più lontano di oggi, non trova?

«La movimentazione era di 1,6 milioni, io avevo ipotizzato tre milioni di container nel 2010 e 40 milioni di tonnellate di altra merce. Spingevo però perché si procedesse celermente nella conclusione del sesto modulo del Vte, nel raddoppio del Multipurpose, nella costruzione di calata Bertolo. Da lì si innestava il mio ragionamento di completare il nodo di San Benigno e il Terzo Valico per spostare la merce dalla gomma alla rotaia».

Ci stiamo arrivando, con il Terzo Valico che sembra essere diventato l'opera più importante per il governo.

«È sicuramente un'opera fondamentale per cambiare il rapporto fra gomma e rotaia. Abbiamo dato spazio solo alla prima, dimenticandoci quasi della seconda. Ci ha salvato la

crisi».

In che senso?

«Se i traffici fossero cresciuti con la stessa intensità, i container ci avrebbero soffocato. Avremmo avuto cinque-seimila tir al giorno per le strade del Ponente. Ricordo le proteste, più che comprensibili, di chi ogni giorno doveva fare i conti con quella situazione. La crisi ha rallentato tutto quanto, ridotto la pressione dei mezzi pesanti. E in parallelo anche la ferrovia ha ripreso spazio, anche se siamo parecchio indietro rispetto all'elaborazione strategica già indicata una decina d'anni fa».

La cura del ferro e dell'acqua, l'ha chiamata il ministro dei Trasporti Graziano Delrio. Ora possiamo tornare a pensare in grande?

«Dipende».

Da cosa?

«Dal fatto di riuscire a darci, o meno, una governance.

Se questi fenomeni non vengono studiati, gestiti, governati, non si completerà mai il disegno strategico della città».

Che cosa intende dire?

«Mi spiego subito: trovo positivo che finalmente Genova e Savona possano integrarsi. Questo favorirà anche il progetto del porto lungo, con le merci che correranno via treno sul terzo valico e da qui saliranno verso l'Europa. Ma serve una capacità di pianificazione dello sviluppo, tanto più ora che siamo in ritardo di almeno sette anni sulla tabella di marcia».

Da che cosa si potrebbe cominciare per recuperare il terreno perduto?

«C'è solo l'imbarazzo della scelta. Dobbiamo aumentare l'efficienza della rete ferroviaria, che non vuol dire solo terzo valico; servono tronconi più lunghi nell'attraversamento del porto e treni navetta per gli interporti, bisogna mettere a punto una rete infrastrutturale che sia in grado di rispondere alle esigenze del mercato. Non possiamo semplicemente attendere che qualcosa si compia, o che non si compia. Dobbiamo essere protagonisti di questa situazione».

Immagino che intenda dire che ancora non lo siamo, vero?

«Proprio così, non lo siamo. Le faccio un esempio significativo, la nascita della Città Metropolitana. Quando è nata io l'avevo intesa anche per favorire la trasformazione di Genova come una vera città portuale. I confini si allargavano proprio per governare questo processo di trasformazione. Invece si è finiti per ridurre tutto a un confronto con i comuni, banalizzandone la funzione».

(massimo minella)

M5S chiede di elettrificare le banchine di Genova

GENOVA - Il M5S chiede lo spostamento delle riparazioni navali per ridurre l'inquinamento dell'aria nell'area abitata accanto al porto di Genova e l'assessore regionale all'Ambiente Giacomo Giampedrone risponde che entro la fine dell'anno le banchine in quell'area saranno elettrificate. La discussione è stata innescata in Consiglio regionale dalla capogruppo del M5S Alice Salvatore che ha accusato la giunta Toti di non affrontare il problema. L'assessore Giampedrone ha spiegato che «insieme all'Autorevoli e grazie al contributo di fondi europei riusciremo a farlo entro l'anno. Credo sia uno dei passi da fare per abbattere i livelli di inquinamento».

(continua a pagina 11)

M5S chiede elettrificare

mento. Comune, Regione e Autorità faranno poi le valutazioni sulla base dei dati. E' un progetto molto importante ma non sappiamo ancora quale impatto avrà sull'inquinamento la riduzione delle emissioni delle navi che sostano in porto. Si ritiene oggi che il biossido di azoto sia provocato per il 7,5% dalle imbarcazioni e il restante dal traffico veicolare. Con l'Istituto di Fisica stiamo facendo le valutazioni necessarie».

Salvatore ha affermato che le «riparazioni navali, come una qualsiasi industria pesante, provocano un allarmante incremento di cancro e tumori a Genova. Autorevoli studi dimostrano la presenza di elementi chimici fortemente inquinanti riconducibili a queste attività, infatti l'Italia è in mora presso l'Unione europea a causa di questa situazione anomala genovese, come ci allerta la Commissione europea».

La capogruppo del M5S ha quindi concluso affermando che «per bocca dell'assessore la giunta ha fatto capire che non ha alcuna intenzione di delocalizzare le riparazioni navali, situate addirittura a 200 metri dalla costa, contro i 5 chilometri di distanza previsti». Secondo la capogruppo «Giampedrone ha dimostrato di essere in confusione, prima attribuendo l'inquinamento al traffico cittadino, poi smentendosi e vaneggiando di elettrificazione delle banchine delle riparazioni navali. Un progetto che stiamo aspettando da decenni, invano, e non solo per le banchine delle riparazioni: per tutte».

IL MOVIMENTO CINQUE STELLE CHIEDE DI SPOSTARE I CANTIERI

«Via le Riparazioni navali dal porto»

Salvatore: «Sono troppo inquinanti», La Fiom: «Proposta da irresponsabili»

L'INQUINAMENTO dell'aria di Genova fa discutere e, mentre si attende l'ordinanza del Comune contro auto e moto "euro 0", dalla sinistra (Fds) del consiglio comunale ed al Movimento cinque stelle si punta il dito contro il porto e le riparazioni navali.

Il M5S in Regione arriva a chiedere lo spostamento delle riparazioni navali per ridurre l'inquinamento del-

l'aria nell'area abitata accanto al porto di Genova e l'assessore regionale all'Ambiente Giacomo Ciampedrone risponde che entro la fine dell'anno le banchine in quell'area saranno elettrificate. La discussione è stata innescata in Consiglio regionale dalla capogruppo del M5S Alice Salvatore che ha accusato la giunta Toti di non affrontare il problema.

Anche secondo Antonio Bruno di Fds il principale agente inquinante di Genova è il porto e non il traffico veicolare.

E sulla proposta di delocalizzare le riparazioni navali il Movimento 5 stelle incontra la dura opposizione della Fiom Cgil: «Chi chiede di chiudere le Riparazioni Navali nascondendosi dietro la delocalizzazione per teori-

che questioni ambientali fa un atto irresponsabile per chi lavora e per la città di Genova! I lavoratori metalmeccanici sapranno reagire», scrive in un comunicato il segretario Fiom Bruno Manganaro - «vi è il rischio che a furia di urlare al lupo qualcuno ci creda, e che a pagare le kermesse mediatiche siano ancora i lavoratori e le lavoratrici».

E.R.O.S.



Alice Salvatore

Porto Livorno 2000, tre offerte

Aperte le buste per la privatizzazione della società dell'Authority

Passo in avanti della gara per la cessione delle quote di maggioranza della Porto 2000, la società che nello scalo di Livorno gestisce i servizi ai crocieristi e alle navi passeggeri: alla scadenza dei termini (oggi alle 12) per la presentazione delle offerte di acquisto sono tre le cordate che si sono fatte avanti per contendersi il 66% delle quote della società controllata al 78% dall'Anac porto e al 22% dalla Camera di Commercio. Alle 12 di ieri sono infatti scaduti i termini.

Il primo raggruppamento è costituito dalla Cruers del Port de Barcelona, che partecipa alla gara con una quota pari all'80%. Il terminalista catalano ha presentato l'offerta in partnership con il Tour Operator Alaschi Bros e con la società Bassani Adriatico Srl (entrambi partecipano ciascuna con una quota del 10%). Una seconda cordata vede affiancate alla società che gestisce il terminal passeggeri di Olbia, la Sinerget Olbia spa (quota di partecipazione: 60%), la compagnia di navigazione Moby (5%), il terminalista labronico LTM (10%) e la Marinvest srl (25%). Infine, il terzo player di riferimento è il Cfg Cruise & Ferry Group. La conglomerata partecipa da sola, ma è supportata da due imprese ausiliarie: la Grimaldi Euromed Spa e Costa Crociere. A questo punto, dopo aver verificato la regolarità dell'invio delle offerte, il rispetto delle disposizioni generali e di quelle speciali contenute nel bando (o nella lettera di invito) e nel disciplinare di gara, la stazione appaltante, tramite una commissione i cui componenti verranno nominati a breve, provvederà ad aprire i plichi delle diverse offerte in una seduta aperta ai concorrenti fissata per il prossimo 19 ottobre, alle ore 11.

Intratti continuano i veleni e le

accuse tra Comune e Authority portuale di Livorno. Al centro della rissa la gara sulla cessione delle quote di maggioranza della Porto di Livorno 2000. «Il nostro obiettivo è attuare il più possibile uno scontro politico che rischia di trascinare le due scommesse più importanti del porto di Livorno in tourbillon di distinguo e imprecisione» fa sapere una nota dell'Authority. «Non accetto le accuse strumentali che in questi giorni qualcuno sta facendo all'Authority portuale parlando di un porto immobile. Sulla base dei dati statistici che si consolidano ormai da quasi due anni bollinati da Assoporti siamo anzi in questo periodo uno dei scali portuali più efficienti del Mediterraneo» ha spiegato Galliani.

Pochi giorni fa su facebook il sindaco Nogarin aveva lanciato strali contro «un establishment del governo del porto che tenta di agire al di sopra delle regole», riferendosi tra le altre motivazioni, alla vicenda della delibera dell'Anac sull'incompatibilità delle cariche in capo a Provinciali che oggi ricopre il ruolo di segretario generale e presidente della Porto 2000. «C'è un altro caso di incompatibilità che purtroppo l'Anac non ha competenza di risolvere» ha detto scherzando Provinciali - ovvero quello unilaterale tra il sindaco Filippo Nogarin e l'Authority portuale - perché tranne che con il primo cittadino, stiamo collaborando, direi anche proficuamente, con molti assessori della sua giunta e su diversi fronti, a cominciare dal percorso di rivisitazione del piano strutturale sull'ambito porto/città, o come l'idea di riqualificazione dei Fossi, come ci riconosce peraltro l'assessore Alessandro Aurigi in una intervista pubblicata proprio sul profilo Facebook di Nogarin, accanto al post in cui il sindaco mi dipinge come un novello Vallanzasca».

In campo tre delle quattro cordate che si erano fatte avanti **Porto 2000: sono scaduti i termini per presentare le offerte di acquisto**

SERVIZIO GROUPAGE SETTIMANALE DIRETTO
transit time 2 GIORNI

MILANO

TUNISI / RADES

CON UNITÀ «COTUNAV»

MILANO - tel. 02.69433412.413 - e-mail: a.roj@fremuragroup.com

SHIPPING SERVICES

LIVORNO - Un deciso passo avanti è stato compiuto ieri per la gara relativa alla cessione delle quote di maggioranza di Livorno Porto 2000, la società che come noto gestisce i servizi di accoglienza ai crocieristi nello scalo labronico. Alle ore 12 di ieri, infatti, sono scaduti i termini per la presentazione delle offerte di acquisto. E la notizia è che ad essere scese in campo sono tre delle quattro cordate che ad Ottobre dell'anno scorso si erano fatte avanti per contendersi il 66% della società, oggi controllata al 78% da **Autoscafi** di Livorno e al 22% dalla Camera di Commercio. Il primo raggruppamento è costituito dalla **Cruers del Port de Barcelona**, che partecipa alla gara con una quota pari all'80%. Il terminalista catalano ha presentato (continua in ultima pagina)

Porto 2000: sono scaduti

L'offerta in partnership con il tour operator Aloschi Bros e con la società Bassani Adriatico Srl (partecipanti entrambi con una quota del 10% ciascuna).

Una seconda cordata vede affiancate alla società che gestisce il terminal passeggeri di Olbia, la Sinerget (Olbia Spa (quota di partecipazione: 60%), la compagnia di navigazione Moby (5%), il terminalista labronico LTM (10%) e la Marinvest srl (25%). Marinvest è la società del gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company che controlla le compagnie Msc, Crociere, Snav e Giv.

Infine, il terzo player di riferimento è il CFG Cruise & Ferry Group. La conglomerata partecipa da sola ma è supportata da due imprese ausiliarie: la Grimaldi Euromed Spa e Costa Crociere.

A questo punto - precisa una nota **del Gruppo** - dopo aver verificato la regolarità dell'invio delle offerte, il rispetto delle disposizioni generali e di quelle speciali contenute nel bando (o nella lettera di invito) e nel disciplinare di gara, la stazione appaltante, tramite una commissione i cui componenti verranno nominati a breve, provvederà ad aprire i plichi delle diverse offerte in una seduta aperta ai concorrenti fissata per mercoledì prossimo 19 Ottobre, alle ore 11.

Tre offerte per la Porto Livorno 2000

Livorno - Ecco i tre partecipanti alla gara di privatizzazione.



Livorno - Passo in avanti della gara per la cessione delle quote di maggioranza della Porto 2000, la società che nello scalo di Livorno gestisce i servizi ai croceristi e alle navi passeggeri: alla scadenza dei termini (oggi alle 12) per la presentazione delle offerte di acquisto sono tre le cordate che si sono fatte avanti per contendersi il 66% delle quote della società controllata al 78% dall'Autorità portuale e al 22% dalla Camera di Commercio. Alle 12 di oggi sono infatti scaduti i termini. Il primo raggruppamento è costituito dalla Creuers del Port de Barcelona, che partecipa alla gara con una quota pari all'80%. Il terminalista catalano ha presentato l'offerta in partnership con il Tour Operator Aloschi Bros e con la società Bassani Adriatico Srl (entrambi partecipano ciascuna con una quota del 10%). Una seconda cordata vede affiancate alla società che gestisce il terminal passeggeri di Olbia, la Sinergest Olbia spa (quota di partecipazione: 60%), la compagnia di navigazione Moby (5%), il terminalista labronico LTM (10%) e la Marinvest srl (25%). Infine, il terzo player di riferimento è il Cfg Cruise & Ferry Group. La conglomerata partecipa da sola, ma è supportata da due imprese ausiliarie: la Grimaldi Euromed Spa e Costa Crociere. A questo punto, dopo aver verificato la regolarità dell'invio delle offerte, il rispetto delle disposizioni generali e di quelle speciali contenute nel bando (o nella lettera di invito) e nel disciplinare di gara, la stazione appaltante, tramite una commissione i cui componenti verranno nominati a breve, provvederà ad aprire i plichi delle diverse offerte in una seduta aperta ai concorrenti fissata per il prossimo 19 ottobre, alle ore 11.

Porti: Livorno, 3 offerte per maggioranza quote Porto 2000

Società offre servizi a croceristi



(ANSA) - LIVORNO, 11 OTT - Passo in avanti della gara per la cessione delle quote di maggioranza della Porto 2000, la società che nello scalo di Livorno gestisce i servizi ai croceristi e alle navi passeggeri: alla scadenza dei termini (oggi alle 12) per la presentazione delle offerte di acquisto sono tre le cordate che si sono fatte avanti per contendersi il 66% delle quote della società controllata al 78% dall'Autorità portuale e al 22% dalla Camera di Commercio. Alle 12 di oggi sono infatti scaduti i termini. Il primo raggruppamento è costituito dalla Creuers del Port de Barcelona, che partecipa alla gara con una quota pari all'80%. Il terminalista catalano ha presentato l'offerta in partnership con il Tour Operator Aloschi Bros e con la società Bassani Adriatico Srl (entrambi partecipano ciascuna con una quota del 10%). Una seconda cordata vede affiancate alla società che gestisce il terminal passeggeri di Olbia, la Sinergest Olbia spa (quota di partecipazione: 60%), la compagnia di navigazione Moby (5%), il terminalista labronico LTM (10%) e la Marininvest srl (25%). Infine, il terzo player di riferimento è il Cfg Cruise & Ferry Group. La conglomerata partecipa da sola, ma è supportata da due imprese ausiliarie: la Grimaldi Euromed Spa e Costa Crociere. A questo punto, dopo aver verificato la regolarità dell'invio delle offerte, il rispetto delle disposizioni generali e di quelle speciali contenute nel bando (o nella lettera di invito) e nel disciplinare di gara, la stazione appaltante, tramite una commissione i cui componenti verranno nominati a breve, provvederà ad aprire i pli-chi delle diverse offerte in una seduta aperta ai concorrenti fissata per il prossimo 19 ottobre, alle ore 11. (ANSA).

Informazioni Marittime

Tre concorrenti per il 66% di Porto 2000



Porto di Livorno 2000, società che gestisce i servizi di accoglienza ai crocieristi dello scalo toscano, fa un passo in avanti nella gara per la cessione delle quote di maggioranza. Alle 12 sono infatti scaduti i termini per la presentazione delle offerte di acquisto e la notizia è che ad essere scese in campo sono tre delle quattro cordate che a ottobre dell'anno scorso si erano fatte avanti per contendersi il 66 per cento della società oggi controllata al 78 per cento dall'Autorità portuale di Livorno e al 22 per cento dalla Camera di Commercio.

Il primo raggruppamento è costituito dalla *Creuers del Port de Barcelona*, che partecipa alla gara con una quota pari all'80 per cento. Il terminalista catalano ha presentato l'offerta in partnership con il Tour Operator Aloschi Bros e con la società Bassani Adriatico Srl (entrambi partecipano ciascuna con una quota del 10 per cento).

Una seconda cordata vede affiancate alla società che gestisce il terminal passeggeri di Olbia, la *Sinergest Olbia* (quota di partecipazione 60%), la compagnia di navigazione *Moby* (5%), il terminalista labronico LTM (10%) e la *Marinvest* (25%).

Infine, il terzo player di riferimento è il *CFG Cruise & Ferry Group*. La conglomerata partecipa da sola ma è supportata da due imprese ausiliarie: la Grimaldi Euromed e Costa Crociere. A questo punto, dopo aver verificato la regolarità dell'invio delle offerte, il rispetto delle disposizioni generali e di quelle speciali contenute nel bando (o nella lettera di invito) e nel disciplinare di gara, la stazione appaltante, tramite una commissione i cui componenti verranno nominati a breve, provvederà ad aprire i plichi delle diverse offerte in una seduta aperta ai concorrenti fissata per il 19 ottobre alle ore 11.

Livorno, Porto 2000: sono scaduti i termini per la presentazione delle offerte. ECCO I NOMI DI CHI PARTECIPERÀ ALLA GARA



Le buste verranno aperte mercoledì prossimo, alle 11

Livorno, 11 dicembre 2016 – Porto 2000: fa un deciso passo in avanti la gara per la cessione delle quote di maggioranza del soggetto che a Livorno gestisce i servizi di accoglienza ai crocieristi. Alle 12 sono infatti scaduti i termini per la presentazione delle offerte di acquisto. E la notizia è che ad essere scese in campo sono tre delle quattro cordate che a ottobre dell'anno scorso si erano fatte avanti per contendersi il 66% della società oggi controllata al 78% da APL e al 22% dalla Camera di Commercio

Il primo raggruppamento è costituito dalla Creuers del Port de Barcelona, che partecipa alla gara con una quota pari all'80%. Il terminalista catalano ha presentato l'offerta in partnership con il Tour Operator Aloschi Bros e con la società Bassani Adriatico Srl (entrambi partecipano ciascuna con una quota del 10%).

Una seconda cordata vede affiancate alla società che gestisce il terminal passeggeri di Olbia, la Sinergest Olbia spa (quota di partecipazione: 60%), la compagnia di navigazione Moby (5%), il terminalista labronico LTM (10%) e la Marininvest srl (25%).

Infine, il terzo player di riferimento è il CFG Cruise & Ferry Group. La conglomerata partecipa da sola ma è supportata da due imprese ausiliarie: la Grimaldi Euromed Spa e Costa Crociere.

A questo punto, dopo aver verificato la regolarità dell'invio delle offerte, il rispetto delle disposizioni generali e di quelle speciali contenute nel bando (o nella lettera di invito) e nel disciplinare di gara, la stazione appaltante, tramite una commissione i cui componenti verranno nominati a breve, provvederà ad aprire i plichi delle diverse offerte in una seduta aperta ai concorrenti fissata per il prossimo 19 ottobre, alle ore 11.

TRAGHETTI E CROCIERE » IL FUTURO

Grimaldi, Onorato e Royal si contendono Porto 2000

Ecco le offerte per il porto passeggeri, si sfilano Vtp e Cilp, martedì le buste
La guerra dei traghetti si sposta in banchina, ma il terzo incomodo è un colosso

di Giulio Corsi

► LIVORNO

Va avanti la gara per la privatizzazione di Porto 2000, la società che a Livorno gestisce il traffico passeggeri (traghetti e crociere).

Alle 12 di ieri sono scaduti i termini per la presentazione delle offerte di acquisto. A scendere in campo sono tre delle quattro cordate che a ottobre dell'anno scorso si erano fatte avanti per contendersi il 66% della società, oggi controllata al 78% da **Autonomia Portuale** e al 22% dalla Camera di Commercio.

Tra le contendenti manca l'Ati che faceva capo a Vtp, il Venezia Terminal Passeggeri, insieme a Cilp e Schenone.

Resta in corsa un tris di soggetti di livello internazionale. A legger bene la composizione delle cordate e soprattutto i loro attuali assetti societari, appare chiaro che anche la privatizzazione del nostro porto passeggeri sarà teatro dell'infinita e sempre più accerrima guerra tra Grimaldi e Onorato e contemporaneamente del derby delle crociere mondiali tra Costa e Msc (che con partecipazioni minoritarie si sono alleate alle due compagnie italiane).

C'è però un terzo incomodo che - almeno a livello di dimensioni - rappresenta il soggetto più grosso in campo: è il raggruppamento capeggiato dalla **Cruisers del Port de Barcelona**, che partecipa alla gara con una quota pari all'80%.

Il terminalista catalano ha presentato l'offerta in partnership con il **Tour Operator Aloischi Bros**, uno dei principali riferimenti delle compagnie che solcano i mari italiani, e con la società **Bassani Adriatico Srl** (entrambi partecipano ciascuna con una quota del 10%).

Chi c'è dietro il **Cruisers**? Nell'azionariato figura come socio di maggioranza **Royal Caribbean**, proprietaria del 62% in joint venture con i colossi turchi del **Global Investment Holdings**, che con **Royal** detengono la maggioranza anche del **Lisbona Cruise Terminal**.

La seconda cordata vede invece affiancate alla società che gestisce il terminal passeggeri di Olbia, la **Sinergest Olbia spa** (quota di partecipazione 60%) che gestisce il molo passeggeri di Olbia, la compagnia di navigazione **Moby** (5%), il terminalista **labnionico Ltm** (10%). Ad af-

fiancare le tre società figura **Marinvest srl** (25%), vale a dire la famiglia **Aponte**, proprietaria di **Msc**.

Di fatto, essendo **Moby Spa** proprietaria di **Sinergest** (e con una piccola partecipazione anche in **Ltm**), il raggruppamento temporaneo di imprese è chiaramente guidato dall'armatore **Onorato** (con l'appoggio di **Msc**).

Infine, il terzo player di riferimento è la **Cfg Cruise & Ferry Group Srl**. La conglomerata partecipa da sola ma è supportata da due imprese ausiliarie: la **Grimaldi Euromed Spa** e **Costa Crociere**. Anche qui per capire bene la situazione bisogna andare dietro alla sigla di questa Srl creata ad hoc appena 14 mesi fa: allora **Cfg** era stata costituita da **Costa Crociere** col 40%, **Gruppo Grimaldi** col 40%, e **Fremura** col 20%, detenuto tramite **Coifi**. Nel frattempo il controllo della **Coifi** è però passato a **Grimaldi** e di fatto così il gruppo partenopeo è diventato oggi anche l'azionista di maggioranza assoluta della cordata **Cfg** sommando al suo 40% originario anche il 20% di **Coifi**. Insomma a guidarla è **Grimaldi** (con l'appoggio di **Costa**,

cioè di **Carnival**).

In questo senso, come dicevamo, è ancora più chiaro il senso della battaglia aperta da **Sinergest** contro **Porto 2000** e contro i contratti per gli ormeggi prioritari conclusi con **Carnival**: come avevamo scritto tempo fa la partita rientra a pieno titolo nella guerra (stavolta non in mare aperto, ma sulle banchine) tra **Grimaldi** e **Onorato**.

Cosa succederà adesso? C'è ancora tempo perché il porto passeggeri passi al privato. **Port Authority** dopo aver verificato la regolarità dell'invio delle offerte, il rispetto delle disposizioni contenute nel bando e nel disciplinare di gara, tramite una commissione i cui componenti verranno nominati a breve, provvederà ad aprire i plichi delle diverse offerte in una seduta aperta ai concorrenti fissata per il 19 ottobre. Da lì inizierà la comparazione delle offerte. Sempre che nel frattempo dal ministero non si intervenga in nome della circolare in cui si invitavano tutte le **Authority** dall'astenersi dal compiere atti al di là dell'ordinaria amministrazione. Proprio come invocato da **Sinergest**. Anche se qui l'atto va avanti da oltre un anno.



Il terminal crociere gestito da Porto 2000

Il Pd chiede che il segretario generale sia convocato in audizione in commissione

Il Pd è sceso in campo con una richiesta di audizione: ascoltare in commissione il segretario dell'Authority Massimo Provinciali, che ieri ha pubblicamente rivelato un sms del sindaco che gli chiedeva di promuovere un dipendente dell'Authority per metterlo nel pool che avrebbe dovuto riscrivere il dossier sulla Darsena Europa in collagamento con gli uffici del Comune. La richiesta è arrivata dal capogruppo Pietro Caruso e dal consigliere Marco Martelli. Quest'ultimo sul proprio profilo Facebook sottolinea che questa vicenda «getta molte ombre sul modo di intendere e gestire i rapporti istituzionali da parte del nostro sindaco». Non solo: richiama la «diversità tra le enunciazioni e propositi dichiarati pubblicamente (moralità, meritecrazia, lotta ai vecchi metodi della politica) e il loro agire quotidiano che se trovasse conferma porrebbe fine alla tanto decantata diversità morale del Cinque Stelle».

PORTO » LO SCONTRO FRONTALE Provinciali: ecco gli sms che mi ha scritto Nogarin

Il numero due dell'Authority rivela lo scambio di messaggi con il sindaco Botta e risposta via cellulare dopo un articolo sul Tirreno, poi è sceso il gelo

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

«Il sindaco Nogarin dice che non ha mai chiesto di far fare uno scatto di carriera a chiacchierata e che in quel sms si limitava a chiedere un tavolo tecnico? Io non so a quale messaggio si riferisca lui, so solo che il mio smartphone c'è un sms del 7 agosto dello scorso anno inviato a me dal suo numero di cellulare e c'è scritto qualcosa di preciso. Lo leggo testualmente: "Iniziamo a dialogare: Pinco Palino diventa quadro A, viene inserito nel gruppo di lavoro della Darsena Europa e revisionerà completamente quel cesso di piano presentato da Osc in armonia con gli uffici del Comune". Massimo Provinciali, numero due dell'Authority livornese, alza lo sguardo dall'iPhone fi con la cover color limone fluo («me l'hanno regalato i miei nipoti dell'Authority» paga l'abbonamento ma con un codice le chiamate private finiscono su un conto extra che pago io). Pausa teatrale, e poi: «Voi davvero lo chiamereste "tavolo tecnico" o qualcosa altro?».

Il segretario generale è nel suo regno a Palazzo Rosciano, nella planizia di comando al primo piano del quartier generale dell'Authority. Risponde così al cronista che, mettendogli davanti la dichiarazione del sindaco Nogarin in cui gli si dà implicitamente del bugiardo, lo invita - si potrebbe dire, lo sfida - a rendere noto il sms fra lui e Nogarin. E' possibile leggerlo direttamente anziché farselo leggere? Provinciali dice di no: «In quel messaggio, nella memoria del mio telefonino, c'è il nome e cognome di un dipendente dell'Authority. Non voglio che sia macinato da questa storia, lui non c'entra niente. Ma posso garantire che il testo è quello». Esattamente? «Esattamente quello».

E poi dopo quel sms? Provinciali riferisce che a quel punto il canale si è interrotto: «Non ho più risposto. E, detto per inciso,

non ho fatto quel che chiedeva il sindaco. Chissà se c'entra qualcosa con tutti gli attacchi che mi sono preso».

Il pronunciamento dell'Anti-corruzione nasce proprio da un esposto del sindaco, che l'ha rivendicato. Ma - avverte Provinciali - Cantone «dice semplicemente che se ho un certo incarico non ne posso conservare un altro. Tutto qui, riguarda una incompatibilità amministrativa che non ha portato a nessuna messa in stato d'accusa, a nessun arresto e neppure a qualsiasi forma di iniziativa giudiziaria contro di me: Invece l'ha fatto passare come lo smascheramento degli altarini di Mafia Capitale e io non si sa se sono Buzio Vallanzasca...».

Ricordiamo che all'accusa di Provinciali il sindaco aveva replicato mettendo in fila un poker di elementi. Il primo, una smentita: «In vita mia non ho mai chiesto la promozione di nessuno e certo non l'ho fatto mandando un sms a Massimo Provinciali. In quel messaggio ho semplicemente chiesto che l'apertura di un tavolo tecnico di confronto costante tra Authority portuale e Comune sul progetto Darsena Europa». Il secondo, la controffensiva: «Mi stupisce negativamente che il segretario dell'Authority portuale oggi si vanti di averci negato questa possibilità». Il terzo, la conferma del giudizio negativo sul dossier-chiave che sta alla base degli scenari del progetto Maxi-Darsena: «Continuo infine a pensare che il progetto della Osc sia pessimo e il mio giudizio è stato recentemente confermato dalla Corte dei Conti dell'Unione Europea. E questo è un dato di fatto».

In realtà, però, quello che abbiamo riferito è solo il cesso di una serie di sms che Nogarin e Provinciali si scambiano, almeno secondo quanto riferisce il segretario generale dell'Authority.

Se fin qui abbiamo fissato l'attenzione sul sms del 7 agosto, dal telefonino di Provinciali saltano fuori altri cinque sms. E

anche in questo caso il braccio destro del commissario Antonio Cantone a rivelarne il contenuto, sempre leggendo il contenuto anziché mostrarlo.

I cinque sms risalgono a due giorni prima: Provinciali e Nogarin si scambiano messaggi dopo aver letto un articolo del Tirreno dal titolo "Effetto Venezia, ora la rivoluzione punta a sedurre i croceristi". Non è passato che un pugno di settimane da quando il sindaco è andato all'attacco ad alzo zero contro il dossier di Ocean Shipping Consultants, una delle prime "firme" della consulenza strategico-marittima a livello internazionale, prima in comitato portuale (13 maggio 2015) e poi nella prima presentazione agli investitori in Fortezza Vecchia (26 maggio 2015): praticamente la dichiarazione di guerra fra i due Palazzi del potere nella nostra città. Eppure in quell'incontro di un martedì di 14 mesi fa - tema il bilancio del "nuovo" Effetto Venezia targato M5s - la cronista coglie al volo un mutamento di clima, benché non del tutto stabilizzato: dunque, segnala «le parole rimbalzate quasi con tono di sfida» tra Nogarin e Provinciali, poi «il botta e risposta a metà tra la sfida e la collaborazione» fra gli uni e gli altri.

Se questo è il contesto, ecco cosa dicono gli sms che a botta calda si scambiano il sindaco e il segretario generale dell'Authority, secondo quanto riporta quest'ultimo.

Provinciali: «Buongiorno Filippino. Oh, a forza di litigare il Tirreno scrive che bisticciamo anche quando non è vero. Almeno a me ieri non è sembrato così: il mio era un suggerimento di sinergia e la tua risposta non era polemica, no?».

Nogarin: «Massimo, non possiamo dire che le politiche siano in armonia, ormai lo scontro è chiaro sul piano politico tra porto e città. Il Tirreno se non scrive questo non vende. Niente di personale, ovvio. In ogni caso concordo che proprio ieri non s'è visto nemmeno la parvenza

di una divergenza. Almeno in quel contesto», e giù una faccina sorridente «».

Provinciali: «Io onestamente fatico a capire perché sia nato lo scontro. A volte mi piacerebbe fare una chiacchierata tra noi a quattr'occhi perché sono convinto che entrambi abbiamo a cuore il bene della città e del porto».

Nogarin: «Facciamolo, mica sono allergico al dialogo. Anzi. La prossima settimana vediamo di organizzarci».

Provinciali: «Lavoro fino a venerdì poi sono in ferie fino al 24. Penso di essermelo meritato».

La mossa di Massimo Provinciali di rivelare il messaggio di Nogarin lascia intuire anche che difficilmente l'attuale numero due di Palazzo Rosciano vede il proprio futuro a Livorno: è da immaginare che non sarebbe andato allo scontro frontale con il primo cittadino di Palazzo Civico se ritenesse di essere di nuovo il punto di riferimento del porto di Livorno anche nel futuro prossimo venturo. In effetti, non c'è traccia di Provinciali nella quarantina di curriculum in pole position per un posto da presidente nei 12 sistemi portuali in attesa. Anzi, un giornale on line laziale ritenuto vicino all'ex presidentissimo di Civitavecchia Gianni Moscherini dà per possibile l'arrivo di Pasquale Monti - rimasto alla guida di Assoporti benché non guidi più nessun porto - sulla casella da segretario generale a Livorno al posto di Provinciali.

L'attuale numero due di Palazzo Rosciano viene dato fra i papabili nel toto-nomina per una poltronissima di primo piano: quella di segretario generale dell'Authority di Genova. È il primo porto del Bel Paese e lì per tradizione il ruolo di segretario generale assomiglia molto a quello di un amministratore delegato, cioè con larghi poteri rispetto a quel che accade a Livorno o in altri scali. Dopo esser stato messo in anni lontani prima nella roulette per la guida di Trieste e poi, ufficialmente, nei possibili presidenti di Savona, dopo il quinquennio livornese per Provinciali si aprirà una fase all'ombra della Lanterna? Difficile dirlo, anche se a Genova potrebbe trovare come presidente un collega ministeriale (come Signorini). Ma che non si tratti di un chiacchiericcio da bar, lo dice anche una fonte attendibile che ben conosce quel che accade nei Palazzi di Genova: l'av-

- segue -

vocato **Giuliano Gallanti** «Sì, è un nome che effettivamente so essere preso in considerazione».



LA RICHIESTA

Il signor Caio diventa "quadro A" e va nel pool della maxi-Darsena: vi pare un tavolo tecnico?



IL NOME

Non dico chi è nemmeno sotto tortura, non è lui il problema e non voglio farlo finire nel tritacarne



CANTONE

Mi è stata solo indicata una incompatibilità fra due ruoli e il sindaco dipinge scenari da Mafia Capitale



Il segretario generale Provinciali legge gli sms sul proprio Iphone. In alto a sinistra il commissario Gallanti



Provinciali col sindaco Nogarín che consulta il giornale **de l' Authority**

La Gazzetta Marittima

Porto 2000 e i tre interrogativi

LIVORNO – Non siamo l'ombelico del mondo e tantomeno della portualità italiana. Però qualche considerazione, in parallelo alla conferenza stampa di lunedì quando Gallanti – e specialmente Provinciali – hanno fatto il loro canto del cigno dall'Authority di Livorno, forse possiamo permettercela. La prima: la gara della Porto 2000 è stata, almeno come disposizione generale, "quasi" proibita dalla circolare Pujia che vietava ogni decisione delle Autorità portuali in attesa delle nuove Autorità di sistema. Il pasticciaccio giuridico che ne è scaturito potrebbe – ci dicono gli esteri – provocare qualche bella coda di veleno. Le dimissioni di Provinciali sanano tutto? Ci sono dubbi, ma noi non siamo giuristi, siamo solo testimoni.

La seconda: anche il governatore della Toscana ha traccheggiato, ovvero malgrado i suoi ripetuti inviti all'Authority livornese di far presto, sulle candidature se l'è presa comoda. Certo, non l'aiuta la "tempesta perfetta" in corso nel Pd, ma insomma...

La terza: ci fanno notare che la Riforma tutto sommato è andata veloce, visto che tra le tante cose c'è ancora da mettere ordine alle circoscrizioni portuali, con i 57 porti da inserire nei 15 sistemi. Dunque le presidenze – dicono a Roma – sono solo uno dei problemi, ormai di prossima, molto prossima soluzione. Forse già mentre andiamo in stampa. E allora, alla via così come si dice a bordo.

«Porto 2000», le offerte sono tre

Cilp fuori dai giochi, duello Onorato-Grimaldi. Per l'Authority impazza il totonomi

FULVI
e Pagina 4

LA CITTA' E IL MARE

IL VERDETTO DEL MINISTRO SU PROVINCIALI

INTANTO SI ATTENDE CHE IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI RISPONDA AL QUESITO DI MASSIMO PROVINCIALI SULLA LEGITTIMITÀ (NONCHÉ OPPORTUNITÀ) DI CONTINUARE LA GARA

Sono tre le offerte per Porto 2000 Ma è duello tra Grimaldi e Onorato

Salta la cordata Cilp-Vtp. Lunedì prevista l'apertura delle buste

- LIVORNO -

E ALLA FINE, ci siamo arrivati. Confermata a ieri alle 12 la chiusura dei termini per presentare le offerte sulla Porto 2000, le buste arrivate sono state tre, contro le quattro "manifestazioni d'interesse" che un mese fa erano state notificate. È saltata la cordata con i livornesi della Cilp guidata dalla società delle crociere di Venezia (VTP) come del resto avevamo anticipato, con il ritiro dall'associazione temporanea d'impresa dello stesso VTP e del suo socio Schenone.

IL PRIMO raggruppamento è costituito dalla Creuers del Port de Barcelona, che partecipa alla



CROCIERE Per la privatizzazione di Porto 2000, la società che gestisce i crocieristi, sono arrivate tre offerte

I CANDIDATI

Creuers del Port de Barcelona
Sinergest Olbia spa
e Cfg Cruise & Ferry Group

gara con una quota pari all'80%. Il terminalista catalano ha presentato l'offerta in partnership con il Tour Operator Aloschi Bros e con la società Bassani Adriatico Srl (entrambi partecipano ciascuna con una quota del 10%).

UNA SECONDA cordata vede affiancate alla società che gestisce il terminal passeggeri di Olbia, la Sinergest Olbia spa (quota

di partecipazione: 60%), la compagnia di navigazione Moby (5%), il terminalista labronico LTM (10%) e la Marininvest srl (25%). Infine, il terzo player di riferimento è il CFG Cruise & Ferry Group. La conglomerata partecipa da sola ma è supportata da due imprese ausiliarie: la Grimaldi Euromed Spa e Costa Crociere.

ADESSO, in attesa che il ministero delle infrastrutture e trasporti risponda al quesito di Massimo Provinciali sulla legittimità (nonché opportunità) di conti-

nuare la gara, è stato preso tempo sia per la nomina della commissione esaminatrice delle risposte, sia per la prima seduta della stessa in cui dovranno essere aperte le buste.

LA DECISIONE al momento è di aprirle lunedì prossimo, con tutta la scansione degli esami successivi a cominciare dalla legittimità dei concorrenti, al secondo "step" dedicato all'offerta dei servizi e delle realizzazioni (che vale il 70%) e infine all'offerta economica con base d'asta intorno ai 7 milioni di euro.

NESSUN commento ufficiale da parte della Cilp che a questo punto è uscita dalla gara, salvo possibili ricorsi giuridici sugli esiti. Unica annotazione dagli ambienti portuali, quella che si riconfigura anche in questo caso il duello ormai al calor bianco tra gli armatori Onorato e Grimaldi, il primo nella cordata con il terminal passeggeri di Olbia, il secondo con il Cruise & Ferry Group. E la guerra continua, malgrado si parli di un tentativo della presidenza del consiglio dei ministri di trovare una composizione e un accordo.

A.F.

LA GARA

Crociere, anche Costa in corsa per il terminal del porto di Livorno

PASSO in avanti della gara per la cessione delle quote di maggioranza della Porto 2000, la società che nello scalo di Livorno gestisce i servizi ai crocieristi e alle navi passeggeri: alla scadenza dei termini (oggi alle 12) per la presentazione delle offerte di acquisto sono tre le cordate che si sono fatte avanti per contendersi il 66% delle quote della società controllata al 78% dall'Autosport e al 22% dalla Camera di Commercio. Il primo raggruppamento è costituito dalla Creuers del Port de Barcelona, che partecipa alla gara con una quota pari all'80%. Il terminalista catalano ha presentato l'offerta in partnership con il Tour Operator Aloschi Bros e con la Bassani Adriatico. Una seconda cordata vede affiancate alla società che gestisce il terminal passeggeri di Olbia, la Sinergest Olbia (quota di partecipazione: 60%), la Moby (5%), il terminalista labronico Ltm (10%) e la Marinvest (25%). Infine, il terzo player di riferimento è il Cfg Cruise & Ferry Group. La conglomerata partecipa da sola, ma è supportata da Grimaldi Euromed Spa e Costa Crociere.

Livorno, tre cordate vogliono la Porto 2000

Alla scadenza del bando, fissata per oggi alle 12, si sono fatte avanti tre cordate per la quota di maggioranza della Porto 2000, la società che nel porto di Livorno gestisce i servizi ai croceristi e alle navi passeggeri.



Pubblicato nel giugno 2015, il bando di gara prevede la cessione del 66% delle quote della Porto di Livorno 2000, la società controllata da **Authority** e Camera di commercio che gestisce in regime di monopolio i servizi di accoglienza ai turisti. Gli attuali soci di maggioranza manterranno ciascuno il 17% della proprietà.

Il primo raggruppamento è costituito dalla Creuers del Port de Barcelona, che partecipa alla gara con una quota pari all'80%, dal Tour operator Aloschi Bros (con il 10%) e dalla società Bassani Adriatico (con il restante 10%).

Una seconda cordata vede affiancate alla società che gestisce il terminal passeggeri di Olbia, la Sinergest Olbia spa (con una quota del 60%), la compagnia di navigazione Moby (5%), il terminalista labronico Ltm (10%) e la Marinvest (25%).

Infine, il terzo interessato è il Cfg - Cruise & Ferry Group che partecipa alla gara supportato da due imprese ausiliarie: la Grimaldi Euromed e Costa Crociere.

A questo punto, dopo aver verificato la regolarità dell'invio delle offerte, la stazione appaltante, tramite una commissione i cui componenti verranno nominati a breve, provvederà ad aprire i plichi delle diverse offerte il prossimo 19 ottobre.

APERTURA DELLE BUSTE LA PROSSIMA SETTIMANA

Tre offerte per la Porto Livorno 2000 in gara anche Aponte, Costa e Grimaldi

LIVORNO. Tre cordate si sono fatte avanti per contendersi la maggioranza delle quote della Porto 2000, la società che nello scalo di Livorno gestisce i servizi ai crocieristi e alle navi passeggeri: il primo raggruppamento è costituito dalla **Creuers del Port de Barcelona** che ha presentato l'offerta in partnership con il tour operator **Aloschi Bros** e con **Bassani Adriatico**. Una seconda cordata vede affiancate alla società che gestisce il terminal passeggeri di Olbia, la **Sinergest Olbia spa** (quota di partecipazione: 60%), la compagnia di navigazione **Moby** (5%), il terminalista **LTM** (10%) e la **Marinvest srl** (25%). Infine, il terzo



Nave da crociera a Livorno

player di riferimento è il **Cfg Cruise & Ferry Group**. La conglomerata partecipa da sola, ma è supportata da due imprese ausiliarie: la **Grimaldi Euromed Spa** e **Costa Crociere**. Il 19 ottobre le buste saranno aperte dalla commissione.

PORTO IL MANAGER SAREBBE SPONSORIZZATO DALL'ALA PD VICINA AL GOVERNATORE ROSSI. LE ALTRE IPOTESI

Authority, nel totocandidature anche Becce e Macii

ERA FATALE che, prolungandosi l'attesa per le nomine dei presidenti delle nuove Autorità di sistema portuale, dilagasse il totocandidature. Con altrettanto fatale corollario di gossip, di messaggi cifrati e di "disinformazione". L'ultima novità che circola è che ci sarebbe un'ala nemmeno troppo minoritaria del Pd livornese che, più o meno in modo sotterraneo, starebbe spingendo con il governatore Rossi la candidatura del manager Luca Becce per la poltrona di palazzo Rosciano, contro la linea ufficiale che sostiene invece il piombinese Luciano Guerrieri. Becce, ricevuto come scrivemmo di recente dallo stesso Rossi, è un manager indubbiamente in gamba, ha ottenuto importanti risultati nel TDT malgrado i tempi non siano certo favorevoli, ed ha alle spalle una esperienza anche politica nel Pd, che peraltro non ha mai condizionato il suo lavoro di dirigente apicale del terminal portuale. Ma proprio per questa carica c'è chi, richiamando un decreto legislativo del

2013 (il n.39) sostiene che sarebbe incompatibile con la presidenza dell'Authority di sistema portuale; ed avrebbe anche segnalato la cosa come richiamo a Firenze. Veleni d'andata e ritorno soltanto? CE N'È anche per un'altra candidatura che sempre negli stessi ambienti del Pd labronico avrebbe gli stessi appoggi del dottor Becce: quella della funzionaria apicale dell'Authority di Piombino dottoressa Roberta Macii, vista come auspicabile segretario generale della nuova Authority di sistema. Nel web la Macii è stata anche attaccata sostenendo che avrebbe scritto nel suo curriculum inviato al ministro Delrio di aver ricoperto l'incarico di segretario generale di Luciano Guerrieri, con quello che potrebbe sembrare un eccesso di credito. Nei fatti, da verifica, risulta che abbia però solo scritto correttamente di aver avuto una delega da segretario generale quando Guerrieri, nel lontano 2013, ritenendo - da ingenuo, bisogna ammetterlo, dopo tre anni da allora - che la riforma fosse vicina non aveva più nominato il se-

gretario generale dell'Authority ma ne aveva distribuito le deleghe tra Capuano e le due funzionarie Macii e Muccetti, senza retribuzione e senza oneri per l'ente.

Quanto di queste polemichette possa aver seguito nelle decisioni che si attendono ormai di giorno in giorno da Firenze e da Roma è difficile capirlo. Certo è che sul tema ci sono schieramenti trasversali, forse anche faide interne di partito, e mine disseminate ovunque. Se scelte ufficiali ci sono state, a quanto sembra verrebbero regolarmente bypassate; in una situazione in cui furoreggia a livello di gossip - davvero poco edificante, a questo punto - il brutto scontro istituzionale tra sindaco e Autorità portuale, con tanto di accusa "al signor Nogarini" di aver chiesto la promozione di un funzionario di palazzo Rosciano per poter manovrare a due il lavoro dell'Ocean Shipping Consultant sulla Piattaforma Europa. Ieri Provinciali ha ribadito la sua accusa, a fronte della smentita di Nogarini. Ora fanno cantare le carte. Con l'unica conferma che siamo in un sistema - si può dire - che non ci piace.



Il manager Luca Becce

L'Adriatico, la Riforma, il ruolo di Ancona

Una chiara analisi sulle priorità da sviluppare sia nel settore delle crociere che per difendere il primato nei traghetti – La competizione con la sponda est

ANCONA – La logistica portuale – e non solo – dell'Adriatico ha avuto l'onore della prima citazione dei nuovi presidenti delle Autorità di sistema da parte del ministro Delrio. Da qui la nostra intervista sul tema al dottor Andrea Morandi, presidente della Sezione Traghetti di Federagenti e CEO del gruppo di famiglia.

Premesso che il ministro Delrio dovrebbe togliere a breve la riserva sui nomi dei presidenti delle 15 Autorità di sistema portuale (almeno di quelle in cui sono stati concordati con le relative regioni) oggi i primi tre nomi fatti da Delrio riguardano Trieste (D'Agostino) Giampieri (Ancona) e Prete (Taranto) cioè tre conferme, mentre hanno ritardato i nomi per il Tirreno, sia a nord che a sud. Un Adriatico dunque meno problematico sotto questo aspetto?

Giampieri è stato uno dei primi tre presidenti nominati da Delrio e questo ci conforta perché da un lato riconosce l'ottimo lavoro svolto dall'Autorità Portuale e dall'altro permette di andare avanti con assoluta continuità con i progetti e gli impegni già in essere. Uno di questi è la realizzazione della nuova stazione marittima: sono già stati demoliti gli spazi della Fiera ormai in disuso per creare innanzitutto un parcheggio per i veicoli commerciali, visto l'intenso traffico dei rotabili che vantiamo su tutto l'Adriatico.

Poi c'è il proseguimento della banchina 26, necessario per ampliare le aree retro banchina, funzionali al deposito delle merci, in primis dei contenitori. Ma non solo, serve portare a -14 metri il fondale in modo da permettere l'approdo a navi più grandi con maggiore pescaggio.

La riforma portuale ha cancellato i comitati portuali, in cui erano rappresentate anche le componenti operative degli scali. L'attuale formula (tavolo partenariato, commissioni locali ristrette) soddisfa gli operatori?

Tocca a mio parere il punto debole della riforma. Al di là delle diverse etichette, gli operatori dovrebbero avere modo di esprimersi anche in maniera vincolante per il semplice fatto che sono gli attori responsabili dei traffici. Pensiamo ad esempio all'agente marittimo: è l'anello di congiunzione tra il sistema Italia e i gli armatori internazionali. Ad Ancona ci sono realtà storiche come la nostra, che ha superato i 100 anni di attività, che grazie ai loro nonni e bisnonni hanno fatto crescere il porto di cui parliamo oggi.

Dunque la rappresentanza vera dei vari stakeholder può essere una grande ricchezza per il territorio e se fossi il presidente della nuova Autorità di Sistema sarei il primo a richiederla. **I dati più recenti riguardanti le crociere (Cruise Day di La Spezia) sottolineano che malgrado la diatriba su Venezia, l'Adriatico offre nuove e positive offerte. C'è un reale indotto economico per il territorio e per i porti dietro le navi da crociera? E ci sono incompatibilità con i traffici tradizionali specie dove le banchine sono poche?**

Le crociere sono senza dubbio un'occasione per la comunità locale, ci sono studi che in maniera puntuale offrono stime dell'indotto generato da ciascun approdo.

Ancona lo ha compreso e sempre più la città e il centro storico si stanno aprendo per accogliere i crocieristi in maniera smart con servizi ad hoc. Il gigantismo navale ha abbracciato le navi da crociera e certamente servono terminal e banchine più adatte alle grandi navi.

Ad oggi non ci sono incompatibilità ad Ancona, il tema è comunque dotarsi delle strutture più idonee rispetto all'attività da svolgere, pertanto si parla di realizzare un nuovo terminal crociera che non solo faciliterebbe l'arrivo di navi ancora più grandi ma rivaluterebbe ancora di più il porto Antico, quella parte di porto ricca di storia, dall'arco di Traiano alla vista del Duomo.

La sponda est dell'Adriatico, specie verso il nord (Slovenia, Croazia) sta aumentando la propria competitività rispetto ai porti italiani, con forti investimenti per drenare i traffici da e per il nord-est europeo. I porti italiani sono sufficientemente coordinati e dinamici per resistere e contrattaccare?

A dir la verità qualche treno lo abbiamo perso; purtroppo le infrastrutture, per averle quando servono, devono essere valutate e pianificate anni prima. Ancona ha il primato del traffico traghetti – oltre un milione di passeggeri all'anno – e non lo dobbiamo perdere. Dunque è strategico avere una stazione marittima adeguata al ruolo che Ancona ha in adriatico.

-Segue

Sulle merci possiamo allo stesso modo fare di più, potendo contare su una posizione geografica strategica e sulla facilità di entrata e uscita rispetto ad altri scali, dobbiamo migliorare le infrastrutture in modo da aumentare l'efficienza e la competitività del porto stesso. Un esempio: il collegamento ferroviario. Si sta andando nella direzione giusta, avremo presto un collegamento diretto con la rete nazionale in modo da eliminare le classiche inefficienze dell'ultimo miglio che frenano lo sviluppo dell'intermodalità.

Per difendere la nostra competitività è essenziale sia avere una visione di lungo termine sia rispettare la pianificazione degli investimenti portuali. Ecco perché è importante a livello locale alimentare un dialogo e confronto continuo tra il cluster marittimo e le diverse autorità e istituzioni, in primis l'Autorità di Sistema Portuale.

Si parla da anni delle grandi direttrici TEN-T europee ad est della penisola. Qual è lo stato dell'arte e qual è l'impegno delle istituzioni (Regioni in particolare) e dei porti?

Le istituzioni hanno fatto un lavoro importante affinché venisse riconosciuto il ruolo di Ancona come Core Port e dunque come nodo rilevante all'interno delle reti TEN-T. Ancona fa parte del corridoio scandinavo ma è evidente che può avere connessioni veloci con il Baltico e il Mediterraneo.

L'impegno è volto a sviluppare l'intermodalità, risolvendo quelle diseconomie che ad oggi mantengono più conveniente il trasporto su gomma, soprattutto a causa delle interruzioni della catena logistica nell'ultimo miglio.

Informazioni Marittime

Nel 2018 Civitavecchia avrà un nuovo cruise terminal



Entro due anni il porto di Civitavecchia avrà un nuovo terminal crocieristico, e sarà uno dei più grandi d'Europa. Lo ha annunciato Roma Cruise Terminal (Rct), la società che gestisce l'attuale polo crociere dello scalo, firmando l'accordo con il consorzio Itinera/Zambonini per la costruzione della nuova struttura.

La struttura Un nuovo edificio da 10 mila metri quadri da realizzare entro il 2018 al costo di 20 milioni di euro. Sarà composto da due piani. Al primo, informa Rct (società composta da Costa Crociere, Marininvest del gruppo Msc e Royal Caribbean), ci sarà l'area controllo bagagli e passeggeri. Al secondo piano le aree check-in (in tutto sessanta) una "sala VIP" con postazioni check-in dedicate, un bar, un ristorante e una sala d'attesa. Gli uffici destinati all'utenza saranno sia al primo che al secondo piano. Attorno alla struttura, una passerella di 200 metri e due finger (passerella coperta che collega la nave al pontile d'imbarco) separano i passeggeri dai veicoli. È progettato dallo Studio Vicini di Genova che raccoglierà nel frattempo le indicazioni delle compagnie da crociera per eventuali modifiche al progetto contenuto nel contratto firmato da Rct e Itinera/Zambonini. «Non vediamo l'ora di dare inizio alla costruzione del nuovo terminal crociere che contribuirà ulteriormente a consolidare il ruolo primario di Civitavecchia, porto di Roma all'avanguardia nel comparto crocieristico», commenta John Portelli, direttore generale Rct. Rct, nata nel 2005, ha sottoscritto nel 2007 una concessione quarantennale con l'Autorità portuale di Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino con la quale detiene i diritti sulle banchine dalla 10 alla 13.

Il ruolo strategico del «sistema» portuale Civitavecchia Economia del mare un'opportunità per lo sviluppo del territorio laziale

CIVITAVECCHIA - Le vie del mare asset strategici per lo sviluppo del territorio laziale. Questo il tema del convegno dedicato a "L'Economia del mare" organizzato da Intesa Sanpaolo nella sede **Assolombarda** di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta.

Ad aprire i lavori la relazione su "Rischi e opportunità al centro del Mediterraneo" di Massimo Deandreis, direttore generale di Srm. A seguire gli interventi di Pierluigi Monceri, Intesa Sanpaolo; Marcello Donnarumma, Grimaldi Group; Umberto Masucci, presi-

dente Propeller Club e vice presidente Federazione del mare; Massimo Ferri, presidente Ordine commercialisti Civitavecchia e Stefano Visone, Intesa Sanpaolo.

Per Monceri, «l'analisi di Srm e la conoscenza delle dinamiche economiche della regione danno grande evidenza ed importanza al ruolo strategico dell'economia del mare, intesa in tutte le sue declinazioni e del sistema portuale di Civitavecchia uno dei più importanti in Italia, ma che ha ancora grandi possibilità

(continua in ultima pagina)



Civitavecchia è il primo porto in Italia per traffico dei crocieristi

Economia del mare

di crescita. E' uno sviluppo assolutamente necessario per assicurare alla regione tutte le possibili opportunità di crescita ed in questa direzione va visto il progetto del Nuovo Terminal che consentirà l'attracco di navi con capacità di trasporto pari a 18.000 teu».

Mentre Deandreis ha sottolineato che «lo studio di Srm mette in risalto l'importanza che ha tutta l'economia marittima in Italia e nel Mezzogiorno. Partendo da terra (il porto, la logistica e la cantieristica) e proseguendo sul mare (pesca, navigazione e industria dello shipping) parliamo di una filiera che in Italia vale circa 44 miliardi. Nel Lazio il 25,2% dell'import-export avviene via mare per un valore pari a 11,4 mld di euro e Civitavecchia gioca un ruolo da protagonista non solo locale ma nazionale. E' il primo porto in Italia per traffico dei crocieristi e il secondo in Europa ed ha grosse potenzialità nell'ulteriore sviluppo del traffico Ro-Ro e nel decollo della movimentazione containers. Opportunità che devono consolidarsi con l'attuazione della riforma portuale».

Secondo il report di Srm, il valore aggiunto prodotto dal settore nel Lazio è di 6,7 mld, pari al 15,2% del totale nazionale. La provincia di Roma

è prima in Italia con 6 mld di valore aggiunto proveniente dall'economia marittima e vi sono presenti quasi 700 imprese del cluster marittimo, ovvero il 7,3% del totale nazionale. Srm, inoltre, registra la buona performance dei primi sei mesi del 2016 in cui l'interscambio via mare della regione è aumentato del 10% (in controtendenza con il dato nazionale che registra un calo del 7,2%). I Paesi dell'Ue 28 e il Medio Oriente sono le principali aree di riferimento per il commercio estero del Lazio e pesano insieme per il 43%.

I mezzi di trasporto costituiscono la tipologia di merci maggiormente scambiate via mare con il 27% del totale: nel primo semestre 2016, +59,3% rispetto all'analogo periodo del 2015 e questo è un effetto delle ottime performance che il settore ro-ro sta avendo sul porto. Porto che vanta primati di rilievo nelle classifiche italiane: è primo per crocieristi (2,3 mln passeggeri); 6° per rinfuse solide movimentate (6 mln tonnellate). Interessanti sono le prospettive relative alle crociere e al segmento ro-ro per il quale settore è 10° in Italia con 4,5 mln di tonnellate, ma con interessanti segnali di crescita (+13,3% sul 2014). Civitavecchia, insieme ai porti campani, movimentò il 19,7% del traffico italiano.

Importante la componente container che denota anche una capacità prospettica del porto in termini logi-

stici. Attualmente la quota di traffico di container non è elevata ma è stato approvato il progetto del Nuovo Terminal Container che, a regime, consentirà una movimentazione fino a 700 mila teu.

Il turismo poi, rappresenta una possibile chiave di successo. La regione infatti, si caratterizza per un'offerta turistica molto importante. Roma ospita ogni anno circa 10 milioni di turisti e il porto di Civitavecchia rappresenta la naturale via di accesso marittimo alla Capitale. L'attrattività come scalo crocieristico è dunque molto forte e si conferma la sua leadership in Italia e il secondo posto in Europa per numero di crocieristi. Il Roma Cruise Terminal, il terminal crociere di Civitavecchia, è una società formata da Costa Crociere, MSC e Royal Caribbean Cruises, le tre

compagnie che rappresentano l'80% del mercato crocieristico nel Mediterraneo.

La filiera Mare rappresenta una importante risorsa del Lazio che va dunque potenziata e sostenuta. I possibili driver di crescita di filiera si fondano, come mostra lo studio, su molteplici driver: l'ulteriore sviluppo del traffico Ro-Ro, il decollo dei container, il consolidarsi della valenza di home-port crocieristico, l'incremento dell'offerta diportistica, lo sviluppo della Free Zone.

Riguardo al traffico ro-ro, il porto di Civitavecchia ha una partnership con FCA - Grimaldi Group per il trasporto delle autovetture realizzate nello stabilimento di Melfi destinate al Nord America; dal Maggio 2015 Grimaldi ha inaugurato anche la rotta per trasportare le auto FCA verso il Giappone, la Corea e l'Australia con una frequenza di circa due navi a settimana. In considerazione dell'aumento dell'export automotive che si è registrato negli ultimi anni, Civitavecchia può consolidare il ruolo di hub commerciale, consolidando la partnership con Grimaldi e ampliando le attività relative al settore, con una produzione manifatturiera nelle aree retroportuali. Il segmento è molto forte ed in Italia ha totalizzato oltre 90 milioni di tonnellate di merci movimentate.

Il mercato dei container, secondo le previsioni dell'Ocse, avrà una sua cre-

scita seppur lenta (ritmi del 3-4% l'anno per l'area Med e 6,6% per il mondo) e Civitavecchia può ritagliarsi un ruolo di rilievo, trattandosi del porto di accesso al mercato di consumo di Roma, il secondo a livello nazionale ed il quinto d'Europa. In questa direzione va visto il progetto del Nuovo Terminal che consentirà l'attracco di navi con capacità di trasporto pari a 18.000 teu. Le opportunità connesse a questo settore vanno colte nella misura in cui saranno attivati meccanismi intermodali e logistici.

Per dare un valore alla logistica si è stimato, per ogni teu lavorato, un fatturato medio di circa 2.500 euro (per attività di sdoganamento, stoccaggio, distribuzione, ecc.), mentre un container non lavorato ne genera solamente 300. In Italia abbiamo circa 3,3 milioni di teu che vengono solo trasbordati da una nave all'altra che quindi generano circa un miliardo di fatturato. Se almeno riuscissimo a lavorare un terzo di questi il valore salirebbe a 2,8 miliardi. Se si riuscisse a lavorare i 700.000 container che ci si aspetta arrivino su Civitavecchia, una volta realizzato il progetto il valore potrebbe essere di due miliardi.

Il settore crocieristico conferma la solidità e l'appello. L'Italia resta la prima destinazione europea, così come le stime confermano la leadership del porto laziale. Per il 2016 si prevedono su base nazionale quasi 11 milioni di passeggeri movimentati (+0,4% rispetto al 2015) e 4.854 arrivi (+3% rispetto al 2015). Da segnalare che Civitavecchia nel 2000 totalizzava 392.000 crocieristi ed oggi ne conta 2,3 milioni. Si stima che l'impatto economico generato dal porto di Civitavecchia in termini di passeggeri - crociere sia prossimo al miliardo di euro nel 2015 (il totale Italia è stimato in 4,5 miliardi).

Le Free Zone, infine, possono rappresentare un elemento di attrattiva in quanto richiamano investimenti stranieri, i grandi armatori e i grandi carrier internazionali; possono aumentare l'occupazione (diretta e indiretta); comportano uno snellimento delle procedure e degli adempimenti per gli operatori dell'area e permettono una maggiore rapidità per la realizzazione di opere infrastrutturali. Anche Civitavecchia ha dato avvio a tale progetto: nel 2014 la Regione ha approvato l'istituzione di una Zona Franca Aperta. Anche il porto nel suo "POT" di sviluppo 2014-2016 fa ampi riferimenti alla necessità di creare un'Area Franca per incrementare i traffici, gli investimenti, l'occupazione.

Informazioni Marittime

Porto di Napoli, in ritardo i lavori a via Marina



Fai, Federazione Italiana Autotrasportatori di Napoli, chiede al sindaco di Napoli Luigi De Magistris e all'assessore alle Infrastrutture Mario Calabrese un incontro urgente per la definizione dei tempi necessari a concludere i lavori di ristrutturazione di via Marina e della zona antistante il varco Sant'Erasmo. È la strada che i mezzi pesanti percorrono per entrare e uscire dal porto.

«Il nostro intento è quello di risolvere un grave problema che sta rappresentando un ostacolo alle operazioni commerciali delle nostre imprese di autotrasportatori», spiega Ciro Russo, segretario Fai Napoli. «I lavori dovevano essere ultimati già lo scorso 16 settembre, ma ad oggi tale impegno non è stato mantenuto. La chiusura del varco incide negativamente sull'operatività e sulla redditività delle nostre imprese. In tempi di crisi economica ed occupazionale come questi segnaliamo ritardi che non ci possiamo permettere e che sono una dimostrazione di scarso interesse al nostro comparto».

In sintesi

La parte scoperta spetta all' Authority

Ok le analisi dell' Arpacal I Secondo gli impegni assunti, le operazioni d' emergenza riguardanti la parte finale e scoperta del canale (ultimi 30 metri) e l' annessa pozza di ristagno posta sull' arenile, creata ad hoc per impedire il deflusso dei liquami inquinati verso il mare, sarebbero di competenza dell' **Autorità portuale**. Mentre al Comune di San Ferdinando, espletata la gara di appalto, spetteranno la rimozione, il trasporto e lo smaltimento dei materiali sabbiosi inquinati fino alla concorrenza del finanziamento regionale di 170 mila euro concesso, una volta ultimate le operazioni di pulizia, in funzione delle "caratterizzazioni" dei rifiuti effettuate dall' Arpacal a seguito di specifiche analisi. In effetti, l' Authority ha ultimato la pulizia della parte scoperta del canale il 6 settembre e l' Arpacal, che ha tempestivamente prelevato i campioni di rifiuti solidi, riguardanti i cumuli sabbiosi ed i sedimenti fangosi, ha comunicato 15 giorni dopo le risultanze delle specifiche analisi effettuate, classificandoli come "rifiuti speciali non pericolosi" che possono essere conferiti a discarica. (p.l.)

Il Piano operativo

Progetti e investimenti | Una delle ragioni contenute nella richiesta di deroga è legata all'attuazione del Piano operativo triennale, il "Pot" dell'Autorità portuale di Messina - Milazzo che ha in corso progetti e investimenti di grande rilievo che non possono essere interrotti.

La specialista dell' Arpa, Anna Abita: rilevate criticità pure nella zona del porto

«A Palermo è certamente la riduzione del traffico che va sostenuta. Rappresenta l'azione più incisiva. Ma se la scelta di questa Ztl sia la più idonea non so e non è mio compito dirlo. Noi lavoriamo per dare elementi di conoscenza attendibili a chi poi deve deci.

«FAM TRIP». Il progetto destinato ai crocieristi presentato a Catania: coinvolti anche Piazza Armerina e Nicolosi

Tourdella Sicilia orientale, Noto inserita tra le tappe

O Palazzolo

O O Ci sarà anche la città di Noto tra le destinazioni che le maggiori compagnie di crociera inseriranno nei loro tragitti. Un itinerario nuovo che estende ancora di più l'offerta turistica che in questo ultimo periodo ha saputo proporre la settecentesca città. Ieri l'altro a Catania, nella sala giunta di palazzo degli Elefanti, il vicesindaco di Catania Marco Consoli, i sindaci di Noto, Nicolosi e Piazza Armerina Corrado Bonfanti, Nino Borzi e Filippo Miroddi, l'ammiraglio Nunzio Martello, commissario straordinario dell'**Autorità Portuale** e direttore marittimo della Capitaneria di porto di Catania, e Antonio Di Monte amministratore delegato di «Catania Cruise Terminal», hanno presentato il «Fam Trip», il «Familiarization Trip» della Sicilia orientale per la pianificazione degli itinerari delle compagnie di crociera. Il progetto, promosso da «Catania Cruise Terminal», società che gestisce il terminal crociere nel porto catanese, in collaborazione con i Comuni di Catania, Noto, Nicolosi, Piazza Armerina e con l'**Autorità Portuale** di Catania si indirizza alle compagnie di crociera interessate allo studio di nuovi itinerari e alla programmazione dell'offerta escursionistica a terra, ai rappresentanti delle compagnie armatrici in Italia e ai diversi tour operator: per tutti la possibilità di mettere in luce i tanti tesori nascosti delle città siciliane. «Un ulteriore tassello - ha detto Corrado Bonfanti - per arricchire sempre di più e con nuove iniziative la già nutrita offerta turistica della nostra città». Oltre a Catania anche gli altri centri scelti dispongono di requisiti di straordinario interesse turistico, di accessibilità e prossimità all'impianto portuale, trovandosi a meno di un'ora di strada dal porto di Catania. Nuove escursioni per far scoprire una Sicilia nascosta, ricca di fascino e attrattive, che spesso viene ingiustamente esclusa dai classici e più gettonati tour turistici. Così a partire dal prossimo anno le maggiori compagnie di crociera, grazie a questa iniziativa, potranno avere una conoscenza più ampia e articolata della ricchezza storico, culturale, artistica, enogastronomia e naturalistica del territorio della Sicilia Orientale più prossimo al porto di Catania. (*VR*) O Palazzolo.

"FAM TRIP" INVESTIGATIVO Commenti positivi dopo il tour che ha portato i tecnici anche a Palazzo degli Elefanti (guidati dal vicesindaco Consoli): «Lo street food anche in Pescheria? Perché no?»

Tour a Catania per il turismo che sarà

Le compagnie di crociera alla ricerca di itinerari nuovi e diversi per i loro scali

Che cosa offre Catania ai turisti che la visitano? E qual è l'impatto di fronte a una terra ricca di arte, cultura, contraddizioni ed anche tanto folklore?

Interrogativi all'ordine del giorno per una città che vuole essere volano del turismo in Sicilia. Soprattutto quando si passa sotto le lenti di ingrandimento dei decision maker delle grandi compagnie di crociera che vorrebbero fare scalo a Catania.

È quanto accaduto ieri con lo start di Fam Trip, ovvero il "viaggio di familiarizzazione" con le bellezze della Sicilia orientale, iniziativa organizzata da Catania Cruise Terminal (la società che gestisce il terminal crociere nel Porto di Catania) in sinergia con l'amministrazione, l'Autorità portuale e i comuni di Nicolosi, Noto e Piazza Armerina per lanciare lo scalo catanese nei grandi circuiti crocieristici dei tour operator nazionali ed internazionali, facendo leva su itinerari alternativi ai tradizionali, ricchi di fascino e attrattiva inespressa.

E quindi, riavvolgendo il nastro, che cosa ha riservato Catania all'arrivo dei rappresentanti delle Compagnie coinvolte nella pianificazione degli itinerari e nell'organizzazione dell'offerta

escursionistica a terra, nonché ai rappresentanti della Compagnia armatrici in Italia e ai tour operator? «Folklore, tanto folklore. Ottima l'accoglienza», è il commento che unisce i pareri di Jessica Dusi Costa Crociere, Louise Peddelty di Fred Olsen Cruise Lines, Janette Reddel Medov di Agenz marittima generale e Rosalba Scarrone, blogger, subito dopo la visita alla Pescheria e ai suoi "uomini che hanno immesso gli "ospiti d'onore" in un'atmosfera affascinante, ricca di colori, odori e prodotti prettamente made in Sicily.

A fare gli onori di casa il vice sindaco, Marco Consoli, che per l'occasione ha indossato le vesti anfitrione, fino al Palazzo degli Elefanti, simbolo dell'identità catanese. Qui i visitatori hanno osservato stupiti lo scrigno della Catania barocca ed intellettuale, fotografando le carrozze del Senato poste nelle Corti e l'elegante sala Bellini. Poi lo scatto che domina piazza Duomo, dal balcone del Palazzo di città. «Sarebbe entusiasmante se anche i turisti potessero affacciarsi dalla balconata - suggerisce Dusi Costa Crociere -. Ero già stata a Catania ed utilizzerò Fam Trip per familiarizzare anche con le altre

- segue -

città. Sono curiosa di visitare Noto, famoso per il suo barocco "caldo". Lo scopo del tour è capire se e come variare l'offerta turistica che Costa già propone. Ancora è presto per esprimersi, ma il primo giorno è stato abbastanza coinvolgente».

«Avete pensato a instillare l'usanza dello street food anche alla Pescheria? - domanda la blogger crocierista, Rosalba Scarrone, il cui canale video ha oltre 2milioni di visualizzazioni -. Sarebbe un'offerta che incrementerebbe i proventi di un luogo molto caratteristico».

Louise Peddelty, agente di Londra, invece, è rimasta particolarmente colpita dal calore dei catanesi e, sebbene non parli l'italiano, i suoi occhi palesano lo stupore del tour mattutino, proseguito nel pomeriggio al Teatro antico, al museo belliniano, alla Badia di Sant'Agata e alle Terme Achillee con l'arrivo di Sergio Lo Piano di Trumpy tours e di Stella D'Urso di Msc Sicilia.

Catania, che che se ne dica, è una città che vibra di vita, è un tuffo nel cuore della Sicilia, nonostante le tante criticità che l'hanno caratterizzata e che hanno impedito fino a ora di inserirsi con maggiore frequenza nei grandi circuiti crocieristici.

Domani il tour proseguirà a Piazza Armerina, per poi fare tappa a Noto e Nicolosi. Non resta che augurarsi di avere fatto colpo.

PIERANGELA CANNONE.

GIARDINI. Da rifare TAORMINA. Composto l' affidamento di servizi per i diversamente abili «Dissesto finanziario? Il rischio c' è ancora» GIARDINI. Perizia di variante approvata dall' ufficio tecnico del Comune, si attende l' ok della Regione per la ripresa dei lavori

Via libera al completamento del dragaggio

GIARDINI. Riprenderanno a fine mese, o al massimo entro la prima settimana di novembre, i lavori di completamento del dragaggio del porto di Schisò e il contestuale ripascimento dell' arenile antistante il lungomare di Giardini. L' Ufficio tecnico comunale ha, infatti, approvato la perizia di variante presentata dal direttore dei lavori, Adolfo Veroux, con la quale si prevede l' impiego dei fondi - pari a poco meno di 279mila euro - a disposizione dell' amministrazione, per l' esecuzione di ulteriori prelievi di materiale sabbioso dal fondo portuale, da distribuire poi sulla costa, per impinguare la quantità di sabbia dragata precedentemente.

Ieri mattina, l' ingegnere Veroux che è anche capogruppo dell' associazione temporanea di professionisti, composta dai geometri Salvatore Gualtieri e Mario Bonsignore - si è recato all' assessorato regionale all' Ambiente, per presentare un' integrazione documentale al progetto per il quale adesso si attende solo il via libera della Regione per il riavvio delle operazioni previste.

Ottenuto il placet, si procederà con l' inoltro della richiesta alla Capitaneria di porto per il rilascio della relativa autorizzazione e l' emissione dell' ordinanza per l' esecuzione delle opere. I lavori di ripascimento, iniziati il 10 maggio erano stati interrotti dopo circa un mese per la concomitanza con l' inizio della stagione balneare e per non interferire con le attività connesse e con il movimento delle navi da crociera. Il periodo era stato comunque sufficiente a ripristinare le condizioni del litorale che, a causa dei marosi e delle correnti marine, era stato completamente "spogliato" dalla rena, risucchiata all' interno del bacino portuale, provocandone l' insabbiamento. Con l' attuazione del progetto riguardante la realizzazione delle opere a salvaguardia dell' abitato, finanziato con i fondi regionali per un importo complessivo di 700mila euro, è stato raggiunto un duplice vantaggio: l' area portuale è stata dragata, eliminando la sabbia in eccesso, che comprometteva le attività da diporto e che è stata trasferita lungo la costa, ricostruendo così la spiaggia, resa nuovamente fruibile ai bagnanti. Adesso, il pontone e i mezzi meccanici torneranno in azione per completare quanto lasciato in sospeso in modo tale da estrarre gli altri metri cubi di sabbia, stimati già nel progetto originario, e aumentare il volume dell' arenile per renderlo più consistente e compatto. I lavori potrebbero protrarsi per alcune settimane.

FRANCESCA GULLOTTA.

«Perché il porto di Stazzo è inagibile solo per noi?»

Lo sfogo dei pescatori "sfrattati" con le loro imbarcazioni

«Perché il porto di Stazzo risulta inagibile solo per noi pescatori, mentre diportisti e privati hanno libero accesso?». È un interrogativo e al tempo stesso uno sfogo accorato quello che giunge dai rappresentanti della flotta marinara della frazione acese, che conta su una ventina di imbarcazioni.

A risollevare l'annosa questione è stato nei giorni scorsi un intervento del consigliere comunale Stefano Pennisi. «Lungo il braccio foraneo del porto, ufficialmente inagibile da anni - spiega - sono stati installati dei blocchi di cemento che ne impediscono l'accesso. La cosa strana è che in estate, quando è fruito da alcuni diportisti, il porto diventa agibile e i blocchi di cemento vengono rimossi; nella stagione invernale invece, quando ad utilizzarlo sono solo i residenti ed eventuali pescatori professionisti, proprio in prossimità del punto di sbarco del pescato vengono posti i blocchi che ne impediscono l'accesso. I pescatori allora mi chiedono: come mai in estate, magicamente, il molo diventa agibile e fruibile anche da mezzi pesanti che smontano e montano pontili privati e tirano su barche e poi, per i rimanenti nove mesi dell'anno, ridiventa inagibile quando i fruitori sono anche meno?».

Pennisi ricorda inoltre che, a nome del gruppo di Forza Italia, è stato presentato in Consiglio un atto di indirizzo, votato all'unanimità, per chiedere all'amministrazione di redigere il piano regolatore dei porti in modo da accedere ai fondi strutturali. Sull'argomento il sindaco Barbagallo ha assicurato: «Il porto è demaniale, il Comune non ha pertanto competenza; dovremmo chiedere al demanio come mai in estate c'è la possibilità di accedere al porto e in inverno vengono installati questi dissuasori. Mi faccio carico di verificare la situazione».

Nella frazione, intanto, monta la rabbia. «Chiediamo all'amministrazione - spiega Alfio Costanzo - di essere più attenta verso i problemi dei pescatori di Stazzo. Il porto è nato per i pescatori e non per i privati. Con la fine dell'estate diventa improvvisamente, ma solo per noi addetti ai lavori, inagibile. Chiediamo il ripristino delle normali condizioni di accesso al porto».

Roberto Patti aggiunge: «A causa dei problemi registrati a Stazzo siamo costretti a recarci a Riposto con tutte le difficoltà logistiche che ne derivano. Siamo fortemente penalizzati, soprattutto rispetto ai diportisti che invece possono fruire del porto».

Antonino Anastasi insiste: «I pescherecci più grandi come il mio, di circa 20 metri, non possono accedere nel porto a causa dell'inagibilità. Per tutti gli altri la struttura è però agibile.

Per noi è di vitale importanza lavorare in serenità in questo porto e chiediamo pertanto che vengano ripristinate le normali condizioni di accesso».

Francesco Patti, 75 anni, è la memoria storica della categoria: «Prima qui si lavorava serenamente; poi, ad inizio degli anni duemila, hanno avuto inizio i problemi quando furono realizzati i pontili. Non si è potuto lavorare più. Anch'io chiedo di non ostacolare il lavoro di questa gente e, al contempo, che si abbia maggiore rispetto per noi pescatori».

ANTONIO CARRECA.

O Sant' Agata

Direzione lavori del porto, Regione incaricata

OOO La giunta municipale durante la riunione di ieri ha deliberato di incaricare il dipartimento regionale tecnico per la costituzione dell' ufficio della direzione dei lavori e della sicurezza per il completamento delle opere portuali di località Piana (42 milioni). Il sindaco Carmelo Sottile ha autorizzato l' ingegnere Basilio Ridolfo, responsabile dell' area Pianificazione Urbanistica e Grandi Opere a sottoscrivere la convenzione con il dipartimento regionale. (*NDR*)

«Un segnale alle compagnie Amburgo uno scalo attrattivo»

AMBURGO - «Nostra intenzione è quella di mandare un forte e chiaro segnale alle compagnie marittime e a tutti gli operatori del settore: Amburgo resta uno scalo molto attrattivo». Questo quanto affermato da Tino Klemm, responsabile Finanza e Strutture dell'Amburgo Port Authority, presentando le nuove tariffe portuali. Dopo il congelamento deciso nel 2016 Klemm ha annunciato che la tariffa base verrà aumentata solo dello 0,9%, un incremento che tiene conto anche del momento non facile che sta attraversando lo shipping mondiale. (continua a pagina 11)



Terminal container Burchardkai il più antico del porto di Amburgo

Amburgo uno scalo

Come noto il porto tedesco applica già da tempo degli sconti tariffari per quelle navi che rispettano le più recenti normative in tema di salvaguardia ambientale. Riduzioni che riguardano in particolare le navi più moderne categoria di cui fanno parte le grandi unità portacontainer di ultima generazione su cui viene trasportata la maggior parte delle merci sulle principali rotte di traffico mondiale e tante di quelle utilizzate nei servizi di trasbordo.

Ad Amburgo vengono riconosciuti cinque sconti ambientali ("Esi", "Lug", "Port power", "Green Award" e "Blue Angel"). Positivo il riscontro in particolare per quanto riguarda l'"Esi", l'Environmental Ship Index. Fino ad adesso più di 4.000 navi al mondo sono infatti già state certificate a livello globale con la classificazione "Esi" e si registra una tendenza in continuo aumento. Attualmente circa 50 porti e altri attori del cluster marittimo in Europa, America, Asia e Oceania stanno impegnandosi, stanno contribuendo allo sviluppo di queste specifiche. Più del 18% di tutte le toccate effettuate nel porto di Amburgo rispettano standard ambientali al di sopra di quanto richiesto dalle normative.

PPP

Brexit, Hoyer: Londra perderà miliardi di prestiti agevolati Ue

Nel giorno in cui la Borsa di Londra segna il record con la sterlina che affonda, Werner Hoyer presidente della Banca europea degli investimenti (Bei) lancia un avviso agli inglesi: l'uscita dal Mercato unico farà perdere miliardi di finanziamenti e di prestiti agevolati Ue. Miliardi che ora ci sono e che rischiano di sparire da un giorno all'altro quando si capirà come verrà tradotto l'esito del referendum popolare che ha deciso per l'uscita dall'Ue. Nel solo 2015 la Bei ha concesso alla Gran Bretagna prestiti agevolati record per 7,8 miliardi di euro. Il libro dei debiti aperti da Londra con la Banca europea che finanzia i progetti di sviluppo conta un totale di prestiti per circa 50 miliardi di euro. Gli ultimi progetti finanziati riguardano la realizzazione di centrali elettriche, il rifacimento del porto di Dover e progetti di social housing in Irlanda del Nord. «Non avere nessun accesso ai programmi di cooperazione con la Bei - spiega Hoyer - si tradurrà, un giorno, in un grande danno per la Gran Bretagna». Sempre sul fronte Brexit, ieri la bancastatale russa Vtb ha fatto sapere che pensa di spostare il suo hub europeo da Londra in un'altra città: Vienna, Francoforte o Parigi. E la Norvegia ha respinto la richiesta britannica di creare una task force per un accordo di libero scambio. Nubi si addensano sul cielo di Londra. (Ri.Ba.)

Classifica dei porti UE l'Italia è quasi in fondo

Secondo Assiterminal è la frammentazione in un numero eccessivo di scali a penalizzarci – L'urgenza della riforma verso i veri "sistemi"

GENOVA – Il commento è di Assiterminal, sulla base dei dati Eurostat: l'Italia risulta (dati del 2014) al terzo posto nella UE per tonnellaggio di merci movimentate, mentre è al di sopra della media europea nei traffici con i paesi fuori dall'UE. Però la frammentazione dei suoi porti, e anche degli stessi operatori della logistica, fanno sì che nessuno dei porti italiani figuri tra i primi dieci d'Europa. Da qui la necessità assoluta, sottolineata dallo stesso presidente di Assiterminal Marco Conforti, di attuare il prima possibile la riforma Delrio con il concentramento nelle 15 Autorità di sistema portuale delle attuali 24. Non basta: occorre che le Autorità di sistema diventino davvero di sistema, coinvolgendo il territorio con i collegamenti tra interporti, retroporti, reti ferroviarie e bretelle autostradali, nell'indispensabile razionalizzazione dei "colli di bottiglia" dell'ultimo miglio. E nella regia nazionale sulle tante (troppe) proposte di nuovi terminal spesso a distanza di poche decine di miglia da un porto all'altro. I dati sul tonnellaggio di merci movimentate dai sistemi portuali nazionali vedono in testa l'Olanda (570 milioni di tonnellate) seguita dall'UK (503 milioni) e quindi dall'Italia (443 milioni). Segue la Spagna al quarto posto, con 427 milioni). Di contro, Eurostat rileva che nei commerci via mare con i paesi extra UE l'Italia copre il 60,7% del totale (media europea 50,5%). Sempre secondo Eurostat, il primo dei porti italiani nella classifica europea è Trieste solo all'11° posto (che si guadagna questa posizione in particolare per le rinfuse liquide) seguito da Genova (al 13° posto). Il resto è nel vuoto o quasi.