



Primo piano:

- **Riforma dei porti**
(Il Secolo XIX, La Sicilia, Gazzetta del Sud)

Dai Porti:

Trieste:

- “...Il refitting rilancia Trieste...” (Il Sole 24 Ore)

Genova:

- “...Darsena, verso l’esclusione dei soggetti privati...”
(The Medi Telegraph)
- “...Liquidazione Fiera Genova, si decide a marzo...”
(The Medi Telegraph)
- “...Nuova sede Cri ancora incagliata...” (Il Secolo XIX)

La Spezia:

- “...Nuovo porto per superyatch...” (L’Informatore Navale)

Livorno:

- “...Ro-ro vanno verso il contratto di rete...” (Il Tirreno)
- “...Onorato rifinanzia Moby e punta su Livorno...”
(Corriere della Sera)
- “...Fortezza vecchia: concessione rinnovata. L’AP la gestirà sino al 2020...” (L’Informatore Navale, Telenord.it, Il Tirreno, Primo Magazine, La Nazione, The Medi Telegraph, Ansa)

Civitavecchia:

- “...Interporto: sospesa la procedura di gara...” (Civonline)

Napoli:

- “...Porto: 3 anni senza presidente...” (L’avvisatore Marittimo, The Medi Telegraph)
- “...I sindacati proclamano lo stato di agitazione...”
(Seareporter)



INDICE



Messina:

"...Dopo la Falce la Fiera" (Gazzetta del Sud)

Augusta:

"...Porto: Schermi, modificare il piano..." (Giornale di Sicilia)

Palermo:

"...Arsenale il "waterfront" tra progetti e idee..."
(Giornale di Sicilia)

Notizie da altri porti

Focus:

- **Trasporto merci** (Il Secolo XIX, Ansa)
- **Porti Turistici** (La Sicilia)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Maritime Transport Daily Newsletter – Release

Informare

Lloyd's List

Il Secolo XIX

PORTI

A casa Spinelli cena sul futuro di Genova e Savona

GENOVA. A casa del terminalista Aldo Spinelli, nel Levante genovese, martedì scorso ha bussato alla porta un pezzo consistente, almeno politicamente, della giunta regionale ligure: Giovanni Toti ed Edoardo Rixi. Con loro, oltre al padrone di casa, anche Pierpaolo Ciampellegrini, capo dello staff del governatore e Giovanni Calabrò, l'imprenditore sempre vicino ad acquistare qualcosa, compreso il Genova, ma che per ora è rimasto fermo al palo. Tra una portata e l'altra, si è parlato di porto e di riforma dei moli. La cena doveva rimanere segreta ed è difficile trovare



Edoardo Rixi

qualcuno degli invitati disposto a raccontare. Eppure qualcosa trapela: gli operatori sono preoccupati per un prolun-

gamento eventuale del commissario a Palazzo S. Giorgio. L'accusa è nota e Spinelli lo ha denunciato anche al Secolo XIX recentemente. Dopo la prima portata - per la cronaca il polpettone - si è discusso di riforma. La Liguria vorrebbe seguire la Campania nell'opposizione al decreto Delrio. Anche la giunta è contraria all'accorpamento tra Genova e Savona e il battagliero governatore campano De Luca potrebbe essere l'ariete che serve anche a Toti: se arrivasse da parte della Regione Campania una richiesta ufficiale per scorporare il porto di Napoli e quello di Salerno, allora anche la Liguria potrebbe seguire l'esempio. E la strada sarebbe quella dell'emendamento quando il decreto arriverà in Parlamento.

SI. GAL.

Delrio: «Niente da modificare Augusta è hub-core, Catania no»

«Il futuro è il porto augustano, ma Catania avrà tante altre cose: niente rivalità»

Ha vinto Augusta e ha perso Catania, respinta con perdite. Delrio è stato irremovibile nell'incontro con il presidente Crocetta e con l'assessore regionale alla Mobilità Pistorio. Il succo della sua risposta è stato questo: «Non posso cambiare lo schema degli accorpamenti, altrimenti salta tutto il decreto sui porti: Salerno si ribellerebbe a Napoli, Savona sarebbe contraria a Genova eccetera. Pazienza per le città metropolitane siciliane perché il futuro è di Augusta e Gioia Tauro. Non sono io che ho dichiarato "core" il porto di Augusta, ma l'Unione europea, e lo debbo tenere presente. Il porto di Catania ha fatto molti lavori, è bello e accogliente, ma non ha spazi trovandosi nel centro storico della città». Dunque si punterà su Augusta come porto hub in grado, a lavori completati, di attrarre le grandi navi porta container che entrano nel Mediterraneo uscendo dal Canale di Suez. Catania ha altre chances, perché se le navi provenienti dall'Oriente sbarcano i prodotti semilavorati dei loro container, poi potranno essere rifiniti nella zona industriale di Catania e portati nel resto d'Europa, sempre via mare, o su treno. Siccome Augusta è a poco più di un giorno di navigazione a Suez, le navi potranno risparmiare circa una settimana non andando più nei porti del Mare del Nord risalendo l'Atlantico. E' una questione di convenienza e gli sviluppi di questa situazione sono al momento imprevedibili.

Delrio - che comunque incontrerà Crocetta a Roma - ha detto che del resto Catania ha tante altre cose per quanto riguarda la mobilità. Con Crocetta e Pistorio ha riaffermato la sua volontà di procedere al completamento delle infrastrutture: in primis la autostrada a scorrimento veloce Catania -Ragusa che è sempre sul tavolo nonostante l'inceppamento provocato dallo scandalo Tecnis. E questa strada non solo ravviverà i commerci di Catania e Ragusa, ma darà maggiori opportunità all'aeroporto di Comiso. Restando in campo aeroportuale c'è da puntare sulla seconda pista di Fontanarossa, essenziale se si vuol mettere l'aeroporto in condizione di poter ospitare i grandi aerei. Tanto per fare un esempio, oggi Punta Raisi può fare il Palermo -New York, oppure il Palermo -Seul, mentre Catania no, pur essendo l'aeroporto più gettonato servendo sette province su nove. Tuttavia questa nuova pista, l'interramento della rete ferroviaria, la creazione di una stazione dedicata allo scalo in modo che i passeggeri

- segue

scendano dai convogli e arrivino in aeroporto attraverso il «people move», cioè il tapis roulant costerebbe all'incirca 300 milioni di euro. Delrio ha promesso di interessarsene attivamente. «Perché vi dovete ostinare sulla leadership portuale, quando avete altre prospettive da realizzare? », ha detto. Per quanto riguarda il management del sistema portuale si augura che possa essere «equilibrato» e che «ci sia del buon senso in questo».

Il ministro, presente anche il sindaco Orlando, ha inaugurato a Palermo tre nuove stazioni del passante ferroviario. Il presidente Crocetta ha detto: «Grazie sindaco per averci regalato questa nuova emozione e grazie alle ferrovie. In Sicilia c'è una domanda del trasporto pubblico e ferroviario che nei prossimi anni dovrà vedere la realizzazione dell'alta velocità, senza sconvolgere l'ambiente, per collegare Catania e Messina e creare un grande hub aeroportuale che colleghi lo scalo di Palermo con quello di Catania. E' un progetto ambizioso da 10 miliardi di euro, ne possediamo già due. Il tempo di realizzarlo è di 10 anni».

Il ministro Delrio da parte sua ha detto: «La linea Palermo -Catania è una linea sulla quale abbiamo investito un altro miliardo di euro e abbiamo completato i primi 9 chilometri di questa tratta. Voglio ricordare ai siciliani che abbiamo cominciato l'alta velocità con la cantierizzazione».

«In Sicilia c'è tanto da fare - ha aggiunto l'ad di Rfi, Maurizio Gentile -, ma ci sono anche tanti investimenti in corso. Il contratto di programma tra Rfi e il ministero prevede il raddoppio della tratta Palermo -Catania -Messina, sono interventi per migliorare la rete siciliana che hanno un costo di circa 9 miliardi. I lavori che cominciano debbono essere conclusi».

Il ministro prima di partire ha visitato il «Giardino della memoria» dedicato alle vittime della mafia su invito del vicepresidente nazionale dell'Unione cronisti, Leone Zingales.

La Sicilia

POZZALLO, L' ON. AMODEO CONTESTA LE VALUTAZIONI DELLA CGIL

«Al porto serve una governance regionale»

POZZALLO. Porto di Pozzallo, aeroporto di Comiso, autoporto di Vittoria. Tre importanti infrastrutture targate Ragusa. Pensate e realizzate per favorire la crescita delle dodici terre iblee. Pozzallo, Comiso e Vittoria giocano la partita dello sviluppo economico e sociale della provincia con i coloni iblei. Chi, a nome di una strumentale idea di sistema, spinge per annettere il porto di Pozzallo all' **Autorità portuale** della Sicilia Orientale che, in base al decreto varato dal Consiglio dei ministri comprende Augusta (capofila) e Catania, non fa un torto a Pozzallo, ma all' intera provincia. Questa la riflessione del pozzallese on. Natalino Amodeo, cui va il merito storico, anni Ottanta, grazie alla presenza nel Governo nazionale di due ministri socialisti della Cassa per il Mezzogiorno, Claudio Signorile e Nicola Capria, di essere riuscito a far assegnare i finanziamenti necessari per il completamento del porto.

"Ho ascoltato venerdì scorso, al convegno della Cgil, - dice Amodeo - la relazione introduttiva del segretario Giovanni Avola ed i vari interventi. Certe idee estemporanee si commentano da sole. Ipotizzare "il grande porto dello Ionio" con Catania, Augusta,

Siracusa, Pozzallo e Gela, è una invenzione dilatoria, una forzatura bella e buona, che serve solo a fare confusione. Giovanni Avola, nella lettera a sua firma pubblicata ieri dal vostro giornale, nel considerare quasi con distacco "la proposta di legge presentata dall' on. Orazio Ragusa e da altri che punta a istituire un' **Autorità portuale** regionale per quei porti rimasti fuori dalle due autorità **portuali** di **Palermo** e **Augusta**" e cioè i porti di Gela e Licata da una parte, Pozzallo e Siracusa dall' altra, conferma di prediligere la forzatura del percorso da lui proposto immaginando "il grande porto dello Ionio", anziché, come i lavoratori del territorio si aspettavano, sostenere con determinazione il progetto più naturale, più logico, più snello e più incisivo di una "governance regionale" cui affidare la gestione dei porti siciliani di Gela, Licata, Siracusa e Pozzallo, che non sono stati lasciati fuori dalle **Autorità Portuali** nazionali per caso, ma per scelta".

"Soluzione questa, fra l' altro - continua - da sempre invocata dallo stesso segretario generale della Cgil di Ragusa". "Per fare sistema - precisa il sindaco Luigi Ammatuna - occorre partire da valutazioni obiettive. Il porto di Pozzallo vanta una posizione geografica strategica nel cuore del Mediterraneo.

Potendo inoltre disporre di un grande spazio retro **portuale**, ove, nell' area Asi del nucleo industriale Pozzallo-Modica operano decine e decine di aziende, possiede enormi potenzialità di crescita legate, ovviamente, alla messa in sicurezza e alle opere di potenziamento delle banchine. Esperti ed operatori del settore sostengono che quello di Pozzallo è il porto del presente e del futuro prossimo. Queste le considerazioni da fare con grande onestà intellettuale, prima di ipotizzare fantasiosi accorpamenti".

MICHELE GIARDINA

Area industriale di Giammoro

Svanisce l' ipotesi Punto franco E per la Zfu il tempo è scaduto

Nasce un Comitato: rilancio dell' economia nel comprensorio

È ormai definitivamente tramontata invece l' ipotesi del Punto franco nella zona di San Filippo del Mela così come alcuni anni addietro aveva proposto l' Amministrazione filippese, attraverso il recupero di aree a monte del sedime demaniale.

Una proposta non facilmente attuabile - si disse - a causa delle enormi difficoltà tecnico e burocratiche che dovrebbero affrontarsi per l' istituzione di una zona così normata e, pertanto la zona attenzionata viene prevista quale area meramente logistica a servizio del compendio industriale di Giammoro.

I rappresentanti dei Comuni di Pace del Mela e San Filippo del Mela comunque invece insistono con l' Authority sugli interventi di rinaturalizzazione delle spiagge. È chiaro che tutto dipenderà dalla riforma delle **Autorità portuali**. Nel frattempo un gruppo di imprenditori e professionisti della zona ha deciso di costituire un comitato per portare avanti il progetto "Zona franca urbana" per rilanciare la zona industriale da affiancarsi al progetto del Porto oranco richiamato anche dal presidente dell' **Autorità portuale** De Simone.

«Il comprensorio del Mela come la SiliconValley non è solo un sogno, sostengono i membri del comitato. Già in altre parti d'

Italia, grazie ai finanziamenti ottenuti per la creazione di Zfu, è stato possibile vivacizzare l' economia. Il nostro obiettivo è rimettere al centro del dibattito l' unico mezzo concreto per attrarre investimenti, ossia la de tassazione e decontribuzione di cui beneficiano le imprese ricadenti nella Zfu». In realtà la Zona franca urbana sarebbe stata una grossa opportunità di sviluppo per la città di Milazzo.

Peccato però che nel 2009 l' Amministrazione del tempo non se n' è accorta non presentando a differenza di Messina e Barcellona la progettualità prevista dalla Finanziaria del 2008. Oggi queste opportunità non esistono più, anzi sono state dirottate al Nord.4(g.p.

1

Nautica. Sempre più miliardari scelgono i cantieri giuliani per i loro super yacht

Il refitting rilancia Trieste

Tatoosh, il 92 metri del co-fondatore di Microsoft Paul Allen, 43esimo super yacht più grande del mondo, ha fatto tappa nei cantieri triestini cinque volte. Ma non è infrequente incrociare anche qualche barca del miliardario russo Abramovich, ospitate nei bacini di carenaggio per manutenzione.

Le aziende di refitting di Trieste, la tecnica che restaura o modifica le imbarcazioni, sono abituate ai super yacht. In città negli ultimi due anni ne sono approdati una quarantina; in questi giorni ce ne sono quattro, tra cui il Chopi Chopi, l' 80 metri dell' imprenditore libanese Taha Mikati, fratello dell' ex premier Najib, del valore di 80 milioni: l' **armatore** ha chiesto di allargare un ponte per ospitare una pista da elicotteri. «È un mercato nuovo e in crescita - dice Marco Maranzana, ad di Nuovo Arsenale Cartubi, cantiere di costruzione e riparazione che fornisce il refitting chiavi in mano - e le aziende triestine offrono professionalità e una vasta rete di fornitori specializzati sul territorio». «Trieste è vista a livello internazionale come polo industriale dal carattere "austro-ungarico" - fa eco Marino Quaiat, titolare dell' Officina Navale Quaiat - un polo rigoroso, in cui i tempi di consegna vengono rispettati, e città sicura». «Viene apprezzata la capacità di fare tutto su misura con una cura spasmodica del particolare - aggiunge Ottavio Silva, ad della Zinelli&Perizzi, specializzata in tappezzerie e parti di arredo -. Lo standard non esiste».

Sono circa una ventina le aziende del settore triestino del refitting, ma attorno a una commessa (mediamente del valore di qualche milione di euro) ne lavorano circa 50, tra società specializzate in costruzione di piscine, posa del legno, produzione di cucine, per un totale di circa 300 addetti. In un cluster che gode di una posizione (aeroporto e ferrovia vicini, Venezia a poca distanza, l' attrattività turistica della Croazia) che non ha pari nell' Adriatico. L' indotto è enorme: non solo per le imprese ma anche per i servizi, se si pensa che nei mesi di manutenzione sosta in città un equipaggio di decine di persone, spesso con le famiglie al seguito. Il giro d' affari sfiora il miliardo ed è destinato a crescere, considerando che nel 2020 i super yacht saranno 6.044 contro i 5.164 attuali, e per oltre il 70% questa flotta stazionerà in estate in Mediterraneo.

Innovazione e flessibilità si coniugano nella creazione di pezzi di artigianato unici che diventano prodotti industriali. E si alimentano a vicenda grazie alle sinergie: di due anni fa è la creazione della rete d' impresa Trs (Trieste refitting system), che raggruppa aziende della filiera in una collaborazione che comprende il marketing: «Presentarci assieme alle fiere o proporre un' immagine univoca di Trieste ci sta portando ottimi frutti - conclude Quaiat -. Ora stiamo lavorando per portare in città eventi che attirino l' attenzione degli **armatori**, come il World Superyacht Award».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Darsena, l'Authority verso l'esclusione dei soggetti privati

Genova - Fiera di Genova in pole per la concessione. Più lontani Ucina e la coppia Amico-Pesto. Domani la decisione di Palazzo S. Giorgio.

Genova - La decisione ufficiale arriverà probabilmente nella giornata di domani. **Ma al momento, per la concessione della Darsena nautica della Foce, Fiera di Genova sembra essere in vantaggio** rispetto agli altri soggetti che hanno fatto domanda per l'affidamento della struttura. L'Authority del capoluogo ligure infatti, secondo fonti vicine al dossier, pare orientata nel concedere le banchine alla società pubblica guidata da **Ariel Dello Strologo**, nonostante i problemi economici dell'ente, piuttosto che accontentare i due privati che hanno presentato il loro interesse a Palazzo S. Giorgio: **il cantiere Amico & Co insieme al gruppo Pesto e "I Saloni nautici", realtà al 100% nella mani di Ucina**. La Darsena nautica, nello specifico, si estende su una superficie di 92.850 metri quadrati, di cui 21.450 di area coperta, 62.338 di specchio acqueo e 6.900 di pontili galleggianti, le stesse superfici dove trovano spazio le barche durante il periodo del Salone di Genova. I moli possono ospitare fino a una sessantina di maxi-yacht e per la realizzare la struttura, costruita tra il 2004 e il 2007, è servito un investimento di decine di milioni di denaro pubblico.

Adesso, da più di un anno, l'area è nelle mani della Confindustria nautica, e lo scorso dicembre, il commissario del porto di Genova, **Giovanni Pettorino**, ha deciso per una mini-proroga della concessione fino al prossimo primo di aprile, rimandando così di qualche settimana la scelta del nome del futuro gestore delle banchine. La Darsena, secondo i piani, sarà utilizzata principalmente per attività di ormeggio di grandi unità da diporto ma verrà lasciata libera per gli espositori durante i giorni del Salone di Genova.

- segue

Dal 2007 a oggi, è stato in più di un'occasione lanciato l'allarme per un mancato utilizzo a pieno regime dell'area, soprattutto nei lunghi periodi di stop delle manifestazioni fieristiche. Negli anni passati è stata gestita da Marina Fiera Spa, società all'82% della Fiera e al 18% di Ucina, per periodi di pochi mesi, di volta in volta rinnovati. I costi di gestione, si stima, sono superiori ai **500 mila euro all'anno** ma fino ad oggi le imbarcazioni ormeggiate non hanno quasi mai occupato più di un quinto dell'area.

Adesso, se l'Authority dovesse affidare la struttura, come sembra, a Fiera di Genova, per i privati che vogliono entrare nell'area resterebbe solo un'ultima possibilità: **quella di trovare un accordo con l'ente guidato da Dello Strologo per la gestione almeno di una parte dei moli**. In quest'ultimo caso potrebbe essere siglata un'intesa con la coppia Amico-Pesto, vista la presenza dell'agenzia genovese, già da tempo, nell'area del Porto Antico di Genova, uno spazio sempre sotto il controllo dell'attuale numero uno di Fiera. In questo modo, se nei prossimi mesi si dovesse trovare un accordo del genere, l'unico soggetto che rimarrebbe a bocca asciutta sarebbe Ucina, attraverso la sua controllata "I Saloni nautici". E proprio alla guida della società con sede in piazzale Kennedy, nel capoluogo ligure, nei giorni scorsi, l'ormai ex numero uno **Anton Francesco Albertoni**, ha lasciato la carica di presidente a favore di **Carla Demaria**, assumendo a sua volta il ruolo di consigliere delegato.

Liquidazione Fiera Genova, si decide a marzo

Genova - La decisione sul futuro della Fiera di Genova Spa slitta al 31 marzo, giorno in cui si riuniranno i soci della società di Piazzale Kennedy. Comune, Filse, Città metropolitana, Camera di commercio e Autorità portuale dovranno decidere se ricapitalizzare la società o metterla in liquidazione.

Genova - La decisione sul futuro della Fiera di Genova Spa slitta al 31 marzo, giorno in cui si riuniranno i soci della società di Piazzale Kennedy. Comune, Filse, Città metropolitana, Camera di commercio e Autorità portuale dovranno decidere se ricapitalizzare la società o metterla in liquidazione. **Scelta**, quest'ultima, che appare oggi decisamente più probabile anche se più dolorosa: che ne sarà dei 42 dipendenti? Saranno tutti ricollocati e dove? E chi gestirà l'attività fieristica? A spingere verso la nomina di un commissario è il principale azionista, il Comune di Genova, che detiene il 35% delle quote della Fiera e vuole soccorrerla. La Fiera vanta verso il Comune un credito di circa 16 milioni legato alla costruzione del padiglione Jean Nouvel. Per pagare quel debito, il Comune aveva dato alla Fiera il Jean Nouvel in concessione gratuita fino al 2034. Ma ora che la Fiera ha urgente bisogno di denaro, Palazzo Tursi vuole anticipare il pagamento di quei 15 milioni. Può farlo, però, solo se la Fiera dichiara il fallimento.

Il Secolo XIX

NEL CAPANNONE DISMESSO DOVREBBE TRASFERIRSI LA CROCE ROSSA

La nuova sede Cri ancora incagliata nella burocrazia

*Ex Forever, manca l'ok dell' **Autorità portuale***

UNO SPIRAGLIO, l'impegno di **Autorità portuale** per sbloccare i progetti pronti da mesi, investimenti da 380 mila euro per ridare vita al capannone abbandonato della ex Forever di Voltri. Da fabbrica di sanitari e piastrelle a sede della Croce Rossa della delegazione, un intero stabile riqualificato e riempito di iniziative e spazi da donare alla cittadinanza.

Un'area riservata all'automedica, postazioni per volontari e personale dell'associazione, una riqualificazione totale del capannone con riflessi positivi sull'intero quartiere. Insieme agli equipaggiamenti necessari per la Croce Rossa, infatti, è prevista una speciale sala dedicata alle emergenze (per evitare difficoltà organizzative e di smistamento simili a quelle subite durante l'alluvione del novembre 2014, in massima parte legate alla mancanza di spazi dove collocare gli sfollati allontani dalle case a rischio) e alla celebrazione dei funerali laici, molto diffusi in tutta la delegazione. Prospettive che finora sono rimaste congelate ma che ora potrebbero sbloccarsi nel giro di poche settimane. Il principale ostacolo alla concessione dello

stabile, di proprietà del demanio marittimo, continua a essere rappresentato dall'affidamento della struttura a canone agevolato (il 10% della quota tabellare) alla Croce Rossa, sottoposta alla disciplina del diritto pubblico come ente non economico. Paletti previsti dalle normative che avevano in un primo momento fatto pensare a una possibile concessione annuale dello stabile. «A quelle condizioni non potremmo permetterci di fare nulla - avverte il presidente della Croce Rossa di Voltri, Sergio Ongaro -. Questi sono investimenti importanti, per tutta la delegazione».

«Bloccare le procedure per l'affidamento alla Croce Rossa non può far altro che amareggiarci - sottolinea il presidente del municipio Ponente, Mauro Avvenente -. Così rischiamo di lasciare ancora nell'abbandono lo stabile e di ritrovarci presto con situazioni molto più difficili da affrontare. **Autorità portuale** deve riuscire a vedere la differenza, c'è un interesse pubblico delicato, chiederemo all'ammiraglio Pettorino un incontro».

Prospettive su cui sta lavorando **Autorità Portuale**. «Non sarà una concessione annuale, potrà essere sicuramente spalmata, per rendere possibile un ammortamento sensibile degli investimenti - fanno sapere da **Autorità Portuale** -. Servono però ulteriori approfondimenti per verificare la legittimità di un affidamento a canone ridotto senza incorrere in sanzioni».

LA SPEZIA, UN NUOVO PORTO PER SUPERYACHT

La Spezia, 17 febbraio 2016 - Primo marina turistico del Golfo della Spezia nel 1996, Porto Lotti compie vent'anni e rilancia con i nuovi posti barca per superyacht.

Situato nel protetto e pittoresco Golfo della Spezia, insignito dei siti UNESCO di Porto Venere e delle vicine 5 Terre, Porto Lotti offre i servizi di una marina di classe internazionale e di fatto rappresenta la destinazione ottimale per ogni superyacht che naviga nelle acque del Mediterraneo.

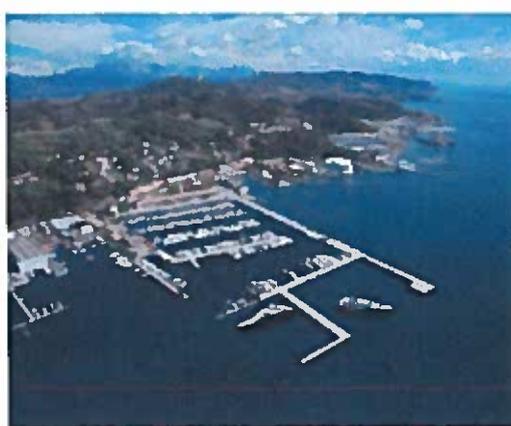
L'offerta di servizi esclusivi e l'attenzione per comandanti ed equipaggi, ai quali sono riservati privilegi e attenzioni speciali, rendono la marina di Porto Lotti l'ideale luogo di residenza per superyacht oltre i 60 m. di lunghezza. Il nuovo porto, che offre 14 ormeggi fino a 80 metri, incluso un posto transito da 180 m (uno dei pochi disponibili nel Tirreno), è parte integrante di una struttura moderna e funzionale che, grazie alle capacità gestionali della società Lotti SpA (il porto è interamente autofinanziato da investitori privati), compie nel 2016 vent'anni ininterrotti di attività.

Tutto sarà agibile entro la stagione 2016; la progettazione ha previsto un sovradimensionamento della nuova struttura per garantire la massima sicurezza sia in manovra che in sosta. Un'area viene riservata all'ormeggio dei tender che possono essere sbarcati sia per lavori di manutenzione sia per essere nella disponibilità operativa della nave madre.

I nuovi posti barca vengono proposti con la formula della locazione a breve, medio e lungo termine, con un pacchetto di servizi e facilitazioni veramente speciale, in grado di accontentare ogni più piccolo desiderio degli ospiti.

Si conferma pertanto a pieno titolo lo standard a cinque stelle, certificato dal RINA con l'assegnazione a Porto Lotti del massimo punteggio "MaRina Excellence" conseguito nel 2013, a testimonianza della qualità dei servizi e la sostenibilità ambientale di tutta la struttura, opere a terra e opere a mare.

Dall'ormeggio di Porto Lotti, si raggiunge in pochi minuti, via terra o via mare, il centro della città della Spezia che offre tutti i servizi di un insediamento di 120mila abitanti, affacciato sul mare.



I ro-ro vanno verso il contratto di rete ma il Prc dà l'altolà

Oggi nuovo incontro tra sindacati, [redacted] e Confindustria Rifondazione: «Palazzo Rosciano sta favorendo Grimaldi»

▶ LIVORNO

L'altro ieri a palazzo Rosciano si sono incontrati Gallanti, Provinciali, il direttore di Confindustria Paoletti e i rappresentanti di Fil-Cgil, Fil-Cisl e Uiltrasporti, con i delegati sindacali delle imprese articolo 18 e 16 del settore ro-ro.

I sindacati hanno chiesto all' [redacted] chiarezza riguardo i confini degli appalti tra articoli 18 e 16 del settore e più attenzione al controllo della sicurezza. Oggi è previsto un nuovo incontro.

Per quanto attiene alla prospettata costituzione di una "rete di imprese" per i ro-ro, Confindustria ha confermato che si stanno conducendo le verifiche di fattibilità del contratto di rete e ha preso atto della richiesta dei sindacati sulla necessità che non si verificano anomalie nella gestione dei lavoratori. I sindacati,

apprezzando l'ipotesi del "contratto di rete" come elemento per aumentare le possibilità del porto di intercettare nuovi traffici, hanno chiesto che l'obiettivo di fondo resti la zonizzazione prevista dal Prc con la creazione del polo unico e che il saldo occupazionale sia positivo.

Dopo l'incontro invece preoccupazione è stata espressa dal circolo porto di Rifondazione. «In questo settore siamo passati in meno di un decennio da un solo terminalista, Ltm (che nel 2008 ha movimentato 415mila mezzi) ad una frammentazione che ha creato una concorrenza esasperata, riducendo le tariffe portuali, fatto crescere i metri e il monte straordinari dei lavoratori delle imprese che esercitano tali attività - accusa Rifondazione -. Il risultato è stato sottrarre la ricchezza creata dal porto a tutto vantag-

gio in primis degli armatori».

Questa è la pretesa di Rifondazione per contestare un contratto di rete che «non comprendiamo».

«Pur essendo d'accordo con un processo di unificazione, non vorremmo che dietro a tale strutturazione si nascondesse un tentativo di interposizione di manodopera, che minerebbe il percorso intrapreso [redacted] con il suo ingresso nell'Agenzia ex articolo 17 volto alla costituzione di un pool unico di manodopera, che ha portato alla stabilizzazione di tale soggetto, anche se a nostro avviso rimangono delle criticità strutturali, almeno che tale progetto si ritenga superato o concluso», è la riflessione del Prc.

«Un'altra situazione incomprensibile è stato tutto il tourbillon creato attorno a gli accordi Uef/Ag», continua Rifondazione -. Non si comprende per-

ché si sia scartata l'ipotesi di riconsegnare alla Tdt l'utilizzo di quelle aree e banchine a fronte dell'assunzione dei lavoratori Scatrag, né l'affidamento a Sintemar (occupazione temporanea a ggg) che avendo già una concessione per attività ro-ro, per legge non potrebbe avere un'altra concessione per la stessa tipologia. Inoltre Scatrag - sottolinea ancora Rifondazione - è diventato il terzo articolo 16 del porto, aumentando la potenziale concorrenza nella manodopera. Fra l'altro in questo traffico si movimentano meno dell'anno del record (2008), pur essendo raddoppiata l'offerta di aree e banchine [redacted]

[redacted] dovrebbe svolgere la funzione di garante della concorrenza in porto, ma al contrario, sta palesemente cercando di soddisfare le pretese egemoniche (in mare e a banchina) dell'armatore Grimaldi».



Un ro-ro durante le operazioni di scarico (Pentafoto)

Onorato rifinanzia Moby e punta su Livorno

(d. pol.) A un anno dall'avvio dei lavori l'armatore Vincenzo Onorato (foto) conclude il riassetto della sua Moby. L'imprenditore che possiede anche la Tirrenia ha ottenuto il rifinanziamento di 250 milioni con linee messe a disposizione da JP Morgan, Goldman Sachs e Unicredit, che saranno poi sindacate da banche italiane come Intesa,



Mps e Bpm. E incassa buone condizioni: gli istituti erogano il prestito a un tasso tra il 3,5 e il 4%. È l'ultimo passo del rifinanziamento che Moby ha messo in cantiere a inizio d'anno con l'emissione di un bond

high yield di 300 milioni rivolto, con un collocamento privato, a investitori istituzionali esteri, con cedola al 7,75%, servito a sostituire il più oneroso prestito allestito dal fondo inglese Och Zieff che aveva permesso a Onorato di riacquistare un anno fa le quote del fondo Clessidra e di altri investitori. L'altra novità è che il patron di Moby si è alleato all'armatore Gianluigi Aponte nella gara per l'aggiudicazione della gestione del porto turistico di Livorno dalla Regione. Con l'obiettivo di rafforzare le rotte sul porto ormai troppo piccolo per le esigenze delle navi, soprattutto dalla Sardegna. Ora si attende che dall'integrazione Tirrenia-Moby emergano le sibergie, favorite dal basso costo del carburante. Il gruppo Moby-Tirrenia ha 800 milioni di ricavi e 1,40 di ebitda.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Livorno, Fortezza Vecchia: concessione rinnovata. L'Autorità Portuale la gestirà sino al 2020

Da sx: Pisciotta, Baronti, Gallanti, Costalli

Il contratto è stato firmato stamani in Sala Ferretti da Demanio e CamCom. L'Apl si impegna a recuperare la Galleria Nord, inagibile dal dopoguerra

Livorno, 17 febbraio 2016 - L'Autorità Portuale gestirà la Fortezza Vecchia per altri quattro anni. Scadrà infatti il 29 febbraio del 2020 il nuovo atto di concessione siglato stamani in Sala Ferretti dall'Agenzia del Demanio e dalla Camera di Commercio, entrambe proprietarie del complesso mediceo.

Il contratto è stato firmato dal responsabile dei servizi territoriali dell'Agenzia del Demanio, Michele Baronti; dal presidente della Camera di Commercio, Sergio Costalli, e dal commissario della Port Authority, Giuliano Gallanti. Presenti all'evento anche il segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali; il responsabile per il Demanio della direzione generale Toscana Umbria, Giuseppe Pisciotta, e l'architetto Riccardo Lorenzi, in rappresentanza della Soprintendenza per il Patrimonio Storico, Artistico ed Etnoantropologico e per i Beni Architettonici e del Paesaggio di Livorno-Pisa.

La concessione è figlia di un protocollo di intesa stipulato il 18 aprile del 2013 tra l'ente camerale, il Comune di Livorno, il Demanio e l'Autorità Portuale, il cui principale obiettivo era quello di rimettere in funzione la fortificazione. Poi, a luglio del 2013, è arrivata la firma del primo contratto di concessione, rinnovato per una seconda volta a giugno 2014.

«È un provvedimento importante e un segnale di fiducia nei confronti dell'APL - ha commentato Provinciali -; ora abbiamo la possibilità di elaborare una pianificazione di medio e lungo periodo che ci consentirà di valorizzare ulteriormente il bene. Sul fronte della valorizzazione della Fortezza, porteremo avanti un ambizioso programma di interventi manutentivi finalizzati al recupero di spazi oggi preclusi al cittadino».

Sulla base dei suggerimenti forniti dalla Soprintendenza, l'APL si impegnerà infatti a risistemare la Palazzina di Francesco I (sul bastione della Canaviglia); a recuperare una parte del Palazzo di Cosimo I e a migliorare spazi già usati in passato ma bisognosi di interventi di manutenzione straordinaria, come la sala della Cisterna (che in passato ha ospitato la mostra delle false teste di Modi) e la Sala del Piaggione dei

- segue

Grani. L'obiettivo più importante, però, rimane quello del recupero della galleria nord, inagibile da tempi del secondo dopoguerra.

«Ovviamente - ha aggiunto Provinciali - per il prossimo quadriennio prevediamo di organizzare, come già fatto negli anni passati, numerose iniziative ed eventi di carattere socio-culturale, ludico e musicale. La valorizzazione della Fortezza non farà aumentare il volume dei traffici del porto, ma rappresenta uno dei tanti contributi forniti dal porto stesso alla città che lo ospita, per migliorarne l'aspetto e, speriamo, anche la vivibilità».

Soddisfatto anche il presidente Costalli: «L'esperienza degli anni passati dimostra che è stata vincente la scelta di affidare all'Autorità Portuale la gestione della Fortezza Vecchia. Non soltanto il complesso mediceo è stato recuperato, ma è stato restituito alla cittadinanza per la rappresentazione di spettacoli ed eventi ed è oggi uno dei principali centri di attrazione della vita culturale e sociale livornese».



Porti: [redacted] Livorno gestirà la Fortezza Vecchia fino al 2020

17 febbraio 2016 - ultimo aggiornamento: 14:16

[redacted] di Livorno gestirà la Fortezza Vecchia per altri quattro anni, fino al 29 febbraio del 2020. Il nuovo atto di concessione è stato siglato stamani in Sala Ferretti dall'Agenda del Demanio e dalla Camera di Commercio, entrambe proprietarie del complesso mediceo. Il contratto è stato firmato dal responsabile dei servizi territoriali del Demanio, Michele Baronti, dal presidente della Camera di Commercio, Sergio Costalli, e dal commissario della Port [redacted]. È un provvedimento importante e un segnale di fiducia nei confronti [redacted] ha commentato il segretario [redacted] Massimo Provinciali, anche lui presente alla firma: «ora abbiamo la possibilità di elaborare una pianificazione di medio e lungo periodo che ci consentirà di valorizzare ulteriormente il bene. Sul fronte della valorizzazione della Fortezza, porteremo avanti un ambizioso programma di interventi manutentivi finalizzati al recupero di spazi oggi preclusi al cittadino». Sulla base dei suggerimenti forniti dalla Soprintendenza, [redacted] si impegnerà infatti al restauro della Palazzina di Francesco I, a recuperare una parte del Palazzo di Cosimo I e a migliorare spazi già utilizzati che necessitano di interventi di manutenzione straordinaria, come la sala della Cisterna (che in passato ha ospitato la mostra delle false teste di Modigliani) e la Sala del Piagnone dei Grani. L'obiettivo più importante, però, rimane quello del recupero della galleria nord, irraggiungibile dai tempi del secondo dopoguerra.

Palazzo Rosciano ha già speso oltre un milione



Il cartellone firmato dall'
guidata da
(foto) per la Fortezza
Vecchia mette in fila ora fino al
30 settembre - anche se il
cartel definitivo è in fase di
elaborazione - qualcosa come
14 convegni, workshop,
presentazioni di libri e
conferenze più tre mostre. Poi
gli spettacoli: fra danza, teatro
e concerti stiamo parlando di
141 eventi (lungo una striscia
di 118 giorni). Senza contare 16
eventi didattici o
promozionali, 13 festival o
rievocazioni storiche.

viene da una fase
di gestione temporanea dal 1°
agosto 2013 al 31 dicembre
scorso che ha visto la Fortezza
Vecchia come palcoscenico di
68 convegni, congressi e
presentazioni di libri
(nell'arco di 91 giorni), una
dozzina di mostre (per una
durata complessiva di 221
giorni di esposizione), 26
eventi didattici o promozionali
(occupando il fortilizio per 62
giorni), 44 appuntamenti nel
segno di festival e rievocazioni
storiche (che hanno tenuto
banco per 57 giorni). Quanto
agli spettacoli, il conto ne
sfiora 71 sul palco esterno, 68
nella sala della Canaviglia e 63
alla Quadratura dei Pisani.
Ma in questi due anni e mezzo
ha anche messo
mano al portafoglio: oltre un
milione di euro per recuperi e
ristrutturazioni. Di cosa? Del
Cortile d'armi, della Voltina
della Quadratura dei Pisani,
della sala Ferretti e della zona
adiacente del Bastione della
Capitana, della Palazzina del
Capitano, oltre che
dell'allestimento del port
center, degli interventi su aree
verdi e del risanamento degli
impianti.

IL MONUMENTO-SIMBOLO » L'INTESA

La Fortezza Vecchia nelle mani per altri 4 anni

La scelta dell'Agenda del Demanio e della Camera di Commercio, titolari dell'antico fortilizio, in cambio di ulteriori restauri. A cominciare da quello della galleria nord (inagibile dal dopoguerra)

di Mauro Zucchelli

LIVORNO

«La valorizzazione della Fortezza Vecchia non farà aumentare i traffici di container, però...». Dietro quel "però" di Massimo Provinciali, segretario generale [redacted] c'è un'idea sulla quale l'ex presidente e ora commissario [redacted] insiste spesso: c'è bisogno di una alleanza strategica fra porto e città, altrimenti prima o poi partono le gomitole e gli sgambetti. Tradotto: la ricchezza che le banchine riversano sulla città si misura in fatturati e buste paga, in imprese e posti di lavoro, ma anche, come aggiunge Provinciali, nel contributo a migliorare l'identikit urbano e la vivibilità.

Dev'essere questa la spiegazione della caparbietà con cui Palazzo Roselano, sede dell'istituzione portuale, ha cercato le ottenute di veder prorogata di quattro anni la concessione della Fortezza Vecchia. L'hanno firmata l'Agenda del Demanio e la Camera di Commercio, che hanno la titolarità dell'antico fortilizio mediceo.

Non è solo un atto burocratico, una sorta di "trasloco" di competenze. [redacted] ha preso impegno a: 1) «ristrutturare la Palazzina di Francesco I (sul bastione della Canaviglia)»; 2) «recuperare una parte del Palazzo di Cosimo I»; 3) «migliorare spazi già usati in passato ma bisognosi di interventi di manutenzione straordinaria, come la sala della Cisterna (che in passato ha ospitato la mostra delle false teste di Modigliani) e la Sala del Piaggiante dei Grani». Ma è il quarto il tassello più importante di questo puzzle di interventi (per i quali la Soprintendenza ha assicurato la propria collaborazione): recuperare «la galleria nord, inagibile dai tempi del secondo dopoguerra».

Ieri mattina sono state messe le firme in calce al contratto che affida [redacted] fino a fine febbraio 2020 la gestione della Fortezza Vecchia: quella di Michele Baronti, responsabile dei servizi territoriali dell'Agenda del Demanio; quella di Sergio Costalli, presidente della Camera di Commercio; quella di [redacted] commissario [redacted] labronica. Erano presenti anche Giuseppe Pisciotta (re-

sponsabile della direzione Toscana-Umbria del Demanio), Riccardo Lorenzi (Soprintendenza) e Massimo Provinciali (numero due [redacted]). La firma ha avuto come scenografia proprio uno degli spazi-chiave dell'antico fortilizio, la sala dedicata all'architetto Mario Ferretti, scomparso nel 2011 dopo essersi speso professionalmente per riuscire a riaprire questo monumento-simbolo.

Per il presidente della Camera di Commercio, Sergio Costalli, è stata «vincente» la scelta di affidare [redacted] la gestione di questo bene architettonico: «Non solo è stato recuperato, è stato anche restituito alla cittadinanza per spettacoli e eventi: ed è oggi uno dei principali centri di attrazione della vita culturale e sociale della città».

Questo atto non è né una sorpresa né un fulmine a ciel sereno: ha alle spalle il fatto che il 18 aprile di tre anni fa era stata messa nero su bianco un protocollo d'intesa fra Camera di Commercio, Comune di Livorno, Demanio e [redacted] per puntare a «rimettere in funzione la fortificazione». Nel luglio successivo era arrivata

la prima concessione, poi il bis undici mesi più tardi. E adesso l'allungamento per altri quattro anni che offre a Palazzo Roselano un lasso di tempo non più così breve per mettere in campo progetti e iniziative.

Quali? In primis i recuperi e le ristrutturazioni di cui dicevamo, in primis la galleria nord. Ma non solo: Provinciali dice che «ovviamente per il prossimo quadriennio prevediamo di organizzare, come già fatto negli anni passati, numerose iniziative ed eventi di carattere socio-culturale, ludico e musicale».

Del resto, la Fortezza come palcoscenico di spettacoli non sarebbe una «invenzione» di oggi: anzi, il fatto che a dirlo sia il dirigente [redacted] che è anche al timone della Porto 2100, la società dello scalo passeggeri in via di privatizzazione, lascia immaginare l'idea di ripetere qualcosa che vada nel solco dell'esperienza fatta con gli spettacoli ad uso dei turisti delle love boat ormeggiate a un tiro di schioppio. Soprattutto l'inescidibile e straordinaria «Cavalleria rusticana» che porta il marchio di fabbrica del compositore livornese Pietro Mascagni.

CON FOTO DI ANSA (2)



La Fortezza Vecchia vista dall'alto (Stefano Pontoniere)

Rinnovata la concessione della Fortezza Vecchia [REDACTED] [REDACTED] di Livorno

Fonte: *State Property Agency of Italy*

17 febbraio 2016

La Direzione Regionale Toscana e Umbria dell'Agenzia ha rinnovato per 4 anni il contratto di concessione temporanea della 'Fortezza Vecchia' [REDACTED] di Livorno, già attivo dal 2013. Contestualmente [REDACTED] di Livorno ha firmato un contratto di concessione con la Camera di Commercio Industria Artigianato di Livorno per l'utilizzo dei sotterranei della Fortezza. Il contratto è stato firmato dal responsabile dei servizi territoriali dell'Agenzia, Michele Baronti, dal presidente della Camera di Commercio, Sergio Costati, e dal commissario della Port [REDACTED]

[REDACTED] ha richiesto all'Agenzia del Demanio la concessione temporanea della Fortezza Vecchia in attuazione di un Protocollo d'intesa siglato con il Comune e la Camera di Commercio di Livorno per la valorizzazione e rifunzionalizzazione dell'edificio. 'Fortezza Vecchia' è una fortificazione che si erge a margine del Porto Mediceo di Livorno, e grazie a questa concessione immobiliare è utilizzato [REDACTED] per scopi culturali e turistici. (rc)

Il contenuto è stato pubblicato da State Property Agency of Italy in data 17 febbraio 2016. La fonte è unica responsabile dei contenuti. Distribuito da Public, inalterato e non modificato, in data 17 febbraio 2016 13:41:14 UTC.

FORTEZZA VECCHIA: CONCESSIONE RINNOVATA

Posted by: msurtano de cesare Posted date: 05/30 / commenti: 0



18 febbraio 2016 - [redacted] gestirà la Fortezza Vecchia per altri quattro anni. Scadrà infatti il 29 febbraio del 2020 il nuovo atto di concessione siglato stamane in Sala Ferrati dall'Agenzia del Demanio e dalla Camera di Commercio, entrambe proprietaria del complesso mediceo.

Il contratto è stato firmato dal responsabile dei servizi territoriali dell'Agenzia del Demanio, Michele Baronti, dal presidente della Camera di Commercio, Sergio Costali, e dal commissario della Port [redacted]. Presenti all'evento anche il segretario generale dell'APL, Massimo Provinciali, il responsabile per il Demanio della direzione generale Toscana Umbria, Giuseppe Pisciotta, e l'architetto Riccardo Lorenz, in rappresentanza della Soprintendenza per il Patrimonio Storico, Artistico ed Etnoantropologico e per i Beni Architettonici e del Paesaggio di Livorno Pisa.

La concessione è figlia di un protocollo di intesa stipulato il 10 aprile del 2013 tra l'ente camerale, il Comune di Livorno, il Demanio e [redacted] il cui principale obiettivo era quello di restituire in funzione la fortificazione. Poi, a luglio del 2013, è arrivata la firma del primo contratto di concessione, rinnovato per una seconda volta a giugno 2014.

“

«È un provvedimento importante e un segnale di fiducia nei confronti dell'APL – ha commentato Provinciali – ora abbiamo la possibilità di elaborare una pianificazione di medio e lungo periodo che ci consentirà di valorizzare ulteriormente il bene. Sul fronte della valorizzazione della Fortezza, porteremo avanti un ambizioso programma di interventi manutentivi finalizzati al recupero di spazi oggi preclusi al cittadino».

Fortezza Vecchia, [redacted] [redacted] la gestirà fino al 2020

Convenzioni

[redacted] [redacted] gestirà la Fortezza Vecchia per altri quattro anni. Scadrà infatti nel 2020 il nuovo atto di concessione siglato dall'Agenzia del Demanio e dalla Camera di Commercio. «È un segnale di fiducia nei confronti dell'APL - ha commentato Provinciali -; ora abbiamo la possibilità di elaborare una pianificazione di medio e lungo periodo che ci consentirà di valorizzare ulteriormente il bene».

Livorno, l'Authority gestirà fino al 2020 la Fortezza Vecchia

Livorno - Il nuovo atto di concessione è stato siglato dall'Agazia del Demanio e dalla Camera di Commercio, entrambe proprietarie della struttura.

Livorno - **L'Autorità portuale di Livorno gestirà la Fortezza Vecchia per altri quattro anni, fino al 29 febbraio del 2020.** Il nuovo atto di concessione è stato siglato oggi in Sala Ferretti dall'Agazia del Demanio e dalla Camera di Commercio, entrambe proprietarie del complesso mediceo. Il contratto è stato firmato dal responsabile dei servizi territoriali del Demanio, Michele Baronti, dal presidente della Camera di Commercio, Sergio Costalli, e dal commissario della Port Authority, Giuliano Gallanti. «È un provvedimento importante e un segnale di fiducia nei confronti dell'Authority - ha commentato il segretario dell'Autorità portuale Massimo Provinciali, anche lui presente alla firma - ora abbiamo la possibilità di elaborare una pianificazione di medio e lungo periodo che ci consentirà di valorizzare ulteriormente il bene. Sul fronte della valorizzazione della Fortezza, porteremo avanti un ambizioso programma di interventi manutentivi finalizzati al recupero di spazi oggi preclusi al cittadino».

Porti:Authority Livorno gestirà Fortezza Vecchia fino a 2020

Previsti importanti interventi di restauro a monumento

17 febbraio, 19:21



(ANSA) - LIVORNO, 17 FEB - L'Autorità Portuale di Livorno gestirà la Fortezza Vecchia per altri quattro anni, fino al 29 febbraio del 2020. Il nuovo atto di concessione è stato siglato stamani in Sala Ferretti dall'Agenzia del Demanio e dalla Camera di Commercio, entrambe proprietarie del complesso mediceo. Il contratto è stato firmato dal responsabile dei servizi territoriali del Demanio, Michele Baronti, dal presidente della Camera di Commercio, Sergio Costalli, e dal commissario della Port Authority, Giuliano Gallanti. "È un provvedimento importante e un segnale di fiducia nei confronti dell'Authority - ha commentato il segretario dell'Autorità portuale Massimo Provinciali, anche lui presente alla firma - ora abbiamo la possibilità di elaborare una pianificazione di medio e lungo periodo che ci consentirà di valorizzare ulteriormente il bene. Sul fronte della valorizzazione della Fortezza, porteremo avanti un ambizioso programma di interventi manutentivi finalizzati al recupero di spazi oggi preclusi al cittadino". Sulla base dei suggerimenti forniti dalla Soprintendenza, l'Authority si impegnerà infatti al restauro della Palazzina di Francesco I, a recuperare una parte del Palazzo di Cosimo I e a migliorare spazi già utilizzati che necessitano di interventi di manutenzione straordinaria, come la sala della Cisterna (che in passato ha ospitato la mostra delle false teste di Modigliani) e la Sala del Piaggiamento dei Grani. L'obiettivo più importante, però, rimane quello del recupero della galleria nord, inagibile dai tempi del secondo dopoguerra.(ANSA).



Interporto: sospesa la procedura di gara

Stop provvisorio per la vendita del ramo d'azienda disposto dal Tribunale a causa di un errore tecnico nella perizia

CIVITAVECCHIA - Procedura sospesa. Poco meno di una settimana e l'iter per la vendita del ramo d'azienda della Interporto di Roma-Piattaforma logistica di Civitavecchia srl in liquidazione ha incassato uno stop.

Il tribunale ha proceduto ad una sospensione temporanea della procedura competitiva del valore di oltre 11 milioni e mezzo di euro. «Un'azione provvisoria - ha confermato il curatore fallimentare Angelo Novellino - contiamo di ripubblicare il bando entro pochissimi giorni, al massimo entro la prossima settimana». Un problema tecnico alla base della decisione del Tribunale. Almeno stando alle rassicurazioni del curatore fallimentare. A quanto pare, infatti, la vendita è stata temporaneamente sospesa per una revisione del diritto di superficie stimato all'interno della perizia affidata ad uno dei tecnici. In particolare il documento allegato inizialmente alla procedura avrebbe riportato un valore di rendita differente da quello reale. Il perito, infatti, non avrebbe tenuto conto di un accordo transattivo tra Icpl e Comune di Civitavecchia riferito alla concessione che di fatto andrebbe ad intervenire sul valore e quindi sulla procedura stessa. Pochi giorni, nuova perizia ed il bando, a detta del dottor Novellino, tornerà in pubblicazione. Nel frattempo, però, tra la pubblicazione iniziale e la gestione, già qualche società avrebbe mostrato interesse, chiedendo però dei chiarimenti sull'intera procedura, sui valori indicati, e sulla differenza, ad esempio, tra l'asta da oltre 11 milioni di euro ed il primo bando per l'acquisto della partecipazione totalitaria nel capitale sociale della Icpl srl - procedura che non si è ancora chiusa, con un'aggiudicazione con riserva in attesa che la società che si è candidata consegna le certificazioni del possesso di requisiti soggettivi ed oggettivi come descritto dalla legge - con il dottor Francesco Pezzella (incaricato dal curatore fallimentare Angelo Novellino) che aveva determinato il valore della partecipazione pari a zero, e con la base d'asta che era stata fissata a 40 mila euro. Probabile quindi che, anche a seguito delle richieste, ci si sia accorti dei vizi presenti nella perizia. Bisognerà quindi attendere qualche giorno.

Porto di Napoli, tre anni senza presidente

Il prossimo 15 marzo, saranno passati tre anni da quando il porto di Napoli è stato commissariato. E' un tempo lungo quasi quanto il mandato di un presidente, che dura quattro anni. Lo scalo partenopeo ha scontato questo periodo di governance azzoppata con un rallentamento del proprio sviluppo. Il suo principale terminal container, Conateco, è in crisi e con il personale in cassa integrazione. I lavori infrastrutturali vanno a rilento. Le compagnie marittime sono fuggite, anche se nel 2015 la caduta dei traffici è finita e i container sono risaliti del 4 per cento. Una boccata di ossigeno che però non basta a tranquillizzare operatori e lavoratori. Il prossimo 31 luglio scadrà la cassa integrazione per Conateco e i sindacati sono in allarme. Pochi giorni fa, le segreterie di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti hanno chiesto un incontro alla IV commissione Trasporti della Regione Campania. «per illustrare nel dettaglio - recita la lettera inviata in Regione - la situazione di forte difficoltà in cui verseranno i lavoratori e le lavoratrici del porto di Napoli per la mancata realizzazione delle opere infrastrutturali urgenti». Lo sconcerto dei lavoratori è condiviso anche dagli operatori portuali. Martedì scorso, il presidente nazionale del Propeller Club, Umberto Masucci, in occasione della presentazione della prossima Shipping Week a Napoli, ha rimesso la questione sul tavolo. «L'organizzazione della Shipping Week - afferma Masucci - dimostra che il cluster è molto unito, che Napoli è viva come porto e come comunità portuale. Ma la situazione della governance dello scalo, a cui sono stati imposti 36 mesi di commissariamento, è scandalosa ». Per Masucci, come per il presidente degli agenti marittimi partenopei, Andrea Mastellone, la madre di tutte le questioni è il dragaggio dei fondali. Quest'opera permetterà di riempire le casse di colmata del nuovo terminal di Levante, su cui si concentrano le speranze di ripresa dello scalo. Uno scalo che, come ricordano i sindacati, ha un fatturato aggregato di oltre 680 milioni di euro, circa 5 mila lavoratori diretti e altrettanti nell'indotto, è la prima impresa dal punto di vista occupazionale di Napoli e una delle più grandi della Campania. Ma attualmente, spiega Gennaro Imperato, responsabile porto della Fit, «non è più appetibile e competitivo come un tempo a causa di grosse limitazioni infrastrutturali, che nel corso degli ultimi anni hanno provocato un notevole trend negativo dei traffici commerciali». Tra gli interventi da realizzare: escavo dei fondali, ampliamento della capacità produttiva, viabilità e connessione alla rete autostradale, connessione alla rete ferroviaria, recupero del molo San Vincenzo. Sul fronte dei fondali, un passo avanti decisivo è stata l'approvazione di alcuni provvedimenti promossi dal sottosegretario all'Ambiente, Silvia Velo, conclusi con

- segue

l'approvazione della legge di Stabilità, nel dicembre 2015. «E' stato - ammette Mastellone - un miglioramento. Adesso aspettiamo i risultati delle caratterizzazioni, che sono già in corso, e le verifiche sul fondo della vasca di colmata. Partendo adesso, al più presto il terminal di Levante sarà pronto in due anni. Questa nuova struttura sarà in grado di operare le navi più grandi, avrà un fondale di 16 metri e una banchina lunga 700 metri». Con la cassa integrazione in scadenza, per i sindacati due anni sono un'attesa troppo lunga per risolvere i problemi dei lavoratori. Di qui l'urgenza di soluzioni. E di avere una governance di lungo periodo. Napoli non guarda soltanto ai container, ma anche al molo San Vincenzo, a Ponente, un chilometro di banchina inutilizzata che potrebbe essere assegnata a passeggeri e crociere. «A Occidente - afferma Masucci - il cluster marittimo sta facendo un'opera di supplenza dell'Autorità portuale. Stiamo ragionando con Marina militare e Comune per superare l'interclusione di un'area militare che impedisce il pieno utilizzo della banchina. Aspettiamo un presidente dell'Authority che possa interlocuire a pieno titolo». Il paradosso è che questo potrebbe tardare per l'opposizione della Campania, Vincenzo De Luca, alla riforma dei porti. I nuovi presidenti saranno nominati dal ministro Graziano Delrio soltanto dopo la riforma, ma De Luca è contrario all'accorpamento dei porti di Napoli e Salerno. Alberto Ghiara



Porto di Napoli, tre anni senza presidente / IL CASO

Napoli - Dal 15 marzo 2013 lo scalo è commissariato. A luglio scade la cassa in Conateco, i sindacati chiedono aiuto alla

Napoli - **Il prossimo 15 marzo, saranno passati tre anni da quando il porto di Napoli è stato commissariato.** E' un tempo lungo quasi quanto il mandato di un presidente, che dura quattro anni. Lo scalo partenopeo ha scontato questo periodo di governance azzoppata con un rallentamento del proprio sviluppo. Il suo principale terminal container, Conateco, è in crisi e con il personale in cassa integrazione. I lavori infrastrutturali vanno a rilento. Le compagnie marittime sono fuggite, anche se nel 2015 la caduta dei traffici è finita e i container sono risaliti del 4 per cento.

Una boccata di ossigeno che però non basta a tranquillizzare operatori e lavoratori. Il prossimo 31 luglio scadrà la cassa integrazione per Conateco e i sindacati sono in allarme. Pochi giorni fa, le segreterie di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti hanno chiesto un incontro alla IV commissione Trasporti della Regione Campania, **«per illustrare nel dettaglio - recita la lettera inviata in Regione - la situazione di forte difficoltà in cui verseranno i lavoratori e le lavoratrici del porto di Napoli per la mancata realizzazione delle opere infrastrutturali urgenti».**

Lo sconcerto dei lavoratori è condiviso anche dagli operatori portuali. Martedì scorso, il presidente nazionale del Propeller Club, Umberto Masucci, in occasione della presentazione della prossima "Shipping Week" a Napoli, ha rimesso la questione sul tavolo. «L'organizzazione della Shipping Week - afferma Masucci - dimostra che il cluster è molto unito, che Napoli è viva come porto e come comunità portuale. Ma la situazione della governance dello scalo, a cui sono stati imposti 36 mesi di commissariamento, è scandalosa». **Per Masucci, come per il presidente degli agenti marittimi partenopei, Andrea Mastellone, la madre di tutte le questioni è il dragaggio dei fondali.** Quest'opera permetterà di riempire le casse di colmata del nuovo terminal di Levante, su cui si concentrano le speranze di ripresa dello scalo.

- segue

Uno scalo che, come ricordano i sindacati, ha un fatturato aggregato di oltre 680 milioni di euro, circa 5 mila lavoratori diretti e altrettanti nell'indotto, è la prima impresa dal punto di vista occupazionale di Napoli e una delle più grandi della Campania. Ma attualmente, spiega Gennaro Imperato, responsabile porto della Fit, «non è più appetibile e competitivo come un tempo a causa di grosse limitazioni infrastrutturali, che nel corso degli ultimi anni hanno provocato un notevole trend negativo dei traffici commerciali». Tra gli interventi da realizzare: **escavo dei fondali, ampliamento della capacità produttiva, viabilità e connessione alla rete autostradale, connessione alla rete ferroviaria, recupero del molo San Vincenzo.**

Sul fronte dei fondali, un passo avanti decisivo è stata l'approvazione di alcuni provvedimenti promossi dal sottosegretario all'Ambiente, Silvia Velo, conclusi con l'approvazione della legge di Stabilità, nel dicembre 2015. «E' stato - ammette Mastellone - un miglioramento. **Adesso aspettiamo i risultati delle caratterizzazioni, che sono già in corso, e le verifiche sul fondo della vasca di colmata. Partendo adesso, al più presto il terminal di Levante sarà pronto in due anni.** Questa nuova struttura sarà in grado di operare le navi più grandi, avrà un fondale di 16 metri e una banchina lunga 700 metri». Con la cassa integrazione in scadenza, per i sindacati due anni sono un'attesa troppo lunga per risolvere i problemi dei lavoratori. Di qui l'urgenza di soluzioni. E di avere una governance di lungo periodo.

Napoli non guarda soltanto ai container, ma anche al molo San Vincenzo, a Ponente, un chilometro di banchina inutilizzata che potrebbe essere assegnata a passeggeri e crociere. **«A Occidente - afferma Masucci - il cluster marittimo sta facendo un'opera di supplenza dell'Autorità portuale. Siamo ragionando con Marina militare e Comune per superare l'interclusione di un'area militare che impedisce il pieno utilizzo della banchina.** Aspettiamo un presidente dell'Authority che possa interlocuire a pieno titolo». Il paradosso è che questo potrebbe tardare per l'opposizione della Campania, Vincenzo De Luca, alla riforma dei porti. I nuovi presidenti saranno nominati dal ministro Graziano Delrio soltanto dopo la riforma, ma De Luca è contrario all'accorpamento dei porti di Napoli e Salerno.

Porto di Napoli, i sindacati proclamano lo stato di agitazione

Sale il livello di allerta per l'occupazione nel porto di Napoli. Dopo la richiesta di apertura di un tavolo di confronto a livello regionale i sindacati proclamano lo stato di agitazione per tutti i lavoratori dello scalo. Non bastano più, denuncia una nota, "le innumerevoli e recenti assicurazioni ricevute circa l'avvio dell'iter procedurale relativo a quelle opere non più rinviabili ed assolutamente necessarie per risollevare le sorti dello scalo". Sotto accusa, l'incapacità di affrontare le criticità strutturali che influiscono sulla competitività delle banchine partenopee. È il caso, ad esempio, dell'escavo dei fondali. L'intervento, cruciale per il futuro del porto, era previsto per marzo ma ad oggi non è stato ancora pubblicato il bando di gara. "Non abbiamo alcuna notizia - ribadiscono i rappresentanti di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugtl - circa l'appostamento dei fondi". Intanto, mentre "si continua a tergiversare e ad interrogarsi su posizionamenti che nulla hanno a che vedere con il mondo del lavoro", si avvicinano i tempi di scadenza degli ammortizzatori sociali di cui usufruiscono i principali terminal portuali. Una situazione che a fine luglio potrebbe portare alla rottura della pace sociale. "I lavoratori sono assolutamente preoccupati e pronti alla mobilitazione per l'orribile scenario che si configura in assenza di evidenti iniziative tendenti a salvaguardare il lavoro".

Authority e Comune definiscono i criteri della gara per gestire il Lungomare storico

Dopo la Falce la Fiera: intesa finale sul bando europeo

Oggi l'ultima verifica del testo condiviso da De Simone e Accorinti

Se ne parla da decenni, ma oggi, il famoso bando redatto dall' **Autorità portuale** d' intesa con il Comune per mettere in gara la valorizzazione e gestione (per 21 anni) delle aree demaniali della "Fiera di Messina" potrebbe tradursi in realtà. Dovrebbe registrare - salvo amare sorprese - il pieno e definitivo accordo dei due fondamentali enti cittadini. Ciò farebbe scattare immediatamente le procedure di pubblicazione.

Nella sede dell' **Autorità portuale**, si terrà difatti il confronto finale, in merito ai principi ispiratori e ai criteri guida del bando europeo, la cui definizione è stata già al centro di numerose riunioni tra l' Ente ministeriale e il Comune, componente del **Comitato portuale**, cui viene riconosciuto un ruolo chiave per le scelte e riguardanti le aree demaniali cittadine. Va da sé che i contenuti di dettaglio della gara demaniale sono un' attuazione di quei principi e criteri e attengono strettamente al lavoro degli uffici dell' Authority: saranno quindi resi noti solo attraverso la pubblicazione ai sensi di legge.

L' ultima "condivisione" riguarderà dunque tutta la parte generale del bando della quale i rappresentanti dei due enti hanno discusso

negli ultimi due anni. A partire dal principio guida, essenziale per Palazzo Zanca, di vincolare i futuri aggiudicatari della concessione ad una gestione che garantisca, al massimo possibile, il libero accesso e la pubblica fruizione delle aree che saranno oggetto d' investimento. Aree scoperte per un totale di circa 50.000 metri quadrati e storici padiglioni, tra i quali rientrano i tre vincolati dalla Soprintendenza e di prossimo restauro in virtù della gara d' appalto integrato (da 5,5 milioni di euro) cui stanno partecipando ben 28 società. In proposito, va registrato che l' Ordine degli Ingegneri ha inviato l' elenco dei propri iscritti, rispondenti a determinati requisiti, che - raccogliendo l' invito dell' Authority - si sono candidati a far parte della commissione per l' aggiudicazione del progetto esecutivo e dei lavori di restauro. Si attendono invece i nomi nativi parimenti richiesti agli Architetti. Per ciascuno dei due Ordini, l' Authority selezionerà, con sorteggio pubblico, un solo professionista.

Ma torniamo al bando generale per la Fiera. Alla riunione fissata per stamani alle 10, parteciperanno presidente e segretario dell' **Autorità portuale**, Nino De Simone e Francesco Di Sarcina, il sindaco Renato Accorinti e l' assessore Sergio De Cola. Se l' incontro non registrerà inattesi disaccordi l' iter sarà avviato in tempi rapidi.3(a.t)

Augusta

Porto, Schermi: modificare il piano

No all'ulteriore cementificazione delle saline del porto commerciale così come prevedono alcuni progetti di allargamento delle banchine. Parte intanto da questa critica la valutazione dell'amministrazione comunale di Augusta del nuovo piano regolatore del porto di cui si è parlato lunedì sera, nel salone «Rocco Chinnici» del Comune, durante un confronto pubblico convocato dal presidente del consiglio Lucia Fichera tra l'autorità portuale, i consiglieri comunali che la dovranno approvare e gli operatori portuali, invitati dall'amministrazione a presentare osservazione ed istanze sul strumento. «Abbiamo già chiesto di fare delle proposte di variante al piano regolatore del porto che ha delle incongruenze - ha detto l'assessore allo Sviluppo economico Giuseppe Schermi - tra queste l'idea del gigantismo navale che si è rivelato un flop laddove è stato fatto e ingessa il porto e la ulteriore cementificazione della saline». «Diciamo anche no al sistema della costruzione con casse di colmata che già è stato bocciato dal Tar, se questa è la progettazione non ci convince» ha aggiunto il sindaco Cettina Di Pietro.

ARSENALE IL «WATERFRONT» TRA PROGETTI E IDEE

Il Propeller Club Port of **Palermo** si dedica al waterfront con la Soprintendenza del Mare, l'Assessorato dei Beni Culturali, per «Il mare promesso. **Palermo**: la rigenerazione del fronte a mare», alle 16 all' Arsenale (via dell' Arsenale 144). Si affronta il tema del «bello» che c' è, c' è stato e ci sarà, attraverso l' analisi di quanto fatto dal Porto al Foro Italicò e quanto si potrebbe realizzare fino ad Acqua dei Corsari. Partecipano il presidente dell' **Autorità Portuale** Vincenzo Cannatella, Sebastiano Tusa, Maurizio Carta, Adriana Chirco, Aldo Gerbino, Renato Coroneo, Rosanna Pirajno, Andrea di Napoli e Salvo Ferlito. Moderano Massimo Blandi e Francesco Paolo Molinelli. Foto di Giocchino Valenti sul Porto e la Cala saranno proiettate, e altre di Gerlando Giaccone e Giuseppe Iannello, esposte fino al 2 marzo, ogni lunedì, martedì e giovedì 8,30-16,30, mercoledì fino alle 18,30, venerdì dalle 8 alle 14,30. (Mare Promesso, foto di Gerlando Giaccone).



Via all'ampliamento di Lungomare Canepa

Genova - Se tutto andrà bene e non ci saranno opposizioni all'assegnazione dell'appalto al Consorzio Arem Lavori di Santa Maria Capua Vetere, all'inizio di marzo cominceranno i lavori per portare lungomare Canepa a tre corsie per senso di marcia.

Genova - Se tutto andrà bene e non ci saranno opposizioni

all'assegnazione dell'appalto al Consorzio Arem Lavori di Santa Maria Capua Vetere, all'inizio di marzo cominceranno i lavori per portare lungomare Canepa a tre corsie per senso di marcia. Per chi abita e lavora nei pressi di via Sampierdarena, un anno di disagi per consentire al cantiere di procedere per lotti funzionali da Ponente a Levante.

Il 25 febbraio il tavolo fra Comune, Municipio e commercianti cercherà di trovare una soluzione per regolamentare la sosta in via Sampierdarena, visto che sarà proprio il lato monte della strada a essere interessato inizialmente dai lavori. «Dopo anni di attesa finalmente si parte - dice il presidente del Municipio, Franco Marengo - una volta concluso l'ampliamento verrà istituito il divieto di transito ai mezzi pesanti nell'abitato, liberando il quartiere da rumore e smog». «Ci sarà subito una fase delicata con la demolizione degli edifici all'altezza della rotonda più a Ponente, che al momento sono occupati da senza fissa dimora», spiega l'assessore all'Urbanistica del Comune, Stefano Bernini. Verranno recuperati spazi per allargare la strada che comunque, per tutta la durata dei lavori, resterà a due corsie per senso di marcia. I parcheggi di via Sampierdarena, spesso usati come interscambio anche da chi lavora in centro, potrebbero essere "sostituiti" provvisoriamente da quelli all'interno del Wtc, in via di Francia, parcheggi di proprietà comunale e sottoutilizzati: «È una delle ipotesi che proporremo al tavolo del 25 febbraio», aggiunge Bernini. «Con questi lavori - dichiara Marengo - recupereremo i cosiddetti "spazi residui" tra via Sampierdarena e lungomare Canepa trasformandoli in parcheggi, aree verdi e ricreative». «Sappiamo del cantiere - afferma Vincenzo Sergi, consigliere della bocciofila Club Petanque - però non abbiamo ancora avuto informazioni su quando verrà coinvolta la nostra sede, visto che alla fine avremo dei campi nuovi».

Il cantiere terminerà all'altezza della caserma della Guardia di Finanza, il lotto di San Benigno invece fa parte di un altro appalto per cui sono in corso le verifiche delle anomalie.

INDAGINE AVVIATA NEL 2011 CONTRO UN CARTELLO TRA COMPAGNIE

Trasporto container, l'Ue impone trasparenza sui noli

Nuove regole per gli armatori, ma nessuna multa per i 15 "big"

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Ci sono voluti quasi sei anni di indagini contro gli aumenti generalizzati dei noli.

Ora, la Commissione europea, ha ottenuto da quindici compagnie marittime del trasporto container di linea l'ok nell'adeguarsi a precise imposizioni nella formulazione delle tariffe. Una sorte di vademecum insomma, che gli armatori, sulla rotta Asia-Europa, d'ora in avanti dovranno rispettare nell'applicazione delle tariffe verso i propri clienti per non incappare in pesanti multe da parte Bruxelles. Secondo la Commissione europea infatti, nella politica di comunicazione dei prezzi di carico, effettuate con largo anticipo da parte delle società, le compagnie marittime hanno spesso avuto un atteggiamento poco chiaro, che ha limitato la concorrenza creando, di fatto, una sorta di cartello dei prezzi. Gli arma-

tori che dovranno adeguarsi alle nuove regole sono China Shipping, Cma Cgm, Cosco, Evergreen, Hamburg Süd, Hanjin Shipping, Hapag-Lloyd, Hyundai, Maersk Line, Mol, Msc, Nyk, Oocl, Uasc e Zim.

La novità più grande riguarderà appunto, la comunicazione delle cifre per il trasporto container. Le compagnie dovranno, tra le altre cose, annunciare con minore anticipo rispetto al passato eventuali cambiamenti delle rate di nolo, evitando così ad altri gruppi che operano sul mercato di adeguarsi di conseguenza alle modifiche effettuate. Non solo, la cifra complessiva a carico dei clienti e pagata per il trasporto della merce, dovrà

essere suddivisa per ogni singola voce di costo: ad esempio il nolo, il prezzo del carburante e quello per l'utilizzo del terminal portuale.

«Sotto il profilo della vigilanza e contro le intesa anti-

concorrenziali in ambito marittimo - commenta Davide Maresca, avvocato esperto in diritto europeo e socio dello studio legale Maresca & Partners - la Commissione ha spesso dimostrato di andare a due velocità. In questo caso specifico, è apprezzabile che le compagnie dovranno sottostare a un'unica procedura, ma è allo stesso tempo inammissi-

bile che ci siano voluti sei anni per arrivare ad ottenere questo risultato che tutela i clienti». Nelle prossime settimane, gli operatori marittimi che si affidano alle compagnie di linea del trasporto container, avranno la possibilità di presentare osservazioni a Bruxelles sulla nuova politica relativa ai prezzi di carico. «Potrebbe essere una buona occasione di partecipare al dibattito in ambito europeo anche e soprattutto per tutti i soggetti italiani impegnati nei nostri porti nazionali», chiude Maresca.

www.themeditelegraph.it

© BY KNDALCUI UP IT R SERVAI

IL CALCOLO

Il prezzo pagato dai clienti dovrà essere suddiviso per ogni singola voce di costo

LA NOVITÀ

I caricatori potranno presentare osservazioni a Bruxelles



La portacontainer "Hamburg Express" di Hapag-Lloyd



Shipping: il 2016 si annuncia pesante per le rinfuse

Troppe navi rispetto alle merci, verso demolizioni e disarmo

17 febbraio, 16:49

(ANSA) - GENOVA, 17 FEB - Si annuncia un 2016 più che difficile per lo shipping, soprattutto nel settore delle navi portarinfuse che trasportano dall'acciaio al carbone, al grano, e non si vedono spiragli per una ripresa. "Ci troviamo davanti ad un mercato dei noli, principalmente dei carichi secchi, decisamente in crisi", sintetizza Massimo Granieri, responsabile dry cargo di Banche-ro&Costa.

"Nel 2008 la crisi dei subprime arriva in Europa e colpisce lo shipping nel momento di massima espansione della flotta. Gli armatori si sono trovati con una crescita dei volumi delle merci che non poteva soddisfare l'esagerata capacità di stiva, e siamo ancora in questa situazione, aggravata dal fatto che la Cina, prima un locomotore per il carico, ora sta rallentando", spiega.

Troppe navi, insomma, e poca merce, con i noli che oggi non arrivano a coprire "nemmeno la metà dei costi vivi di gestione della nave, per cui l'armatore che noleggia va in perdita", sottolinea preoccupato Alcide Ezio Rosina, presidente di Premuda e vicepresidente di Confitarma. Il 2016 sarà un anno difficile per lo shipping: la serata organizzata ieri sera dal Propeller club di Genova era iniziata con un punto interrogativo alla fine della frase, cancellato fin dai primi interventi. Come se ne esce? "Demolendo le navi o con il disarmo, per mesi se non anni", dice Granieri. A spiegare che cosa è successo è Rosina: "Le cose sono andate in crisi nel 2009, con un calo della redditività delle navi e del loro valore. Ma bastava un minimo miglioramento e la risposta era un boom di costruzioni di navi – dice - Un'enorme massa di capitali finanziari si è riversata sullo shipping, in più i cantieri abbassavano i prezzi e le banche erano disponibilissime a finanziare: risultato nuove navi. Anche se il mercato era sceso, fino al 2014 il nolo che l'armatore riceveva era sufficiente per coprire i costi di gestione della nave e parte degli interessi".

Fabrizio Vettosi, managing director di Venice shipping and logistics spa, investment & advisory, attacca: "E' cambiato il modello di business e lo shipping deve adottare nuovi schemi di ragionamento: al centro per l'armatore c'è sempre stata la nave, invece deve capire gli aspetti macroeconomici e geopolitici". (ANSA).

La Sicilia

IN SICILIA IN 21 ANNI REALIZZATI SOLO QUATTRO: così ci vorranno 125 anni per completare il programma

Un ddl per la regia dei porti turistici

Necessità di regolamentare queste infrastrutture al servizio del turismo

Non ci sono soltanto i grandi porti come quelli di Catania, Augusta, Palermo, Messina eccetera, che sono in fase di accorpamento, ma ci sono anche gli altri porti, non grandissimi, ma abbastanza importanti non solo per i traffici, ma anche per il turismo da diporto. Qualche nome? Gela, Pozzallo, Marina di Ragusa, Marsala, Porto Empedocle, Giardini Naxos, Licata e via dicendo.

In 21 anni di utilizzo dei fondi Fesr, dal 1995 al 2015 si sono realizzati solo 4 porti turistici: 3 sono in esercizio (Marina di Salina, Marina di Riposto, Marina di Ragusa) il quarto, Balestrate, ultimato e abbandonato da 8 anni. Da aggiungere Porto Rose totalmente privato e il finanziamento del nuovo scalo di Capo d'Orlando (al posto di quello insabbiato) che presto dovrebbe portare a quattro i porti turistici funzionanti. Insomma, rispetto alla necessità di avere 25-30 porti turistici, in realtà ne abbiamo tre e mezzo dopo 21 anni. Vista la lentezza delle realizzazioni portuali «è facile prevedere che una completa infrastrutturazione turistica dell'Isola, ancorché basata sulla realizzazione di metà di quanto previsto dalla Regione, e quindi 25 porti su 49, si proietta in un arco temporale di ulteriori 125

anni, che aggiunti al periodo già trascorso porta a un secolo e mezzo il tempo di attuazione».

A questo punto alcuni deputati regionali (Orazio Ragusa, Girolamo Turano, Margherita La Rocca Ruvolo, Giuseppe Sorbello, Marco Forzese, Gaetano Cani) hanno presentato un disegno di legge per l'istituzione di un' autorità portuale regionale (Aspor) che razionalizzi e inquadri il settore. Questo dovrebbe servire ad evitare la frammentazione delle autorizzazioni: oggi occorrono le determinazioni di oltre una quarantina di centri decisionali «per non parlare di quel che avviene durante la realizzazione dei lavori, o ancora peggio a lavori ultimati per avviare la gestione. Una tale farraginosità è in grado di stroncare sul nascere ogni volontà realizzatrice».

Le fasi dell'intervento regionale sono state caratterizzate da una frammentazione sasperata degli interventi, basti pensare che i porti classificati come turistici o prevalentemente tali sono indicati, ufficialmente, in 48 su un complessivo dei porti siciliani che assomma a 149. Ci sono anche porti costruiti male come quelli di Cefalù, di Giardini Naxos e di Capo d'Orlando. Il disegno di legge indivi dua un' unica responsabilità gestionale nell' assessore alle Infrastrutture e ai Trasporti. «Il livello più adeguato

- segue

per l' esercizio delle funzioni in materia portuale è quello regionale, in quanto consente la programmazione e la progettazione degli interventi in una visione strategica d' insieme, propedeutica alla definizione e al potenziamento della portualità siciliana, nonché alla razionalizzazione delle risorse in funzione dell' efficienza e della competitività del sistema.

Se l' Ars approvasse questo disegno di legge si potrebbe razionalizzare il settore, che oggi è soggetto ad iniziative sporadiche insoddisfacenti, basta pensare alla fragilità dei collegamenti e dei siti portuali delle Eolie, delle Egadi e in genere di tutte le piccole isole dell' arcipelago siciliano.

Si dice che ci vorrebbero una cinquantina di porti turistici in Sicilia, forse sarebbe meglio la metà, a patto che funzionino bene. Perché poi per il resto dipende dalle tasse che impone lo Stato e che induce i proprietari di barche ad andare a Malta o a Dubrovnik.