



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (Il Secolo XIX, La Repubblica Genova, Il Messaggero Marittimo, Il Tirreno, La Sicilia)

Dai Porti:

Venezia:

"...Tavolo dell'economia marittima e portuale oggi primo incontro..." (Il Gazzettino)

Trieste:

"...Presentato porto di Trieste alle imprese del Friuli..."
(L'Informatore Navale)

Genova:

"...Attentati a Bruxelles, più controlli in porto a Genova..."
(The Medi Telegraph)

"...Maersk taglia a Genova, presidi e sciopero..."
(Il Secolo XIX)

Ancona:

"...Riaperta al pubblico la Lanterna Rossa di Ancona..."
(Ansa)

Marina di Carrara:

"...Si insedia il nuovo comitato portuale..." (Il Tirreno)

Livorno:

"...L'approdo turistico nel porto Mediceo..."
(L'Informatore Navale, Il Tirreno, La Nazione Livorno)

"...Impegno per l'assemblea aperta sul porto..."
(La Nazione Livorno)

"...Il sindaco: nuovo bando per i bacini..." (Il Tirreno)

"...Interporto, in crescita la quota di Gallanti..." (Il Tirreno)

"...Comitato portuale in scadenza..." (La Nazione Livorno, QuiLivorno.it)



INDICE



"...Porto 2000, si punta al milione di crocieristi..."

(QuiLivorno.it)

Civitavecchia:

"...Arrestato ex presidente Autorità portuale Moscherini..."

(Ferpress)

Cagliari:

"...A Cagliari attivato il PIF..." (La Gazzetta Marittima)

Palermo:

"...Oggi una tavola rotonda con il Sindaco e Ignazio Messina..." (Giornale L'Ora)

"...Caracausi: la costa sud deve rinascere, basta ritardi..."
(Giornale L'Ora, Palermo Mania)

Focus:

- **Speciale Darsena Europa**

La partita politica

Lo scontro tra Palazzo Chigi e Delrio
sullo sfondo della guerra tra gli armatori

... ROMA. C'è una partita politica che si sta giocando in queste ore. Ed è lo scontro, come confermano diverse fonti, tra Palazzo Chigi e il ministero di Delrio. Il primo avrebbe "ispirato" gli emendamenti che cancellano il Registro Internazionale. Il secondo da ieri sta provando a metterci una pezza, chiedendo il ritiro dei due provvedimenti. Se ne parlerà dopo Pasqua, ma anche in parlamento il clima è caldo. «Spero che il collega ci ripensi - spiega Mario Tullio, deputato Pd riferendosi al senatore Cocciandich - perché senza Registro Internazionale rischiamo di far scappare all'estero la flotta italiana. Se gli emendamenti dovessero passare, alla Camera non rimetteremo l'orologio indietro di 20 anni». SLOAL.

LEGGE DI RIFORMA DEI PORTI IN DIRITTURA D'ARRIVO

disco rosso a Forcieri

Per la circolare 6/2014 chi è in età pensionabile non può dirigere enti pubblici

IL RETROSCENA

AMERIGO LUALDI

CHI ha raggiunto l'età pensionabile non può più assumere cariche dirigenziali negli enti pubblici.

E siccome la legge di riforma dei porti nazionali è in dirittura d'arrivo, ne consegue che **Lorenzo Forcieri**, presidente di Spezzina; **[redacted]**, commissario di Livorno e **Paolo Costa**, alla guida di quella di Venezia, non possono più essere nominati.

Il principio viene stabilito dalla circolare emanata dal ministro per la Semplificazione e la Pubblica amministrazione, Marianna Madia, esattamente la 6/2014 del 4 dicembre 2014 (interpretazione e applicazione dell'articolo 5, comma 9, del decreto legge numero 95 del 2012, come modificato dall'articolo 6 del decreto legge 24 giugno 2014 numero 90).

Il principio è chiaro (in termini burocratici si parla di "quiescenza") e mira ad agevolare l'ingresso negli incarichi di vertice di persone più giovani, in modo da favorire il ricambio generazionale nella pubblica amministrazione. E le Autorità portuali o, meglio, le Autorità di sistema portua-



Lorenzo Forcieri è al secondo mandato da presidente **[redacted]** spezzina

le - come le definisce il disegno di legge di riforma - sono persone giuridiche di diritto pubblico.

In base alla circolare 6/2014, insomma, Forcieri, come altri suoi colleghi, non potrà più aspirare alla guida **[redacted]** spezzina, né come commissario né come presidente.

Come si legge nel testo, "devono ritenersi soggetti ai divieti gli incarichi conferiti da

qualsiasi organo o ufficio delle amministrazioni in esame, compresi quelli conferiti dai ministri".

Il vitalizio maturato nel corso della lunga attività parlamentare di Forcieri (di cui attualmente non usufruisce) viene equiparato alla pensione per cui l'ex senatore rientra nel novero dei non più nominabili dal ministro di Infrastrutture e Trasporti d'intesa col presidente della Regione.

Domani, il testo della legge di riforma del sistema portuale nazionale verrà esaminato dalla Conferenza Stato-Regioni, quindi passerà alle Commissioni di Camera e Senato per il loro parere, obbligatorio ma non vincolante. Nel giro di un paio di mesi, intorno alla fine di maggio, la nuova normativa entrerà in vigore.

Contemporaneamente scatterà il toto nomina. Non es-

-Segue

sendoci più la terna di candidati presentata da Provincia, Comune e Camera di commercio - come prevedeva la legge 84/94 - la scelta dei presidenti delle 15 Autorità di sistema portuale nazionali è nella discrezionalità del ministro, Graziano Delrio, d'intesa con i presidenti delle Regioni interessate, nel nostro caso Giovanni Toti.

Difficile, al momento, prevedere che cosa succederà su Spezia-Marina di Carrara che, di certo, entrerà nella partita di compensazione tra centrodestra (che governa la Liguria) e il governo nazionale di centrosinistra.

Per la presidenza del porto di Genova-Savona circola con insistenza il nome del manager spezzino, Marco Simonetti, vice presidente del gruppo Contship Italia per lo sviluppo e la riorganizzazione. Simonetti, vista la presenza dominante di Contship a Spezia, non potrebbe essere nominato in via del Molo per ovvie ragioni di incompatibilità mentre potrebbe esserlo senza problemi nel capoluogo ligure dove Contship è assente. Nell'ambiente ministeriale il manager spezzino gode di grande stima, oggi con Delrio come col passato ministro Lupi che lo inserì nel gruppo di saggi per la redazione della legge di riforma portuale.



L'ECONOMIA

Porti, il decreto accelera domani primo verdetto

IL SERVIZIO A PAGINA VI

Porti verso la riforma Il primo scoglio è con le regioni

Domani Delrio vede gli enti poi tocca al Parlamento
A maggio il decreto arriverà in consiglio dei ministri

MASSIMO MINELLA

VOLATA finale per l'approvazione della legge di riforma dei porti. Con il primo dei due passaggi previsti dall'iter di approvazione del decreto scatta domani l'operazione-rinnovamento della portualità italiana. Non sarà certo facile arrivare a destinazione, ma l'impressione è che il ministro dei Trasporti Graziano Delrio voglia concludere tutto quanto prima dell'estate. Per centrare l'obiettivo, affiancato dai due consulenti sulla materia portuale, Ivano Russo e l'ex presidente dell'Anas

genovese Luigi Merlo, Delrio deve superare indenne due passaggi. Il primo, appunto, è fissato domani con il confronto con le regioni. Successivamente, il decreto dovrà passare dalle commissioni competenti di Camera e Senato, prima di tornare al consiglio dei ministri per l'approvazione finale. Sulla carta, il percorso è tutto sommato privo di ostacoli. Sia le regioni che le commissioni parlamentari hanno una funzione consultiva, ma è chiaro che incassare pareri negativi non aiuterebbe il cammino del testo. I problemi maggiori potrebbero sorgere proprio dal confronto con le regioni. Due in particolare si presentano al tavolo

del governo più agguerrite di tutte le altre, Liguria e Campania, sedi di accorpamenti fra le vecchie autorità (Genova con Savona, La Spezia con Marina di Carrara e Napoli con Salerno). La Liguria, attraverso l'assessore ai Porti Edoardo Rixi, ha presentato la scorsa setti-

mana in commissione Infrastrutture della Conferenza Stato-regioni una richiesta di moratoria di tre anni sull'accorpamento amministrativo fra Genova e Savona. Non solo. Rispetto a quanto previsto dal decreto, la Liguria accentua la natura privatistica degli enti, ipotizzandone una loro trasformazione

in società per azioni. Sono rilievi sostanziali che domani torneranno insieme ad altri nell'incontro con il ministro Delrio. Non si aprirà però un confronto, ma il ministro acquisirà le osservazioni delle regioni e poi lascerà che il decreto compia il suo atto successivo, quello con le commissioni. Anche

in questo caso, tenuto conto che emergeranno alcuni rilievi, si tratterà di arrivare a un testo condiviso fra Camera e Senato. Soltanto allora si potrà procedere con l'ultima lettura, quella del consiglio dei ministri. Prima di quella data, però, Delrio gradirebbe che dai territori arrivassero già indicazioni in merito alla scelta dei presidenti delle nuove autorità di sistema. Attendere la legge per far scattare l'iter di nomina potrebbe spingere la scelta oltre l'estate. E per i porti commissariati, vedi Genova, sarebbe un problema in più.

segue da pagina VI

Genova-Savona
la Regione
chiede una
moratoria

Ultimo
passaggio sarà
in consiglio dei
ministri

La riforma per salvare la portualità italiana

VENEZIA - In merito all'urgenza di una riforma per salvare la portualità italiana, Pier Luigi Penzo, ex dirigente

di Venezia, ha inviato una lettera aperta al presidente del Consiglio Matteo Renzi, al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e al presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Debora Serracchiani.

Di seguito pubblichiamo il testo integrale della missiva:

«Egregi signori, ho appreso dalla stampa del Progetto di legge sulla portualità italiana, a causa di un mio serio problema di salute e da unico portuale non sono stato nelle condizioni di poter esporre tempestivamente le mie

(continua a pagina 11)

La riforma per salvare

perplexità. Il momento per la portualità mediterranea è certo uno dei più delicati ma forse è anche l'occasione giusta per intervenire con urgenza e mettere seriamente mano alla nostra portualità da troppi anni abbandonata a se stessa, premesso che storicamente dagli anni sessanta lo Stato doveva intervenire annualmente a ripianare a piè di lista i debiti delle Compagnie e degli Enti portuali, fino alla legge 84/94 abbiamo assistito ad inutili tentativi per riportare la nostra portualità a normali criteri di potenzialità (tutti erano convinti e dicevano "tanto di qua devono passare"), nel 1967 Ugo La Malfa proponeva di liberare i nostri porti mandando a casa pagandoli i 30.000 portuali, nel 1968 abbiamo avuto il "salario garantito" cioè i portuali erano pagati se non c'era stato l'avviamento al lavoro, nei primi anni settanta si è passati al "salario collettivo" cioè non più cottimisti ma di fatto salariati con crollo della storica produttività e quindi ulteriore crollo della competitività dei nostri scali, nel 1983 il sottoscritto con Giorgio Lorenzato, ex capo dell'Ufficio del Lavoro portuale di Marghera ed ambidue conoscitori del porto anche dal basso, abbiamo convinto i ministri veneziani Degan e De Michelis ad intervenire avviando processi di esodo dei portuali che si sono realizzati fra il 1984 ed il 1994, con costi enormi per lo Stato senza però alcun vero vantaggio pratico, infine

nel 1994 abbiamo avuto la legge 84/94 che si è rivelata un totale fallimento.

Intanto i porti del Mare del Nord si erano sviluppati seriamente calamitando tutti i flussi delle merci e nel Mediterraneo l'Italia ha lasciato spazi enormi ai porti spagnoli, francesi, africani, turchi, greci fino agli sloveni, sempre sperando nel miracoloso intervento delle costituite Autorità portuali, che purtroppo si sono rivelate consumatrici di ricchezza, per auto sostenersi e finanziarsi, senza poter attirare un solo chilo di merce.

Se è vero che un euro investito in porto crea un volano fino a 37 euro in termini di fatturato, se è altrettanto vero che è prevedibile che entro pochi mesi cesseranno le guerre nei paesi del Mediterraneo e nel vicino Oriente e che si dovrà procedere alle ricostruzioni nei territori interessati, preso anche atto della fine dell'embargo nei confronti dell'Iran, allora una grande stagione a breve si potrebbe aprire per le imprese e per l'economia italiana, il tutto però se i nostri porti torneranno ad essere quanto prima competitivi e tale risultato si raggiungerà solo se si supereranno gli interessi e le esigenze locali puntando viceversa al superiore interesse del Paese.

A mio modesto parere la grave situazione della portualità italiana abbisogna di una nuova legge totalmente orientata alla riorganizzazione a fini di sviluppo, sono convinto che i porti italiani, gestiti in modo moderno, possono rappresentare il vero volano capace di creare ricchezza ed occupazione. Penso infatti che sia indispensa-

bile creare le condizioni più favorevoli per affrontare una concorrenza diventata globale, quindi snellire tutte le procedure burocratiche secondo logiche moderne: meno burocrazia assistente, norme doganali aggiornate, istituzioni non autoreferenziali ma al servizio delle imprese terminaliste le quali, grazie alla legge ed alla realtà devono essere considerate l'attore principale del porto perché sono le sole responsabili dei flussi delle merci e delle merci, le sole che sono nelle condizioni di portare o allontanare i traffici.

Che fare allora, come è possibile portare l'interesse e gli investimenti privati nazionali ed esteri nei nostri porti?

Se è vero che il porto è una infrastruttura dell'hinterland di competenza, se è vero che Rotterdam ed Amsterdam come Amburgo e Brema sentono l'esigenza di unificare la responsabilità di governo (ricordo che Rotterdam sviluppa più traffico dell'intera portualità italiana rappresentata da 142 scali), in Italia necessita superare la logica assurda delle 25 Autorità portuali passando alle Autorità di Sistema Logistico in numero limitato alle effettive esigenze, secondo l'esempio della portualità del Northern Range, quindi non più di mezza dozzina, strettamente responsabili anche degli sviluppi dei collegamenti stradali e ferroviari, degli eventuali interporti e capaci di produrre ricchezza per il territorio.

Alla luce di quanto sopra mi permetto riportare alcuni concetti scritti da Romano Prodi due anni addietro: "Un obiettivo che l'Unione europea ha fatto proprio puntando

con la sua politica infrastrutturale su pochi corridoi di trasporto multimodale essenziali tutti radicati anche a sud. Puntare ad adeguare alla competizione con i porti del mare del Nord i porti che sono alla radice dei corridoi essenziali europei pure indicazione del buon senso. ... In Italia la scala di Rotterdam, ma anche Anversa e Amburgo, è raggiungibile solo unendo gli sforzi, trattando i porti come scali fungibili dello stesso sistema multiportuale. Pochi sistemi multiportuali alla radice dei pochi corridoi essenziali che interessano il territorio italiano. Gli autori ne propongono cinque: sistemi multiportuali e logistici di corridoio - dettati dalla miglior utilizzazione combinata dei dedicati porti definiti essenziali in sede di programmazione europea delle reti Ten-T, sistemi multi portuali da costruire sul piano infrastrutturale e su quello organizzativo".

Ora è importante fare presto, alla luce di quanto sopra affermato le cose concrete da fare sui porti sono quelle di un immediato cambio, se necessario transitorio ed provvisorio, utilizzando vere professionalità oggi presenti, credo che l'iniziativa più immediata possibile sia oggi quella di pensare di allargare le attuali competenze dell'Autorità Marittima anche nel comparto portuale regionale e nazionale: premesso che le Regioni in base all'art. 117 hanno potestà legislativa su porti e aeroporti civili, si ricorda che le regioni toccate dal mare sono quindici ed in ogni regione è presente una Direzione Marittima; il personale delle Direzioni Marittime è il solo personale di alta professionalità, competenza ed equilibrio

-Segue

in campo marittimo e portuale oggi presente nei porti italiani, per cui da subito sarebbe possibile dar corso alla riforma realizzando le previste sei Autorità di Sistema portuale e logistico, quattro nella penisola e due nelle isole.

Per essere soggetti attivi di supporto alle costituite Autorità di Sistema logistico e portuale ritengo infatti che sarebbe sufficiente inserire nelle Direzioni Marittime medesime una sezione amministrativa tanto più che una Sezione demanio/ambiente è già presente, il tutto sotto la sovrintendenza delle Regioni in particolare per gli aspetti strutturali, infrastrutturali, normativi e commerciali; le Autorità di

sistema logistico e portuale e le Direzioni Regionali Marittime dovrebbero poi far riferimento, per essere coordinate, da una Direzione nazionale dei porti da far capo al ministero dei Trasporti supportata dal Comando Generale delle Capitanerie, senza inventare altri organi burocratici pleorici; ricordo a tutti che spesso ed egregiamente le Autorità portuali attuali sono state governate e gestite per lungo tempo da molti ammiragli dell'Autorità Marittima.

Circa le attuali Autorità portuali possiamo dire che sono state gravate di compiti sottratti in origine all'Autorità Marittima che difficilmente sono state all'altezza di eser-

citare e non per colpa loro, ma credo che l'errore più grossolano delle Autorità portuali sia stato la gestione dell'art. 13 della legge 84/94 perché le Autorità hanno utilizzato le risorse derivanti dai canoni per il loro sostentamento funzionale mentre avrebbero dovuto costare il meno possibile (organici limitati e poco costosi) per aiutare premiando i terminalisti al fine di portare più merce possibile e a fare investimenti mirati alla competitività ed al conseguente incremento temporale della concessione.

Circa le concessioni come noto è stata disattesa dal ministero la disciplina formale dell'art. 18 c. 1 della legge, solo di recente ho scoperto che a Genova il canone di con-

cessione per imprese portuali concesso a terzi, a parità di condizioni, è circa la metà rispetto a Venezia, non solo, ma se a Genova l'impresa fa investimenti importanti il canone può essere ridotto fino al 50% e prorogata la concessione in modo consistente; questa era la politica che spettava alle Autorità portuali ed è la politica da attuare da subito al fine di favorire investimenti nazionali ed esteri e cogliere l'occasione del rilancio del lavoro e dell'economia grazie alla prevista fine della belligeranza in Libia, Siria, e Iraq e dell'embargo all'Iran.

Nella speranza che si intervenga il più presto possibile in un settore così importante per l'economia ed il lavoro italiani invio i più distinti saluti».



È C'E DA VARARE IL CONSUNTIVO

Il "parlamentino" nell'impasse con la riforma a metà del guado

La riforma della portualità, tramite il decreto Madia di fine gennaio, mette [redacted] in mezzo al guado: si sa che spariranno i comitati portuali con rappresentanti di imprese e sindacati ma non sono ancora stati rimpiazzati e, al tempo stesso, senza comitato portuale l'attività dell'ente rischia di frenare. Non solo: a Livorno il 21 aprile cessa definitivamente l'attuale comitato perché per legge è impossibile prorogare oltre 45 giorni i membri del "parlamentino" già scaduti dal 7 marzo scorso.

Il commissario Gallanti sta richiedendo la designazione o la conferma dei rappresentanti entro il 12 aprile: entro fine aprile va approvato il consuntivo 2015. Dovrebbero durare in teoria 4 anni, a meno che la modifica degli ingranaggi del governo delle istituzioni portuali non diventi operativo nel frattempo. Ai sindacati che dovrebbero far eleggere dai lavoratori i rappresentanti è stato chiesto invece di procedere ad una loro semplice designazione», ha spiegato il numero due [redacted] Massimo Provinciali: [redacted]

non può lavorare senza avere un comitato portuale pienamente operativo ma sarebbe stato inopportuno, stante la prossima approvazione del decreto legislativo di riorganizzazione delle Autorità Portuali, organizzare le elezioni per eleggere i rappresentanti dei lavoratori».

Siciliano chiede un atto di indirizzo sul porto

m. c. g.) Il vicesindaco Simone Siciliano ha tenuto una riunione informale con i capigruppo consiliari (è stata notata l'assenza del capogruppo del M5S) per discutere della situazione del porto isola alla luce dei nuovi assetti della portualità siciliana che vedranno presenti nell'isola due sole autorità portuali e cioè Palermo ed Augusta. Siciliano ha chiesto ai capigruppo di presentare in aula e votare un atto di indirizzo con cui si dà mandato all'amministrazione comunale ad attivare le procedure affinché Gela possa essere compresa nell'autorità portuale della Sicilia orientale alias Augusta. Questo per evitare il declassamento del porto isola e l'essere tagliati fuori da ogni prospettiva di espansione nel campo portuale. Ma nell'atto di indirizzo deve anche essere indicato che se Gela non verrà compresa nel decreto ministeriale che riguarderà le autorità portuali il sindaco ha mandato di presentare ricorso al Tar. Dal dibattito è emerso che la richiesta del vicesindaco è stata accolta e si sta lavorando già al testo da presentare in aula. Sulle attività portuali punta l'amministrazione comunale tramite l'accordo di programma e progetti quali il hub logistico ed energetico e lo yard industriale. Il fatto che Catania non sarà autorità portuale non è certo un fatto favorevole. Il passaggio di Gela all'area metropolitana di Catania aveva tra i punti qualificanti per lo sviluppo il collegamento con l'autorità portuale di Catania che però a breve cederà il passo ad Augusta.

Tavolo dell' economia marittima e portuale Oggi primo incontro

«Un "Tavolo sull' economia marittima e portuale" per unire gli interessi specifici con quelli generali della città di Venezia e dell' area metropolitana». È l' idea - che oggi, alle 18, si concretizzerà con un incontro nella sede della Nuoca Compagnia lavoratori portuali, al fabbricato 362 di via del Commercio - lanciata dalla Federazione veneziana del Partito Comunista d' Italia e alla quale hanno già dato la loro adesione, tra gli altri, il presidente del Porto Paolo Costa, quello di Vtp Sandro Trevisanato, il responsabile dei lavoratori portuali Davide Tassan e il vice presidente dell' Assologistica Damaso Zanardo.

PRESENTATO PORTO DI TRIESTE ALLE IMPRESE DEL FRIULI:SALA GREMITA ALLA CCIA DI UDINE

D'AGOSTINO, DA POZZO, COSOLINI E HONSELL UNITI NEL RILEVARE LA CENTRALITÀ DEL PORTO DI TRIESTE QUALE INFRASTRUTTURA STRATEGICA PER LA REGIONE

Udine, 22 marzo 2016 - Sala gremita stamattina alla Camera di Commercio di Udine per l'incontro di presentazione del porto di Trieste alle imprese del Friuli. Hanno aperto i lavori, il presidente camerale **Giovanni Da Pozzo**, i sindaci di Udine e Trieste **Furio Honsell** e **Roberto Cosolini**, e il commissario dell'Autorità Portuale di Trieste **Zeno D'Agostino**. A seguire le testimonianze dirette di **Francesco S. Parisi**, presidente della Francesco Parisi Casa di Spedizioni spa, **Enrico Samer**, presidente e ad di Samer & Co. Shipping spa, **Marco Zollia**, marketing manager di Trieste Marine Terminal spa e **Fulvio Tomasin**, presidente dell'Interporto Cervignano del Friuli spa.

"L'asset strategico del porto di Trieste sono i servizi intermodali". Ha esordito così il **Commissario dell'APT, Zeno D'Agostino**, sottolineando da subito anche l'importanza della collaborazione con il Porto di Monfalcone. "Il mondo portuale e il mondo produttivo - ha continuato D'Agostino - non dialogano a sufficienza. Riteniamo che oltre a promuovere il porto a livello internazionale, è fondamentale iniziare a tessere un dialogo con il territorio e il proprio bacino di riferimento. Il porto non è un'infrastruttura, ma un sistema. Abbiamo una zona franca che non è mai stata utilizzata in maniera compiuta. E' necessario pensare al porto come un ambito in cui sviluppare e trasferire attività non solo logistiche e terminalistiche, ma anche industriali. Per questo il dialogo e il dibattito con gli imprenditori è fondamentale". L'incontro odierno è stato anche l'occasione per illustrare i nuovi piani di sviluppo del porto e i dati statistici del primo bimestre 2016. Positiva e in crescita la movimentazione ferroviaria con 861 treni movimentati (+ 30,19% sul primo bimestre dell'anno scorso). Buoni anche i risultati nel settore container: 74.141 TEU movimentati con un + 3,56%. Per le rinfuse solide invece si registra un + 4,40% e per le merci varie un + 7,88%.

-Segue



Il presidente camerale **Giovanni Da Pozzo** ha sottolineato come " il Porto di Trieste non è solo di Trieste, è dell'intero FVG, come tutte le infrastrutture che riguardano le aree industriali non sono solo delle aree industriali stesse. Ogni infrastruttura a supporto dell'economia va considerata come sistema in grado di portare crescita e sviluppo per tutti. Dobbiamo perciò superare i campanilismi e dobbiamo mettere in comune visioni e forze, mettere insieme gli imprenditori e i responsabili delle azioni pubbliche, come stiamo facendo qui oggi e come abbiamo fatto in più occasioni in questi anni, convinti dell'importanza di questo percorso per un'economia aperta all'export e all'internazionalizzazione."

Sulla stessa linea anche il Sindaco di Udine **Furio Honsell**, che ha rilevato "la centralità del porto di Trieste per la Regione" ed ha auspicato maggiore collaborazione tra le città di Udine e Trieste.

"Questi incontri dimostrano quanto Trieste possa e debba essere una risorsa fondamentale per la crescita dell'intera regione, - **ha affermato il Sindaco di Trieste Roberto Cosolini**. - Mette a disposizione, infatti, infrastrutture e risorse preziose. E può essere, anche, punto di riferimento per tutta questa parte d'Europa. Non si capisce, quindi, per quale ragione nessuno ci abbia pensato prima di noi preferendo, invece, crogiolarsi nel provincialismo e nell'isolamento. Con la Presidente Serracchiani e con Zeno D'Agostino stiamo perseguendo in modo convinto questa vocazione ".

Dopo gli interventi istituzionali, gli imprenditori dello scalo giuliano hanno illustrato le nuove possibilità che il Porto di Trieste può offrire alle imprese del territorio in termini di nuovi servizi intermodali, di condizioni tariffarie e di possibili sviluppi di nuove attività anche in regime di punto franco.



Attentati a Bruxelles, più controlli in porto a Genova

Genova - Disposizioni più rigide anche in aeroporto.

Genova - Gli attentati avvenuti a Bruxelles hanno fatto scattare la massima allerta all'aeroporto e al porto di Genova. Allo scalo aereo del Cristoforo Colombo la questura ha disposto l'immediato aumento dei controlli in coincidenza degli arrivi e la partenza di tutti i voli con particolare attenzione alle tratte internazionali: da stamane alle prime ore del pomeriggio a Genova sono attesi aerei da e per Monaco, Parigi e Londra. I passeggeri e i bagagli vengono controllati uno ad uno in modo minuzioso dagli agenti della polizia di frontiera e della Digos con l'ausilio di metal detector e cani anti esplosivo. Per ora non risultano anomalie o segnalazioni particolari. **Stesse rigide disposizioni all'arrivo e alle partenze delle navi in porto anche se oggi non sono programmati collegamenti di navi passeggeri con Paesi extra Schengen, come la Tunisia e il Marocco, ritenuti fra i più a rischio.** Gli attentati di Bruxelles hanno indotto ad intensificare anche le vigilanze e i controlli nelle stazioni ferroviarie e della metropolitana di Genova e in tutti gli altri potenziali obiettivi dei terroristi, primo fra tutti la Cattedrale di San Lorenzo. Aumentati anche i servizi delle speciali unità anti terrorismo allestite nei mesi scorsi a Genova da polizia e carabinieri e addestrate e attrezzate per fronteggiare eventuali emergenze sul territorio della provincia e della Liguria

DA 500 (2008) A 167 UNITÀ

Maersk taglia a Genova, presidi e sciopero

GENOVA. Presidio di protesta ieri nella sede del Comune dei lavoratori Maersk contro «la scelta dell'azienda di licenziare 16 persone nella sede di Genova». I lavoratori hanno ottenuto un incontro con l'as-



La protesta

sessore comunale allo Sviluppo economico. Cgil, Cisl e Uil dopo aver proclamato lo stato di agitazione stanno programmando

azioni di sciopero per i prossimi giorni: «Continua l'emorragia dell'occupazione dopo che nell'ultimo anno già 20 persone sono state agevolate per uscire volontariamente. La forza lavoro impiegatizia è passata da oltre 500 persone nel 2008 a 167 nel 2016».



Porti: riaperta al pubblico la Lanterna Rossa di Ancona

Immortalata nel film 'La ragazza con la pistola' con Monica Vitti

22 marzo, 15:11

(ANSA) - ANCONA, 22 MAR - La lanterna rossa, uno dei simboli del porto di Ancona, è da oggi di nuovo accessibile ai cittadini dopo i lavori di messa in sicurezza con l'installazione di una balaustra, realizzati dall'Autorità portuale. Accanto alla lanterna è stata collocata una panchina per tutti gli innamorati del mare da cui godere della bellezza dell'Adriatico.

La lanterna, con Ancona nelle vesti del porto di Brighton, è stata protagonista del film 'La ragazza con la pistola' di Mario Monicelli, con Monica Vitti. L'anno prossimo sarà arretrata di un centinaio di metri per lo spostamento del molo. Alla Vitti sarà dedicata un'opera temporanea per il festival "Ancona crea", che sarà realizzata lungo il muraglione del molo dallo street artist lcks.

Il Tirreno

Si insedia il nuovo comitato portuale

Il Comitato Portuale che si è insediato ieri pomeriggio a seguito di una riunione presso la sede [redacted] di Marina di Carrara. Nonostante i timori di un accorpamento immediato con l'ente spezzino, per effetto della norma che ha imposto la nascita di un'unica [redacted] per il "Mar Ligure Occidentale", l'organismo è stato rinnovato e mantiene per ora la sua autonomia: all'appello manca ancora il nominativo, delle aziende dell'autotrasporto. Il presidente sarà Francesco Messineo, attuale Presidente [redacted] e il suo vice sarà Marco Landi, Comandante in carica del Porto. Gli altri membri del nuovo comitato sono: Giovanni Parisi, Direttore Ufficio delle dogane di Pisa; Moreno Ferrari, Dirigente Provv. Interregionale per le Opere Pubbliche Toscana - Umbria - Marche; Vincenzo Ceccarelli o Adriano Poggiali Delegato dal Presidente della Giunta Regionale Toscana; Narciso Buffoni, Presidente Provincia Massa-Carrara; Angelo Zubbani, Sindaco di Carrara; Dino Sodini, Presidente C.C.I.A.A. di Massa-Carrara; Piero Neri, Rappresentante armatori; Andrea Balestri, Rappresentante industriali; Paolo Dello Iacono, Rappresentante imprenditori; Andrea De Gasperi, Rappresentante degli spedizionieri; Andrea Ghirlanda, Rappresentante degli agenti e raccomandati marittimi; Giovanni Panzani, (imprese ferroviarie operanti in porto); Domenico Ciavarella; Rappresentante lavoratori eletto dai dipendenti [redacted] e infine Massimo Bertanelli, Daniele Tarabella, Gianluca Terri, Morris Lucetti e Michele Biagi come rappresentanti dei lavoratori delle imprese operanti nei porti.

Livorno: L'Approdo Turistico nel Porto Mediceo. Lo realizzerà la Società Porta a Mare

Livorno, 22 marzo 2016 - "La proposta della Società Porta a Mare S.p.A. è l'unica risultata ammissibile per una valutazione finalizzata alla attuazione delle previsioni del Piano Regolatore Portuale". Si conclude in questo modo, con un via libera formale da parte del Comitato Portuale (riunitosi per l'ultima volta prima della definitiva scadenza del mandato), la procedura di comparazione che ha portato l'Authority a individuare nella Società di Trasformazione Urbana il soggetto cui rilasciare la concessione demaniale per attuare gli interventi di trasformazione in approdi turistici del Porto Mediceo e della Darsena Nuova.

Ad aver presentato formale richiesta erano stati, oltre alla S.T.U. Porta a Mare (partecipata dal Comune e, per il 99%, da Azimut Benetti), alcuni circoli nautici che operano nel porto mediceo, i quali però non hanno successivamente integrato la documentazione tecnica utile alla dimostrazione di una concreta possibilità di attuare le prescrizioni che il Piano Regolatore Portuale dispone per l'approdo turistico nel Porto Mediceo.

Nell'istruttoria preparata dal responsabile del procedimento, Massimo Provinciali, si legge infatti che ai concorrenti era stata richiesta *"una documentazione tecnica adeguata ed omogenea"*, che però i circoli non hanno mai provveduto a presentare, eccependo alla richiesta dell'APL di integrazione documentale motivazioni che non tenevano conto delle previsioni del PRP circa la dotazione di servizi e di impianti necessari per l'esercizio di un approdo turistico (così come disposto dalle norme del *Masterplan dei Porti* della Regione Toscana), e chiedendo in pratica un riconoscimento

-Segue

di "un diritto di insistenza" nell'ambito del Mediceo.

Questo ha portato l'Autorità Portuale a presentare in Comitato Portuale la delibera con la quale è stata individuata la proposta progettuale della società Porta a Mare per il rilascio della concessione del Porto Mediceo, preceduta dal parere favorevole, lo scorso 8 marzo, della Commissione Tecnica di Valutazione (CTV) la quale ha verificato la sua coerenza con le più volte citate prescrizioni del PRP

Il progetto di trasformazione del Porto Mediceo (e della Darsena Nuova) in approdo turistico fu presentato per la prima volta nel 1997, a seguito dell'approvazione in Regione del Piano Strutturale del Comune di Livorno. Dieci anni dopo, nel 2007, venne sottoscritto un Accordo di Programma presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, con la quale l'Autorità Portuale si assunse il compito di sviluppare la pianificazione urbanistica necessaria per garantire il dettaglio delle previsioni del Piano Strutturale, avviando la redazione di una variante del Piano regolatore Portuale e facendola approvare a dicembre del 2010. Il nuovo Piano regolatore Portuale, approvato in Consiglio Regionale il 25 marzo dell'anno scorso, recepisce i contenuti della variante al PRP approvata nel 2010, prevedendo anche un piccolo approdo nautico nello specchio acqueo della Bellana, da destinare alla nautica sociale.

La delibera è passata con il voto contrario del sindaco di Livorno, Filippo Nogarin, che in corso di riunione ha chiesto un rinvio della decisione: «È in corso un procedimento per far passare le aree del waterfront in mano al Comune di Livorno - ha detto il primo cittadino -, abbiamo aperto un tavolo e chiediamo al commissario di attendere gli esiti di questo dibattito».

«È da troppo tempo - ha replicato Gallanti - che questa pratica risulta pendente. È giusto portarla a compimento. Del resto ci sono ancora i tempi della valutazione del progetto definitivo nella Conferenza dei Servizi».

Il 21 aprile scade il Comitato Portuale

Chieste nuove designazioni entro il 12 aprile

Il 21 aprile chiude definitivamente i battenti l'attuale Comitato dell'Autorità portuale di Livorno. I rappresentanti del parlamento di Palazzo Rosciano, scaduti il 7 marzo scorso e il cui mandato è prorogato per legge per 45 giorni, sono quelli designati nel 2012 dalle rispettive associazioni (operatori, sindacati, enti pubblici). Il Commissario Gallanti sta inviando in questi giorni le lettere agli enti rappresentati in Comitato perché procedano alla designazione o alla conferma dei membri, che in teoria dovrebbero durare altri quattro anni, salvo decadenza, nel caso in cui la riforma della governance portuale diventi legge in questo arco di tempo.

-Segue

«Abbiamo chiesto alle organizzazioni sindacali di non attivare le procedure di elezione dei propri componenti ma di procedere ad una loro semplice designazione» ha spiegato Provinciali, se da una parte, infatti, l'Authority non può lavorare senza avere un Comitato Portuale pienamente operativo, dall'altra sarebbe stato inopportuno, stante la prossima approvazione del decreto legislativo di riorganizzazione delle Autorità Portuali, organizzare le elezioni per eleggere i rappresentanti dei lavoratori».

L'Authority ha chiesto alle rappresentanze di far pervenire le designazioni entro il 12 aprile, poter costituire il Comitato portuale in tempo utile per l'esame del bilancio consuntivo del 2015, che per legge deve essere approvato entro fine aprile.

AUTHORITY » DISCO VERDE DAL COMITATO

Azimut Benetti realizzerà il porto turistico nel Mediceo

Si erano fatti avanti anche i circoli. Palazzo Rosciano: non hanno presentato adeguata documentazione. Nogarin chiede un rinvio, poi vota contro

di LIVORNO

Con il voto contrario del sindaco di Livorno Filippo Nogarin, il comitato portuale ha deciso in extremis - nell'ultima riunione prima della scadenza del mandato - di concludere la procedura di comparazione al termine della quale

ha individuato la Porta a Mare spa come «soggetto al quale rilasciare la concessione demandata per attuare gli interventi di trasformazione in approdi turistici del Porto Mediceo e della Darsena Nuova». A confermarlo è una nota di Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, sottolineando che «la proposta della società Porta a Mare spa è l'unica risultata ammissibile per una valutazione finalizzata alla attuazione delle previsioni del Piano regolatore portuale».

Si tratta della società che dalle visure camerali risulta al 99,06% in mano a Azimut Benetti col rimanente 0,94% posseduto dal Comune di Livorno: presidente è Francesco Tarchi, 41 anni (che nella galleria Asa figura nel consiglio di sorveglianza della capogruppo e come sindaco supplente della controllata Giunti Carlo Alberto srl), mentre nel consiglio siedono due uomini forti dell'azienda di megayacht come il proprietario Paolo Vitelli e, come vicepresidente, il manager Vincenzo Pocerio, oltre a Roberto Alberghetti e

Marco De Paolis.

In realtà, la società di trasformazione urbana Porta a Mare non era stata la sola a farsi avanti. Alla fine del febbraio scorso erano stati pubblicamente presentati due progetti alternativi con il dichiarato intento di sbarrare il passo alla concessione alla società di Azimut-Benetti: l'uno da 779 posti barca che ha tra i promotori lo Yacht Club, il Circolo Nautico Livorno e la Lega Navale più una decina di altri circoli del Mediceo; l'altro da 400 posti che è stato proposto dal circolo nautico Molo. Anche da parte si ammette che avevano presentato formale richiesta anche «alcuni circoli nautici che operano nel Porto mediceo». Palazzo Rosciano tiene a precisare che poi però sono rimasti tagliati fuori in quanto «non hanno successivamente integrato la documentazione tecnica utile alla dimostrazione di una concreta possibilità di attuare le prescrizioni che il Piano regolatore portuale dispone per l'approdo turistico nel Porto Mediceo».

Secondo quanto indicato nell'istruttoria dal segretario generale Massimo Provinciali, responsabile del procedimento, ai circoli era stata richiesta «una documentazione tecnica adeguata e omogenea»: anziché presentarla, i circoli hanno fatto eccezione alla richiesta di integrare i

documenti e hanno addotto - dice la nota -

«motivazioni che non tenevano conto delle previsioni del Piano regolatore portuale circa la dotazione di servizi e di impianti necessari per l'esercizio di un approdo turistico (così come disposto dalle norme del "Masterplan del Porto" della Regione Toscana)» e chiedendo in pratica «un riconoscimento di "un diritto di insistenza" nell'ambito del Mediceo».

L'istituzione portuale ha presentato al comitato la delibera che individua il progetto della società Porta a Mare per rilasciare la concessione del Porto Mediceo; tale proposta è stata preceduta dal parere favorevole che l'8 marzo è stato espresso dalla Commissione tecnica di valutazione.

Di tutt'altro avviso è stato il sindaco Nogarin che, prima di votare contro il provvedimento, aveva chiesto al comitato di rinviare la decisione. Il motivo? «È in corso un procedimento per far passare le aree del waterfront in mano al Comune di Livorno: abbiamo aperto un tavolo e chiediamo al commissario di attendere gli esiti di questo dibattito», questa la posizione del sindaco.

Al contrario, secondo il commissario

«è da troppo tempo che questa pratica risulta pendente: è giusto portarla a compimento». Quanto ai rilie-

vi del sindaco, comunque, secondo il numero uno

«ci sono ancora i tempi della valutazione del progetto definitivo nella Conferenza dei Servizi».

Non è un caso, dunque, che faccia rilevare che il progetto per fare del Porto Mediceo e della Darsena Nuova un approdo turistico «fu presentato per la prima volta nel 1997, a seguito dell'approvazione in Regione del Piano strutturale del Comune di Livorno». Quasi due decenni fa.

A ciò si aggiunge che «dieci anni dopo, nel 2007, venne sottoscritto un accordo di programma presso la Presidenza del consiglio dei ministri, con la quale si assunse il compito di sviluppare la pianificazione urbanistica necessaria per garantire il dettaglio delle previsioni del Piano strutturale, avviando la redazione di una variante del Piano regolatore Portuale e facendola approvare a dicembre del 2010». Vale la pena di sottolineare che da Palazzo Rosciano si fa riferimento al fatto che il nuovo Prg portuale («approvato in consiglio regionale il 25 marzo dell'anno scorso») «recepisce i contenuti della variante Prg approvata nel 2010, prevedendo anche un piccolo approdo nautico nello specchio acquoso della Bellana, da destinare alla nautica sociale».

Mauro Zuccherli

COLLEZIONE RASSEGNA

«Il Mediceo alla Porta a Mare Spa» Nogarin vota no, circoli in fermento

Ok [redacted] al progetto Azimut Benetti. Ma l'iter è ancora lungo

SE NON È un record, purtroppo negativi voti, poco ci manca. Vent'anni dopo la prima presentazione di un progetto ad hoc, il comitato portuale ha approvato ieri la proposta di trasformare il porto mediceo e la darsena nuova in un "marina". Proposta della Società Porta a Mare S.p.A. che ha avuto anch'essa un lungo iter, quasi dieci anni. E che è stata giudicata dal comitato portuale l'unica ammissibile per una valutazione finalizzata alla attuazione delle previsioni del Piano Regolatore Portuale. Malgrado il voto contrario del sindaco Nogarin - che ha ribadito il suo "no" al porto turistico nel mediceo ed aveva chiesto un rinvio avendo avviato una pratica per il passaggio del waterfront urbano al Comune - il comitato ha formalmente indicato nella Porta a Mare Spa il soggetto cui ribaciare la concessione demaniale per attuare gli interventi di trasformazione in approdi turistici del Porto Mediceo e della Darsena Nuova. Gallanti, rispondendo al sindaco, ha ricordato che esistono ancora i tempi della valutazione del progetto definitivo nella conferenza dei servizi. In sostanza, non siamo ancora arrivati alla fine dell'iter. E c'è da temere che ci vorrà ancora parecchio. Nella discussione in comitato, è stato anche ricordato che ad aver presentato formale richiesta per il Mediceo erano stati, oltre alla Stu Porta a Mare (partecipata dal Comune e, per il 99%, da Azimut Benetti), alcuni circoli nautici che vi operano; i quali però - dice la no-



ta [redacted] portuale - «non hanno successivamente integrato la documentazione tecnica utile alla dimostrazione di una concreta possibilità di attuare le prescrizioni che il Piano Regolatore Portuale dispone per l'approdo turistico nel Porto Mediceo».

NELL'ISTRUTTORIA preparata dal responsabile del procedimento, Massimo Provinciali, si legge infatti che ai concorrenti era stata richiesta una documentazione tecnica adeguata ed omogenea, che però i circoli non hanno mai provveduto a presentare,

eccependo alla richiesta dell'Apl di integrazione documentale motivazioni che non tenevano conto

IL NODO APERTO

Riguarda la ricollocazione delle centinaia di imbarcazioni agli ormeggi dei club nautici

delle previsioni del Prp circa la dotazione di servizi e di impianti necessari per l'esercizio di un approdo turistico (così come disposto dalle norme del Masterplan del Porto della Regione Toscana),

e chiudendo in pratica un riconoscimento di "un diritto di insistenza" nell'ambito del Mediceo. Anche la commissione tecnica di valutazione (Cv) si era precedentemente espressa per la Stu Porta a Mare. Il progetto di trasformazione del Porto Mediceo (e della Darsena Nuova) in approdo turistico fu presentato per la prima volta nel 1997, a seguito dell'approvazione in Regione del Piano Strutturale del Comune di Livorno. Dieci anni dopo, nel 2007, venne sottoscritto un Accordo di Programma presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, con la quale [redacted] si assunse il compito di sviluppare la pianificazione urbanistica necessaria per garantire il dettaglio delle previsioni del Piano strutturale, avviando la redazione di una variante del Piano regolatore Portuale e facendola approvare a dicembre del 2010. Il nuovo Piano regolatore Portuale, approvato in Consiglio Regionale il 25 marzo dell'anno scorso, recepisce i contenuti della variante al Prp approvata nel 2010, prevedendo anche un piccolo approdo nautico nello specchio acqueo della Bellana, da destinare alla nautica sociale. Rimane aperto il problema della ricollocazione delle centinaia di barche dei vari circoli nel frattempo insediati nel Mediceo: tutti con concessioni temporanee in gran parte scadute, ma tutti ben decisi a non farsi "spostare" senza combattere se non saranno offerte "alternative funzionali".

A.F.



Ci sono ancora i tempi della valutazione del progetto definitivo in Conferenza dei Servizi





Impegno per l'assemblea aperta sul Porto

LIVORNO - «IN SEDE di Comitato Portuale abbiamo discusso stamani (ieri, ndr) anche dei bacini di carenaggio per i quali [redacted] aveva pubblicato il bando per il affidamento della gestione. Bando bloccato con il sequestro del bacino galleggiante teatro nell'agosto 2015 di un incidente mortale. Visto il sequestro [redacted] ha ipotizzato di revocare il vecchio bando per farne uno nuovo. Ma dopo che la procura avrà fatto tutte le verifiche necessarie». Lo ha riferito il sindaco Negrini in consiglio comunale ieri in apertura di seduta. La vicenda dei bacini è tornata sotto i riflettori per iniziativa dei lavoratori disoccupati

del coordinamento Vertenza Livorno ricevuti in Regione e a Palazzo Rostagno, chiedendo iniziative concrete per sbloccare i bacini. «La necessità di revocare il vecchio bando - ha precisato il sindaco - è dettata dal fatto che l'incidente ha modificato il quadro previsto nel bando medesimo». Giuseppe Carlotto di Livorno Libera ha chiesto se sia possibile limitare il nuovo bando al bacino galleggiante senza effetti sul bacino in muratura. Per il quale - dice - dovrebbe riprendere l'iter della gara consentendo di aggiudicarne la gestione per cui sono previsti rilevanti investimenti e ricadute occupazionali importanti. Una proposta del genere era stata lanciata su

La Nazione giorni fa dal presidente del consorzio Capitol, l'avvocato Nicola Spandoli, interessato con i Ripartitori di Livorno a rilanciare l'offerta di investimento sui bacini. Spandoli suggeriva di revocare il vecchio bando e scindere il bacino galleggiante da quello in muratura. Aveva proposto anche «un accordo locale con gli altri operatori che fanno capo a Jobson Group. Il capogruppo di 5 Stelle Francesco Bastone ha allora preso la palla al balzo chiedendo che «ai lavori su un nuovo bando che scinda il bacino in muratura da quello galleggiante». Il sindaco ha apprezzato la sua idea. De Filicima (Pd) apre alla proposta di Bastone. «Revocare in toto il ban-

do in essere per riscriverlo richiede troppo tempo. L'ipotesi di Bastone pare la più utile». E Marco Cannito di Città Diversa sollecita «un atto del consiglio comunale condiviso». Così è stata approvata all'unanimità (30 voti a favore) la mozione firmata da tutti i gruppi e presentata da Marco Valsani (Livorno Bene Comune) che impegna il sindaco a «porre alla Procura l'importanza di giungere quanto prima al dissequestro del bacino galleggiante per avviare le operazioni di ripristino e a richiedere «un Comitato Portuale aperto alla città successivo alla convocazione in commissione [redacted]

Monica Dolciotti



Il sequestro

IL BACINO galleggiante è sotto sequestro dallo scorso agosto per l'incidento mortale avvenuto sulla nave Urania, costato la vita al trentottenne Gabriele Petrone, 12 furono i feriti



La proposta Capitol

IL CONSORZIO Capitol, interessato con i Ripartitori di Livorno a rilanciare l'offerta di investimento sui bacini, chiedeva di revocare il vecchio bando e scindere i due bacini, in muratura e galleggiante

Il testo votato

LA MOZIONE impegna il sindaco a porre alla Procura l'importanza di giungere quanto prima al dissequestro del bacino galleggiante per avviare le operazioni di ripristino e a richiedere un Comitato portuale aperto alla città

L'INTERVENTO

di BRUNO TAMBURINI*

SCONCERTANTI «PAGELLINE»

CERTO che l'impudenza di alcuni esponenti politici è davvero sconcertante, e, se poi sono targati Pdl, raggiunge livelli inauditi e naturalmente sprofonda nel ridicolo. Il ragazzone colligiano che vede il mare con il binocolo e magari non riesce a distinguere la prua dalla poppa di una nave, sì, insomma, quelle cose che galleggiano, si è lanciato in una serie di giudizi su potenziali candidati alla presidenza

persone a lui sconosciute o quasi, con una sicumera ed una presunzione assolutamente non giustificabili. E poi i patetici commenti sulla

vicinanza al suo partito di alcuni di loro, come se questo fosse una medaglia o meglio ancora un titolo di merito per la conquista di un ruolo così delicato e complesso come la direzione dell'Ente forse più importante della città ed in particolare ritengo demenziale la sua valutazione sulla Dot.ssa Batini, una donna con un curriculum da far spavento ed incarichi di prestigio in ambito internazionale che questo singolare personaggio non potrà mai immaginare manco nei suoi sogni più arditi. Io pagherei a sapere dove l'hanno pescato. Ridatemi i compagni di un tempo, erano quelli che erano, ma il confronto con loro era interessante e stimolante, con i giovanotti di oggi è soltanto deprimente.

Il Tirreno

Il sindaco: nuovo bando per i bacini



«Sul sequestro al bacino grande la gara tra due partecipanti si è bloccata non mi hanno saputo dire i tempi anche se Gallanti ha parlato di tempi relativamente brevi. Si potrebbe andare a un nuovo bando per il bacino. Ho rimarcato la richiesta di vedere riaperto il bacino in muratura» (foto). Lo ha detto il sindaco Mogarín in consiglio comunale dicendo che sul bando della Porto 2000 ha ribadito «Fatto unanime scaturito dal consiglio mentre sul porto turistico ho chiesto di ritirare la delibera votando no». Sulla questione portualità gli ha fatto eco la preoccupazione di De Filicaja (Pd): «Non passa giorno che non ci siano richieste di utilizzi diversi delle banchine rispetto a quelli previsti dal piano regolatore. Serve una posizione forte del consiglio e dell'amministrazione». Infine è stata votata una mozione condivisa sul dissequestro dei bacini e un comitato portuale aperto al consiglio, e una mozione di Cannito per convocare un tavolo con governo, Regione e sindacati per fare tre cose: risposta emergenziale ai lavoratori in difficoltà, piano urgente per ricollocare gli ex lavoratori». Mogarín ha poi aggiunto: «Siamo favorevolissimi al ripristino del bacino in muratura. In comitato portuale ho chiesto come pensiamo di rispondere alle esigenze di un grande porto anche in vista della Darsena Europa se viene meno di uno dei potenziali asset che è il "garage"? Il bacino grande è l'elemento giusto». (e.p.)

Interporto, in crescita la quota di Gallanti

A caccia di spazi alle spalle delle banchine. Capitali in cambio di potere ma ristrutturando i debiti

■ LIVORNO

Da un lato, la Regione Toscana e il Monte Paschi che dell'interporto di Guastalle hanno in mano quasi i due terzi (23,6% l'una e 40,8% l'altro) ma da quattro anni vogliono uscire. Dall'altro, [] che cerca aree per il porto (e dal 5% della prima metà del decennio scorso ha da qualche anno raddoppiato l'impegno salendo fin quasi al 10%).

Quanto basta per far sembrare in discesa la strada di un passaggio di quote perché risponde ai rispettivi orizzonti strategi-

ci: se ne è parlato ieri in comitato portuale anche se semplicemente in un round informativo che però non è approdato a decisioni.

È in ballo un ulteriore aumento della quota di Palazzo Rosciano, non è escluso che Regione e Mps facciano pressing ma, com'è emerso nella riunione a Palazzo Rosciano, c'è da risolvere qualche "grana". Ad esempio, il riequilibrio dei conti di Interporto, chi se lo accollava? Non è un segreto che [] vorrebbe veder ristrutturato o comunque rinegoziato l'indebitamento con le banche.

Non basta, c'è da capire come l'aumento dell'impegno economico-finanziario si traduce in potere reale di gestione dentro i gangli vitali della società interportuale.

C'è anche un altro aspetto: [] accresceva il proprio ruolo nell'interporto (che è in territorio del Comune di Collesalveti) mentre il municipio colligiano conquistava un seggio in comitato portuale. Ma la nuova normativa cancellerà quel seggio: è da capire se questo ora avrà qualche contraccolpo sul complesso dell'operazione. (M.L.)



Uno degli ingressi dell'interporto di Guastalle

ITEMI CALDI CHIESTA ANCHE UNA PROROGA DI UN MESE PER I TERMINI DELLA GARA SU PORTO 2000

Comitato portuale in scadenza: urge il turn over

DUE LE NOTIZIE "collaterali" alle decisioni per il marina nel Mediceo nel comitato portuale di ieri. La prima riguarda la scadenza dello stesso comitato portuale il 21 aprile prossimo e quindi la necessità di nominare velocemente il successore per poter approvare nei termini di legge- entro il 30 aprile- il bilancio consuntivo 2015. La seconda è che su richiesta dei raggruppamenti d'impresa interessati alla gara della "Porto 2000", la scadenza per la il prossimo step della gara stessa verrà prorogata, quasi certamente di un mese, cioè a fine maggio. Le richieste di chiarimento riguardano in particolare la "diligence", ma investono anche- secondo alcune indiscrezioni- un centinaio di punti della pur dettagliata articolazione del bando. Per risponde-

re, [] si prenderà dunque un ulteriore mese di tempo. Torniamo al comitato: gli attuali rappresentanti del parlamentino di Palazzo Rosciano sono scaduti il 7 marzo scorso e il loro mandato è stato prorogato per legge per 45 giorni, fino al 21 aprile. Designati nel 2012 dalle rispettive associazioni (operatori, sindacati, enti pubblici) dovranno essere redesignati o sostituiti celermente, i termini forniti ieri in comitato scadono il 12 aprile- proprio per l'urgenza relativa all'approvazione del bilancio 2015.

«**ABBIAMO** chiesto alle organizzazioni sindacali di non attivare le procedure di elezione dei propri componenti ma di procedere ad una loro semplice designazione- ha spiegato in comitato por-

tuale il segretario generale Massimo Provinciali -perchè se da una

parte [] non può lavorare senza avere un Comitato Portuale pienamente operativo, dall'altra sarebbe stato inopportuno, stante la prossima approvazione del decreto legislativo di riorganizzazione delle Autorità Portuali, procedere ad elezioni per eleggere i rappresentanti dei lavoratori». Elezioni che, tra l'altro, costano svariate migliaia di euro per organi che dureranno in carica- se la riforma andrà avanti- solo pochi mesi. E che con la riforma saranno praticamente aboliti, visto che è prevista la loro sostituzione con un ristrettissimo comitato di gestione di soli 5 membri con l'esclusione delle categorie, dei sindacati e di molte rappresentanze istituzionali locali.

A.F.



TECNICO Il segretario generale [] di Livorno, avvocato Massimo Provinciali

Il Comitato Portuale rinnova le cariche

L'Authority ha chiesto alle rappresentanze di far pervenire le designazioni entro il 12 aprile per poter costituire il Comitato portuale in tempo utile per l'esame del bilancio consuntivo del 2015

martedì 22 marzo 2016 06:33

Il 21 aprile chiude definitivamente i battenti l'attuale Comitato

di Livorno. I rappresentanti del parlamentino di Palazzo Rosciano, scaduti il 7 marzo scorso e il cui mandato è prorogato per legge per 45 giorni, sono quelli designati nel 2012 dalle rispettive associazioni (operatori, sindacati, enti pubblici). Il Commissario Galliani sta inviando in questi giorni le lettere agli enti rappresentati in Comitato perché

procedano alla designazione o alla conferma dei membri, che in teoria dovrebbero durare altri quattro anni, salvo decadenza, nel caso in cui la riforma della governance portuale diventi legge in questo arco di tempo. «Abbiamo chiesto alle organizzazioni sindacali di non allivare le procedure di elezione dei propri componenti ma di procedere ad una loro semplice designazione», ha spiegato Provinciali, «se da una parte, infatti, non può lavorare senza avere un Comitato Portuale pienamente operativo, dall'altra sarebbe stato inopportuno, stante la prossima approvazione del decreto legislativo di riorganizzazione delle Autorità Portuali, organizzare le elezioni per eleggere i rappresentanti dei lavoratori». ha chiesto alle rappresentanze di far pervenire le designazioni entro il 12 aprile per poter costituire il Comitato portuale in tempo utile per l'esame del bilancio consuntivo del 2015, che per legge deve essere approvato entro fine aprile.

Autore: [redacted]

Livorno, il Porto per la Toscana



Porto 2000, si punta al milione di croceristi

martedì 22 marzo 2016 10:24

Si è conclusa pochi giorni fa la missione congiunta di **Porto di Livorno 2000 e**

in Florida per il Sea

Trade Cruise Global, la fiera più importante al mondo delle crociere che si è svolta nella città di Fort Lauderdale. La delegazione della società che gestisce il traffico crociere nel nostro porto, composta dal presidente, Massimo Provinciali, dai dirigenti Federica Matteucci e Giovanni Paolo Spadoni, da Fabrizio Mazzei, port operation manager e da Serena Veroni, responsabile marketing e comunicazione si dichiara molto soddisfatta.

E' tornata infatti dalla capitale mondiale delle crociere dopo aver compiuto un fitto lavoro di relazioni con tutti i gruppi armatoriali che confermano la loro presenza per il 2016 a Livorno e assicurano un crescendo di toccate nave che scaleranno il nostro porto nel 2017 con un programma nutrito di scali anche in home-port parziale. In particolare segnaliamo che per l'anno 2016 sono stati ad oggi schedulati 413 scali per



-Segue

un totale di circa 800 mila passeggeri, un recupero significativo rispetto alla flessione registrata nel 2013 destinato a crescere ancora nel 2017 fino all'auspicato ritorno al traguardo di un milione di passeggeri già registrato nel 2012.

A Fort Lauderdale la delegazione di Porto di Livorno 2000 ha consolidato gli accordi esistenti con tutte le Compagnie incontrando i massimi vertici dei Gruppi Armatoriali più importanti al mondo (Carnival, NCL, Royal Caribbean) che si sono dichiarati soddisfatti degli accordi in essere e dei servizi fin qui ricevuti confermando all'unisono che prevedono un aumento di traffici e di scali per il 2017. **Da segnalare i rapporti con Royal Caribbean con il quale si stanno gettando le basi di un accordo che potrà prevedere l'arrivo a Livorno delle unità più grandi.** Con Carnival sono stati confermati i criteri dell'accordo pluriennale in essere e è stata data particolare attenzione al prossimo viaggio inaugurale della nuova nave **Carnival Vista previsto a Livorno il 13 giugno** prossimo con a bordo 5000 passeggeri che scalerà Livorno da maggio ad ottobre ben 18 volte. Con il Gruppo Prestige (NCL, Oceania, Regent Seven Seas) con il quale Porto di Livorno 2000 vanta un importante accordo, sono state potenziate le opportunità di scalo delle grandi navi come la Norwegian Epic, Spirit e Jade tant'è che ad inizio di questo autunno sono previsti scali della Epic in particolare anche in home port parziale, grazie al recente ampliamento del Terminal Alto Fondale che si è dotato di spazi anche per operazioni home port. Oltre agli armatori, Porto di Livorno 2000 ha incontrato agenti marittimi e tour operator che hanno apprezzato lo stand di dimensioni rilevanti, 54 mq condiviso, nell'ottica della riforma portuale, con il porto di Piombino e incentrato sulla promozione dei due porti come porti per la Toscana o gates privilegiati per raggiungere la famosa città d'arte ma anche porte di accesso dei territori della costa, Livorno, Bolgheri, la Costa degli Etruschi e l'Isola d'Elba che sono entrate a far parte delle proposte di itinerari complementari ed alternativi della Toscana della Costa. La promozione del Porto di Livorno come Porto per la Toscana continua ad essere vincente: la Regione Toscana, attraverso l'Agenzia di Toscana Promozione, ha riconosciuto alla Società Terminalista un nuovo co-finanziamento per il quarto anno consecutivo confermando perciò l'interesse strategico per la crociera e gli interventi di marketing territoriale messi in campo da Porto di Livorno 2000. **"Un bilancio positivo** – commenta il Presidente di Porto di Livorno 2000, **Massimo Provinciali** – **sia in relazione alla qualità della comunicazione e dell'azione di promozione svolta al Sea Trade di Fort Lauderdale, quest'anno ottimamente coordinata da Assoporti,** sia per la valenza degli incontri avuti con le più importanti linee armatoriali che guardano con molto interesse a Livorno in una prospettiva di sicura crescita e potenziamento della loro presenza sul nostro scalo".

Giustizia: arrestato ex presidente Autorità portuale Moscherini. Indagine su presunta estorsione

Author : red

Date : 22 marzo 2016



(FERPRESS) – Milano, 22 MAR – Giovanni Moscherini, ex presidente dell'Autorità Portuale di Fiumicino, Gaeta e Civitavecchia, è stato arrestato all'aeroporto milanese di Malpensa in esecuzione di un'ordinanza emessa dal Gip di Civitavecchia. Moscherini, insieme a un suo collaboratore, sarebbe ritenuto responsabile di tentata estorsione e di minaccia per costringere altri a commettere un reato.

Moscherini è stato anche sindaco di Civitavecchia dal 2007 al 2011, responsabile nazionale della portualità e dell'economia del mare di Forza Italia (incarico da cui è stato sospeso) e attualmente ricopriva l'incarico di amministratore di una società operante nel settore dell'edilizia.

L'indagine avrebbe accertato che Moscherini avrebbe operato un tentativo di estorsione, minacciando l'Autorità portuale di Civitavecchia di denunciare presunte irregolarità nelle forniture per favorire, invece, l'acquisto di una cava di proprietà viterbese per fornire il materiale lapideo necessario per la realizzazione di un appalto pubblico della stessa Autorità. L'acquisto sarebbe dovuto avvenire per una cifra compresa tra i 20 e i 23 milioni di euro e Moscherini si sarebbe così procurato un ingiusto profitto pari più o meno a 1 milione 600 mila euro.

Ci sarebbe anche un giallo riguardo l'arresto e il trasferimento in carcere avvenuto all'aeroporto e che sarebbe stato effettuato perché Moscherini è rientrato in Italia prima di quanto concordato con l'autorità giudiziaria. A questo proposito, il senatore Francesco Giro, di Forza Italia, ha emesso un comunicato per denunciare "la farsa o l'accanimento": "Contro l'ex sindaco Moscherini – si legge nel comunicato - delle due l'una: o siamo alla farsa o è accanimento mediatico giudiziario allo stato puro. Moscherini, raggiunto giovedì scorso da un provvedimento di custodia cautelare mentre era all'estero, torna in due giorni e mezzo in Italia a casa sua a Roma per spiegare la sua versione dei fatti e ora scopriamo da alcune agenzie di stampa che i magistrati lo accusano persino di aver anticipato rientro di aver fatto troppo presto. Farsa o accanimento?!", conclude la nota.

La Gazzetta Marittima

A Cagliari attivato il PIF

CAGLIARI – L'Associazione Agenti Marittimi della Sardegna ha reso noto che, il PIF del porto Canale di Cagliari è operativo. La dottoressa Tasselli, responsabile UVAC e PIF per la Sardegna e la Toscana, in presenza dell'Autorità portuale ingegner Murgia, della dottoressa Brau della Dogana di Cagliari, del dottor Cupolo del terminal CICT del porto di Cagliari e del presidente dell'Associazione Agenti Marittimi sardi Michele Pons ha confermato che il PIF di Cagliari finalmente è operativo. Pertanto è abilitato per le operazioni di importazione/esportazioni di tutti i prodotti di origine animale.

Costa Sud: Oggi una tavola rotonda con il Sindaco e Ignazio Messina (IdV)

Una tavola rotonda per discutere del futuro della costa Sud di Palermo si terrà oggi, dalle ore 16, all' Ecomuseo del Mare di Palermo in via Messina Marine 27. A coordinare i lavori sarà il presidente della Seconda commissione del consiglio comunale Paolo Caracausi (IdV), con la partecipazione del sindaco Leoluca Orlando e del segretario nazionale di Italia dei Valori Ignazio Messina. "In questi quattro anni - dice Caracausi - abbiamo ascoltato troppe promesse sulla costa Sud che sono rimaste lettera morta. Bisogna restituire a Palermo e ai palermitani questo magnifico tratto del litorale che potrebbe riqualificare l'intera zona, costituendo un motore per lo sviluppo economico e la creazione di posto di lavoro". Alla tavola rotonda interverranno il presidente del comitato per il recupero della costa Sud Francesco Pennino, gli assessori comunali Sergio Marino e Giuseppe Gini, il presidente dell'Autorità portuale di Palermo Vincenzo Cannatella, il presidente del Coni Sicilia Sergio D'Antoni, il comandante della Capitaneria di porto di Palermo Gaetano Martinez e il presidente della Reset Antonio Pemiciaro.

Caracausi (IdV): "La costa sud deve rinascere, basta ritardi"

"La costa Sud di Palermo deve rinascere, non è più tempo di promesse o di vuoti annunci: servono azioni concrete nell'immediato per restituire ai cittadini un tratto di costa tra i più belli della Sicilia". Così il consigliere comunale Idv di Palermo Paolo Caracausi al termine della tavola rotonda sulla costa Sud, organizzata da Italia dei Valori e tenutasi questo pomeriggio all'Ecomuseo del Mare. Un confronto coordinato da Caracausi e a cui hanno partecipato il sindaco Leoluca Orlando, il segretario nazionale di Idv Ignazio Messina, il presidente del comitato per il recupero della costa Sud Francesco Pennino, gli assessori comunali Sergio Marino e Giuseppe Gini, il presidente dell'Autorità portuale di Palermo Vincenzo Cannatella, il comandante della Capitaneria di porto La Bua e il presidente della Reset Antonio Pemiciaro. "Dall'incontro di oggi sono emerse alcune importanti notizie - aggiunge Caracausi - l'amministrazione comunale si è impegnata a installare tre aree giochi per bambini, di cui una di fronte la casa di don Puglisi, ad accelerare sulle operazioni di pulizia della Bandita e sul recupero della passerella di Romagnolo. Inoltre dopo Pasqua verrà firmato il Patto per il Sud che prevede 300 milioni di investimenti a Palermo, con alcuni interventi proprio per la costa Sud. Purtroppo il lavoro da fare è ancora tanto. L'Autorità portuale, il Comune, la Capitaneria e tutti i soggetti istituzionali interessati devono mettersi all'opera, sinergicamente, per recuperare il terreno perduto e non consentire più che Palermo perda altre importanti occasioni". Ignazio Messina ha evidenziato "il dialogo che si è riaperto con l'amministrazione comunale. Italia dei Valori si è sempre battuta per la tutela dei beni comuni come l'acqua e continua a battersi per la costa Sud: il fatto che oggi, nonostante quanto di tragico accaduto in Belgio, tanti palermitani si siano confrontati sul futuro della propria città è la dimostrazione che non dobbiamo farci fermare da nessuno, ma che dobbiamo costruire la Palermo di domani".

Costa Sud, una tavola rotonda per ridonarla ai palermitani

Si è svolto presso l' Ecomuseo del Mare un incontro che ha riunito amministrazione comunale, aziende partecipate, Il Circoscrizione, associazioni, Capitaneria di porto e autorità portuale per parlare del futuro di questa importante area

Visti gli esperimenti positivi dei grandi lavori di pulizia e manutenzione che si sono svolti a Palermo su Monte Pellegrino, in viale Regione Siciliana e la Favorita, presentata proprio nelle scorse ore nella sua nuova veste, si pensa già agli interventi dell' immediato futuro che, stavolta, vedono interessata la critica zona dell' oltre Oreto. La Costa Sud è stata la protagonista, nonché oggetto di interesse per la sua valorizzazione e riqualificazione, di una tavola rotonda tenutasi presso l' Ecomuseo del Mare, in via Messina Marine , sito proprio all' altezza della foce del fiume Oreto. Un incontro che, coordinato dal consigliere comunale Paolo Caracausi, ha visto la partecipazione del sindaco Leoluca Orlando, di Francesco Pennino , presidente del Comitato per il recupero della Costa sud, Antonio Perniciaro , presidente Reset, Sergio Marino , assessore comunale all' Ambiente, Giuseppe Gini , assessore comunale Mare e Coste; oltre al Comandante La Bua della Capitaneria di Porto di Palermo, Vincenzo Cannatella, presidente Autorità portuale, l' onorevole IdV Ignazio Messina , e il presidente della II Circoscrizione Antonio Tomaselli . Tutti uniti per un obiettivo comune: ripulire le borgate e le coste palermitane e restituirle alla città belle e ricche come erano un tempo. Molti intervenuti hanno anche ricordato la figura del pittore Francesco Lojacono , il quale si posizionava dal Foro Italico per dipingere Monte Pellegrino, perché da lì c' era la vista più bella. Oggi è stato fatto un primo passo, parlando di questi buoni propositi e ogni organo competente ha fatto la propria promessa: di unire le proprie forze con quelle altrui, cittadini compresi, poiché ancora c' è tanto da fare. Dal presidente Perniciaro è partita anche la promessa che prevede, già dal prossimo mese di maggio, l' inizio dei lavori nelle borgate marinare e, quindi, sulla Costa sud, con una pulizia del verde e delle spiagge a cadenza giornaliera. Il neo assessore Marino ha rivolto l' attenzione al fiume Oreto e alla mancanza di verde nell' area considerata. Del porticciolo di Sant' Erasmo ha parlato, invece, il presidente dell' Autorità portuale Cannatella, il quale ha anticipato che ha già avviato un

-Segue

protocollo d' intesa con l' università. « L' ufficio mare e coste, oltre che alla pulizia ha anche un grande compito di pianificazione - ha spiegato l' assessore Gini - di cui Costa sud ed Oreto sono gli elementi fondanti. Il progetto, da costa nord a costa sud prevede anche degli spazi per le attività ludiche dei bambini, oltre che pensare all' utilizzo della costa per lo sport». Oltre al Porticciolo di San' Erasmo si è pensato al futuro della zona della Bandita, di Romagnolo e di Acqua dei Corsari, nella speranza che, una volta messe a posto, queste aree diventino anche economicamente vantaggiose per tutti, non basta solo ripulirle e sistamarle ma bisognerebbe anche offrire ai cittadini la possibilità di gestirle e curarle. « L' incontro di oggi - ha commentato Orlando - testimonia l' amore di tutta la città per questa parte della città, ora tocca al cittadino farsi sentire e all' Amministrazione mantenere gli impegni. Abbiamo quindi messo in moto di nuovo questa task force poiché questa area di Palermo oggi è in cammino. Saranno 120milioni i fondi europei che verranno investiti per l' Oltre Oreto, e che potranno essere disponibili non appena firmeremo il protocollo d' intesa. Tra le opere è prevista, verso Ficarazzi, la realizzazione di un plesso scolastico che comprenda classi dall' asilo al liceo. Dopo i grandi lavori allo Zen, che saranno previsti per aprile, nei mesi di maggio e giugno toccherà alle coste palermitane, da Sferracavallo ad Acqua dei Corsari, mentre a luglio alle parti urbane della città».

SABINA SPERA

LA PRIMA FASE DI ATTUAZIONE DELLA PIATTAFORMA EUROPA DEL PORTO DI LIVORNO



INTRODUZIONE

25 MARZO 2015: APPROVAZIONE DEL NUOVO P.R.P. DEL PORTO DI LIVORNO
NUOVE OPPORTUNITA' PER LIVORNO E PER LA PIATTAFORMA LOGISTICA TOSCANA



Obiettivi strategici del nuovo P.R.P.:

1. Aumento competitività e traffico merci e pax
2. Diminuzione interferenze tra porto e città
3. Sostenibilità dello sviluppo

Obiettivi operativi del nuovo P.R.P.:

1. Riorganizzazione delle funzioni
2. Ampliamento dell'area portuale
3. Potenziamento delle infrastrutture
4. Potenziamento delle connessioni
5. La mitigazione delle criticità ambientali
6. Un nuovo rapporto porto-città

AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

INTRODUZIONE



14 GENNAIO 2016: PUBBLICAZIONE DEL BANDO DI GARA PER LA REALIZZAZIONE DELLA PRIMA FASE DELLA PIATTAFORMA EUROPA PREVISTA NEL NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE

SCHEMA DI QUESTA PRESENTAZIONE

- 1) BREVI CENNI STORICI SULL'ESPANSIONE DEL PORTO DI LIVORNO (3 DIAPOSITIVE)
- 2) BANDO DI GARA DI FINANZA DI PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DEL TERMINAL CONTENITORI DELLA PRIMA FASE DELLA PIATTAFORMA EUROPA (10 DIAPOSITIVE)
- 3) CARATTERISTICHE DELLA NUOVA INFRASTRUTTURA PREVISTA DALLO SdF DELLA PRIMA FASE DI ATTUAZIONE DELLA PIATTAFORMA EUROPA (5 DIAPOSITIVE)

AUTORITÀ PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

1) LA STORIA: IL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL 1908 E DEL 1922



IL PORTO DI LIVORNO NEL 1905



IL P.R.P. DEL 1908 CON VARIANTE 1922

PRIMO «VERO» PRP REDATTO DALL'ING. LUIGI COZZA - APPROVATO NEL 1908. IL PIANO PREVEDEVA LA COSTITUZIONE DI NUOVE DIGHE (MELORIA E MARZOCCO), LA FORMAZIONE DI UN AMPIO BACINO (SANTO STEFANO) ED IL RIPIEPIIMENTO CON GLI ESCAVI DI UNA VASTA AREA DA ADIBIRE AD USI INDUSTRIALI

NEL 1922 IL S.I.C.A.M. (SINDACATO ITALIANO COSTRUTTORI ED APPALTI MARITTIMI) PROPOSE UNA VARIANTE (ING. COEN CAGLI): UN GRANDE PORTO INDUSTRIALE INTERNO COLLEGATO CON AMPI CANALI AL BACINO PORTUALE

AUTORITÀ PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

- segue

1) LA STORIA: IL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL 1953

IL PIANO COEN CAGLI VENNE REALIZZATO (SOLO IN PARTE) NEGLI ANNI 30

CON I BOMBARDAMENTI (1943) SUBÌ GRAVISSIMI DANNI → NECESSITA' DI UN NUOVO PRP



IL P.R.P DEL 1953 SI ARTICOLAVA IN:

- 1) RIPARAZIONE DANNI BELLICI
- 2) INTERVENTI MIGLIORATIVI DELL'ESISTENTE
- 3) NUOVI LAVORI DI APLIAMENTO

IL PRP del 1953 E' STATO OGGETTO DI VARIANTI, PROPOSTE DI NUOVI PRP ED ADEGUAMENTI TECNICI FUNZIONALI SINO A MARZO 2015 → 62 ANNI

AUTOCITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 febbraio 2015

1) LA STORIA : IL PORTO DI OGGI



AUTOCITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 febbraio 2015

- segue

2) IL BANDO: DEFINIZIONI

PIATTAFORMA EUROPA: È L'INSIEME DELL'AMPLIAMENTO VERSO MARE DEL PORTO DI LIVORNO COME PREVISTO DAL PIANO REGOLATORE PORTUALE (TERMINAL CONTENITORI - TERMINAL AUTOSTRADA DEL MARE - TERMINAL PETROLCHIMICO - OPERE FORANEE DI PROTEZIONE CON NUOVA IMBOCCATURA)

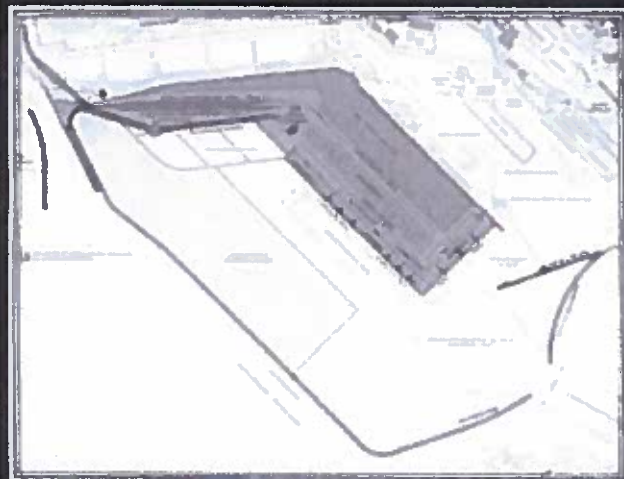
PRIMA FASE DELLA PIATTAFORMA EUROPA: È LA REALIZZAZIONE DEL TERMINAL CONTENITORI, DELLE OPERE FORANEE DI PROTEZIONE E DELLA NUOVA IMBOCCATURA PORTUALE

TERMINAL CONTENITORI: È LA PARTE OPERATIVA DELLA PRIMA FASE DELLA PIATTAFORMA EUROPA DOVE SI SVOLGONO LE OPERAZIONI PORTUALI DI CARICO/SCARICO DELLE MERCI IN CONTENITORE SULLE/DALLE NAVI ORMEGGIATE PRESSO LE BANCHINE DEL TERMINAL

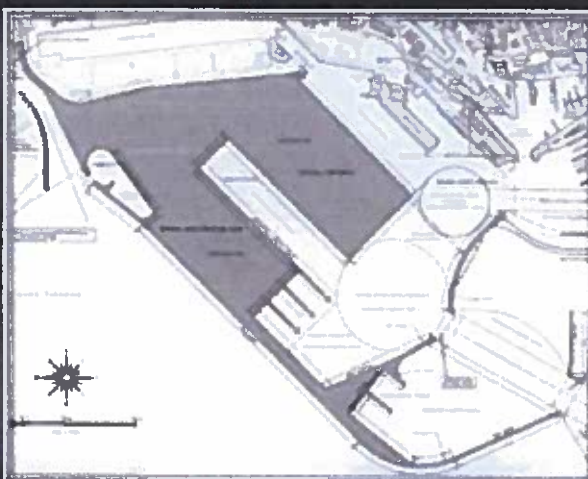
AUTORITÀ PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2014

2) IL BANDO: LA PRIMA FASE DELLA PIATTAFORMA EUROPA



PRIMA FASE PIATTAFORMA EUROPA



PIATTAFORMA EUROPA

AUTORITÀ PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2014

2) IL BANDO: GLI ELEMENTI ESSENZIALI

PROCEDURA RISTRETTA PER L'AFFIDAMENTO DEL CONTRATTO DI CONCESSIONE, DI COSTRUZIONE E GESTIONE (di una nuova opera pubblica) AI SENSI DELL'ART. 153 DEL CODICE DEI CONTRATTI.....(FINANZA DI PROGETTO)

OGGETTO: PROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA DELLA PRIMA FASE DELLA PIATTAFORMA EUROPA DEL PORTO DI LIVORNO, COMPENSIVA DEL TERMINAL PER CONTENITORI E DI TUTTE LE OPERE AD ESSO CONNESSE, NONCHÉ L'ESECUZIONE DEI LAVORI DI REALIZZAZIONE, L'ALLESTIMENTO E LA GESTIONE DEL TERMINAL PER LO SVOLGIMENTO DI OPERAZIONI PORTUALI ex art.16 della L.84/1994

DATA DI PUBBLICAZIONE BANDO SULLA G.U.U.E: 14 GENNAIO 2016

DATA DI PUBBLICAZIONE BANDO SULLA G.U.R.I: 20 GENNAIO 2016

TERMINE PER LA PRESENTAZIONE DOMANDA DI PARTECIPAZIONE: 22/03/2016 – ORE 12:00

IMPORTO PER LA PROGETTAZIONE, LA COSTRUZIONE E L'ALLESTIMENTO DEL TERMINAL CONTENITORI (ESCLUSE LE OPERE DI DIFESA ED I DRAGAGGI): EURO 504.460.000,00

DURATA DELLA CONCESSIONE: ANNI 50 (PROGETTAZIONE COSTRUZIONE GESTIONE)

AUTORITÀ PORTUALE DI LIVORNO – DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

2) IL BANDO: GLI ELEMENTI ESSENZIALI

CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE: CRITERIO DELL'OFFERTA ECONOMICAMENTE PIÙ VANTAGGIOSA DI CUI ALL'ART. 83 DEL D.LGS. 12 APRILE 2006, N. 163

PUNTEGGIO: IL PUNTEGGIO MASSIMO SARÀ PARI A PUNTI 100

65 PUNTI PER GLI ELEMENTI QUALITATIVI

35 PUNTI PER GLI ELEMENTI QUANTITATIVI

I CRITERI MEDIANTE I QUALI SARANNO ATTRIBUITI I PUNTEGGI SARANNO INDICATI NELLA LETTERA DI INVITO

PROCEDURA DI PRESELEZIONE: SCADUTO IL TERMINE DEL 22 MARZO 2016 L'AMMINISTRAZIONE PROCEDERÀ IN SEDUTA RISERVATA ALL'APERTURA DEI PLICHI CONTENENTI LE DOMANDE DI PARTECIPAZIONE, ALLA VERIFICA DELLA COMPLETEZZA ED ALLA REGOLARITÀ FORMALE

SPEDIZIONE DEGLI INVITI A PRESENTARE OFFERTE: LA LETTERA DI INVITO E LO STUDIO DI FATTIBILITÀ SARANNO TRASMESSI A TUTTI I CONCORRENTI CHE AVRANNO SUPERATO LA FASE DI PREQUALIFICA - SI AGGIUDICHERÀ ANCHE CON 1 SOLA OFFERTA VALIDA

AUTORITÀ PORTUALE DI LIVORNO – DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

- segue

2) IL BANDO: COMPOSIZIONE DELL'IMPORTO DEL BANDO

IMPORTO € 504.460.000,00 SUDDIVISO IN 3 PARTI:

A) L'IMPORTO DELLA PROGETTAZIONE DI TUTTE LE OPERE CIVILI PREVISTE NELLA PRIMA FASE DI ATTUAZIONE EURO 13.500.000,00

A.1) Progettazione Definitiva: Euro 5.700.369,00

A.2) Progettazione Esecutiva: Euro 4.651.828,00

A.3) S.I.A. , lo Studio di Incidenza e la Relazione Paesaggistica: Euro 645.615,00

A.4) Indagini geognostiche/geofisiche ed ambientali: Euro 2.502.188,00 (OS-20B)

B) L'IMPORTO DEI LAVORI DI COSTRUZIONE DEL TERMINAL : EURO 305.940.000,00

C) L'IMPORTO PER L'ALLESTIMENTO DEL TERMINAL : EURO 185.020.000,00

IL PROGETTO PRELIMINARE E' PREDISPOSTO DAL CONCORRENTE IN SEDE DI OFFERTA SULLA BASE DELLO STUDIO DI FATTIBILITA' DELL' [REDACTED] DI LIVORNO

AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

2) IL BANDO: IMPORTO COSTI DI COSTRUZIONE PRIMA FASE

PROGETTAZIONE DELLA
PRIMA FASE PIATTAFORMA EUROPA

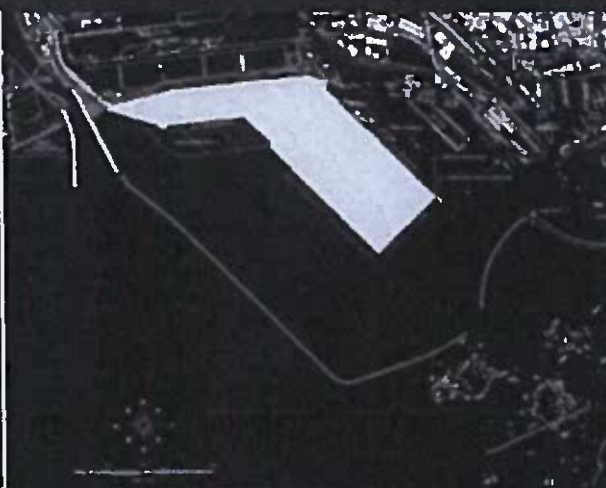
B) COSTRUZIONE
TERMINAL
€ 305.940.000,00



SEPARATO APPALTO
DI OPERE CIVILI
€ 362.010.000,00



TOTALE OPERE CIVILI PRIMA FASE
€ 667.950.000,00



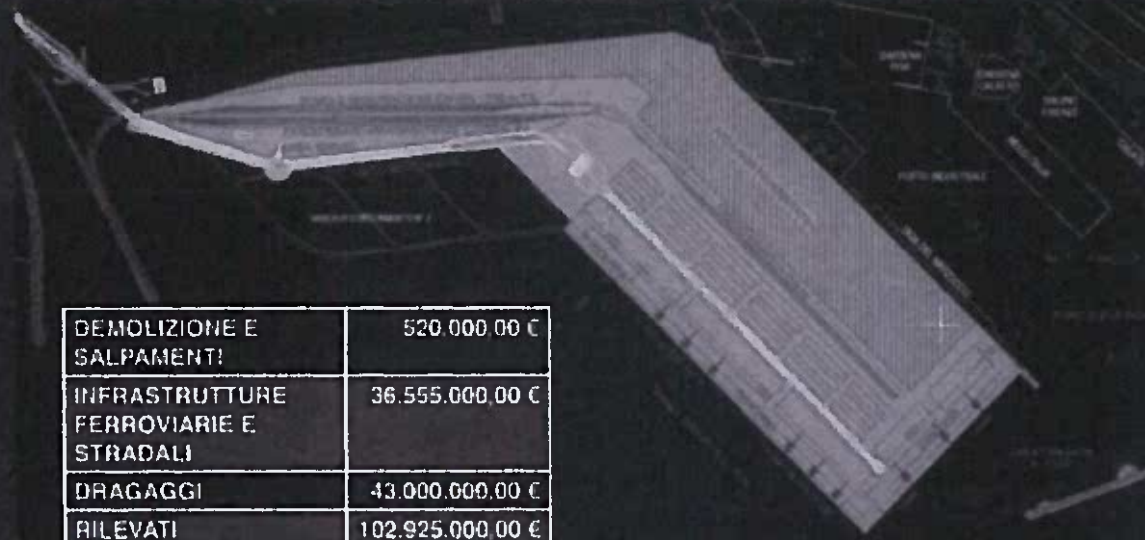
LA PROGETTAZIONE E' RIFERITA AL COMPLESSO DELLE OPERE CIVILI PREVISTE NELLA PRIMA FASE DELLA PIATTAFORMA EUROPA

AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

- segue

2) IL BANDO: IMPORTO TOTALE OPERE CIVILI EURO 305.940.000,00



DEMOLIZIONE E SALPAMENTI	520.000,00 €
INFRASTRUTTURE FERROVIARIE E STRADALI	36.555.000,00 €
DRAGAGGI	43.000.000,00 €
RILEVATI	102.925.000,00 €
BANCHINE	108.450.000,00 €
IMPIANTI	14.490.000,00 €

AUTORITÀ PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2018

2) IL BANDO: IMPORTO CATEGORIE OPERE CIVILI - € 305.940.000,00

CATEGORIA	CL.	IMPORTO In Euro (soggetta a tassa)	ONERI SICUREZZA In Euro	IMPORTO TOTALE In Euro	PREVALENTE/ SCORPORABILE	SURAPPALTABILE
0017 - Opere marittime e dragaggi	VIII	207.301,000	2.094,000	209.395,000	prevalente	Entro il 30%
0018 - Strade, ferrovie e opere complementari	VIII	81.254,000	821,000	82.075,000	scorporabile	Obbligatorio: nessuno superato in proporzione in R.T.I. e suscettibile al 100%
0016 - Acquedotti, gasdotti, oleodotti, opere di irrigazione e di evacuazione	VI	8.197,000	83,000	8.280,000	scorporabile	Obbligatorio: nessuno superato in proporzione in R.T.I. e suscettibile al 100%
0019 - Impianti elettrici	VI	6.148,000	62,000	6.210,000	scorporabile	Obbligatorio: nessuno superato in proporzione in R.T.I. e suscettibile al 100%
TOTALE OPERE CIVILI		302.880,00	3.060,000	305.940,000		

AUTORITÀ PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2018

- segue

2) IL BANDO: FONTI DI FINANZIAMENTO

IMPORTO € 504.460.000,00 SUDDIVISO TRA PUBBLICO E PRIVATO:

	IMPORTO €	FINANZIAMENTO PRIVATO €	FINANZIAMENTO PUBBLICO €
A) PROGETTAZIONE PRIMA FASE	13.500.000,00	13.500.000,00	
B) COSTRUZIONE DEL TERMINAL	305.940.000,00	128.180.000,00	177.760.000,00
C) ALLESTIMENTO DEL TERMINAL	185.020.000,00	185.020.000,00	
TOTALE	504.460.000,00	326.700.000,00	177.760.000,00

FINANZIAMENTO PUBBLICO: mutuo che sarà contratto [REDACTED] [REDACTED] ed i cui
ratei saranno sostenuti da finanziamento approvato dalla Regione Toscana con L.R. 27
marzo 2015 n. 37 – art. 34 e da finanziamento della stessa [REDACTED] [REDACTED]

AUTORITÀ PORTUALE DI LAVORO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 febbraio 2016

2 IL BANDO: IL CONCESSIONARIO ED IL GESTORE DEL TERMINAL

IL TERMINAL POTRA' ESSERE REALIZZATO:

DIRETTAMENTE DAL CONCESSIONARIO: mediante la propria organizzazione di impresa, fatta
salva l'applicazione dell'art. 149 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, ove applicabile
TRAMITE AFFIDAMENTO A TERZI: nel rispetto degli artt. 142 e ss. del D.Lgs. 12 aprile 2006, n.
163, al di fuori dei casi di subappalto

REQUISITI SPECIALI - ECONOMICI - FINANZIARI DEL CONCESSIONARIO

- a) fatturato medio annuo per attività svolte negli ultimi cinque anni non inferiore ad Euro
50.446.000,00 (10% costo intervento)
 - b) capitale sociale non inferiore ad Euro 25.223.000,00 (5% costo intervento)
- Il requisito di cui alla lettera b) può essere dimostrato anche attraverso il patrimonio netto

REQUISITI SPECIALI TECNICI DEL GESTORE DEL TERMINAL

- a) svolgimento negli ultimi cinque anni di servizi affini per un importo medio annuo non
inferiore ad Euro 25.223.000,00 (5% costo intervento)
- b) svolgimento negli ultimi cinque anni di almeno un servizio affine per un importo medio
annuo non inferiore ad Euro 10.089.200,00 (2% costo intervento)
- c) aver movimentato, nell'ambito dello svolgimento delle operazioni portuali di cui all'art. 16
della legge n. 84/1994, una media annuale di 1.000.000 di TEUs negli ultimi cinque anni

AUTORITÀ PORTUALE DI LAVORO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 febbraio 2016

- segue

3) CARATTERISTICHE DELLE OPERE DI DIFESA (SEPARATO APPALTO)

DIGA FORANEA NORD

Origine dalla foce del canale
Scolmatore d'Arno

Segue il tracciato della diga esterna
della nuova darsena fluviale

Percorre il tracciato della nuova diga
Nord fino al limite del bacino del
terminal autostrade del mare

Devia a sud verso l'imboccatura
interna della Piattaforma Europa

NUOVA DIGA DELLA MELORIA

DEMOLIZIONE DIGA MELORIA

DIGA DISTACCATA

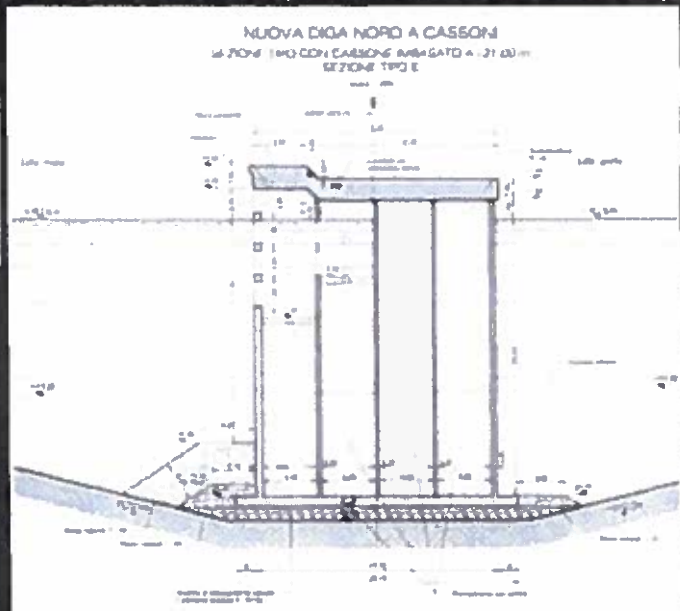
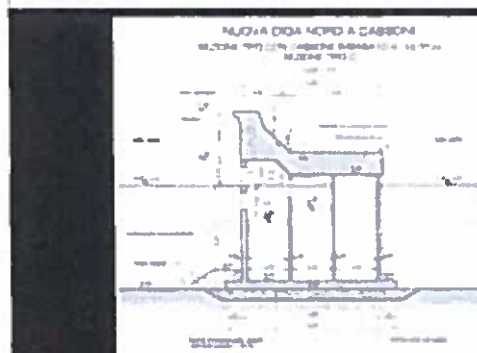
TUTTE LE OPERE FORANEE IN
PROSSIMITA' DEL CANALE DI
ACCESSO SARANNO FONDATE A
QUOTA -22.00 m



AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2014

3) CARATTERISTICHE DELLE OPERE DI DIFESA (SEPARATO APPALTO)



AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 febbraio 2014

- segue

3) RENDERING DELLA PRIMA FASE DELLA PIATTAFORMA EUROPA



AUTORITA' PORTUALE DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

LA PRIMA FASE DI ATTUAZIONE DELLA PIATTAFORMA EUROPA DEL PORTO DI LIVORNO

 DI LIVORNO
Livorno, 12 Febbraio 2016



GRAZIE PER L'ATTENZIONE
ing. Enrico Pribaz

 DI LIVORNO - DIREZIONE TECNICA

Livorno, 12 Febbraio 2016

- segue



I traffici del porto di Livorno - Anno 2015 -



Porto di Livorno - Principali indicatori di traffico	2015	2014	Var. %
Totale movimentazione del porto (ton)	32.712.473	28.335.156	15,4%
Navi arrivate	6.800	6.479	5,0%
TEUs	780.874	577.471	35,2%
Rotabili (n° mezzi commerciali)	341.297	329.386	3,6%
Passeggeri (unità)	1.962.799	1.878.057	4,5%
Crocieristi (unità)	697.955	626.356	11,4%
Auto nuove (unità)	475.018	388.031	22,4%

-Segue

 Traffici portuali 2015 - porti italiani ed esteri (ton)					
Porti italiani	2015 ton (milioni)	Variazione % 2015/2014	Porti esteri	2015 ton (milioni)	Variazione % 2015/2014
Savona	13,2	7,9%	Barcellona	45,9	1,3%
Genova	51,3	-1,2%	Marsiglia	31,7	4,0%
La Spezia	15,0	4,0%	Tarragona	33,2	3,9%
Livorno	32,7	15,4%	Valencia*	64,5	5,1%
Piombino	4,8	2,5%	* Dato gen/hov		
Civitavecchia	11,1	2,2%			
Salerno	12,9	5,0%			
Palermo	8,9	10,2%			
Ancona	8,6	0,3%			
Ravenna	24,7	1,1%			
Venezia	25,0	13,0%			
Trieste	57,1	0,1%			

 Traffici portuali 2015 - porti italiani ed esteri (TEUS)					
Porti italiani	2015 TEUS	Variazione % 2015/2014	Porti italiani	2015 TEUS	Variazione % 2015/2014
Savona	82.667	-2,7%	Ancona	178.476	8,2%
Genova	2.242.902	3,2%	Ravenna	244.813	10,0%
La Spezia	1.300.000	-	Venezia	554.000	21,0%
Livorno	780.874	35,2%	Trieste	501.276	-0,9%
Civitavecchia	66.447	3,2%	Porti esteri	2015 TEUS	Variazione % 2015/2014
Cagliari (CICT)	686.000	8,0%	Barcellona	1.965.240	3,8%
Napoli	438.280	1,5%	Marsiglia	1.220.000	3,5%
Salerno	358.328	12,3%	Tarragona	82.716	-41,2%
Palermo	12.896	-10,1%	Valencia*	4.293.155	5,9%
Giola Tauro (MCT)	2.500.000	-15,8%	* Dato gen/hov		

-Segue



Porto di Livorno – Traffici portuali dal 2011 al 2015

Porto di Livorno - Principali indicatori di traffico	2015	2014	2013	2012	2011
Totale movimentazione del porto (ton)	32.712.473	28.335.156	27.952.887	27.418.023	29.672.529
Navi arrivate	6.800	6.479	6.759	6.539	7.173
TEUs	780.874	577.471	559.180	549.047	637.798
Rotabili (n° mezzi commerciali)	341.297	329.396	307.938	303.692	331.251
Passaggeri (unità)	1.962.799	1.878.057	1.821.310	1.768.422	2.085.119
Crocieristi (unità)	697.955	628.356	736.516	1.037.849	982.026
Auto nuove (unità)	475.018	388.031	348.017	356.053	466.246



Il traffico contenitori



780.874 TEUS

Tdt: 597.210 (+38,2%)

Lorenzini: 161.763 (+41,4%)

-Segue



Come si spiega il record



Traffico contenitori IMPORT/EXPORT (TEUS)	2015	2014	Var. %
TRAFFICO CONTENITORI IMP/EXP	584.400	519.504	12,5%
IMPORT PIENI	190.350	180.213	5,6%
EXPORT PIENI	242.641	212.577	14,1%
MOVIMENTAZIONE MENSILE MEDIA	48.700	43.292	12,5%



Come si spiega il record



Traffico contenitori (TEUS)	2015	2008	Var. %
TRAFFICO CONTENITORI	780.874	778.864	0,3%
di cui TRANSITI	196.474	82.944	136,9%
TRAFFICO CONTENITORI (escluso trasbordo)	584.400	695.920	-16,0%
di cui PIENI (quota percentuale)	432.991 74,1%	524.319 75,3%	-17,4%
di cui VUOTI (quota percentuale)	151.409 25,9%	171.601 24,7%	-11,8%

-Segue



Come si spiega il record



Distribuzione navi full container per TEU capacity (unità)

Teu nominal	2015	2008	Var.
0-499	0	8	-8
500-999	204	218	-14
1000-1499	24	100	-76
1500-1999	92	161	-69
2000-2999	232	159	73
3000-3999	50	91	-41
4000-5099	249	139	110
5100-7499	178	53	125



Le navi full container del 2015



Caratteristiche	MSC VANESSA
Lunghezza x larghezza	299,98 x 40
Stazza lorda	42.233
Stazza netta	75.570
TEU capacity	6.750



Caratteristiche	ALBAWDAH
Lunghezza x larghezza	306,1 x 40
Stazza lorda	44.706
Stazza netta	75.579
TEU capacity	6.919



Caratteristiche	ZIM TEXAS
Lunghezza x larghezza	261,1 x 32,25
Stazza lorda	23.747
Stazza netta	40.542
TEU capacity	4.253

-Segue

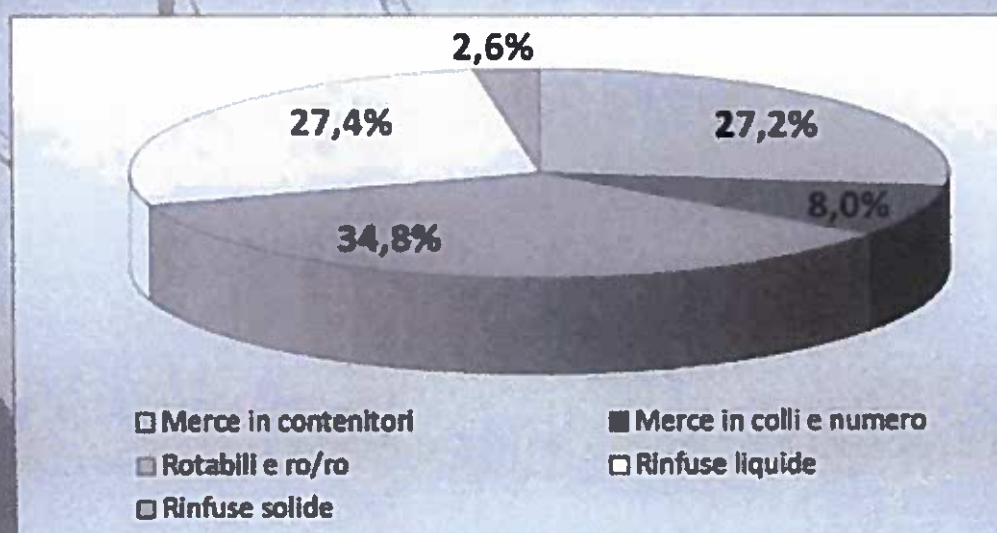


Andamento generale per tipologia di traffico (ton - Anno 2015)

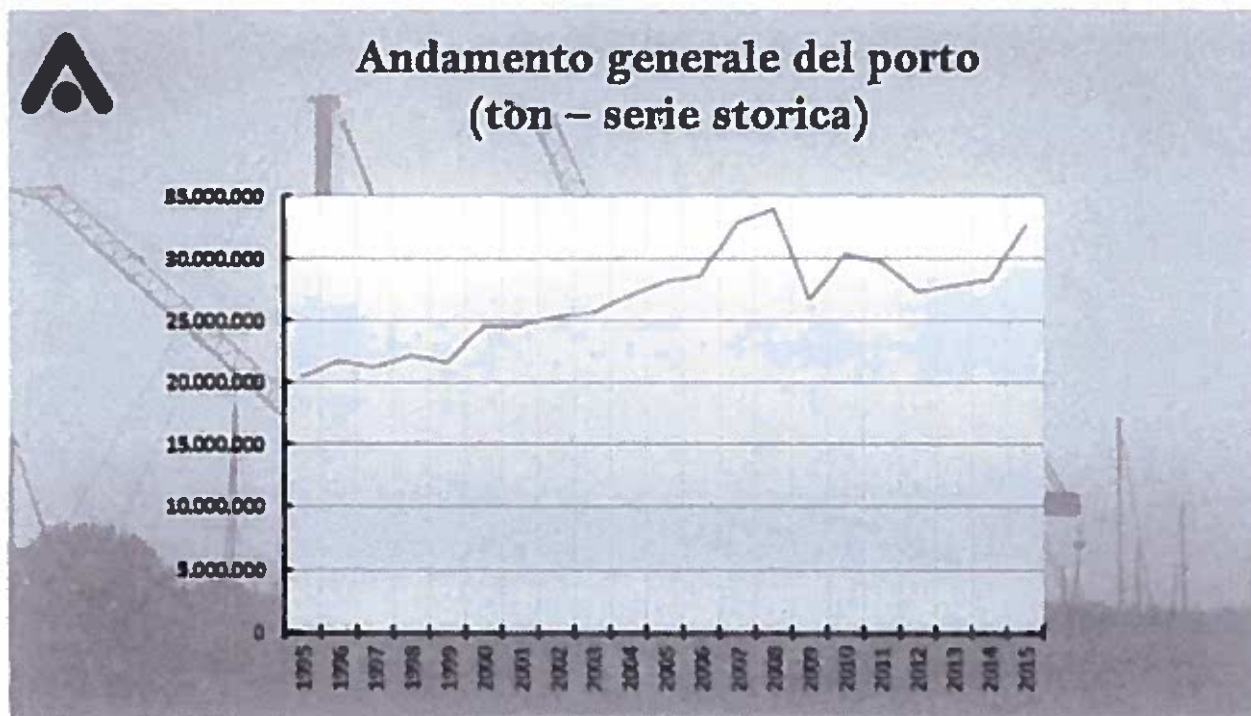
Tipologie di traffico	Ton	Var. % 2015/14
Merci varie	22.889.722	16,60%
.....merce in contenitori	8.896.191	32,90%
...merce in colli e numero	2.620.449	22,50%
.....merce su rotabili	11.373.082	5,40%
Merci in rinfusa	9.822.751	12,80%
.....rinfuse liquide	8.975.429	14,30%
.....rinfuse solide	847.322	1,20%



Movimento generale per tipologia di traffico (Valori % - Anno 2015)



-Segue



-Segue

