



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (Qn Economia & Lavoro,
La Gazzetta Marittima, Ansa)

Dai Porti:

Venezia:

- "...Fresh Food Corridors dal Medio Oriente all'Europa..."**
(La Gazzetta Marittima)

Trieste:

- "...Il porto di Trieste si presenta a Vicenza al festival città
impresa..."** (L'Informatore Navale)

Genova:

- "...Porto di Genova, la Regione pensa a un tecnico..."**

(The Medi Telegraph, La Repubblica, Messaggero Marittimo, Il
Secolo XIX)

- "...Delrio incontra ambasciatore Cina, più collaborazio-
ne..."** (Ansa)

- "...Voltri vuole salvare l'ultima spiaggia dai riempimenti..."**

(Il Secolo XIX)

- "...Trasporto container, in ripresa le rate di nolo..."**

(Il Secolo XIX)

La Spezia:

- "...Foto di Salvadori in mostra a "Lsct"..."**

(Messaggero Marittimo)

Livorno:

- "...Un anno ancora di "passaggio"..."**

(La Gazzetta Marittima, La Nazione Livorno)

Civitavecchia:

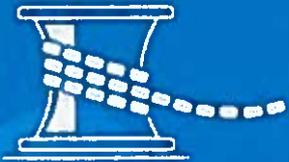
- "...Minacce a Monti, c'è un'altra inchiesta..."**

(Civonline)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 30/3/2016



ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Notizie dagli altri Porti Italiani e Stranieri

Focus:

- **Espo** (Il Messaggero Marittimo)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Maritime Transport Daily Newsletter – Release

Lloyd's List

Il fronte del porto non trova la pace

Le Regioni contro le nuove Autorità

E l'Italia perde navi

La Conferenza Stato-Regioni sulla portualità italiana, imposta dalla Consulta, è slittata a domani. Tante perplessità da parte di Liguria e Campania. Il quadro sul Tirreno.

Antonio Fulvi
LIVORNO

SARÀ UNA RIFORMA epocale per i porti italiani, come indicato dal decreto Madia approvato a gennaio dal consiglio dei ministri? O quella che sta nascendo è già nella fase di essere riformata prima di avere totalmente la luce? In attesa che si pronuncino a breve le commissioni parlamentari di Camera e Senato - pareri obbligatori ma solo consultivi - la recente conferenza unificata Stato-Regioni ha segnato un passo avanti sulle procedure, ma al momento rimane l'impianto delle 15 future «Autorità di sistema» al posto delle 24 attuali «Autorità portuali». Con qualche dubbio sulla richiesta «autonomia sperimentale» per tre anni di Savona rispetto a Genova e di Salerno rispetto a Napoli. Che probabilmente richiederà ulteriori mediazioni politiche tra le regioni Liguria e Campania e il governo centrale. Nella estrema sintesi delle cifre, il cluster marittimo nazionale - fonte la Federazione del mare con il Censis, dati 2015 - contribuisce al Pil per 32,6 miliardi di euro e da occupazione a 471 mila persone tra diretti e indiretti. Il sistema portuale invece è in crisi: in pochi anni è passato dal 1° al 4° posto in Europa per traffico delle merci, con «soltanto» 194 milioni di tonnellate. Che la riforma sia urgente è ovvio.

ALLO STATO dell'arte della riforma,

i porti del Tirreno che hanno accettato e accelerato le fasi propedeutiche agli accorpamenti sono Livorno con Piombino, Marina di Carrara con La Spezia e Civitavecchia con i suoi scali satelliti di Fiumicino ed Ostia.

Tre «Autorità di sistema» che delineano un vero e proprio tridente operativo con specificità molto ben delineate ed obiettivi non solo sulle rispettive regioni, ma come nodi importanti delle reti TEN-T del sistema logistico disegnato dall'Europa. L'atipicità principale è tutta di Civitavecchia, che non è compresa nelle reti TEN-T ma ha alle spalle un territorio, il Lazio e almeno l'Umbria - capace secondo il presidente

Pasqualino Monti di sviluppare anche traffici container per almeno mezzo milione di TEU (unità convenzionale equiparata agli "scatoloni" da 20 piedi).

Proprio per sviluppare questo business, il gruppo Gavio ha recentemente proposto a Civitavecchia la creazione di un apposito terminal che potrebbe nascere in tre anni.

AL CENTRO del tridente portuale del Tirreno, il porto di Livorno è in un momento di grande fervore. La progettata "piattaforma Europa" per un nuovo porto-container da almeno 1,5 milioni di TEU è già in gara europea per la costruzione e la gestione (concessione al vincitore per almeno 50 anni) con un costo programmato di 800 milioni di cui almeno 350 già

coperti da finanziamenti della Regione Toscana (200 milioni circa) (altri 150 con mutui garantiti) e la promessa di 50 milioni dal Cipe.

La gara si concluderà entro l'estate, i lavori richiederanno da 4 a 5 anni. Oggi Livorno movimentava circa 700 mila TEU/anno, ma i suoi due terminal specializzati operano dentro la Darsena Toscana che non ha più gli accessi (e i fondali) sufficienti alle nuove navi da oltre 8 mila TEU. Da qui la necessità di ribaltare il porto verso il largo (piattaforma Europa). E di creare un vasto retroporto allargando la cinta doganale all'interporto Vespucci di Guasticce.

L'unificazione con Piombino allarga l'offerta ai grandi gruppi delle riparazioni e demolizioni navali grazie a fondali a 20 metri. Per le crociere, si punta in entrambi i porti a 1 milione di passeggeri, anche se l'attuale recrudescenza del terrorismo mette una serie ipotetica sul domani.

IL PORTO DI LA SPEZIA, secondo sul Tirreno con oltre 1 milione di Teu, ha svariati primati: quello della percentuale di movimenti su ferrovia (primo in Italia come percentuale) e quello di aver creato un retroporto oltre la città, efficiente e in continua fase di sviluppo.

Il suo nuovo obiettivo sono le crociere (oltre 500 mila passeggeri previsti per quest'anno) per le quali sta creando un nuovo grande terminal. L'accorpamento di Marina di Carrara al-

-segue

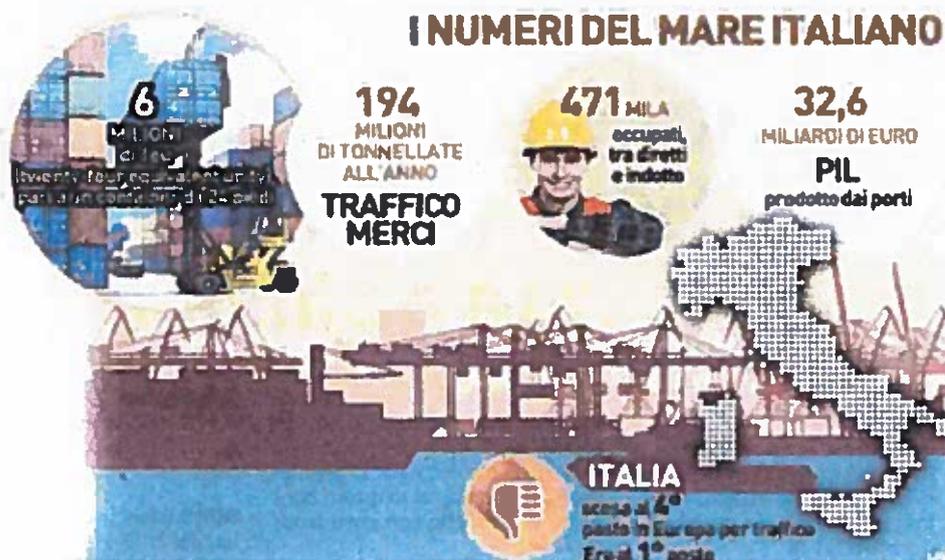
largherà la specializzazione nei lapidei ma anche nella grande carpenteria (Nuovo Pignone) che a sua volta

sta trattando anche con Piombino, in integrazione. Rimane la competizione tra Livorno

e La Spezia sui contenitori, ma la "governance" della riforma e dei finanziamenti pubblici accentrata a Roma dovrebbe servire da elemento di equilibrio. Almeno si spera.

↑ PROGETTO DARSENA EUROPA

Una portacontainer attraccata al porto di Livorno. Il progetto della Piattaforma Europa costerà 800 milioni di euro e punta a 1,5 milioni di Teu



Le obiezioni sulla governance

Richiesta una proroga di 3 anni

Rinvio di una settimana l'appuntamento (domani nuovo incontro), le Regioni che non condividono la riforma dei porti, sono pronte a chiedere anche un rinvio di tre anni per l'integrazione delle Autorità

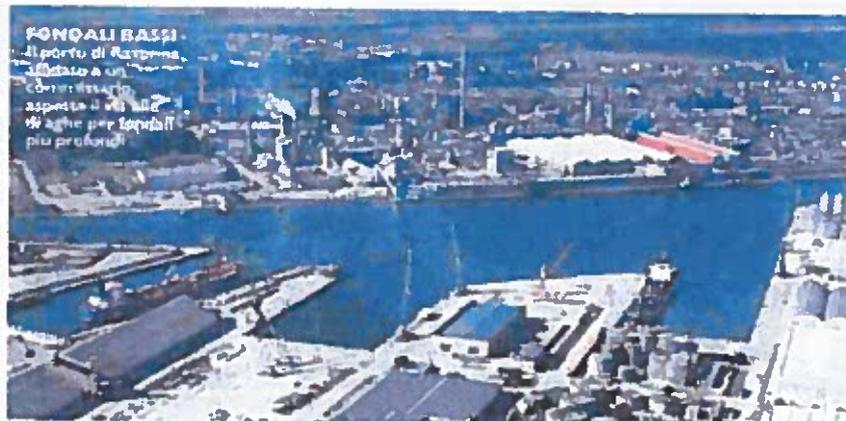
LA MAPPA



Le quindici autorità di sistema portuale

ECCO QUALI sono le nuove 15 Autorità di sistema portuale (che sostituiscono le 24 vecchie Autorità portuali), con sede e porti annessi: 1) Autorità del Mar Ligure Occidentale, sede Genova, Savona, Vado Ligure 2) Autorità del mar Ligure orientale, sede La Spezia, Marina di Carrara 3) Autorità del mar Tirreno settentrionale, sede Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina 4) Autorità mar Tirreno centro-settentrionale, sede Civitavecchia, Fregene, Gaeta 5) Autorità del mar Tirreno centrale, sede Napoli, Salerno, Castellomare di Stabia 6) Autorità dello Stretto, sede Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Carrigliano Calabria, Messina, Milazzo, Tremestieri 7) Autorità del mare di Sardegna, sede Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Porto Cervo, Portoferraio, Santa Teresa di Gallura 8) Autorità del mare di Sicilia occidentale, sede Palermo, Termini Imerese, Porto Empedocle, Trapani 9) Autorità del mare di Sicilia Orientale, sede Catania 10) Autorità del mare Adriatico meridionale, sede Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli 11) Autorità del mar Ionio, sede Taranto 12) Autorità del mare Adriatico centrale, sede Ancona, Fossanova, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (racchiuse dansera turistica), Ortona 13) Autorità del mare Adriatico centro-settentrionale, sede Ravenna 14) Autorità del mare Adriatico settentrionale, sede Venezia, Chioggia 15) Autorità





Graziano Delrio

Mi indigno quando penso che 30 porti italiani, insieme, fanno la metà di Rotterdam



Marianna Madia

La riforma delle autorità portuali è un decreto del ministro per la semplificazione amministrativa

Ravenna, Venezia, Trieste tre regine con problemi L'Abruzzo vuole il Tirreno e si ribella ad Ancona

Pescara e Ortona vorrebbero allearsi con Civitavecchia, per un'alleanza tra due mari, senza le Marche.

Lorenzo Tazzari
RAVENNA

SI SPERAVA che con l'approvazione del decreto sulla «Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali», varato a fine gennaio dal consiglio dei ministri su proposta di

Graziano Delrio, i porti trovassero pace dopo anni di scontri e guerre di campanile, si sbagliava di grosso anche sul fronte adriatico. Erano circolate diverse ipotesi sugli accorpamenti delle Autorità Portuali, fino al decreto che, nell'ambito di 13 Autorità di sistema portuale, per l'Adriatico ha sancito l'indipendenza di Trieste, Venezia e Ravenna e l'aggregazione, sotto la definizione Autorità di sistema del Mare Adriatico Centrale, di Ancona, sede dell'Ap, con il controllo sui porti di Fregene, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto (esclusa la darsena turistica) e Ortona.

Il decreto Delrio, già nell'avvio del suo iter parlamentare, sta incontrando polemiche e resistenze. Ancona, che aveva teso un tappeto di salvezza evitando l'accorpamento con Ravenna e diventando addirittura capofila dell'aggregazione Marche-Abruzzo, si trova sotto il fuoco di fila degli amministratori regionali confinanti che vorrebbero unirsi a Civitavecchia per fare

due mari. La riforma apre nuovi scenari per il ruolo di Marche e Abruzzo all'interno della Macro regione Adriatico-Ionica - aveva commentato Ra-

dolfo Giampieri, presidente di Ancona 8,5 milioni di tonnellate di merce movimentata lo scorso anno - riconosciuto e rafforzando l'importanza strategica di questo territorio. Peccato che il presidente della Regione Abruzzo, Luciano D'Alfonso, guardi con più interesse Civitavecchia. «Da qui punto è stabilire le modalità di alleanza».

RAVENNA, che nel 2015 ha movimentato 24,7 milioni di tonnellate di merce, è stata ben felice di mantenere l'autonomia, ma non ha certo risolto per decreto i problemi di approfondimento dei fondali. Ai primi di marzo è scaduto il mandato del presidente Galliano Di Marco, tecnicamente avrebbe potuto farne un secondo, ma il ministro Delrio ha nominato un commissario, il contrammiraglio Giuseppe Meli, comandante della Capitaneria di porto. Le elezioni amministrative sono previste per giugno e difficilmente le draghe saranno attivate prima della nomina del nuovo presidente effettivo, probabilmente dopo il voto.

Venezia (poco più di 25 milioni di tonnellate) rilancia Marghera con 12 progetti, considerati da quest'anno per un valore di 75 milioni di euro. «Il settore passeggeri, in particolare crocieristi - spiega però Claudia Marcolin, segretario generale dell'Ap - è l'unico che mostra segni negativi rispetto alla stagione 2014, a seguito delle limitazioni al traffico, in attesa dell'individuazione di una via alternativa al passaggio davanti a S. Marco».

A Trieste, dove si movimentano 57 milioni di tonnellate di prodotti, di cui però i due terzi nel terziario petrolifero, Siot è stato confermato da poco commissario Zeno D'Agostino, in Friuli invece da un anno. La recente visita in Italia del presidente iraniano Hassan Rouhani ha portato in due alla volta: guizzano l'incremento del servizio container di Iranian Shipping Line, con l'impegno ad un consistente investimento in un terminal

La Gazzetta Marittima

La Toscana con l'Asamar sulla riforma

LIVORNO - La riforma portuale, i suoi aggiornamenti, le proposte di riformarla prima ancora che diventi legge, i compromessi avviati tra Stato e Regioni. Ce ne sono di argomenti da approfondire e da dibattere in quella che sarà l'analisi della Toscana sul tema organizzata da Asamar per lunedì 11 aprile a Livorno.

L'incontro, che avrà il suo clou con una tavola rotonda tra il governatore della Toscana Enrico Rossi e numerosi esponenti del cluster nazionale della logistica, si terrà dalle 14,45 all'hotel Palazzo sul tema. "La riforma portuale, la nuova governance, riflessi economici e sviluppo della portualità toscana". Si potrebbe anche tradurre: la Toscana rivendica il suo ruolo. Ma molto dipenderà appunto da quanto è stato deciso (e non deciso) nei recenti incontri tra Stato e Regioni. Ecco il programma dei lavori.

Saluti introduttivi: Laura Miele (presidente ASAMAR Livorno).
Relazioni: dottor Alessandro Panaro: Scenario e prospettive della portualità italiana: focus Toscana (responsabile Infrastrutture ed Economia dei Trasporti SRM); dottor Fausto Azzi: Portualità, porti e logistica toscana nell'anno del cambiamento: "Modello Piombino" (amministratore delegato della "Piombino Logistics" di Piombino).

Tavola Rotonda: "La riforma portuale, la nuova Governance, riflessi economici e sviluppo della portualità toscana". Dottor Enrico Rossi (presidente della Regione Toscana), dottor Ivano Russo (consigliere del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti), capitano di Vascello (CP) Vincenzo di Marco (direttore marittimo e comandante della Capitaneria di Porto di Livorno), dottor Massimo Provinciali (segretario generale dell'Autorità Portuale di Livorno), dottor Luciano Guerrieri (commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba), dottor Michele Pappalardo (presidente di Federagenti), dottoressa Antonella Mansi (vice presidente Confindustria), dottor Marco Conforti (presidente Assiterminal), dottor Nereo Marcucci (presidente Confetra), dottor Roberto Alberti (presidente Fedespedi).
Moderatore: dottor Bruno Dardani.

Porti: Delrio incontra ambasciatore Cina, più collaborazione

ROMA, 29 MAR - Il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio ha incontrato oggi a Roma l'ambasciatore della Repubblica Popolare Cinese in Italia Li Ruiyu. Lo si legge in una nota del Ministero, in cui si precisa che nel corso dell'incontro sono state approfondite le opportunità di sviluppo della collaborazione bilaterale nel settore delle infrastrutture e trasporti, in particolare in quello portuale e marittimo, in connessione con l'iniziativa cinese 'One Belt One Road' (OBOR), 'Sulla Via della Seta'.

Il ministro - prosegue la nota - ha illustrato all'ambasciatore cinese le misure del Piano Strategico Nazionale della portualità e logistica, presentando le opportunità offerte dal sistema portuale italiano nel suo complesso, anche in collegamento con i grandi corridoi europei che attraversano l'Italia, in un quadro coerente ispirato ad una strategia nazionale, sottolineando il grande investimento che il Governo italiano sta effettuando sia nello sviluppo dei porti e della logistica sia nei collegamenti ferroviari lungo questi grandi assi. Il ministro ha approfondito con l'ambasciatore la possibilità di collaborazioni bilaterali in infrastrutture logistiche nei porti del Nord Adriatico come già effettuato dagli interlocutori cinesi lungo la dorsale Tirrenica. Il ministro ha infine rappresentato la disponibilità ad organizzare un incontro a livello esperti per approfondire le opportunità di collaborazione nel quadro del progetto OBOR, dello sviluppo dei porti italiani e dei collegamenti con i corridoi europei Ten-T.

La Gazzetta Marittima

Fresh Food Corridors dal Medio Oriente all'Europa

Il progetto è cofinanziato dall'Unione Europea sui tre porti mediterranei "core" di Venezia, Capodistria e Marsiglia – Allo studio anche la linea Cipro-La Spezia

ROMA – In linea con il cronoprogramma previsto, è partito da una decina di giorni il primo innovativo corridoio logistico intermodale dedicato al trasporto di prodotti deperibili alimentari. Il primo carico dal Medio Oriente ha raggiunto i mercati dell'Europa settentrionale passando per il porto di Capodistria. Quest'iniziativa pre-pilota – sottolineata in una sua nota RAM – è un'azione preliminare rispetto al primo dei tre corridoi pilota che verranno implementati nei prossimi mesi. È parte integrante del progetto Fresh Food Corridors, cofinanziato dall'Unione Europea nell'ambito del Programma Connecting Europe Facility Transport, teso ad istituire un'innovativa catena logistica dedicata ai prodotti deperibili che dal Medio Oriente arriveranno ai mercati dell'Europa centrale e settentrionale. Tre porti "core" mediterranei: Venezia, Capodistria e Marsiglia (oltre a prevedere uno studio di fattibilità che dovrà analizzare le potenzialità del corridoio Cipro-La Spezia). Il progetto creerà una piattaforma integrata per il trasporto intermodale di container reefer, attraverso la connessione delle Autostrade del Mare provenienti da paesi extra UE con i collegamenti ferroviari presenti nei tre porti mediterranei e diretti verso i mercati di consumo finale. Per raggiungere questo ambizioso obiettivo, il progetto svilupperà altresì delle soluzioni ICT che incrementeranno l'interoperabilità tra le differenti modalità di trasporto, miglioreranno la tracciabilità dei prodotti, velocizzando al contempo le procedure di controllo e di certificazione. La nave MSC Mia Summer è partita dal porto di Ashdod, in Israele, imbarcando 35 container reefer degli operatori del segmento agrifood Mehadrin e Mentfield. L'unità è arrivata nel porto di Koper, in Slovenia, ed il giorno dopo il carico ha preso la via di Rotterdam tramite ferrovia, arrivando a destinazione

nella serata.
È stato il primo carico merci reefer via ferrovia che, dal Sud al Nord, ha attraversato tutta l'Europa con prodotti deperibili.

Tale pre-pilota, che è stato pensato come apripista per la successiva implementazione dei "corridoi del freddo" sulla medesima rotta e sulle altre rotte con calls nei porti di Venezia e di Marsiglia, rappresenta la perfetta integrazione tra le diverse modalità di trasporto in un'ottica di sostenibilità ambientale ed economica, garantendo freschezza e genuinità ai prodotti trasportati anche grazie all'innovativa tecnologia di alimentazione applicata sui container reefer. Più specificatamente, il fatto di aver utilizzato diversi modi di trasporto all'interno dello stesso corridoio logistico, vale a dire le Autostrade del Mare ed il trasporto ferroviario, presenta svariati vantaggi. Prima di tutto aver permesso il trasporto di prodotti alimentari sensibili al cambiamento delle temperature verso i mercati europei in tempi certi senza alcun compromesso sulla qualità dei prodotti, riducendo drasticamente le emissioni inquinanti che tradizionalmente producono le altre modalità di trasporto utilizzate. Questi primi 35 container con arance, patate, mandarini e uva, infatti, sono stati trasportati via treno fino al terminal di Rotterdam per poi raggiungere altre destinazioni nelle aree scandinave. Ciò premesso, dopo aver analizzato i requisiti richiesti per l'implementazione dei corridoi logistici dedicati alla catena del freddo, definendo anche dei KPI's finalizzati a misurare l'efficienza economica di questo tipo di trasporto, e dopo aver progettato una road map per lo sviluppo dei corridoi pilota pianificati, questa prima iniziativa è stata assolutamente una decisiva dimostrazione della sostenibilità per le prossime azioni progettuali.

Il responsabile della Logistica dell'azienda israeliana di export Mehadrin, Gad Barak, ha rilasciato una breve intervista, definendo la prima rotta pre-pilota "una fantastica opportunità per rinforzare i legami commerciali nell'area mediterranea, ed in particolare tra l'Europa ed il Medio Oriente, attraverso l'utilizzo di un'efficiente ed integrata catena logistica che garantisce contemporaneamente competitività ai produttori agricoli ed agli operatori logistici, nonché prodotti di alta qualità ai consumatori finali europei".

Questo è solo l'inizio di futuri carichi che prenderanno la via del mare e del ferro. Continua, nel frattempo, la campagna promozionale del progetto, la cui prossima tappa – dopo il Fruit Logistica di Berlino del mese scorso – sarà il Fruit & Veg System che si terrà a Verona dal 4 al 6 maggio prossimi.

L'Informatore Navale

IL PORTO DI TRIESTE SI PRESENTA A VICENZA AL FESTIVAL CITTÀ IMPRESA VENERDÌ 1° APRILE

TRIESTE, UN PORTO PER L'INDUSTRIA DEL NORD-EST

Trieste, 29 marzo 2016 - Continua l'attività di marketing territoriale del porto di Trieste. Dopo Pordenone e Udine, lo scalo giuliano ha scelto la cornice del Festival Città Impresa di Vicenza per presentarsi alle imprese del Nord-Est.

"TRIESTE, UN PORTO PER L'INDUSTRIA DEL NORD-EST. Servizi intermodali e regime di punto franco: quali opportunità per le imprese?". Questo il titolo della tavola rotonda che si svolgerà venerdì 1 aprile alle ore 15.30 presso la Fondazione Zoé, Corso Andrea Palladio 36, a Vicenza. Aprirà i lavori il Commissario dell'Autorità Portuale di Trieste, **Zeno D'Agostino**. A seguire le testimonianze degli operatori triestini: **Fabrizio Zerbini**, presidente Trieste Marine Terminal; **Francesco S. Parisi**, presidente Francesco Parisi Casa di Spedizioni; **Paolo Nassimbeni**, project Cargo e Logistic manager, Samer & Co. Shipping. In conclusione gli interventi di **Manuel Scortegagna**, amministratore unico della Scorltrans e **Roberto Tosetto**, direttore dell'Interporto Padova. Moderatore dell'incontro sarà **Alessandro Zuin**, giornalista del Corriere del Veneto.

L'evento è stato organizzato con l'obiettivo di presentare le opportunità di sviluppo che può offrire lo scalo giuliano all'imprenditoria del Nord-Est. "I porti si promuovono girando il mondo, - ha affermato il **Commissario D'Agostino** - ma non sempre sono radicati al territorio. Parlare di porti non vuol dire parlare solo di mare, ma soprattutto di terra. Integrare il porto con le piattaforme retroportuali significa integrare il porto con il territorio e le sue realtà produttive. Solo ancorando i porti al territorio avremo modo di unire mare e terra. Saremo partner di Città Impresa perché desideriamo creare maggior dialogo con l'industria e le imprese per le quali possiamo diventare un punto di riferimento. Soprattutto saremo a Vicenza perché ci vogliamo interrogare su quale ruolo possono avere i porti per il territorio, su quale sia la loro funzione a supporto dell'economia locale".

Trieste è un porto che sta puntando molto sullo sviluppo dell'intermodalità. Dallo scalo giuliano partono più di 400 treni al mese diretti non solo verso il centro Europa, ma anche verso il Nord Italia, Nord-Est compreso. Nel primo bimestre 2016 il traffico

-segue

ferroviario è aumentato del 30%, con buone previsioni di crescita. Punto franco, servizi intermodali e una rinnovata capacità manifatturiera sono dunque gli asset di riferimento per D'Agostino. "Fino agli anni Ottanta - ha concluso il Commissario - il porto di Trieste conservava al proprio interno attività di manifattura, che sono poi venute meno progressivamente con gli anni Novanta. Ora, mutate le condizioni economiche, e considerato il fatto che lo scambio di merci extraeuropee è la norma, siamo pronti a riproporre un modello non solo funzionale e conveniente, ma anche capace di sostenere lo sviluppo dell'intero territorio, con un posizionamento strategico per quanto riguarda i mercati comunitari".

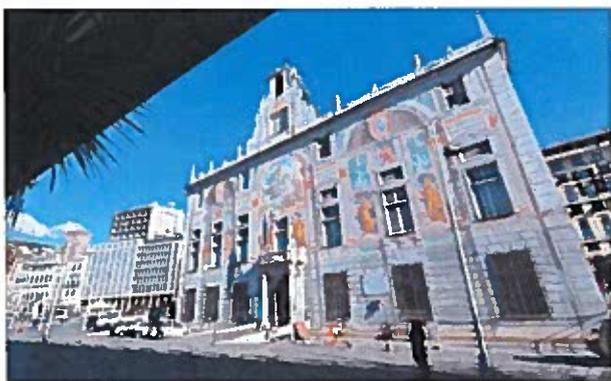
IL FESTIVAL CITTA' IMPRESA:

Da venerdì 1 aprile a domenica 3 aprile si svolgerà a Vicenza la nona edizione del Festival Città Impresa. Come ogni anno l'evento sarà un vero e proprio laboratorio di riflessione e confronto a 360 gradi sull'economia e sullo sviluppo dei territori. Filo conduttore della tre giorni sarà una ricognizione dello stato dell'economia reale e delle condizioni per far ripartire gli investimenti industriali. Vicenza diventerà centro di aggregazione per opinion leader, imprenditori e attori della società civile. Oltre cento saranno i relatori per questa edizione, tra cui i ministri Pier Carlo Padoan, Maurizio Martina, Marianna Madia, Giuliano Poletti.

<http://www.festivalcittaimpresa.it/>

Porto di Genova, la Regione pensa a un tecnico

Genova - Il presidente Toti prepara un piano "b" se Biasotti dovesse essere bocciato. Signorini e Santini in corsa. Il governatore: «Dello Strologo colleziona presidenze».



Genova - E' una strana partita a scacchi, quella che si sta giocando per piazzare un nuovo presidente del Porto a Palazzo San Giorgio. **Giovanni Toti e Marco Doria muovono i loro "alfieri" ma più che a Genova la partita si gioca a Roma e alla fine è possibile che fra Sandro Biasotti, il candidato "ufficiale" di Toti e Ariel Dello Strologo, candidato designato di Doria, alla fine non spunti un tecnico, anche se si tratterebbe di un nome più vicino al centrodestra che al centrosinistra.** Ariel Dello Strologo, avvocato e ora presidente di Fiera e Porto Antico, ha confermato le indiscrezioni su un pressing di Doria nei suoi confronti: «Io sarei disponibile». **Ma in via Fieschi l'idea non piace proprio:** «Ritengo che il Partito Democratico nelle Regioni in cui governa il centrodestra possa essere coerente con la visione dei territori, che devono avere voce in capitolo - commenta il governatore Toti -. Se poi invece vogliono decidere tutto a Roma, ne prenderemo atto».

Quanto a Dello Strologo «ha fatto un lavoro impegnativo alla società Porto Antico, una società a cui dovrebbe andare in capo anche una parte del ramo espositivo della Fiera, se gli accordi tra soci si concretizzeranno - ha detto Toti -. Quindi ritengo che abbia un lavoro già sufficientemente impegnativo da svolgere a meno che non voglia collezionare presidenze.

- segue

Dopo di che, come è noto, non è il nostro nome per il porto». Il nome resta quello di **Sandro Biasotti** e la trattativa ormai è quasi alla luce del sole: «Ho parlato con la Serracchiani - dice Toti - e per lei e una parte del Pd non ci sarebbero problemi, d'altronde si prendono 13 presidenti su 15!». Ma, è il sottinteso di Toti, c'è una parte del Pd che rema contro e soprattutto c'è Luigi Merlo che è consulente a stretto contatto con il ministro Delrio proprio sulla portualità.

«L'altro scenario è che ci si dica "vogliamo presidenti tecnici" - spiega Toti - e allora voglio vedere quanti ne trova il Pd. Per quanto mi riguarda, io un nome ce l'ho». Una carta nella manica, da giocarsi se lo sbarramento sul nome di Biasotti (che, va detto, non entusiasma i leghisti) si rivelasse insuperabile. Di chi si tratta? Toti per il momento gioca a carte coperte e allora si deve procedere per indizi e indiscrezioni: due i candidati ombra più accreditati dalle parti di piazza De Ferrari. Il primo è l'attuale segretario generale della Regione **Paolo Emilio Signorini**, che può vantare un passato al ministero delle Infrastrutture (con Maurizio Lupi, il predecessore di Delrio). Il secondo è **Davide Santini**, segretario generale all'autorità portuale di La Spezia e vicino all'assessore **Giacomo Giampedrone**. Ora tocca al governo la prossima mossa ed entro giugno si dovrà arrivare allo scacco matto.

Porto, Genova-Savona per Dello Strologo ma Toti non ci sta “Io punto su Biasotti”

MASSEMO MINELLA

Il giorno dopo l'annuncio della discesa in campo di Ariel Dello Strologo, presidente di Fiera e Porto Antico, primo candidato ufficiale per la presidenza dell'autorità portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova-Savona), arriva immediata la presa di distanza della Regione. Il governatore Giovanni Toti, però, più che la persona, verso cui non nasconde apprezzamento per il lavoro che sta svolgendo sulla Fiera, contesta il metodo (Dello Strologo ha dato la sua disponibilità a correre su richiesta del sindaco di Genova Marco Doria) e invoca una sorta di patto nazionale che sarebbe addirittura condiviso dal vicesegretario nazionale del Pd e presidente della Regione Friuli Deborah Serracchiani e dal presidente della Conferenza Stato-Regioni e governatore dell'Emilia Romagna Stefano Bonaccini, anch'egli Pd. Un patto non scritto che per quanto riguarda le 15 autorità di sistema italiano prevede di assegnarne 13 al centrosinistra e 2 al centrodestra, in quelle regioni cioè in cui proprio il centrodestra ha vinto le elezioni, quindi Liguria e Veneto. Stando a questa impostazione Genova-Savona e Venezia andrebbero quindi al centrodestra e Toti avrebbe buon gioco a sostenere

la candidatura del parlamentare di Forza Italia Sandro Biasotti, un politico che ha però un lungo passato imprenditoriale sulle banchine, visto che per quarant'anni si è occupato di autotrasporto e di logistica.

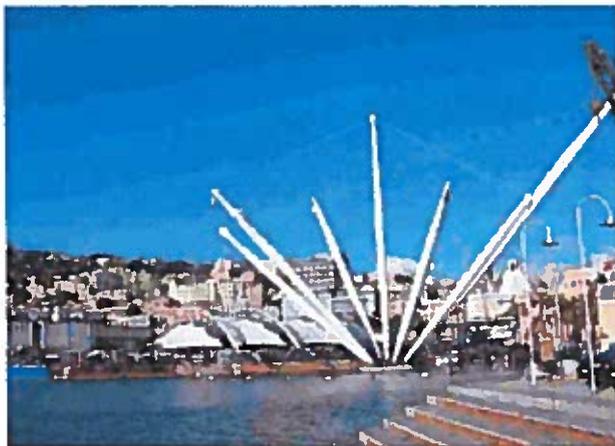
«Per noi l'unico candidato resta Sandro Biasotti, per molte ragioni — spiega Toti — È il più preparato, dai miei sondaggi risulta che sarebbe il presidente meglio accolto dagli operatori e dalla comunità portuale, è stato capogruppo in commissione Trasporti, e sarebbe coerente con l'amministrazione regionale». Biasotti, insomma, come candidato in grado di raccogliere i maggiori consensi dentro alla comunità portuale, spiega Toti che poi non lesina parole di apprezzamento per Dello Strologo. «Lui è un ottimo presidente della Porto Antico, una persona seria e un professionista prezioso per la società soprattutto per ciò che ne sarà del Porto Antico unito alla Fiera — spiega ancora Toti — Secondo me deve continuare a stare lì, perché è molto importante averlo come interlocutore in quel contesto strategico». Più secco invece il giudizio dell'assessore regionale ai Trasporti Edoardo Rixi. «Detto che probabilmente lo sceglierò un altro nome, tra quelli fatti Biasotti comunque è quello che preferiamo — spiega — Certo Dello

strologo no, perché è una nomina prettamente politica, che non condividiamo». Non sfugge però a Toti che tocca al ministro dei Trasporti Graziano Delrio compiere la prima mossa. La legge prevede che il presidente sia scelto dal ministro d'intesa con la Regione. Ma Delrio, che è uomo dei territori, non vuole escludere dalla consultazione i comuni. Doria in questo caso non ha perso tempo, ha chiesto a Dello Strologo la disponibilità a candidarsi e l'ha incassata. E ora, con la condivisione di Savona e di Vado, si prepara a formalizzare il nome a Delrio che potrebbe farlo suo, chiedendo a Toti l'intesa. Per la legge, la Regione può anche respingere il nome, ma se il ministro insiste si va al consiglio dei ministri. E allora, sfidando i due candidati, si potrebbe puntare su un terzo nome, equidistante dagli schieramenti e gradito perché tecnico.

«Non escludiamo, in extremis, di guardare alla figura di un tecnico — dice infatti Toti — ma l'unico nome che uscirà dalla nostra bocca rimane quello di Biasotti». Alla fine, però, si potrebbe convergere su un nome in grado di raccogliere il consenso di tutti, come l'avvocato Luigi Cocchi, amministrativista da tempo vicino alla Regione e profondo conoscitore anche delle dinamiche portuali. Sempre che il diritto interessato sia disponibile.

1

Per il governatore della Regione non serve un tecnico, ma un politico Presidente ██████████ Genova-Savona: Biasotti (Toti) e Dello Strologo (Doria)



Una veduta del Porto Antico di Genova

Presidente

██████████ del Mar Ligure, che riguarda Genova e Savona, che sia coerente con l'Amministrazione regionale e il nostro modello di sviluppo. Ritengo che questa sia la strada da percorrere. Ho detto che Sandro Biasotti mi sembra il nome migliore tra quelli che stanno circolando, persona di esperienza, di capacità, di mode-

██████████ di Genova, confermo di essere tra le persone disponibili, ma deciderà chi deve decidere». Lo ha dichiarato il presidente della Fiera di Genova e di Porto Antico, Ariel Dello Strologo a margine della presentazione della nuova sede di Sviluppo Genova spa nel cuore del centro storico.

██████████ di Genova, confermo di essere tra le persone disponibili, ma deciderà chi deve decidere». Lo ha dichiarato il presidente della Fiera di Genova e di Porto Antico, Ariel Dello Strologo a margine della presentazione della nuova sede di Sviluppo Genova spa nel cuore del centro storico.

██████████ di Genova, confermo di essere tra le persone disponibili, ma deciderà chi deve decidere». Lo ha dichiarato il presidente della Fiera di Genova e di Porto Antico, Ariel Dello Strologo a margine della presentazione della nuova sede di Sviluppo Genova spa nel cuore del centro storico.

██████████ di Genova, confermo di essere tra le persone disponibili, ma deciderà chi deve decidere». Lo ha dichiarato il presidente della Fiera di Genova e di Porto Antico, Ariel Dello Strologo a margine della presentazione della nuova sede di Sviluppo Genova spa nel cuore del centro storico.

██████████ di Genova, confermo di essere tra le persone disponibili, ma deciderà chi deve decidere». Lo ha dichiarato il presidente della Fiera di Genova e di Porto Antico, Ariel Dello Strologo a margine della presentazione della nuova sede di Sviluppo Genova spa nel cuore del centro storico.

██████████ di Genova, confermo di essere tra le persone disponibili, ma deciderà chi deve decidere». Lo ha dichiarato il presidente della Fiera di Genova e di Porto Antico, Ariel Dello Strologo a margine della presentazione della nuova sede di Sviluppo Genova spa nel cuore del centro storico.

■ L'AUTHORITY

Per il porto la Regione pensa a un tecnico: Signorini o Santini

ROSSI >> 17

IL PRESIDENTE DELLA REGIONE PREPARA UN PIANO "B" SE BIASOTTI DOVESSE ESSERE BOCCIATO

Porto, la Regione pensa a un tecnico

Signorini e Santini in corsa. Il governatore: «Dello Strologo colleziona presidenze»

IL CASO

EMANUELE ROSSI

È UNA STRANA partita a scacchi, quella che si sta giocando per piazzare un nuovo presidente del Porto a Palazzo San Giorgio. Giovanni Toti e Marco Doria muovono i loro "alfieri" ma più che a Genova la partita si gioca a Roma e alla fine è possibile che tra Sandro Biasotti, il candidato "ufficiale" di Toti e Ariel Dello Strologo, candidato designato di Doria, alla fine non spunti un tecnico, anche se si tratterebbe di un nome più vicino al centrodestra che al centrosinistra.

Ariel Dello Strologo, avvocato e ora presidente di Fiera e Porto Antico, ha confermato le indiscrezioni su un pressing di Doria nei suoi confronti: «Io sarei disponibile». Ma in via Fieschi l'idea non piace proprio: «Ritengo che il Partito Democratico nelle Regioni in cui governa il centrodestra possa essere

coerente con la visione dei ter-ritori, che devono avere voce in capitolo - commenta il governatore Toti -. Se poi invece vogliono decidere tutto a Roma, ne prenderemo atto». Quanto a Dello Strologo «ha fatto un lavoro impegnativo alla società Porto Antico, una società a cui dovrebbe andare in capo anche una parte del ramo espositivo della Fiera, se gli accordi tra soci si concretizzeranno - ha detto Toti -. Quindi ritengo che abbia un lavoro già sufficientemente impegnativo da svolgere a meno che non voglia colle-

zionare presidenze.. Dopo di che, come è noto, non è il nostro nome per il porto». Il nome resta quello di Sandro Biasotti e la trattativa ormai è quasi alla luce del sole; «Ho parlato con la Serracchiani - dice Toti - e per lei e una parte del Pd non ci sarebbero problemi, d'altronde si prendono 13 presidenti su 15!». Ma, è il sottinteso di Toti, c'è una parte del Pd che rema contro e soprattutto c'è Luigi Merlo che è consulente a stretto contatto con il ministro Delrio proprio sulla portualità.

«L'altro scenario è che ci si dica "vogliamo presidenti tecnici" - spiega Toti - e allora voglio vedere quanti ne trova il Pd. Per quanto mi riguarda, io un nome ce l'ho». Una carta nella mani-

ca, da giocarsi se lo sbarramento sul nome di Biasotti (che, va detto, non entusiasma i leghisti) si rivelasse insuperabile. Di chi si tratta? Toti per il momento gioca a carte coperte e allora si deve procedere per indizi e indiscrezioni: due i candidati ombra più accreditati dalle parti di piazza De Ferrari. Il

primo è l'attuale segretario generale della Regione Paolo Emilio Signorini, che può vantare un passato al ministero delle Infrastrutture (con Maurizio Lupi, il predecessore di Delrio). Il secondo è Davide Santini, segretario generale all' [redacted] di La Spezia e vicino all'assessore Giacomo Giampeдрone. Ora tocca al governo la prossima mossa ed entro giugno si dovrà arrivare allo scacco matto.

di Emanuele Rossi per ilsecolo XIX.it
© ERY NC 703 ALCONI DUE TUTTI RISERVATI

- segue



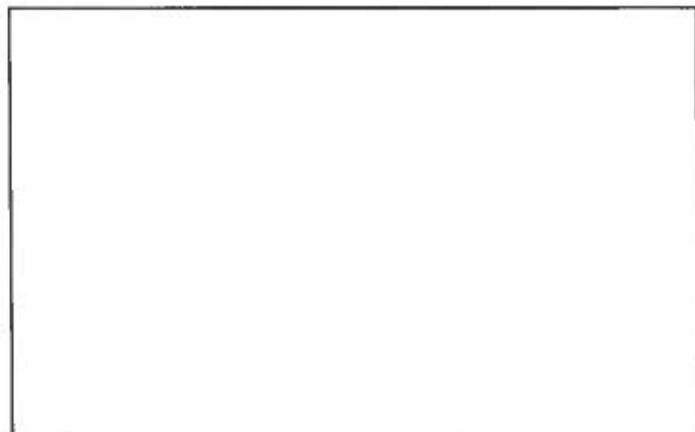
Il governatore Toti con il sindaco Doria. Alle loro spalle Biasotti

Le regole

Con la riforma
la scelta spetta
al ministro

... CON IL SISTEMA
in vigore pre-riforma
Delrio, il presidente

sarebbe stato scelto
in Regione da una
"terna" indicata da
Comune, Camera di
Commercio e Città
metropolitana. Nella
riforma, invece, la
scelta è di competen-
za del ministro, d'in-
tesa con la Regione.



LE GRANDI MANOVRE/ DUELLO DELLO STROLOGO-BIASOTTI, COCCHI ALLA FINESTRA

Porto, tre candidati per una poltrona

I comizi sedi della nuova Regione Occidentale (Genova, Savona, Vado) convergono sul nome di Ariel Dello Strologo come prossimo presidente, ma la Regione insiste sulla candidatura del parlamentare di Forza Italia, ed ex operatore del porto, Sandro Biasotti. Di fronte a un braccio di ferro, però, potrebbe emergere una terza figura, un tecnico come l'avvocato Luigi Cocchi.



APAGNA I

Porto, Genova-Savona per Dello Strologo ma Toti non ci sta "Io punto su Biasotti"

L'avvocato ha dato la disponibilità a Doria a correre per la Regione invoca il patto nazionale se si va allo scontro spazio a Cocchi

MASSIMO MIKELLA

Il giorno dopo l'annuncio della discesa in campo di Ariel Dello Strologo, presidente di Fiera e Porto Antico, primo candidato ufficiale per la presidenza del Mar Ligure Occidentale (Genova-Savona), arriva immediata la presa di distanza della Regione. Il governatore Giovanni Toti, però, più che la persona, verso cui non nasconde apprezzamento per il lavoro che sta svolgendo sulla Fiera, contesta il metodo (Dello Strologo ha dato la sua disponibilità a correre su richiesta del sindaco di Genova Marco Doria) e invoca una sorta di patto nazionale che sarebbe addirittura condiviso dal vicesegretario nazionale del Pd e presidente della Regione Priuli Deborah Serracchiani e dal presidente della Conferenza Stato-Regioni o governatore dell'Emilia Romagna Stefano Bonaccini, anch'egli Pd. Un patto non

scritto che per quanto riguarda le 15 autorità di sistema italiane prevede di assegnarne 13 al centrosinistra e 2 al centrodestra, in quelle regioni cioè in cui proprio il centrodestra ha vinto le elezioni, quindi Liguria o Veneto. Stando a questa impostazione Genova-Savona e Venezia andrebbero quindi al centrodestra e Toti avrebbe buon gioco a sostenere

la candidatura del parlamentare di Forza Italia Sandro Biasotti, un politico che ha però un lungo passato imprenditoriale sulle banchine, visto che per quarant'anni si è occupato di autotrasporto e di logistica.

«Per noi l'unico candidato resta Sandro Biasotti, per molte ragioni — spiega Toti — È il più preparato, dai miei sondaggi risulta che sarebbe il presidente meglio accolto dagli operatori e dalla comunità portuale, è stato capogruppo in commissione Trasporti, e sarebbe coerente con l'amministrazione regionale», Biasotti,

insomma, come candidato in grado di raccogliere i maggiori consensi dentro alla comunità portuale, spiega Toti che poi non lesina parole di apprezzamento per Dello Strologo. «Lui è un ottimo presidente della Porto Antico, una persona seria e un professionista prezioso per la società soprattutto per ciò che ne sarà del Porto Antico unito alla Fiera — spiega ancora Toti — Secondo me deve continuare a stare lì, perché è molto importante averlo come interlocutore in quel contesto strategico». Più secco invece il giudizio dell'assessore regionale ai Trasporti Edoardo Rixi. «Detto che probabilmente io sceglierei un altro nome, tra quelli fatti Biasotti comunque è quello che preferiamo — spiega — Certo Dello strologo no, perché è una nomina prettamente politica, che non condividiamo». Non sfugge però a Toti che tocca al ministro dei Trasporti Graziano Delrio compiere la prima mossa. La legge

prevede che il presidente sia scelto dal ministro d'intesa con la Regione. Ma Delrio, che è uomo dei territori, non vuole escludere dalla consultazione i comuni. Doria in questo caso non ha perso tempo, ha chiesto a Dello Strologo la disponibilità a candidarsi e l'ha incassata. E ora, con la condivisione di Savona e di Vado, si prepara a formalizzare il nome a Delrio che potrebbe farlo suo, chiedendo a Toti l'intesa. Per la legge, la Regione può anche respingere il nome, ma se il ministro insiste si va al consiglio dei ministri. E allora, eligendo i due candidati, si potrebbe puntare su un terzo nome, equidistante dagli schieramenti e gradito perché tecnico.

«Non escludiamo, in extremis, di guardare alla figura di un tecnico — dice infatti Toti — ma l'unico nome che uscirà dalla nostra bocca rimane quello di Biasotti». Alla fine, però, si potrebbe convergere su un nome in grado di raccogliere il consenso di tutti, co-

- segue

me l'avvocato Luigi Cocchi, amministrativista da tempo vicino alla Regione e profondo conoscitore anche delle dinamiche portuali. Sempre che il diretto interessato sia disponibile.

COOPERAZIONE ALPINA

"Apprezzo il lavoro svolto per Fiera e Porto Antico, ma lui deve restare lì"

NUMERI

4

IL MANDATO

Il presidente dell'autorità di sistema resta in carica quattro anni e il suo mandato può essere rinnovato

3

IL GOVERNO

Sono tre gli organi di governo della nuova autorità: il presidente, il segretario generale e il board indicato dagli enti locali



15

LE AUTORITÀ

Sono quindici secondo quanto previsto dal decreto legge le autorità portuali di sistema

13-2

IL RIPARTO

Toti evoca una sorta di patto nazionale che prevede 13 autorità per il centrosinistra e 2 per il centrodestra (Liguria e Veneto)



CHIESTE ALLA REGIONE RASSICURAZIONI SUL FUTURO DEL LITORALE

Voltri vuole salvare l'ultima spiaggia dai riempimenti

I residenti dicono no all'allargamento del porto

VOLTRI

RICCARDO PORCÙ

AD AGOSTO tutti in acqua, barche in mare per difendere scenograficamente la spiaggia dai progetti di allargamento presenti nel piano regolatore portuale, due settimane fa in piedi a riempire la sala del consiglio municipale di Voltri. Sono passati i mesi, non la voglia dei cittadini del ponente di impegnarsi per difendere il litorale dai presunti effetti negativi di un eventuale allargamento proprio verso Voltri della diga per garantire un ingresso più agevole alle meganavi in arrivo nel porto di Pra'.

Una prospettiva che infiamma gli animi dei residenti, riuniti nell'assemblea organizzata dal "coordinamento dei comitati del ponente" lo scorso

11 marzo per ascoltare proposte e rassicurazioni dei consiglieri regionali di Pd, Sel e M5S e dell'assessore al porto Edoardo Rixi, pronti a intervenire, criticare e incalzare con l'obiettivo comune di bloccare ogni forma di modifica dell'"ultima spiaggia del ponente". Una mobilitazione cresciuta per l'arrivo, in rapida sequenza, di quattro delle otto nuove gru "goose-neck" da 80 milioni di euro installate a Pra' dopo due mesi di viaggio dalla casamadre Psa di Singapore, e della meganave Al Dhail di Uasc da 15.500 teu, la più grande porta-container mai entrata a Genova. Un simbolo del nuovo corso del porto, definita «la risposta per restare nel futuro mercato del Mediterraneo» dall'amministratore delegato di Psa Gilberto Danesi, a saldarsi con i dati statistici in costante aumento nella movimentazione di materiali.

«Il porto di Pra'-Voltri è perfettamente in grado di soddisfare le esigenze del mercato senza variare le infrastrutture - rassicura l'assessore regionale allo sviluppo economico e porti Edoardo Rixi -. Il vecchio piano regolatore è in fase di valutazione ambientale e mi auguro che molte parti possano essere stracciate. L'esigenza di ampliare il porto non c'è. Le uniche priorità sono quelle per un secondo binario ferroviario in porto, l'apertura della diga a Calata Bettolo, l'allungamento della Fascia di rispetto fino a Palmaro. La Regione è contraria ad ogni progetto di ampliamento portuale». Una posizione condivisa dagli altri consiglieri regionali e accolta con ottimismo dai cittadini. Pronti però ora a chiedere il rispetto delle promesse fatte nella sala del municipio di Voltri.

© BY NC ND AL CUNO DEI TI RISERVATI

INVERSIONE DI ROTTA DOPO TI SETTIMANE DI FLESSIONE

Trasporto container, in ripresa le rate di nolo

Primi segnali di risveglio tra Europa e Asia. Torna l'ottimismo fra gli operatori

GENOVA. Dopo undici settimane consecutive in calo, lo Shanghai Containerised Index ha registrato la scorsa settimana un primo segnale di risveglio delle rate di nolo fra Europa e Asia. Il 25 marzo il costo del trasporto di un container da 20 piedi dall'Estremo Oriente ai porti dell'Europa settentrionale è cresciuto in media di 42 dollari rispetto alla settimana precedente, toccando i 247 dollari, mentre per i porti del

Mediterraneo l'aumento è stato di 53 punti fino a 248 dollari.

False illusioni sul fronte dei noli sono state vissute dagli operatori per tutto il corso del 2015, con gli annunci di *gri* (general rate increases) da parte delle compagnie che venivano regolarmente smentiti dal mercato nel giro di pochi giorni. Il dato dello *Sci* sembra smentire dal pessimismo registrato dall'analista economico inglese Moore Stephens, che

nei giorni scorsi aveva pubblicato il suo report trimestrale sugli umori degli operatori. Il livello generale era sceso da 5,9 di agosto a 5,6 di novembre 2015. Sul fronte dei noli calo ancora più drastico, da 6,5 a 5,5, con i più pessimisti distribuiti fra Europa e America settentrionale e i più ottimisti in Asia. Ma il riscontro più recente vira nuovamente all'ottimismo e arriva dalle dichiarazioni del ceo della compagnia por-

tacontainer tedesca Hapag Lloyd, Rolf Habben Jansen, a margine della presentazione del bilancio 2015 della sua società, il primo chiuso in positivo dal 2010. «Abbiamo visto - ha detto Habben Jansen - che sulle due rotte più problematiche nel 2015, ossia Asia-Europa e Asia-America Latina, sono state prese misure per ridurre la capacità che potrebbero avere effetto».

A. GHI.

Foto di Salvadori in mostra a “Lsct”

LA SPEZIA - Nella sede del La Spezia Container Terminal, è stata recentemente inaugurata la mostra del fotografo Igo Salvadori “Nuove prospettive del Golfo della Spezia”, che racconta il rapporto tra la città e il suo porto. Ventisette immagini, di cui sedici retroilluminate, mostrano una selezione di scatti, frutto del rapporto di collaborazione trentennale tra Salvadori e il Gruppo Contship, che mettono a confronto il passato e il presente, i colori e l’atmosfera magica del Golfo dei Poeti e la vocazione industriale del porto commerciale: un rapporto lungo, basato su un equilibrio unico, frutto di un dialogo continuo e del reciproco rispetto tra il cuore industriale e la comunità cittadina di La Spezia. Questa esposizione è da considerarsi anche una ulteriore tappa di un progetto pluriennale che ha portato Lsct ad introdurre opere e installazioni artistiche all’interno dell’azienda, negli uffici, nelle sale operative e negli spazi comuni: un forte segnale di apertura alla comunità cittadina e un invito a visitare, anche in questa occasione, la nostra realtà. La mostra resterà aperta al pubblico fino al 31 Maggio nella sede della società del Gruppo Contship Italia, in Viale S. Bartolomeo 20 a La Spezia. Per dettagli e ulteriori informazioni è possibile scrivere a info@lscct.com, oppure telefonare al numero 0187 5551.

DOPO IL SÌ DEL COMITATO PORTUALE DI LIVORNO AL "MARINA"

Un anno ancora "di passaggio" per gli assetti nautici nel Mediceo

Tra gli elementi determinanti il progressivo trasferimento dei circoli alla banchina 75 che però serve alle crociere - Il dragaggio della bocca sud e la Bellana



LIVORNO. Vengono a maturazione i tanti interventi che il Comitato Portuale di Livorno ha avviato per il riassetto dell'area della grande nautica e per la bocca sud del porto.

Mentre è iniziato il dragaggio della Darsena Toscana e del suo bacino di evoluzione - come abbiamo di recente riferito - si stanno predisponendo i termini per il dragaggio della bocca sud del porto, che partirà subito dopo l'estate. È prevista la rimozione di circa 300 mila metri cubi di fanghi e di roccia "tenera", per allargare il raggio di evoluzione delle grandi navi specialmente in uscita dall'avamposto. Per il dragaggio della bocca sud sono previsti una sessantina di giorni. I materiali saranno conferiti nella seconda vasca di colmata, che al termine dell'operazione risulterà praticamente piena per i sette ottavi della capacità.

(segue in ultima pagina)

Assetti nautici nel Mediceo

La recente decisione del comitato portuale di assegnare la concessione del Mediceo e della darsena Nuova alla società "Porta a mare" (99% Benetti) e circa 1% Comune di Livorno) ha aperto la strada anche alla realizzazione del tanto atteso "marina" dentro il Mediceo. E sembra sia l'elemento acceleratore anche al progetto di nascita del porto turistico della Bellana, subito a sud del bacino Morosini della Benetti. Ma i tempi sono ormai stretti anche per un'altra operazione: la sistemazione della banchina ex 75, nell'avamposto tra il bacino di carenaggio e terra, per creare quella darsena nella quale saranno "provvisoriamente"

decentrate le centinaia di barche oggi sistemate dai vari circoli nelle aree del Mediceo che saranno date in concessione alla società della Benetti.

Si tratta di un'operazione apparentemente semplice - in loco ci sono già i pontili galleggianti che dovranno servire da frangiflutto all'ingresso della darsena, contro i venti e le mareggiate di traversia - ma in realtà estremamente complessa. Perché dovranno essere trasferiti i moli galleggianti dello Yacht Club e degli altri circoli, sistemate le relative catenarie e i corpi morti, realizzati gli attricchi sulle banchine, spostate le vecchie gru dell'Azienda Mezzi Meccanici ancora in loco. Per di più la banchina 75 è ancora per questa stagione destinata alle navi a crociera, in attesa che si realizzi il grande terminal della Porto 2000 "privatizzata" tra la banchina ad alto fondale e la

culata Orlando.

Tutto questo lascia prevedere che con la massima buona volontà di tutti - ammesso che ci sia e che il fuoco di sbarramento più volte preannunciato dal sindaco Nogarin non si realizzi in termini ostativi - anche la stagione 2016 passerà con gli assetti attuali per quanto riguarda il Mediceo, la banchina 75 e il complesso sistema degli ormeggi della nautica.

LA CITTA' E IL MARE

PROSSIMO STEP LA CONFERENZA DEI SERVIZI
PROSSIMO STEP LA CONFERENZA DEI SERVIZI. INTANTO AI CIRCOLI, CHE HANNO TUTTI CONCESSIONE SCADUTA È ARRIVATA INDICAZIONE DI CERCARE ALTERNATIVE



LIVORNO. A BEN VEDERE, il tanto discusso e atteso "marina" nel porto Mediceo non sarà un mega-porto turistico. E non sarà solo, come qualcuno temeva, un rifugio esclusivo per mega-yachts. Dal progetto di massima che la società Porta Medicea ha da tempo presentato - sulla base di una concessione demaniale sbloccata di recente dopo dieci anni di attesa - si evince che su 600 posti barca complessivi circa la metà saranno per barche piccole e medie. E ben 265 posti saranno ricavati su pontili galleggianti e sul rifacimento delle banchine nella Darsena Nuova, quella in cui venivano varate le navi dell'Orlando. Di questi 265, circa un centinaio saranno riservati a barchette tra i 6 e gli 8 metri fuoritutto, cioè in pratica gozzi, lancette, gabbianelle e gommoni. I posti da barche di 10 metri, anch'esse medio-piccole nelle "pezzature" attuali dell'area, saranno circa 80 in darsena e circa 50 nel Mediceo,

per la massima parte su pontili galleggianti ancorato sul "muro del pianto" e sull'Andana delle Ancore. Solo la banchina già attualmente gestita dalla Benetti e quella dove sono attraccate le barche dello Yacht Club fino all'area delle pilotine del porto sarà destinata ai grandi yacht, ma con la dimensione massima prevista di circa 50 metri.

IL RENDERING fornito dalla società Porta Medicea è ovviamente di massima, perché per la concessione demaniale di recente sbloccata [redacted] è previsto un progetto dettagliato. Però qualcosa si può già desumere. Il primo dettaglio importante è che difficilmente nella Darsena Nuova potranno andare le barche a vela. Ingresso ed uscita sono infatti condizionate dal ponte girevole ed è improbabile che il canale tra la Darsena e la Belliana - la prima parte è già stata realizzata, per la parte terminale [redacted] non ha ancora avviato i lavori - possa servire a barche con l'albera-

tura, essendo previste passerelle almeno pedonali di attraversamento. Altro dettaglio è l'utilizzo della banchina 75. Nessuna novità, visto che da anni si ipotizza che servirà da "polmone" alle barche che non accetteranno di rimanere nel Mediceo. IL rendering mostra che vi saranno sistemate banchine galleggianti e una protezione contro la traversia. Però non è ancora chiaro chi dovrà realizzare questo accosto-polmone: i circoli sfrattati dal Mediceo, [redacted]

la Porta Medicea? Potranno essere utilizzati i pontili galleggianti del "marina spontaneo" dello Yacht Club, o sono troppo vecchi ormai per sopportare un trasferimento in acque meno calme del Mediceo? In ogni caso l'intera darsena della 75 non sembra sufficiente a tutte le barche del Mediceo, ammesso che nessuna o poche accettino di restare nel nuovo "marina" (dipenderà ovviamente dal costo dei posti barca). Dove andranno le altre, visto che l'alternativa della Belliana

-segue

richiederà anni? C'è una specie di diritto morale per chi c'è da anni, ha speso soldi per i pontili, ha pagato le regolari concessioni. Ai circoli del Mediceo, che hanno tutti la concessione scaduta, è già arri-

vata la segnalazione di organizzarsi con "soluzioni alternative". Si aspetta di capire quali potranno essere, visti che ancora per quest'anno la 75 è destinata alla crociera e quindi non sarà disponibile. Se ne parlerà a breve nella con-

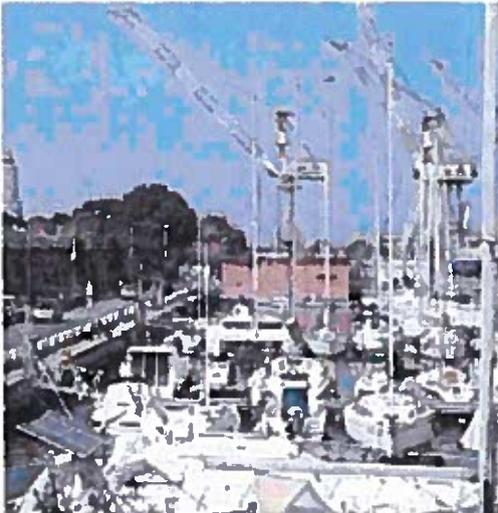
ferenza dei servizi che per legge va convocata sul progetto. I veri nodi, se ci saranno, verranno fuori proprio in quell'occasione, anche se la Port [redacted] sembra decisa, ora che il dado è tratto, a non facilitare ulteriori indugi.

Antonio Fulvi

10 ANNI DI ATTESA

Svolta
per il porto
Mediceo:

[redacted] è
decisa a
portare
avanti il
progetto di
Azimut
Benetti



L'AREA delle pilotine del porto sarà destinata ai grandi yacht, ma con la dimensione massima prevista di circa 50 metri

SU 600 posti barca circa la metà per barche piccole e medie. E ben 265 posti saranno ricavati su pontili galleggianti

Le barche di 10 metri, avranno circa 80 posti in darsena e 50 nel Mediceo: pontili ancorati sul muro del pianto e sull'Andana

LA BANCHINA 75 rimane il "polmone" per le barche che non accetteranno di rimanere nel Mediceo. Ma non si sa chi la gestirà

Minacce a Monti, c'è un'altra inchiesta

Lettere anonime ed esposti sulla compravendita di terreni dell'Authority: il Commissario denunciò il caso già ad ottobre 2014. Aperto un fascicolo contro ignoti. Intanto fissata per lunedì prossimo l'udienza al Tribunale del Riesame sulla richiesta di revoca dei domiciliari per Moscherini e De Francesco



CIVITAVECCHIA - Si terrà il prossimo 4 aprile l'udienza al Tribunale del Riesame di Roma al quale si sono rivolti i legali di Giovanni Moscherini e Vincenzo De Francesco, agli arresti domiciliari da una settimana con l'accusa di tentata estorsione e minacce nei confronti del commissario straordinario dell'Autorità Portuale Pasqualino Monti e del segretario generale Maurizio Ievolella. Gli avvocati Carlo Taormina, Pierluigi Bianchini e Matteo Mormino sono al lavoro per presentare le proprie memorie difensive e ribaltare, di fatto, le accuse contenute nell'ordinanza firmata dal gip Massimo Marasca, su richiesta del sostituto procuratore Lorenzo Del Giudice.

Accuse che fanno riferimento alle dichiarazioni degli stessi Monti e Ievolella, nell'ambito di un'altra inchiesta, quella sulla pietra utilizzata per la realizzazione della nuova darsena traghetti e servizi. Ma non è questa l'unica inchiesta che vedrebbe l'ex presidente Monti vittima di presunte minacce. Ce ne sarebbe un'altra, infatti, questa volta condotta dal sostituto procuratore Alessandro Gentile.

Al momento il fascicolo è contro ignoti, ma ovviamente la questione va ad intrecciarsi con il filone d'inchiesta condotto dal dottor Del Giudice. In questo secondo caso ci sarebbe un esposto, presentato a febbraio 2015 da tre soggetti che non avrebbero e relativo alla compravendita di alcuni terreni in zona industriale da parte dell'Authority. In pratica lo stesso esposto che, pieno di omissis, fu recapitato nei primi giorni di ottobre 2014 a Monti, quella volta in forma anonima e accompagnato da una lettera senza firma, nella quale si invitava l'allora presidente a "ponderare meglio ed affidarsi in futuro a qualcuno capace che la sappia consigliare bene".

Una quindicina di pagine di accuse che lo stesso Monti decise di depositare lui stesso in Procura, il 9 ottobre; da lì, in realtà, partì proprio questo nuovo filone, fatto di lettere anonime recapitate allo stesso Monti, con promesse di presentare esposti - che poi puntualmente arrivano - richieste di dimissioni. Una questione delicata, che sembra certo non essere conclusa qui.

L'Informatore Navale

Isole Falkland: Argentina condivide decisione delle U.N. di espandere suo territorio marittimo per includere le 'Malvinas'

Buenos Aires, 29 marzo 2016 - Il governo argentino ha festeggiato il lunedì scorso una decisione di una commissione delle Nazioni Unite di espandere il suo territorio marittimo nell'Oceano Atlantico del Sud del 35 per cento di includere le isole Falkland contestate.

Il ministro degli Esteri argentino ha detto che le sue acque sono aumentate di 0,66 milioni di miglia quadrate (1,7 milioni di chilometri quadrati) e la decisione sarà fondamentale nella sua controversia con la Gran Bretagna per le isole.

L'Argentina perse una breve ma sanguinosa guerra nel 1982 contro la Gran Bretagna dopo che le truppe argentine occuparono l'arcipelago del Sud Atlantico che i latino-americani chiamano Malvinas.

La Commissione delle Nazioni Unite sui limiti della piattaforma continentale si è schierata con l'Argentina all'inizio di questo mese, la ratifica rapporto del Paese 2009, che fissa il limite del suo territorio da 200 a 350 miglia dalla sua costa.

"Si tratta di un'occasione storica per l'Argentina perché abbiamo fatto un salto enorme nella delimitazione del limite esterno della nostra piattaforma continentale", ha detto il ministro degli Esteri Susana Malcorra. "Questo conferma i nostri diritti di sovranità sulle risorse della nostra piattaforma continentale."

L'esplorazione di petrolio sta già pompando milioni di sterline nell'economia delle isole delle Falkland.

Molti isolani restano perplessi sulla conclusione della Commissione delle Nazioni Unite che non ha tenuto conto che vi è una disputa diplomatica irrisolta tra Argentina e Gran Bretagna sulle isole.

Le isole Falkland

Le Falkland si autogovernano, ma la Gran Bretagna è responsabile per la sua difesa e degli affari esteri. Il governo britannico, dicono gli isolani non possono essere obbligati ad accettare la sovranità argentina contro la loro volontà.

Il governo Isole Falkland ha detto lunedì scorso che sta cercando un chiarimento da parte del governo britannico su "che cosa, se del caso, sono state prese le decisioni, e quali implicazioni ci possono essere" per il territorio in relazione alla decisione delle Nazioni Unite.

Il traffico contenitori ad Amburgo è calato lo scorso anno del 9,3%

AMBURGO - Il porto di Amburgo ha reso noto che nel 2015 il traffico di contenitori è diminuito del 9,3% a causa principalmente della debole situazione dei mercati. Nel 2015 sono stati movimentati 8,8 milioni di teu contro i 9,7 milioni del 2014, il che ha fatto retrocedere il porto tedesco al terzo posto in Europa, dopo Rotterdam ed Anversa che hanno movimentato rispettivamente 12 e 9,6 milioni di teu. In base alla relazione del porto di Amburgo, la diminuzione è attribuibile in gran parte al calo dei volumi di traffico con la Cina e la Russia. Secondo Axel Mattern, membro del consiglio esecutivo per il marketing del porto tedesco, il traffico con la Cina è calato del 14% e quello con la Russia del 34% e non è stato sufficiente l'aumento del traffico con Paesi come la Malesia, l'India o il Messico a pareggiare la perdita.

Segnali di crescita, tuttavia, si registrano nei traffici con l'hinterland dove è aumentata la quota del trasporto ferroviario (+ 2,8%) e del traffico fluviale (+ 27%). Il porto di Amburgo, secondo i suoi vertici, detiene una quota di trasbordo superiore del 7% a quella di Anversa e Rotterdam e questo spiega perché Amburgo è più colpito degli altri due porti dalla debolezza dell'export cinese e dai problemi economici russi.

Secondo Ingo Egloff, anch'egli membro del consiglio direttivo per il marketing, «Amburgo è il primo porto europeo per il trasporto ferroviario di contenitori, con una quota del 50% circa, ben superiore a quella di Rotterdam (19%) e di Anversa (8%)». Egloff ha inoltre sottolineato l'aumento del numero (+ 28%) degli scali delle Ultra Large Container Ships (Ulc) evidenziando tuttavia la necessità di adeguare la navigabilità del fiume Elba. «Abbiamo l'urgente necessità di dragare il canale di accesso in modo da poter gestire in modo più flessibile le grandi navi consentendo loro di poter caricare ulteriori 1.800 teu pieni» ha detto Egloff.



La "Top 10" delle priorità ambientali di Espo

Espo: le prime dieci priorità ambientali dei porti europei

BRUXELLES - (M. B.) "Espo", l'Organizzazione che rappresenta i porti europei, ha pubblicato i risultati della sua recente revisione ambientale 2016, durante la conferenza Portopia, svoltasi a Lisbona.

Lo scopo della revisione è quello di aggiornare le prime dieci priorità ambientali dei porti europei e di produrre ulteriori figure di rife-

(continua in ultima pagina)

Le prime dieci priorità

rimento nei settori chiave della gestione ambientale del porto. «Questo dato è importante in quanto identifica le questioni ambientali ad alta priorità su cui gli scali stanno lavorando e definisce il quadro per l'orientamento e le iniziative che saranno adottate da Espo», ha dichiarato Antonis Michail, senior policy advisor e coordinatore EcoPorts dell'European Sea Ports Organisation.

La qualità dell'aria resta la priorità numero uno dei porti europei, come nel 2013. Perfettamente in linea con quella data a livello politico dall'Ue. L'attuazione della "direttiva zolfo" e il processo politico in corso sulla qualità dell'aria hanno chiaramente un ruolo da svolgere.

In generale, tutte le prime dieci priorità del 2013 restano tali anche nel 2016. Ci sono però alcune variazioni. Il rapporto con la comunità locale, lo sviluppo del porto e la qualità dell'acqua aumentano la

loro importanza. Mentre il trattamento dei rifiuti nei porti ed il dragaggio dei fondali, perdono posizioni all'interno della "top 10".

Il consumo di energia occupa il secondo posto. Dal 2019, l'importanza del consumo di energia è cresciuto ogni anno. Uno dei motivi è, naturalmente, il legame diretto tra l'uso energetico e la "carbon footprint", cioè l'emissione di gas serra e l'impatto che queste hanno sui cambiamenti climatici di origine antropica.

Il rumore figura al numero di tre ed è rimasta una questione prioritaria dal 2004. I rapporti con la comunità locale salgono in quarta posizione e confermano ancora una volta il riconoscimento dei porti su questo importante argomento.

È chiaro, infatti, che gli scali ottengono le necessarie autorizzazioni ad operare e svilupparsi dalle loro comunità locali. I due elementi di scarico, rifiuti portuali e rifiuti prodotti dalle navi, rimangono nella "top 10", rispettivamente alle posizioni 5 e 6. Questo dimostra ancora una volta l'importanza della gestione dei rifiuti negli sca-

li marittimi e il dibattito in corso sulla revisione della direttiva per gli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi.

La scalata della qualità dell'acqua al numero 8 della classifica, può essere collegata all'attuazione della direttiva sulle acque e la discussione in corso sul potenziale impatto degli scarichi dell'acqua utilizzata nei sistemi open loop, in cui i gas di scarico in uscita vengono lavati con acqua di mare nello scrubber. L'acqua di mare viene poi scaricata direttamente in mare attraverso un sistema di trattamento delle acque di processo. Infine, è interessante notare che lo sviluppo a terra del porto, le operazioni di dragaggio, e il pulviscolo sono questioni che sono apparse sempre nella lista delle priorità del settore portuale europeo negli ultimi vent'anni.

Basandosi su una lunga tradizione che risale al 1996, Espo e EcoPorts monitorano regolarmente le priorità ambientali delle Autorità portuali europee, basandosi, nel 2016, su dati provenienti da 91 porti situati in venti Stati membri dell'Unione europea.