



Primo piano:

- **Riforma dei porti** (Il Gazzettino Veneziaemestre, Il Secolo XIX)

Dai porti

Trieste:

"...Trieste: punta a 60 milioni di tonnellate di merci..." (Ansa)

"...L'A.P. di Trieste per Barcolana 2016..." (Il Nautilus)

Venezia:

"...Off shore ai cinese per 4 milioni..."

(Il Gazzettino Veneziaemestre, Ansa, The Medi Telegraph, Il Secolo)

Livorno:

"...Regione e Comune devono subito reagire..." (La Nazione)

"...Darsena Europa, avanti tutta..." (Il Tirreno)

"...Guai a fermare il futuro..." (La Nazione)

"...Più controlli? Un buon investimento..." (Il Tirreno)

"...Una ricetta per la crisi..." (Il Tirreno)

"...Paura del terrorismo: il traffico passeggeri nel 2017 calerà del 10%..." (Il Tirreno)

"...Un video per catturare i crocieristi..." (Il Tirreno, La Nazione)

Civitavecchia:

"...Crocieristi, a breve i lavori della nuova stazione marittima..."

(Civonline)

Napoli:

"...Ok a dragaggi e punto di ispezione frontaliera..."

(The Medi Telegraph, L'Avvisatore Marittimo)

"...Il Piano di efficientamento energetico..." (Il Nautilus)

"...Autorità e Conateco al lavoro per migliorare la viabilità..."
(Informazioni Marittime)

Cagliari:

"...Ponte per scambi Nord Africa-Sud America..." (Ansa)

"...L'ambasciatore dell'Uruguay al porto di Cagliari..." (Il Nautilus)

Palermo:

"...Porto all'avanguardia entro un anno intesa con governo..."

(Giornale di Sicilia)



INDICE



Notizie da altri porti italiani

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Avvisatore Marittimo

Lloyd's List

Nuova **Autorità portuale** Categorie economiche schierate per Gambato La decisione a Delrio

Le categorie economiche veneziane e venete appoggiano la nomina di Gian Michele Gambato come presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale con sede a Venezia. Inizia a muoversi quindi lo scenario per la nomina al vertice dell'autorità la cui competenza geografica verrà ampliata. In una nota, Unioncamere del Veneto, Confindustria Venezia, Confcommercio Veneto, Coldiretti Venezia e Confartigianato Imprese Città Metropolitana di Venezia, spiegano le ragioni del loro sostegno a Gambato, attuale vice presidente vicario della Camera di Commercio di Venezia Rovigo, di Confindustria Venezia oltre che presidente dell'azienda speciale per il Porto di Chioggia.

«Gambato - si legge nella nota - rappresenta un tecnico espressione anche del mondo economico ed imprenditoriale, in

grado di garantire il massimo raccordo tra il Porto, sempre più inteso come centro economico, e l'impresa, elementi vitali e nodali per lo sviluppo del territorio. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico è una questione strategica per lo sviluppo della logistica e delle infrastrutture della nostra Regione di grande interesse per il futuro del sistema delle imprese».

«Con questo spirito - prosegue il documento di sostegno a Gambato - Unioncamere e le categorie economiche interessate si presentano alla Regione per la condivisione del progetto di rilancio della portualità e per la convergenza su un nominativo che permetta il raggiungimento dell'obiettivo».

La nomina del presidente dell'Autorità, che è questione di pochi giorni, spetta al ministro per le Infrastrutture Graziano Delrio che dovrà comunicarla alla Regione per un parere non vincolante. Il nuovo ente riunirà i Porti dell'Alto Adriatico secondo lo schema di riorganizzazione voluto dal Governo e il ministero, oltre a quella di Gambato, sta valutando anche altre candidature per la presidenza: Renato Boraso, Alessio Vianello, Andrea Razzini, Filippo Olivetti, Andrea Martella, Damaso Zanardo, Antonio Cancian.

© riproduzione riservata



**NUOVA
AUTORITÀ**
Sopra, Gian
Michele
Gambato e una
veduta della
Marittima

Riforma dei porti: Messineo in pole per Napoli, a breve altri cinque nomi

GENOVA. Giro di riunioni al ministero dei Trasporti, col ministro Graziano Delrio che procede a individuare i nomi da sottoporre al parere delle Regioni per i presidenti delle nuove Autorità portuali di sistema. Ieri c'è infatti stato l'incontro con il presidente della Campania, Vincenzo De Luca, per trovare l'intesa politica sul numero uno del porto di Napoli. Dalle indiscrezioni, emerge l'ok alla



Messineo

proroga dell'Autorità portuale - solo due anni - e intesa su Francesco Messineo, da annunciare sabato a una kermesse nel capoluogo

campano, cui parteciperà anche Delrio. Inoltre, fino a tarda sera si è protratta una riunione tra il ministro e il suo staff, per definire cinque-sei nomi a guida delle Adsp per cui stata richiesta proroga dell'esistenza delle attuali Authority da parte delle Regioni: Livorno, Ravenna, Venezia, Bari, Civitavecchia, Cagliari - la cui richiesta di deroga da parte della Sardegna è arrivata in ritardo - e forse La Spezia su cui il ministero sarebbe orientato a non dare deroghe a differenza di Genova-Savona.

Porti: Trieste punta a 60 milioni di tonnellate di merci

D'Agostino, raggiungeremo obiettivo 7.000 treni



(ANSA) - TRIESTE, 29 SET - "Trieste per crescere ancora di più deve aggiungere altri "step" e il primo è quello di integrare la filiera marittima con la filiera intermodale e su questo siamo il primo porto in Italia e consolidiamo la posizione con una crescita del 5% per cui quest'anno puntiamo a 60 milioni di tonnellate. Dall'altra parte siamo il primo porto in Italia dal punto di vista ferroviario, perché quest'anno avendo già fatto più di 3.500 treni nei primi sei mesi, sicuramente raggiungeremo l'obiettivo di 7 mila treni". Sono le previsioni dell'attività del Porto di Trieste espresso dal presidente dell'Autorità Portuale, Zeno D'Agostino, a margine della presentazione della Barcolana.

Secondo D'Agostino, "l'efficienza di un porto non si misura solo attraverso le cifre tradizionali. Sarebbe ora che si iniziasse, non solamente a Trieste, a valutare le performance di un porto con criteri e con ordine quantitativi diversi da quelli che sono utilizzati oggi". Per il responsabile del porto triestino, "in molti casi vediamo porti che crescono ma con una occupazione che cala, in altri casi porti che crescono ma il valore aggiunto cala. Io azzardo: potrebbe anche calare il traffico del porto, ma se questo genera attività ad alto valore aggiunto che crea a sua volta occupazione, probabilmente sarei felice. Come sarei felice vedere il traffico che cala ma aumenta l'occupazione e il valore e questo è possibile se alle normali attività portuali si integrano altre attività", ha aggiunto.

"Il primo elemento per noi è quindi quello del potenziamento dell'integrazione intermodale con quelli che sono i nostri bacini del mercato internazionale - ha spiegato D'Agostino - Secondo elemento è aumentare il valore delle attività che si sviluppano nel porto e nel sistema portuale nel complesso.

Quindi non solo attività all'interno dello scalo ma anche in quelle aree e in quelle piattaforme che stanno sempre più integrandosi con le attività portuali, vedi interporto di Ferneti piuttosto che le aree sul canale industriale delle Noghère. Il tutto naturalmente con l'utilizzo del punto franco".

(ANSA).

L'AUTORITÀ PORTUALE DI TRIESTE PER BARCOLANA 2016



TRIESTE – Tornano le iniziative promosse dall’Autorità portuale di Trieste per far vivere il Porto Vecchio in occasione della 48° Regata Velica Internazionale Barcolana. Il programma, che ruota attorno all’apertura straordinaria della Sottostazione elettrica di riconversione, prevede una serie di iniziative. In primis la mostra #myportforTurku, esposizione fotografica itinerante che propone in rassegna i 50 scatti vincitori di un concorso sui social network lanciato dalla Direzione generale Affari marittimi e pesca della Commissione europea, in occasione della più recente Giornata europea del mare svoltasi a Turku in Finlandia.

I protagonisti sono stati i porti europei, raccontati attraverso le fotografie fatte dai cittadini e messi in rete con l’hashtag #myportforTurku, “Il mio porto per Turku”, seguito dal nome della città. Dopo Turku, Bruxelles e altre città, l’esposizione è stata recentemente ospitata nel museo di Amburgo e ora fa tappa a Trieste durante la Barcolana. Trieste è risultata il porto più fotografato del concorso, con ben 6 immagini vincitrici e quindi presenti in mostra: sono quelle di Donatella Ferluga, Giovanni Aiello, Darko Bradassi, Roberto Cenci, Walter Spangher e Robert Kampfer. “Su 166 porti europei fotografati dai partecipanti, Trieste è stato il più rappresentato”, hanno fatto sapere gli organizzatori del contest.

E su un totale di 579 immagini pervenute a Bruxelles, 74 sono state scattate a Trieste. “Segno che c’è una grande consapevolezza della bellezza della città e del suo porto, ma anche una grande vivacità nell’utilizzo dei social network per promuovere l’immagine del nostro territorio.” ha commentato il commissario dell’Authority, Zeno D’Agostino.

Alla rassegna si ispirano anche i laboratori #myportforTurku kids lab, curati da Annalisa Metus, in cui i bambini potranno inventare un porto ideale seguendo le suggestioni della mostra fotografica o della propria fantasia. Per finire, non potevano mancare le visite guidate alla Sottostazione Elettrica e al comprensorio del Porto Vecchio, testimonianza unica di architettura emporiale-industriale dell’Ottocento, che ancora oggi continua ad affascinare i visitatori.

PORTO

La progettazione del terminal in alto mare va a gruppo cinese

PORTO La cordata con E-Ambiente del Vega e con la 3Ti-Progetti vince il bando. Costa: «Gruppo solido»

Off shore ai cinesi per 4 milioni

Colosso dell'ingegneria progetterà la piattaforma al largo di Pellestrina e il terminal a Marghera

Raffaella Vittadello

VENEZIA

Sono un colosso dell'ingegneria cinese, il quinto gruppo mondiale per numero di occupati e per esperienza nelle grandi opere. E avevano bisogno di partner europei per partecipare al bando internazionale da oltre 4 milioni per la progettazione definitiva del porto off-shore di Venezia, che comprende la piattaforma d'altura al largo di Pellestrina e il primo terminal container che sorge in area Montesyndial a Porto Marghera.

Così la China Communication Construction Company Group ha "sposato" la E-Ambiente di Marghera e la 3Ti-Progetti Italia per dar vita a un raggruppamento di imprese, la 4c3, che ha sbaragliato sette concorrenti da tutto il mondo e si è aggiudicata la progettazione, superando - come unico gruppo - la soglia di 50 punti necessari per accedere a una graduatoria. **Autorità portuale** del resto, aveva messo vincoli stringenti per ottenere un elevato standard di progettazione, soprattutto legati all'esperienza pregressa e alla tipologia di proposta tecnica. I cinesi da tempo avevano manifestato interesse

sull'area e puntavano non solo a ottenere la progettazione, ma soprattutto alla costruzione del porto off-shore.

Comprensibile la soddisfazione del presidente di **Autorità portuale** Paolo Costa, per la solidità manifestata dal gruppo, che ha al suo interno anche una banca. «La gara internazionale è stata un successo in termini di

IL PROGETTO

Sotto, due immagini di come saranno le piattaforme off-shore progettate dalla società cinese

partecipazione e risposta - ha dichiarato Costa - Le società di progettazione e costruzione tra le migliori del mondo si sono interessate a un'idea che, fino a qualche tempo fa, era solo sulla carta. Con il loro apporto, hanno contribuito a renderlo un progetto credibile, sostenibile e interessante non solo per l'Italia ma per tutti quei Paesi che, per motivi diversi, hanno necessità di spostare la movimentazione e la gestione dei container offshore anche per motivi anti-terrorismo». Gli altri partner sono E-Ambiente, azienda che ha sede al Vega presieduto da Gabriella Chiellino, docente di ambiente ed economia d'impresa a Ca' Foscari che si occupa di valutazioni di impatto ambientale, e la 3Ti Progetti che ha al suo attivo progettazioni dal nuovo ospedale di La Spezia a metropolitane in Qatar, dal porto di Salalah a un aeroporto in Romania. Entro un mese l'aggiudicazione definitiva: l'incarico prevede la progettazione definitiva della diga e del molo container del Terminal d'altura, da collegare al Terminal a terra a Marghera con il sistema di trasporto nautico delle Mama Vessel, nonché attività di monitoraggio e indagini ambientali per 180 giorni. Il consorzio avrà 330 giorni per concludere l'operazione. Nel frattempo si batterà cassa al Cipe: l'intesa è che lo Stato finanzia la parte della diga per 948 milioni mentre la parte rimanente (un milione e 300mila euro) rimarrebbe a carico privati, che ora risultano più credibili.

© riproduzione riservata



Porti: Venezia offshore, piano a consorzio italo-cinese

(ANSA) - VENEZIA, 29 SET - Solo il raggruppamento di imprese italo-cinese 4C3 (costituito dalle società 3Ti Progetti Italia ed E-Ambiente e guidato dal quinto general contractor mondiale, China Communication Constructions Company Group) ha superato la stringente soglia di sbarramento prevista dal bando internazionale di gara per la progettazione definitiva dell'innovativo sistema portuale offshore-onshore di Venezia. Lo ha reso noto l'Autorità portuale di Venezia, ricordando che al bando, finalizzato ad ottenere un elevato standard di progettazione, hanno preso parte le migliori società di ingegneria mondiale provenienti, oltre che dall'Italia, anche da Francia, Spagna, Olanda, Belgio, Gran Bretagna, Cina e Stati Uniti.

Espletate le ultime verifiche amministrative, il gruppo cui verrà aggiudicato il bando, del valore di oltre 4 milioni di euro, avrà il compito di sviluppare la progettazione definitiva della diga e del molo container del terminal d'altura, nonché di eseguire le attività di monitoraggio e indagini ambientali per la durata di 180 giorni.

"Anche questa volta la gara internazionale bandita per lo studio e la progettazione del sistema portuale onshore-offshore di Venezia è stata un successo in termini di partecipazione e risposta. Non nascondo la mia soddisfazione nel poter annunciare che il primo della lista è il consorzio italo-cinese che sta studiando da tempo il progetto, anche nella prospettiva della sua costruzione, gestione e finanziamento e che per questo ha deciso di creare un apposito raggruppamento europeo di imprese per poter prendere parte alla gara di progettazione" ha dichiarato il presidente di Apv, Paolo Costa.(ANSA).

Porto offshore di Venezia, consorzio italo-cinese si aggiudica la gara

Venezia - Il valore del bando è di oltre 4 milioni di euro. Il raggruppamento di imprese 4C3 (costituito dalle società 3Ti Progetti Italia ed E-Ambiente e guidato dal quinto general contractor mondiale, China Communication Constructions Company Group) ha superato la soglia di sbarramento prevista dal bando.



Venezia - Solo il raggruppamento di imprese italo-cinese 4C3 (**costituito dalle società 3Ti Progetti Italia ed E-Ambiente e guidato dal quinto general contractor mondiale, China Communication Constructions Company Group**) ha superato la stringente soglia di sbarramento prevista dal bando internazionale di gara per la progettazione definitiva dell'innovativo sistema portuale offshore-onshore di Venezia. Lo ha reso noto l'Autorità portuale di Venezia, ricordando che al bando, finalizzato ad ottenere un elevato standard di progettazione, hanno preso parte le migliori società di ingegneria mondiale provenienti, oltre che dall'Italia, anche da Francia, Spagna, Olanda, Belgio, Gran Bretagna, Cina e Stati Uniti.

Espletate le ultime verifiche amministrative, il gruppo cui verrà aggiudicato il bando, del valore di oltre 4 milioni di euro, avrà il compito di sviluppare la progettazione definitiva della diga e del molo container del terminal d'altura, nonché di eseguire le attività di monitoraggio e indagini ambientali per la durata di 180 giorni. «Anche questa volta la gara internazionale bandita per lo studio e la progettazione del sistema portuale onshore-offshore di Venezia è stata un successo in termini di partecipazione e risposta. Non nascondo la mia soddisfazione nel poter annunciare che il primo della lista è il consorzio italo-cinese che sta studiando da tempo il progetto, anche nella prospettiva della sua costruzione, gestione e finanziamento e che per questo ha deciso di creare un apposito raggruppamento europeo di imprese per poter prendere parte alla gara di progettazione» ha dichiarato il presidente di Apv, **Paolo Costa**.

Il Secolo XIX

Authority di Venezia

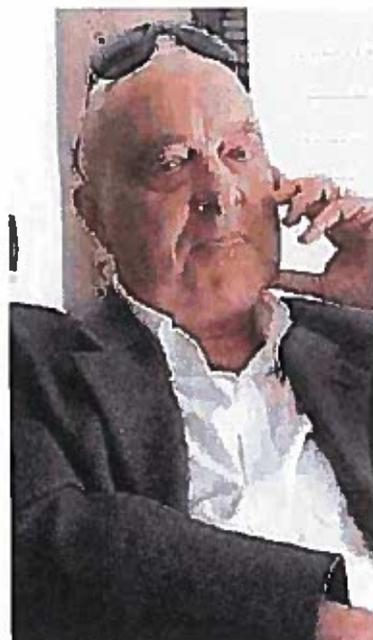
Porto offshore, un consorzio italo-cinese si aggiudica la gara

... VENEZIA Solo il raggruppamento di imprese italo-cinese 4C3 (costituito dalle società 3TI Progetti Italia ed E-Ambiente e guidato dal quinto general contractor mondiale, China Communication Constructions Company Group) ha superato la stringente soglia di sbarramento prevista dal bando internazionale di gara per la progettazione definitiva del sistema portuale offshore-onshore di Venezia. Lo ha reso noto l'**Autorità portuale** del capoluogo veneto. Espletate le ultime verifiche amministrative, il gruppo cui verrà aggiudicato il bando, del valore di oltre quattro milioni di euro, avrà il compito di sviluppare la progettazione definitiva della diga e del molo container del terminal d'altura, nonché di eseguire le attività di monitoraggio e indagini ambientali per la durata di 180 giorni.

LE REAZIONI SERGIO LANDI DELLA LEGA NORD

«Regione e Comune devono subito reagire»

«LA BOCCIATURA della Darsena Europa da parte della Corte dei Conti europea è una cattiva notizia». Sergio Landi, iscritto alla Lega: «L'Italia ne esce male in cattiva compagnia di Bei e Commissione accusate di scoordinamento e confusione. Per Livorno si fa buio. Regione e Comune dovrebbero reagire prontamente, risolutamente e unitariamente». E ancora: «La Piattaforma Europa per razionalizzare e potenziare le infrastrutture esistenti dovrebbe essere la linea del Piave abbandonando smanie di grandeur su cui anche Rossi ha spinto la città per affari di bottega. Anche un Governo che ci mette appena 50 milioni sperando in un effetto leva gigantesco e che presenta a Bruxelles 14 porti "core" europei non fa bella figura. Nel nord Europa ce ne sono 3 nel Sud 4 (Tangeri, Malta, Pireo, Porto Said). Poiché l'outlook globale ripiega su indici di sviluppo più modesti anche il trend del transhipping e la crescita del gigantismo navale avranno una lunga battuta di arresto. Ma era prevedibile e già in atto (Vedi MSC e Hanjin). Abbandoniamo i velleitarismi e concentriamoci su razionalizzazione e limitato sviluppo, funzionale a rendere operativi tutti gli spazi esistenti. La Piattaforma Europa ce ne è e ce ne avanza. Realisticamente. Intanto sulle gare Baci ni e Porto Livorno 2000 si smetta di traccheggiare».



IL RUOLO
Sergio Landi iscritto
alla Lega Nord

IL FUTURO DEL PORTO

Darsena Europa, avanti tutta «Ecco le prossime scadenze»

Il commissario Gallanti: «La Corte dei Conti Europea ha dato un giudizio strategico e non contabile sulla capacità di offerta di Genova e Livorno insieme. Ma il nostro è un intervento sostitutivo»

di Enrico Paradisi

LIVORNO

Il progetto e soprattutto il bando sulla nuova Darsena Europa, vanno avanti. Il parere della Corte dei Conti Europea, infatti, contenuto nella relazione speciale sul trasporto marittimo dell'Ue, che già da l'altro ieri ha cominciato a sollevare un po' di polverone sulla grande operazione, è infatti confinato in un macro giudizio politico (e non contabile) che non inficia in alcun modo il percorso in essere dell'infrastruttura destinata ad ampliare il porto di Livorno. È quanto viene ribadito da Palazzo Rosciano e dagli esperti del settore.

Nell'ottica dell'imperante gigantismo navale - si sottolinea negli ambienti marittimi - la Darsena Europa non è infatti da considerare un accessorio ma un'infrastruttura necessaria e vitale per il mantenimento prima, e per il futuro sviluppo poi, del traffico contenitori

del porto di Livorno.

Nella relazione la Corte, che più che altro è rivolta agli uffici della Commissione europea e della Bel che sostanzialmente vengono "rimproverate" di scarso coordinamento, rileva come molti investimenti portuali risultino "inefficienti e insostenibili" e cita Genova, La Spezia, Livorno e Savona. Porti vicini, e in concorrenza tra loro nello stesso entroterra, che secondo la Corte rischierebbero dunque di portare anche una specie di effetto "dumping" sui prezzi perché ogni scalo cercherebbe di attrarre così i traffici supplementari. La risposta della stessa Commissione è di per sé molto rassicurante, quando afferma che le infrastrutture portuali sono pianificate e progettate in una prospettiva di lungo termine (10-20 anni) e che dunque i relativi investimenti non possono in sostanza essere valutati in prospettive di minor respiro. Per quanto riguarda il

discorso della Corte dei Conti - replica anche il commissario dell'Authority livornese, Giuliano Gallanti - «si esprime un giudizio su tutta la portualità europea, in particolare per quello che interessa a noi sull'Alto Tirreno. Più che un giudizio però la Corte esprime una preoccupazione sull'offerta che l'insieme dei porti da Genova e Livorno offrirebbe sul mercato e che sarebbe superiore alle possibilità che lo stesso mercato andrà ad offrire». «Non c'è nessuna bocciatura e nessun bocciato - sottolinea con forza Gallanti - meno che mai la Darsena Europa. Anche perché come noto, la Darsena Europa non è un intervento aggiuntivo alla capacità esistente, ma sostitutivo di quella porzione di porto (Darsena Toscana) che già da oggi non è in grado di ricevere le navi superiori a 8 mila teu. Quindi nessuna bocciatura, e nessun aumento di capacità da parte dell'Authority portuale di Livor-

no con la previsione della Darsena Europa».

Intanto il 15 dicembre è fissata la data di scadenza per la presentazione delle manifestazioni di interesse, dopo di che ci sarà un tot di tempo ancora da definire (fase di prequalifica) per vedere chi ha superato i requisiti di base. Poi coloro che risultano qualificati hanno sei mesi di tempo per presentare il progetto definitivo. Dopo di che una commissione dell'Authority portuale valuterà i progetti e sceglierà i vincenti. A questo punto si dovrà stipulare il contratto, il momento fondamentale della procedura, e la parte burocratico-amministrativa sarà conclusa. Al privato spetta realizzare il terminal, mentre le opere fornite sono a carico dell'Authority portuale. Si tratta di uno dei più importanti project financing che riguardi la portualità italiana: sul piatto in tutto un'opera da 800 milioni di euro di cui 327 a carico di investitori privati.



NICOLA DANTI (PD)

«Giù le mani dal progetto»

L'eurodeputato toscano del Partito Democratico Nicola Danti interviene sul dibattito relativo al progetto Darsena Europa di Livorno dopo il recente parere espresso dalla Corte dei Conti UE. Secondo l'istituzione europea l'ampliamento del porto di Livorno (insieme a quelli di Genova, La Spezia e Savona) risulterebbe "inefficiente e insostenibile". «Non possiamo permettere - dice Danti - che il piano Darsena Europa sia messo in dubbio. Saremo vigili nelle istituzioni comunitarie per garantire che questo progetto possa vedere finalmente la luce e affinché non si frappongano ostacoli alla sua realizzazione. Darsena Europa rappresenta un grande investimento strategico per il futuro del porto di Livorno e di tutta l'area costiera toscana. Non possiamo permettere che l'Europa venga meno agli impegni presi».

Imboccatura sud: fine dragaggio a febbraio

La gara è stata fatta e l'appalto è anche stato assegnato: entro febbraio 2017 il dragaggio dell'imboccatura sud del porto sarà completata.

Lo ha annunciato il segretario dell'Authority portuale Massimo Provinciale a margine della presentazione dei risultati della missione del Porto di Livorno a Tenerife. Un'operazione sicuramente importante per il porto livornese, che si attendeva da tempo: l'annuncio della conclusione nel giro di 5 mesi è sicuramente positivo.

Il dragaggio, i cui fanghi, circa 300mila metri cubi, andranno nella seconda vasca di colmata, è di grande interesse per la Royal Caribbean, perché in questo modo il porto di Livorno potrà accogliere le grandi navi del gruppo che al momento non possono entrare. I lavori dovrebbero partire entro fine anno.

PORTO E POLEMICHE

UTILIZZO PARZIALE
SECONDO LA CORTE DEI CONTI,
GIÀ CON LE STRUTTURE ATTUALI
SIAMO ALL'UTILIZZO SOLO PARZIALE DEI TERMINAL



«GUAÏ A FERMARE IL FUTURO» *Gallanti sulla Piattaforma Europa*

«Ecco cosa ha scritto la Corte dei Conti...»

- LIVORNO -
LA NOTIZIA è che la Corte dei Conti europea in un suo recentissimo rapporto ha fatto le bucce a cinque paesi - Italia, Spagna, Germania, Francia e Grecia - sugli investimenti portuali del passato e sulla sovrabbondanza di mega-progetti portuali per il futuro. Compresa la pluralità di progetti, di promesse d'investimenti o anche d'impegni, per l'arco costiero dell'alto Tirreno che va da Savona a Genova e La Spezia fino a Livorno. Ma il solo accenno alla possibilità che il rapporto sia un siliuro per la piattaforma Europa - qualcuno l'ha ipotizzato come conseguenza - ha mandato fuori dai gangheri **Gallanti** nella conferenza stampa di ieri sulla Porto 2000. «Sono furibondo di come vengono distorte le notizie, specie nei titoli - ha detto - per-

ché la Corte dei Conti europea si è limitata a fare un'analisi a largo raggio, e non è certo entrata nel dettaglio dei progetti». Gallanti ha ribadito quello che tutti gli osservatori, gli operatori e le compagnie di navigazione vanno dicendo or-

IL GOVERNATORE
Rossi ha messo
su questa struttura
150 milioni di euro

mai da tempo: se Livorno non si sbriga ad avviare almeno la prima fase (ovvero il nuovo porto container) della piattaforma Europa, rischia di uscire in pochi anni dal novero delle rotte specializzate. Il rinvio dei termini della gara per il project financing della Darsena Euro-

pa non è una presa di distanze dal sogno livornese - ha detto ancora - ma il venire incontro alle richieste dei grandi gruppi interessati, che sulla base di un investimento privato di almeno 300/400 milioni vogliono analizzare ogni elemento della gara: specialmente in tempi come questi dove l'intero shipping mondiale è sotto pressione proprio per la crisi del contenitore. Hanjin insegna, ed è solo la punta dell'iceberg.

PIATTAFORMA Europa o default del porto: Gallanti non ha dubbi, come del resto lo stesso governatore della Toscana Enrico Rossi, che ci ha messo sopra un "canco" da oltre 150 milioni e si sta sgolando da tempo di fare presto. Ma nessuno ignora che l'analisi della Corte dei Conti abbia colto un aspetto concreto e reale del-

la politica portuale Ue: quella di una sovrabbondanza di offerta già esistente e "spicciolata" in porti spesso a un tiro di schioppo. L'analisi ha sottolineato che nell'arco costiero tra Savona e Livorno - e che comprende anche Genova e La Spezia - ci sono progetti non si sa bene quanto realistici che arriverebbero a un'offerta superiore al necessario. Secondo la Corte dei Conti, già con le strutture attuali siamo all'utilizzo solo parziale dei terminal: a Savona si utilizza il 20%, a Genova il 60%, a Livorno poco più del 70%. Vuol dire che non serve altro? Gallanti risponde: vuol dire che bisogna razionalizzare, ma guai a chi vuol fermare il futuro. E a Livorno il futuro, reti TEN-T a insegnarcelo, è solo la piattaforma Europa.

A.F.



La prima fase

«SE il porto di Livorno non si sbriga ad avviare almeno la prima fase (ovvero il nuovo porto containers) della piattaforma Europa, rischia di uscire in pochi anni dal novero delle rotte specializzate»



L'offerta

MA NESSUNO ignora che l'analisi della Corte dei Conti abbia colto un aspetto concreto della politica portuale Ue: quella di una sovrabbondanza di offerta già esistente e "spicciolata" in porti a un tiro di schioppo



Più controlli? Un buon investimento

Al Propeller Club si è discusso di sicurezza nel nostro scalo che è inserito in città

► LIVORNO

La sicurezza non può essere considerata un costo bensì un investimento, perché crea valore aggiunto sia per le aziende che implementano sistemi adeguati di security e safety, che per il territorio sul quale insistono i porti.

Questo è stato il filo conduttore dell'incontro di apertura dell'anno sociale 2016-2017 dell'International Propeller Club, organizzato dalla presidente Maria Gloria Giani Pollastrini, che ha avuto appunto come tema la security nel Porto di Livorno: al tavolo dei relatori, nella sede dello Yacht Club, Giovanni Spadoni, direttore techni-

co e commerciale della porto di Livorno 2000; Averardo Grifoni, responsabile della sicurezza del Terminal Lorenzini Livorno; Alberigo Martino, dirigente della Polizia di frontiera marittima di Livorno; il direttore marittimo della Toscana, comandante della Capitaneria, Vincenzo Di Marco. E a confermare il messaggio emerso dal dibattito ci sono i dati consuntivi della stagione 2016 che ha visto un notevole incremento, per il porto di Livorno, nel numero di navi e traghetti per merci e passeggeri. Un +13% rispetto all'anno 2015 che permette a Livorno di mantenere la sesta posizione nella classifica degli scali crocic-

ristici italiani.

«Questo anche grazie al miglioramento nel livello di sorveglianza che ha fatto di Livorno uno dei porti più sicuri del Mediterraneo», è stato spiegato dai relatori che si sono soffermati anche sulle criticità della gestione della sicurezza di un porto storico, quale quello di Livorno, «che inserito completamente nella città» e proprio questa particolarità pone diversi problemi in termini di sicurezza e controllo.

Alla luce delle minacce terroristiche, il livello di attenzione è stato innalzato la scorsa estate da 1 a 2 su una scala di 3. I risvolti pratici delle nuove dispo-

sizioni si sono concretizzati in un maggior controllo ai varchi portuali, con una percentuale più alta di veicoli e passeggeri da controllare e un monitoraggio più attento delle aree dedicate agli scali.

Una sorveglianza partecipata che ha visto la partecipazione di Polizia di frontiera (Polmare), Guardia Costiera, Guardia di Finanza, esercito e guardie giurate. Il comandante Di Marco ha ricordato l'importanza di conciliare le operazioni che riguardano la safety con quelle che riguardano la security, «perché soltanto parlando di sicurezza a 360° si ottengono i migliori risultati in termini di prevenzione e protezione».



Martino, Di Marco, Giani, Grifoni e Spadoni all'incontro al Propeller Club

UNA RICETTA PER LA CRISI

Il rilancio della costa passa da università porto e collegamenti

L'Irpet ha presentato il dossier alla commissione regionale il piano: colmare entro il 2020 il gap con la Toscana centrale

di Rino Bucci

Per superare quella che Enrico Rossi ha definito «la questione di una Toscana a due velocità» si dovrebbe di colpo trovare lavoro a 18mila persone. In questo modo il tasso di occupazione nella fascia costiera della regione si riequilibrerebbe con la media dell'intero Granducato. Ma c'è di più: perché se si avesse l'ambizione di creare occupazione all'interno del sistema - della fascia costiera - senza trasformare i residenti pendolari, i posti di lavoro da recuperare diventerebbero 40mila. In pratica, c'è da trovare uno stipendio ad una cittadina delle dimensioni di Piombino per far viaggiare la Toscana litoranea alla velocità di quella centrale. E parliamo di media regionale, perché se il confronto si facesse più ambizioso e si prendesse a riferimento l'area produttiva più virtuosa (l'hinterland fiorentino) i contratti di stipulare praticamente triplicherebbero, salendo a quota 108mila. Ecco i numeri del divario. Sono tra le pieghe della relazione di Irpet.

presentata ieri alla Commissione del consiglio regionale per lo sviluppo della costa. In un anno di incontri, relazioni e studi il team di consiglieri guidati da Antonio Mazzeo ha fotografato il tessuto economico di un'area in crisi già da prima del 2008 e che vive di specificità diverse. Le premesse al dossier le aveva sintetizzate proprio Mazzeo. La fascia costiera ha un Pil pro capite inferiore al resto della Toscana (circa 3700 euro); una produttività del lavoro (Pil per occupato) inferiore (3200 euro per occupato); un tasso di occupazione di 4,3 punti percentuali più basso ed un tasso di disoccupazione di 2,7 punti più alto rispetto alla Toscana centrale. I tecnici che hanno lavorato con la commissione hanno individuato lungo il litorale tre "sistemi economici diversi e con caratteristiche peculiari" da rilanciare. Si cerca il pareggio con il centro della regione entro il 2020.

Costa nord. Tra Carrara e Viareggio la parola d'ordine è «recupero». A differenza del sud e

del centro, la costa nord è saturata: non c'è spazio per nuove infrastrutture. Inoltre dal punto di vista economico convivono tessuti conflittuali: al manifatturiero e alle attività legate ai porti si accavalla il turismo balneare. Per rilanciare l'economia prima andrà contenuto il rischio idrogeologico, poi servirà il «recupero e la riconversione delle aree urbanizzate dismesse». Sia produttive che residenziali. Per la commissione è fondamentale che vengano avviati nuovi collegamenti in particolare serve un dialogo maggiore con i «centri universitari e di ricerca applicata del polo urbano pisano-livornese per ridurre l'impatto ambientale delle attività produttive».

Pisa e Livorno. Storicamente rivali, economicamente alleate. Se alla città amaranto toccherà la logistica e con l'espansione del porto un «ruolo di rilievo a scala sovra regionale, come collegamento tra il Mediterraneo e i grandi bacini di produzione», quella della Torre avrà il compito di «agganciare» il siste-

ma costiero al corridoio europeo scandinavo-mediterraneo. Su Pisa andranno favoriti «i collegamenti sia lungo la direttrice costiera che in direzione di Lucca (per il settore cartaceo e Pontedera (meccanica e tecnologia)» fino al Valdarno (conclario). Senza dimenticare le potenzialità turistiche (città d'arte) che possono essere implementate dialogando con il territorio (Volterra, Barga).

Piombino e il sud. Se all'Elba come nel sud della fascia costiera si trovano realtà turistiche e agricole, Piombino che «mantiene una spiccata specializzazione manifatturiera» rappresenta la «vera eccezione» della zona. È l'unica città della costa che dal 1995 al 2015 ha registrato un'involuzione demografica (-1%). Per la commissione, il rilancio dell'area di crisi passa dal «mantenimento e potenziamento delle attività manifatturiere e logistiche» affiancate però da un «sistema di accoglienza turistica che valorizzi la bellezza ambientale dei luoghi e da una produzione agricola orientata alla creazione di brand riconoscibili».



Veduta dall'alto della Darsena Toscana del porto di Livorno

Paura del terrorismo: il traffico passeggeri nel 2017 calerà del 10%

Provinciali: «È un problema generale per tutto il Mediterraneo»
Intanto Porto 2000 stringe nuovi accordi con i big delle crociere

di Alessandro Farulli
LIVORNO

I porti di Livorno, Piombino e Portoferraio continuano a crescere, ma per il 2017 dovranno fare i conti con una flessione del traffico di circa il 10% nel numero degli scali e dei passeggeri. Motivo? «Le riduzioni sono generate principalmente da fenomeni di politica generale», ha spiegato Massimo Provinciali, presidente di Porto Livorno 2000 e segretario del **Autonome porti italiani**. Il Mediterraneo, a causa del terrorismo che ha innalzato nei porti italiani il livello di security dal livello 1 a 2, ha creato una situazione dove chi deve partire per una vacanza sceglierà l'anno prossimo, o magari per un paio d'anni, i Caraibi o la Cina. Una questione di carattere generale al di fuori delle politiche commerciali. Di questo terreno conto e sapremo ammortizzare le ricadute».

Questo scenario, migliore peraltro per Livorno e Piombino rispetto ad altri porti quali Venezia e Napoli, è emerso a Tenerife durante la Sea Trade Cruise Med, la fiera internazionale dei porti e Mediterraneo, alla quale hanno partecipato il porto di Livorno e di Piombino e Portoferraio. E dove sono stati raggiunti accordi commerciali importanti, tanto che Provinciali ha detto che «le cose sono andate piuttosto bene con tutti i gruppi, da Aida a Disney, ed hanno fatto una battuta: peccato che non ce ne siamo accorti prima di Livorno, abbiamo del tempo da recuperare. Tutte le grandi compagnie sono presenti nel nostro portafoglio e questo mi dà soddisfazione».

Poi è entrato nel dettaglio: «Abbiamo chiuso un paio d'accordi che erano in trattativa da tempo, come i 40 scali con Ncl, per Norwegian Epic e Norwegian Spirit e uno scalo di Norwegian Joy per un totale di 120mila passeggeri per il 2017». Inoltre, con Msc è stato siglato un accordo per il 2017 e 2018 che garantisce scali in ho-



Traghetti e navi da crociera nel porto di Livorno

» Livorno, Piombino e Portoferraio tornano soddisfatti dalla fiera "Sea Trade Cruise Med" che si è svolta a Tenerife

» «L'attività della società va avanti, non si può certo congelare per la privatizzazione che è alle porte»

me-port parziale della Msc Armonia che d'oggi per il 2017 ammontano a 16 scali; mentre con Aida, la compagnia tedesca del Gruppo Carnival, è stato confermato l'accordo per 38 scali per il 2017 per un totale di circa 90mila passeggeri e questo nonostante il ritardo della consegna della nuova Aida Pearl da parte dei cantieri giapponesi di Mitsubishi.

Non solo, la Tui Cruises Ltd, la compagnia inglese che gestisce i viaggi per passeggeri prevalentemente britannici, ha messo in linea la nuova nave Tui Discovery che scalerà a Livorno 10 volte per un totale di 20mila passeggeri, e ancora la Royal Caribbean, 48 scali per un totale di 100mila passeggeri e la Princess Cruises, con la quale continua la relazione con il Porto di Livorno del quale è partner privilegiato anche in una campagna di co-marketing. «L'attività di Porto 2000 - ha concluso Provinciali - non potevano che andare avanti, lo

dico perché qualcuno si è scandalizzato, ma non poteva essere congelata per il fatto che c'è una gara alle porte». Chiarimento anche sul passo indietro rispetto alla gara per la privatizzazione di Porto 2000 da parte della Vlp Venezia, che però ha voluto farlo il commissario straordinario **Edoardo Agnelli** **Veronica Zanzi** e **Kallianis**. «Il passo indietro lo ha fatto perché la società ha cambiato assetto: da pubblico a privato. E i tre soggetti privati subentrati sono presenti in altre cordate che partecipano al bando per Livorno». Infine una precisazione di Gallanti e Provinciali sui rapporti con i sindacati: «Si lamentano per la mancanza di dialogo? Se questo è legato al fatto che diciamo dei no, allora è vero che c'è mancanza di dialogo perché noi 50 assunzioni degli stagionali non le facciamo. Se invece lo dicono perché non riescono a parlare con noi, allora non è vero perché di riunioni ce ne sono state molte».

➔ "WHY LIVORNO"

Un video per "catturare" i crocieristi

Presentata dalla Porto 2000 la campagna che mira a trattenere i passeggeri in città

LIVORNO

Il tema di come "catturare" i crocieristi che arrivano a Livorno, quelli per intenderci che non scelgono le città d'arte ma restano o a bordo o in giro per il centro un po' speresi tra le vie, è di certo non nuovo.

E per la Porto 2000 è il target verso cui rivolge il proprio marketing territoriale anche per il 2017 con il progetto promozionale "Why Livorno", che arriva dopo "Alice's adventure in In Tuscany", ovvero "Perché Livorno".

E questo "perché", che sottintende "restare", come ha spiegato il presidente di Porto 2000 e segretario

della **Autorità Portuale** di Livorno Massimo Provinciali, è presto detto: dal Mercato Centrale, alla Terrazza Mascagni, al Goldoni e poi la Costa degli Etruschi, Bolgheri, Populonia e l'Isola d'Elba. Un bel "perché" insomma, che dovrebbe incontrare i gusti di quel 25% di crocieristi che non intendono fare escursioni lontane.

Una promozione nell'ottica del sistema portuale che verrà, quello tra Livorno, Piombino e Portoferraio (assente giustificato alla presentazione di ieri Luciano Guerrieri, commissario straordinario **dell'Autorità Portuale** di Piombino e Portoferraio).

"Racconto un episodio - ha

detto Provinciali - con il presidente Gallanti siamo stati a pranzo poco tempo fa su una nave Carnival e il capitano ci ha detto che su 4500 passeggeri, ben 2000 erano rimasti a pranzo sulla nave. Ecco il nostro progetto mira a 'catturare' questi crocieristi".

L'anteprima del progetto promozionale, il teaser di natura cinematografica che presenta Livorno e i territori circostanti della provincia, è stato presentato ieri nella sede **dell'Autorità Portuale**.

Il teaser - davvero di grande impatto e visibile all'indirizzo web <http://www.porto-livorno2000.it/it/azienda/notizie/why-Livorno> - , che nel linguaggio pubblicitario è un

annuncio video che crea l'attesa, quindi qualcosa meno del trailer, anticipa una innovativa azione di marketing territoriale, studiata insieme alla Regione Toscana e che offre in modo vivace e immediato una articolazione di itinerari e proposte di shore-excurisio sul nostro territorio pronte ad essere accolte dalle Linee e dai loro Tour Operator.

Il progetto, realizzato da videoblitz, verrà presentato in occasione di un grande evento a Fort Lauderdale organizzato anche con il coinvolgimento diretto del Consolato generale di Italia e di Miami e di Ice (Italian Trade Commission).

(a.f.)



Croceristi in piazza del Municipio

Nubi all'orizzonte per le crociere Livorno perderà il 10% degli arrivi

Il presidente Provinciali: «Stagione difficile per tutto il Mediterraneo»



**Trattenere
i turisti**

LIVORNO cercherà di trattenere parte dei croceristi che oggi privilegiano le città d'arte



**Gara
in affanno**

TENSIONE sulla gara per l'uscita dalla cordata con Culp e i livornesi del VTP di Venezia

- LIVORNO -

QUALCHE RISPOSTA, qualche chiarimento, qualche assenza, qualche brutta notizia: così l'estrema sintesi dell'incontro stampa di ieri a palazzo Rosciano, convocato dalla Porto 2000 e dalle Autorità portuali di Livorno e Piombino sulle politiche commerciali per le crociere. Partiamo dalle assenze: doveva esserci anche Luciano Guerrieri, che però non s'è visto, il che ha alimentato le voci che lo vedrebbero assai perplesso su alcuni aspetti della gara della «Porto 2000» stessa. Una perplessità che, se davvero esistesse, potrebbe aprire nuovi panorami specie se Guerrieri dovesse essere lui il prossimo presidente della AdsP Livorno-Piombino. In merito, ieri Rossi si è incontrato con Delrio al rientro del ministro dal Giappone: si attende di ora in ora il risultato della trattativa tra i due, mentre il gossip (stampa genovese di ieri) dava per probabile il trasferimento di Massimo Provinciali come segretario generale dell'AdsP di Genova & Savona. Candidati a ieri per la presidenza livornese/piombinese: in pole position secondo il gossip Luciano Guerrieri e l'avvocato genovese Alberto Rossi, esperto per Msc e le crociere. Nell'incontro di ieri a Palazzo Rosciano, Provinciali ha confermato che il 2017 sarà una stagione difficile per le crociere in

tutto il Mediterraneo - Livorno perderà il 10% degli arrivi di quest'anno - ma ha anche ribadito che la gara della Porto 2000 va avanti, che il rinvio di 10 giorni della chiusura dei termini risponde a esigenze di chiarezza, e che per il salone mondiale di Miami a marzo Livorno punterà (anche con un filmato/documentario "Why Livorno" co-edito insieme alla Regione) a trattenere nella città e nella nostra costa, Elba compresa, parte dei croceristi che oggi privilegiano le città d'arte.

LA BRUTTA notizia, confermata dallo stesso Provinciali, riguarda le conseguenze per la gara dell'eventuale (e ormai probabile) uscita dalla cordata con Culp e i livornesi (Neri e Negri) del VTP di Venezia, ovvero il Venezia terminal Passeggeri. Gallanti, intervenendo a chiarire il perché dell'eventuale uscita, ha detto che c'è stato una privatizzazione dello stesso VTP e i suoi attuali azionisti concorrono in altre cordate alla gara per Livorno. Ma ciò non toglie - come ha ammesso Provinciali - che se il VTP si ritirasse dalla cordata con Culp, verrebbero a mancare i presupposti chiesti dal regolamento di gara per partecipare (uno dei membri della cordata deve essere gestore di un terminal passeggeri). Vorrebbe dire, in sostanza, livornesi esclusi?

A.F.

- segue

IL TRASFERIMENTO

VIENE DATO PER PROBABILE IL TRASFERIMENTO DI MASSIMO PROVINCIALI COME SEGRETARIO GENERALE DELL'ADSP DI GENOVA & SAVONA

IL RINVIO PER CHIAREZZA

LA GARA DELLA PORTO 2000 VA AVANTI, E IL RINVIO DI 10 GIORNI DELLA CHIUSURA DEI TERMINI RISPONDE A ESIGENZE DI CHIAREZZA

LE CORDATE

GLI AZIONISTI DEL VTP CONCORRONO IN ALTRE CORDATE ALLA GARA PER LIVORNO



CANDIDATI

In pole Luciano Guerrieri e l'avvocato genovese Alberto Rossi

L'INCONTRO

Rossi si è incontrato con Delrio al rientro del ministro dal Giappone

IL PRESIDENTE Massimo Provinciali alla Porto 2000

Civitavecchia. Crocieristi, a breve i lavori della nuova stazione marittima



CIVITAVECCHIA - Verranno avviati a breve i lavori di realizzazione del nuovo terminal passeggeri sulla banchina 12 Bis Nord da parte della Rct, Roma Cruise Terminal, per un investimento privato di circa 20 milioni di euro. Lo ha confermato, nel corso della tavola rotonda alla Compagnia Portuale, il presidente della società, John Portelli. I lavori di realizzazione dell'importante opera potrebbero partire entro la fine dell'anno ed andare avanti per circa due anni.

Lo stesso Portelli ha poi sottolineato la necessità di migliorare il rapporto tra porto e città. «È impensabile - ha ribadito - che uno scalo del genere, con un numero così importante di crocieristi, non abbia un collegamento ferroviario diretto con Fiumicino ed il suo aeroporto. Occorre poi maggiore sinergia per valorizzare quello che è il patrimonio locale, ad esempio rivedendo l'utilizzo del Forte Michelangelo».

Napoli, ok a dragaggi e punto di ispezione frontaliere

Napoli - Due le notizie di segno positivo che riguardano lo scalo campano.



Napoli - **Vuoi vedere che per il porto di Napoli il vento sta cambiando? Sembrerebbe proprio di sì.** Due le notizie di segno positivo che riguardano lo scalo campano: l'escavo dei fondali ai nastri di partenza grazie alla firma del bando di gara e l'inaugurazione del nuovo Posto di ispezione frontaliere, unico in Italia. «Per i dragaggi siamo entrati ormai nella fase finale con un percorso inevitabile - afferma il commissario della decaduta Autorità portuale di Napoli Antonio Basile - per cui si potrebbe pensare, se tutto andrà come previsto e se non ci saranno ricorsi, che entro tre mesi potrebbero anche iniziare i lavori di dragaggio dei fondali, lavori per un importo totale di 37 milioni di euro in cui si devono comprendere anche i nuovi collegamenti stradali e ferroviari per il terminal container di Levante, il completamento del sistema fognario, la bonifica dei fondali dagli ordigni bellici».

«E' importante che l'atto sia stato fatto - continua Basile - ed è il frutto del lavoro non del singolo commissario ma di tutta l'Autorità portuale. **Entro l'anno dovrebbe essere completata anche la cassa di colmata che dovrà accogliere il materiale dragato.** Fin qui le novità provenienti dal Palazzo dell'Autorità portuale mentre dal mondo imprenditoriale e doganale arriva un'altra bella notizia che ha tanto il sapore di Europa. Da pochi giorni è infatti operativo, nella zona del Molo Carmine, il Pif, il nuovo Posto unico di ispezione Frontaliere, il primo in Italia di questo tipo. Si tratta di una struttura unica in grado di velocizzare il flusso delle merci rendendo così lo scalo più competitivo e di semplificare i controlli fito-sanitari su tutti i prodotti immessi sul mercato e destinati all'alimentazione di persone o animali.

- segue

Vero e proprio ufficio periferico del ministero della Salute, è autorizzato dalla Commissione Europea ad effettuare tutti i controlli veterinari su animali e prodotti alimentari provenienti da paesi terzi e destinati ai mercati comunitari.

Una realizzazione d'avanguardia che pone lo scalo di Napoli al primo posto in Italia grazie alla collaborazione sinergica tra il pubblico ed un imprenditore già "proiettato nel futuro" come Roberto Bucci alla guida del Terminal privato Flavio Gioia. **La cifra stanziata arriva a 1,6 i milioni di euro investiti e sono venti le persone impiegate tra gli addetti ai controlli, oltre quelli dell'Agenzia delle Dogane. Con il Pif, viene raggiunto poi un importantissimo obiettivo: riunire tutte le autorità e gli organi di vigilanza deputati al controllo sanitario ed alimentare, nonché razionalizzare e rafforzare lo sportello unico doganale concentrando tutte le operazioni in un unico luogo, riducendo contemporaneamente costi e tempi di sdoganamento.**

«Il Regolamento europeo 882/2004, che sarà modificato a breve - spiega Alessandro Raffaele, direttore Uvac/Pif per la Campania, Basilicata, Calabria e Sicilia - prevede l'istituzione di una nuova struttura proprio come quella ora inaugurata nello scalo partenopeo che consentirà al porto campano di Napoli di recuperare tutta quella merce che, per mancanza di una struttura idonea, veniva dirottata su altri scali. **Ora avverrà esattamente il contrario e le attuali 3.700 "partite" controllate dallo scalo partenopeo dovrebbero passare a 10 mila.**».

Napoli, ok a dragaggi e punto di ispezione frontaliera

Vuoi vedere che per il porto di Napoli il vento sta cambiando? Sembrerebbe proprio di sì. Due le notizie di segno positivo che riguardano lo scalo campano: l'escavo dei fondali ai nastri di partenza grazie alla firma del bando di gara e l'inaugurazione del nuovo Posto di ispezione frontaliera, unico in Italia. «Per i dragaggi siamo entrati ormai nella fase finale con un percorso inevitabile - afferma il commissario della decaduta Autorità portuale di Napoli Antonio Basile - per cui si potrebbe pensare, se tutto andrà come previsto e se non ci saranno ricorsi, che entro tre mesi potrebbero anche iniziare i lavori di dragaggio dei fondali, lavori per un importo totale di 37 milioni di euro in cui si devono comprendere anche i nuovi collegamenti stradali e ferroviari per il terminal container di Levante, il completamento del sistema fognario, la bonifica dei fondali dagli ordigni bellici». «È importante che l'atto sia stato fatto - continua Basile - ed è il frutto del lavoro non del singolo commissario ma di tutta l'Autorità portuale. Entro l'anno dovrebbe essere completata anche la cassa di colmata che dovrà accogliere il materiale dragato». Fin qui le novità provenienti dal Palazzo dell'Autorità portuale mentre dal mondo imprenditoriale e

doganale arriva un'altra bella notizia che ha tanto il sapore di Europa. Da pochi giorni è infatti operativo, nella zona del Molo Carmine, il Pif, il nuovo Posto unico di ispezione Frontaliera, il primo in Italia di questo tipo. Si tratta di una struttura unica in grado di velocizzare il flusso delle merci rendendo così lo scalo più competitivo e di semplificare i controlli fito-sanitari su tutti i prodotti immessi sul mercato e destinati all'alimentazione di persone o animali. Vero e proprio ufficio periferico del ministero della Salute, è autorizzato dalla Commissione Europea ad effettuare tutti i controlli veterinari su animali e prodotti alimentari provenienti da paesi terzi e destinati ai mercati comunitari. Una realizzazione d'avanguardia che pone lo scalo di Napoli al primo posto in Italia grazie alla collaborazione sinergica tra il pubblico ed un imprenditore già proiettato nel futuro come Roberto Bucci alla guida del Terminal privato Flavio Gioia. La cifra stanziata arriva a 1,6 i milioni di euro investiti e sono venti le persone impiegate tra gli addetti ai controlli, oltre quelli dell'Agenzia delle Dogane. Con il Pif, viene raggiunto poi un importantissimo obiettivo: riunire tutte le autorità e gli organi di vigilanza deputati al controllo sanitario ed alimentare, nonché razionalizzare e rafforzare lo sportello unico doganale concentrando tutte le operazioni in un unico luogo, riducendo contemporaneamente costi e tempi di sdoganamento. «Il Regolamento europeo 882/2004, che sarà modificato a breve - spiega Alessandro Raffaele, direttore Uvac/Pif per la Campania, Basilicata, Calabria e Sicilia - prevede l'istituzione di una nuova struttura proprio come quella ora inaugurata nello scalo partenopeo che consentirà al porto campano di Napoli di recuperare tutta quella merce che, per mancanza di una struttura idonea, veniva dirottata su altri scali. Ora avverrà esattamente il contrario e le attuali 3.700 partite controllate dallo scalo partenopeo dovrebbero passare a 10 mila».

Il Nautilus

Porto di Napoli: il Piano di efficientamento energetico



NAPOLI – L’Autorità Portuale di Napoli ha inserito nel Grande Progetto il “piano di efficientamento energetico del porto di Napoli”. Obiettivo del piano: realizzare impianti fotovoltaici sulle superfici di copertura di alcuni edifici demaniali presenti nell’area portuale.

Il piano rientra nell’impegno, richiamato anche nella nuova legge di riforma dei porti varata di recente dal Governo, di incrementare il ricorso a energie rinnovabili per ridurre gli scarichi provenienti dai motori a scoppio dei generatori attualmente utilizzati.

Il progetto si trova ora nella fase di redazione del “progetto esecutivo” ai sensi della nuova legge sugli appalti D.Lgs n. 50/2016. Una volta redatto il progetto esecutivo, si passerà al bando di gara e all’aggiudicazione dei lavori.

Importo dei lavori per la realizzazione di tre impianti fotovoltaici: euro 10.000.000. I tre impianti che dovranno essere realizzati riguardano: 2 impianti destinati allo “scambio sul posto”, ciascuno collegato alle cabine elettriche esistenti nell’area di Calata Piliero e Molo Pisacane; 1 impianto destinato all’“autoconsumo in sito” per l’alimentazione elettrica dell’edificio sede dell’Autorità di Sistema Portuale che non sarà più connesso alla rete elettrica nazionale. Ognuno dei tre impianti avrà una potenza inferiore a 1MW.

Informazioni Marittime

Porto di Napoli, autorità e Conateco al lavoro per migliorare la viabilità



di Paolo Bosso Una riunione positiva quella tenutasi stamattina tra Autorità portuale di Napoli, il terminalista Conateco, la Guardia di Finanza, la dogana e i sindacati di Fai e Trasportounito per ampliare la viabilità interna del porto nei pressi del terminal, spesso ingolfata da lunghe file. Con un traffico container che, secondo dati Conateco confermati dall'Autorità portuale, ritorna a crescere di un dieci per cento negli ultimi mesi, e un progetto per il terminal di Levante di cui di recente è stata affidata la gara per i tracciati stradali e ferroviari, diventa sempre più fondamentale razionalizzare il poco spazio che il porto ha per far circolare velocemente le merci sui camion. Ultimamente la situazione è migliorata e questa riunione ha riconosciuto i passi avanti fatti. Conateco sta garantendo l'utilizzo di mezzi meccanici e si sta adoperando per riorganizzare i varchi affinché gli autisti non debbano uscire dai convogli, causando ulteriori rallentamenti alla circolazione. La Fai informa che la Guardia di Finanza, di comune accordo con la Dogana, si impegnerà a pianificare un'altra linea per l'uscita dei container dal varco Bausan attraverso l'istallazione di una nuova piattaforma informatica per la registrazione delle bollette doganali. Infine, l'Autorità portuale si impegna ad adoperare alcune aree dismesse per aggiungere altri spazi di manovra e circolazione per i mezzi pesanti.

Già uffici dell'authority stanno studiando la possibilità di ampliare il tratto stradale che porta dal molo Carmine ai varchi di Flavio Gioia e Conateco. La soluzione più immediata prevede l'utilizzo del largo marciapiede come strada per ampliare il tratto che va dal Carmine alla "casa del portuale". Un'altra, che richiede più tempo, prevede l'asfaltamento del tracciato dei binari, che resterebbe comunque operativo per un eventuale passaggio dei treni in futuro. Terminalista e authority si stanno confrontando per capirne la fattibilità.

Porti: Cagliari ponte per scambi Nord Africa-Sud America

Visita ambasciatore Uruguay, confermato patto del 2013



(ANSA) - CAGLIARI, 29 SET - Merci, soprattutto carni, che dal Sud America vanno in Nord Africa. Passando dal punto di ispezione frontiera del porto di Cagliari. È la triangolazione disegnata nel 2013 da un accordo di collaborazione tra lo scalo del capoluogo e il sistema dei porti dell'Uruguay.

E ribadita questa mattina dalla visita in Sardegna dell'ambasciatore straordinario e plenipotenziario dell'Uruguay in Italia Gastón Alfonso Lasarte Burghi. L'ambasciatore, accompagnato dal console Onorario dell'Uruguay a Cagliari Martino Contu e dal presidente regionale di Confagricoltura Luca Sanna, ha incontrato il Comandante Roberto Isidori, Commissario Straordinario dell'Autorità portuale, diversi operatori economici e visitato il Terminal Container del Gruppo Contship.

"Cagliari - ha spiegato Isidori - ha la capacità di diventare una naturale piattaforma logistica per il commercio che dall'America Latina viene veicolato nel Nord Africa e che ha il suo perno nel sistema portuale uruguayano".

Un punto di partenza. "Lo scalo sardo - precisa Isidori - attualmente collegato a oltre 80 porti al mondo ha tutte le caratteristiche per attrarre questo genere di traffici, creare ricchezza e posti di lavoro non solo per il sistema portuale ma per l'intera isola".

Convinto anche Burghi. "La visita in Sardegna pone le basi per una collaborazione che avrà un futuro importante - ha spiegato l'ambasciatore -. Sono rimasto impressionato dal grande potenziale offerto dalla Sardegna e in particolare dal Porto di Cagliari. Insieme sapremo creare ricchezza per le nostre regioni". (ANSA).

Il Nautilus

L'ambasciatore dell'Uruguay al Porto di Cagliari



CAGLIARI – Si è conclusa ieri al porto di Cagliari la visita in Sardegna dell'ambasciatore Straordinario e Plenipotenziario dell'Uruguay in Italia Gastón Alfonso Lasarte Burghi. L'ambasciatore, accompagnato dal console Onorario dell'Uruguay a Cagliari Martino Contu e dal Presidente Regionale di Confagricoltura Luca Sanna, ha incontrato il Comandante Roberto Isidori, Commissario Straordinario dell'Autorità portuale, diversi operatori economici e visitato il Terminal Container del Gruppo Contship.

Per Roberto Isidori "questa visita è il coronamento di un percorso iniziato nel 2013 con un accordo di collaborazione tra il nostro porto e il sistema dei porti dell'Uruguay. Cagliari ha la capacità di diventare una naturale piattaforma logistica per il commercio che dall'America Latina viene veicolato nel Nord Africa e che ha il suo perno nel sistema portuale Uruguayano.

Per dare corso a un dialogo che in questi anni non si è mai fermato serviva solo l'attivazione del PIF (punto di ispezione frontaliero), già operativo da due mesi e la Zona Franca Doganale. "Lo scalo Sardo – precisa Isidori – "attualmente collegato a oltre 80 porti al mondo ha tutte le caratteristiche per attrarre questo genere di traffici, creare ricchezza e posti di lavoro non solo per il sistema portuale ma per l'intera Isola".

Per S.E. Gastón Alfonso Lasarte Burghi "venire a Cagliari è quasi come tornare a casa, qui abbiamo un consolato attivo dal 1840. L'Uruguay è stato costruito anche grazie al contributo degliimmigrati sardi. La visita in Sardegna pone le basi per una collaborazione che avrà un futuro importante. Sono rimasto impressionato dal grande potenziale offerto dalla Sardegna e in particolare dal Porto di Cagliari. Insieme sapremo creare ricchezza per le nostre regioni".

Il console Contu ha affermato che "il dialogo aperto con l'Uruguay,che verrà approfondito da una missione di imprenditori sardi nel paese latinoamericano, può offrire grandi potenzialità all'agroalimentare sardo, allo scambio tecnologico, aprendosi a un mercato vastissimo, in quanto la capitale Montevideo è la porta d'ingresso del Mercosur".Il Presidente di Confagricoltura Sanna ha sottolineato che "le imprese sarde devono credere nei nuovi mercati. C'è bisogno di imprenditori appassionati e coraggiosi che sappiano valorizzare e portare in tutto il mondo le eccellenze dell'isola".

Porto all' avanguardia entro un anno Intesa col governo, 28 milioni in arrivo

Collaborazione tra **Autorità** e ministero di Infrastrutture

La consegna delle opere entro quest' anno. Il sottosegretario al governo Davide Faraone: «Con questo intervento potenziamo un settore fondamentale per il rilancio dell' Isola».

Salvo Ricco OOO Nove progetti che da qua a un anno miglioreranno le infrastrutture all' interno del porto di **Palermo** e di Termini Imerese. È il risultato della fruttuosa collaborazione tra l' **Autorità portuale** e il ministero delle Infrastrutture retto dal ministro Graziano Del rio. Il ministro, negli ultimi mesi, ha acceso un faro sulla riqualificazione e sul potenziamento infrastrutturale dell' aerea portuale di **Palermo**, dove è presente anche il Cantiere navale. I progetti trasmessi dall' **Autorità portuale** sono stati già esaminati dal provveditorato Opere Pubbliche Sicilia e Calabria. Alcuni sono in fase di gara, mentre per altri si aspetta da un momento all' altro l' aggiudicazione.

«Come governo nazionale -afferma il sottosegretario dell' esecutivo di Renzi, Davide Faraone - negli ultimi mesi abbiamo dato un impulso fondamentale al settore delle infrastrutture siciliano. Tutte le tessere del mosaico stanno trovando il loro posto e finalmente stiamo sbloccando situazioni che erano in stallo da anni o decenni.

Grazie all' intervento deciso del ministro Delrio - continua Faraone - stiamo ripristinando e potenziando un settore fondamentale per il rilancio e la competitività dell' Isola sia a livello nazionale che nell' ambito mediterraneo». Nel dettaglio si parla di opere per svariati milioni che, una volta definite, trasformeranno l' area **portuale**, compreso quella del Cantiere navale, in un' area più moderna e competitiva.

Il molo Vittorio Veneto sarà al centro di due progetti esecutivi che riguarderanno: i lavori di risanamento e miglioramento delle fondazioni del muro di sponda della banchina Sud, per un importo complessivo di 1.200.000 euro, e i lavori di ripristino della banchina Nord (380mila euro). Cinque le gru che saranno demolite: quattro a braccio girevole nella banchina Sannuzzo (1.700mila euro) e una a portale nella banchina Quattroventi (900mila euro). Poi 330mila euro saranno spesi per la fornitura e la collocazione del sistema mobile di protezione ciglio banchina del porto di **Palermo** e 540mila per quella del porto di Termini Imerese. Il provveditorato ha pure esaminato il progetto dei lavori di realizzazione di infrastrutture e impianti necessari all' attuazione del «Port Facility Security Plan» delle aree di

- segue

competenza dell' **Autorità portuale di Palermo** nel porto di Termini Imerese, per un importo complessivo di oltre 4 milioni di euro.

A questo bisogna aggiungere i lavori già partiti di consolidamento e messa in sicurezza statica (quasi 24 milioni di euro) del bacino da 150mila tonnellate, preliminari allo svuotamento della vasca e alle successive fasi di completamento dell' infrastruttura. Inoltre, proprio in questi giorni, la Commissione regionale dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto esecutivo di completamento in variante dell' importo complessivo di oltre 39 milioni di euro costituito da tre stralci esecutivi nell' ambito dei «Lavori di realizzazione delle opere speciali per la deviazione ed il convogliamento definitivo delle acque sboccanti all' Acquisanta entro il porto industriale di **Palermo**».

Il primo stralcio è stato ultimato, mentre il secondo è da appaltare con fondi a disposizione dell' **Autorità portuale**.

Per il terzo c' è un atto di intesa tra **Autorità portuale** e Comune di **Palermo** che si farà carico di reperire le somme del finanziamento e appaltare lo stralcio di completamento. Il costo complessivo del progetto è 28 milioni e mezzo, di cui quasi 21 milioni per lavori e 7.600.000 a disposizione dell' amministrazione.

La consegna lavori si presume che possa avvenire entro il corrente anno.

«I lavori che riguardano il porto di **Palermo** sono un esempio concreto: si tratta di opere rimaste in sospenso per circa trent' anni che adesso vengono finanziate, seguono cronoprogrammi precisi e vedono la luce - conclude il sottosegretario - Ai siciliani non servono proclami e promesse, servono fatti concreti, opportunità di lavoro nel presente e prospettive di crescita nel futuro. E questa è solo una parte di un investimento in termini di risorse - tra patto della Sicilia, fondi comunitari, nazionali e regionali - mai visto prima».

MOLFETTA TRE ANNI FA I LAVORI DI AMPLIAMENTO DELLO SCALO SFOCIARONO NEL SEQUESTRO DEL CANTIERE

Il caso del «superporto» approda davanti al gup

Domani a Trani l'udienza preliminare per 45 imputati

TRANI. Si inizieranno a discutere domani, venerdì 30 settembre, davanti al giudice per l'udienza preliminare del Tribunale di Trani Francesco Messina, le 45 richieste di rinvio a giudizio formulate dalla Procura a conclusione delle indagini sulla costruzione del nuovo porto commerciale di Molfetta.

L'udienza del 7 luglio era stata fissata erroneamente e perciò non si celebrò. Ora si entra nel vivo, nel contraddittorio tra accusa e difesa, almeno per quanto concerne le richieste di rinvio a giudizio firmate dal procuratore facente funzioni Francesco Giannella e dal sostituto procuratore Michele Ruggiero per una serie di contestazioni (a cominciare dall'associazione per delinquere). Contestazioni che coinvolgono, a vario titolo, l'ex sindaco ed ex presidente della commissione bilancio del Senato Antonio Azzollini, figure apicali di Palazzo di città, dirigenti di società interessate ai faraonici lavori del ricco appalto e alcune maestranze.

Le sorti dei 45 imputati (5 sono persone giuridiche, cioè società) potrebbero anche dividersi se qualcuno degli accusati opterà per i cosiddetti riti alternativi al dibattimento: più probabile il rito abbreviato del patteggiamento. In tal caso il gup Messina sarà chiamato, da un lato, a pronunciare sentenza (ovviamente in altra udienza) e dall'altro a decidere sulle restanti richieste di rinvio a giudizio.

Sarà importante anche vedere se e chi si costituirà parte civile, alla luce della vasta gamma di accuse per reati contro il patrimonio e l'ambiente.

A vario titolo e a seconda delle presunte rispettive responsabilità, sono contestati i reati di associazione per delinquere finalizzata a delitti contro il patrimonio, la fede pubblica e la pubblica amministrazione; abuso d'ufficio (tentato e consumato), falso, truffa, omissioni d'atti d'ufficio, frode in pubbliche forniture, minaccia a pubblico ufficiale, favoreggiamento, concussione, danneggiamento, attentato alla sicurezza dei trasporti marittimi, violazioni della normativa ambientale, del testo unico sull'edilizia, del codice del paesaggio e della disciplina speciale per la bonifica da ordigni bellici.

In un' informativa della voluminosissima indagine, la Guardia di finanza parlò espressamente di «Sistema Molfetta» relativamente al versante amministrativo-contabile dell'opera. Il nuovo porto, come

- segue

illustrarono gli inquirenti a ottobre del 2013, quando scattarono due arresti e il sequestro dell' area a lavori in corso, sarebbe dovuto costare 72 milioni di euro. In realtà, l' impegno economico di Regione e Stato sarebbe stato più che raddoppiato: 147 milioni con varie leggi di finanziamento dal 2001 in poi. Col sospetto, peraltro, che alcune poste finissero anche per voci diverse dal porto, per assestare il bilancio comunale.

L' altro ramo dell' indagine, portato avanti dal Corpo Forestale dello Stato, si è incentrato sul profilo ambientale e.