

ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

# INDICE



## Dai Porti:

### Trieste:

**"...Trieste, due primati..."**

(La Gazzetta Marittima, Bollettino Avvisatore Marittimo)

**"...Il Sogno cinese per la via della seta..."** (La Gazzetta Marittima)

### Venezia:

**"...Crociere, valuteremo anche altri progetti..."**

(Il Gazzettino Veneziaemestre)

### Genova:

**"...Genova e Spezia, traffico a due facce..."**

(Il Bollettino Avvisatore Marittimo, Informazioni Marittime)

**"...Porti, infracapital investe 200 milioni su Genova e Livorno..."**

(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

**"...Scaricato il carbone in porto centrale "disponibile" alla ripartenza..."** (La Repubblica GE)

**"...Tre nuove pilotine in porto, la flotta torna al completo..."**

(Il Secolo XIX)

### La Spezia:

**"...La Spezia nuovi vertici per le crociere..."**(La Gazzetta Marittima)

**"...La Spezia: 2016 in calo il traffico container -2,2%..."**

(Corriere Marittimo)

### Marina di Carrara:

**"...Aumenti retroattivi dei canoni demaniali èer i Porti turistici..."** (Informatore Navale)

### Livorno:

**"...Conferenza stampa e saluti..."** (Corriere Marittimo, Il Tirreno, The Medi Telegraph, Informatore Navale, Ansa, Il sole 24 Ore.com)

**"...Invitalia per l'area di crisi..."** (La Gazzetta Marittima)

**"...Bacino di Carenaggio un nodo da sciogliere..."**

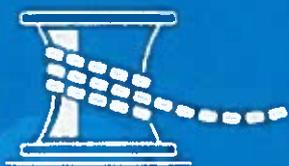
(Corriere marittimo)

### Piombino:

**"...Il progetto per la 398 va al Cipe..."** (La NazioneLI)

**"...General Electric 20 milioni per il porto il progetto va avanti..."**

(Il Tirreno)



# INDICE



## Olbia:

**"...I passeggeri crescono del 17% nei tre porti del Nord Sardegna..."** (The Medi Telegraph, Ansa, L'Avvisatore Marittimo)

## Messina:

**"...Porti, mobilitazione (tardiva) a difesa di Messina-Milazzo..."** (Gazzetta del Sud)

## Catania:

**"...Crocetta alla battaglia dei grandi porti..."** (La Repubblica, Ferpress, La Sicilia)

## Altre notizie di porti italiani

## Notizie di Shipping e Logistica

## Informare

**Il Messaggero Marittimo**

**Lloyd's List**

## Trieste, due primati



Zeno D'Agostino TRIESTE – Un porto che cresce, con un trend complessivo che sfiora il 4%. E' questo quanto emerge guardando i dati statistici annuali dello scalo giuliano, che si conferma primo porto d'Italia anche nel 2016. Complessivamente, il traffico delle merci movimentate nell'anno appena terminato è stato pari a 59.237.293 tonnellate, con una variazione positiva del 3,68%.

Da quest'anno inoltre il primato raddoppia, con un nuovo "dato storico" come l'ha definito il presidente dell'AdSP, Zeno D'Agostino: con 7631 treni movimentati e un aumento del 27,61% sul 2015, Trieste è diventato il primo porto ferroviario del nostro Paese, non solo per numero di treni, ma anche per destinazione su scala estera. "Siamo l'unico porto italiano con treni diretti e frequenti su percorrenza internazionale (Austria, Germania, Lussemburgo, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia) e il nuovo collegamento verso Kiel, conferma questa tendenza".

Analizzando nel dettaglio le diverse categorie, emerge una crescita per tutte le merceologie. Le rinfuse liquide sono aumentate del 3,56% rispetto al 2015, con 42.756.341 tonnellate. Ottimo dato con variazione positiva a due cifre, +22,45%, per le rinfuse solide con 1.967.984 tonnellate. Anche le merci varie (RO-RO e container) crescono dell'1,92%, attestandosi a 14.512.968 tonnellate.

Andando a guardare i traffici legati alle "Autostrade del mare" si registra una sostanziale stabilità del settore: 302.366 mezzi transitati nel 2016, con un + 0,29% rispetto all'anno precedente.

# La Gazzetta Marittima

Per il settore container si rileva una flessione del 2,94% con 486.507 TEU, a cui fa da contraltare un aumento del 6,49% dei "contenitori pieni", vera garanzia della stabilità dei traffici, con 437.129 TEU. Già nel mese di dicembre 2016 si registra però un' inversione di tendenza rispetto al 2015: 38.984 TEU movimentati, con una variazione positiva pari a +1,87%, e un +20,42% dei TEU pieni. Inoltre, sommando la movimentazione dei container con i semirimorchi e le casse mobili (espressi in TEU equivalenti) lavorati complessivamente nel corso dell'anno, si arriva anche nel 2016 a superare il milione di TEU movimentati: 1.157.805."Solo con tale ragionamento – continua D'Agostino – possiamo vedere chiaramente il rilievo e l'importanza che il general cargo ha per il porto di Trieste. Concentrarsi sulla lettura di dati quali i TEU pieni e i TEU equivalenti, è un modo per capire da vicino le strategie che stiamo portando avanti nel nostro porto, che ha sempre di più un ruolo di gateway continentale marittimo e soprattutto intermodale". "Da questi numeri – commenta infine il presidente – emerge chiaramente che, oltre ad essere il principale terminale energetico del Mediterraneo, siamo anche uno dei cardini del sistema europeo di trasporto intermodale". "Diversificazione dei traffici e implementazione dei collegamenti ferroviari sono i nostri obiettivi. I progetti di sviluppo dello scalo devono guardare a terra, al sistema logistico-retroportuale e ferroviario collegato. Questi sono gli elementi che stanno rendendo il nostro porto più efficiente, aumentandone visibilmente la performance".

## Statistiche 2015/2016

Gennaio / Dicembre	2015	2016	var.%
<b>Totale tonnellate</b>	<b>57.132.878</b>	<b>59.237.293</b>	<b>+3,68%</b>
Rinfuse liquide	41.286.761	42.756.341	+3,56%
Rinfuse solide	1.607.232	1.967.984	+22,45%
Merci varie	14.238.885	14.512.968	+1,92%
Numero mezzi <small>(semirimorchi, veicoli commerciali e privati)</small>	301.494	302.366	+0,29%
Numero contenitori (TEU) <small>di cui numero contenitori pieni (TEU)</small>	501.222 410.489	486.507 437.129	-2,94% +6,49%
<b>Totale TEU (CTNR, semirimorchi, casse mobili)</b>	<b>1.165.427</b>	<b>1.157.805</b>	<b>-0,65%</b>
<b>Totale treni (Porto Industriale + Porto Franco Nuovo)</b>	<b>5.980</b>	<b>7.631</b>	<b>+27,61%</b>

Un 2016 in ascesa, eccetto per uno, in quattro importanti porti italiani tra Liguria, Friuli e Puglia

## L'Adriatico cresce fra Trieste e Taranto

**T**rieste. Con un traffico delle merci movimentate nell'anno appena terminato pari a 59.237.293 tonnellate, che si traduce in una variazione positiva del 3,68 per cento, il porto di Trieste si conferma il primo d'Italia anche nel 2016. Da quest'anno inoltre il primato raddoppia, con un nuovo "dato storico" come l'ha definito il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Zeno D'Agostino: con 7.631 treni (+27,61%), Trieste è diventato il primo porto ferroviario del nostro Paese, non solo per numero di treni, ma anche per destinazione su scala estera. «Siamo l'unico porto italiano con treni diretti e frequenti su percorrenza internazionale (Austria, Germania, Lussemburgo, Ungheria, Rep. Ceca, Slovacchia) e il nuovo collegamento verso Kiel, conferma questa tendenza».

Le **rinfuse liquide** sono aumentate del 3,56 per cento rispetto al 2015, con 42.756.341 tonnellate. Più 22,45 per cento per le **rinfuse solide** con 1.967.984 tonnellate. Le **merci varie** crescono dell'1,92 per cento, attestandosi a 14.512.968 tonnellate. Sulle **Autostrade del mare** sostanziale

segue in ultima pagina

### Trieste e Taranto

stabilità: 302.366 mezzi transitati (+0,29%). Per il settore **container** si rileva una flessione del 2,91 per cento con 486.507 teu, a cui fa da contraltare un aumento del 6,49 per cento dei "contenitori pieni", vera garanzia della stabilità dei traffici con 437.129 teu.

Il **commento**. «Solo con tale ragionamento - continua D'Agostino - possiamo vedere chiaramente il rilievo e l'importanza che il general cargo ha per il porto di Trieste. Concentrarsi sulla lettura di dati quali i teu pieni e i teu equivalenti, è un modo per capire da vicino le strategie che stiamo portando avanti nel nostro porto, che ha sempre di più un ruolo di gateway continentale marittimo e soprattutto intermodale». «Da questi numeri - commenta infine il presidente - emerge chiaramente che, oltre ad essere il principale terminale energetico del Mediterraneo, siamo anche uno dei cardini del sistema europeo di trasporto intermodale». «Diversificazione dei traffici e implementazione dei collegamenti ferroviari sono i nostri obiettivi. I progetti di sviluppo dello scalo devono guardare a terra, al sistema logistico-retroportuale e ferroviario collegato. Questi sono gli elementi che stanno rendendo il nostro porto più efficiente, aumentandone visibilmente la performance».

**Taranto**. Nel 2016 il porto di Taranto ha movimentato due milioni di tonnellate merce in più per un traffico totale di 24,66 milioni di tonnellate (+9,3%).

Una crescita spinta da alcune tipologie di merce in particolare, che vanno a compensare il calo (in alcuni casi la spartizione) di altre. Le rinfuse solide sono cresciute del 17,3 per cento a 13,73 milioni di tonnellate, mentre quelle liquide sono calate dell'8,3 per

cento a 5,53 milioni di tonnellate. Le merci varie sono cresciute del 15,3 per cento a 5,37 milioni di tonnellate. Il traffico container in tonnellate è stato pari a zero, appena 375 teu, dopo un 2015 da 150mila tonnellate. Nel dettaglio, il traffico allo sbarco è cresciuto del 17,4 per cento a 15,35 milioni di tonnellate. Quello all'imbarco è calato dell'1,8 per cento a 9,30 milioni di tonnellate.

# Il sogno cinese per la via della seta



TRIESTE – Per iniziativa di “Limes” si è svolto presso la stazione marittima triestina il convegno su “Italia, porto di Trieste e sogno cinese: le nuove vie della seta”. Sono intervenuti il direttore di “Limes” Lucio Caracciolo, il presidente dell’Autorità portuale di sistema dell’Adriatico orientale Zeno D’Agostino e il presidente dell’associazione degli spedizionieri Stefano Visintin.

La “grande via della seta” è una iniziativa economica e strategica avviata dal governo cinese con investimenti di 140 miliardi di dollari per le sole infrastrutture. L’obiettivo è far rinascere quei collegamenti storici tra la Cina e l’Europa che un tempo erano affidati alle carovane dei cammelli e ai dhow sull’oceano indiano, e oggi hanno invece come vettori fondamentali le grandi navi full-containers e i treni. Per entrambe le modalità Trieste si pone come punto di arrivo per tutta l’Europa centro-orientale e nel dibattito che si è svolto lunedì sera sono stati presentati progetti, iniziative e offerte triestine.

GRANDI NAVI

## «Crociere, valuteremo anche altri progetti»

*Il ministro promette tempi rapidi: «Sceghieremo la soluzione meno impattante per la laguna e l'economia»*

(m.f.) Nessuna parola dal Governo in tema di grandi navi da crociera a Venezia. Dal ministro dell'Ambiente, che non è comunque la persona che prenderà la decisione, non sono arrivati segnali di un'intesa a breve termine o di un "colpo di mano" che possa far pensare ad una rapida decisione. Il ministro Gianluca Galletti a margine della firma del protocollo d'intesa per Porto Marghera si è limitato a confermare le sue prerogative e la sua volontà a svolgere velocemente la parte di competenza. Nient'altro.

«Il mio Ministero valuta l'impatto delle varie soluzioni che vengono proposte - ha spiegato - abbiamo già dato una valutazione di impatto ambientale positiva su un progetto e siamo in

attesa di altre ipotesi. Ci esprimeremo anche su quelle e sceghieremo, almeno per quanto riguarda il mio Ministero, la soluzione meno impattiva dal punto di vista ambientale e che più soddisfa l'economia di Venezia».

Questa è la volontà di andare avanti con le valutazioni, quanto ai tempi, Galletti ha fatto capire di volerli rispettare. «Il mio

Ministero - ha puntualizzato - ha espletato in tempi brevi la valutazione del progetto presentato, quindi è chiara l'intenzione di procedere in tempi veloci».

Al momento, come è noto, l'unico progetto ad aver passato il vaglio della Via è quello presentato da Cesare De Piccoli e dalla Duferco, il Venis Cruise 2.0 che prevede un molo in

bocca di porto del Lido. Una soluzione che però ha visto il netto rifiuto da parte del sindaco, che non ne vuole sapere e intende mantenere la Marittima come base per le crociere. In valutazione c'è stato per un certo periodo l'allargamento del canale Sant'Angelo-Contorta, presentato dall'Autorità portuale, ma sospeso su richiesta di quest'ultimo e dal 2015 è lì inerte. In fase di scoping c'è il progetto "Boato più altri" che è un terminal galleggiante al centro della bocca di porto di Lido, davanti all'isola artificiale del Mose. Del progetto "Tresse Nuovo" elaborato da Autorità portuale e Comune, al momento al Ministero dell'Ambiente non c'è traccia di un inizio valutazione.

© riproduzione riservata

### LO STATO DI FATTO

Via positiva solo per la soluzione Duferco  
Nessuna traccia invece del "Tresse Nuovo"



IL PROGETTO La soluzione Duferco

Un 2016 in ascesa, eccetto per uno, in quattro importanti porti italiani tra Liguria, Friuli e Puglia

**G**enova. Record nel crocieristi e nel container per il porto di Genova. Nel 2016 il traffico del container

## Genova e Spezia, traffico a due facce

ha raggiunto i 2,29 milioni di teu, crescendo del 2,5 per cento. Inoltre per la prima volta i passeggeri a bordo delle navi da crociera hanno raggiunto il milione di unità, per la precisione un milione e 17mila, con una crescita di ben il 20 per cento rispetto al 2015.

Nel complesso, le merci movimentate in tonnellate, tra container, convenzionale e rotabile, sono cresciute del 2,7 per cento raggiungendo le 31,59 milioni di tonnellate. Il traffico traghetti anche è andato bene, registrando una progressione del 4,4 per cento a 2,09 milioni di unità. Nel totale i passeggeri sono stati 23,11 milioni, crescendo del 9 per cento rispetto a due anni fa.

**La Spezia.** Pur rappresentando una quota sempre importante del traffico nazionale - poco più di un decimo - quello container del porto di La Spezia è stato in flessione l'anno scorso. Registrato un movimento di 1,27 milioni di teu, pari a un calo del 2,2 per cento. «Un volume di traffico importante, soprattutto

*segue in ultima pagina*

### Genova e Spezia

se valutato nel quadro dell'economia italiana nel suo complesso ed alle difficoltà, in atto da tempo, dei mercati nord africani col quale il nostro scalo vanta da anni rilevanti volumi di traffico nel settore dei containers e del break bulk», spiega l'Autorità di sistema portuale (Adsp) del mar Ligure orientale.

Secondo i dati di La Spezia Shunting Railways, il traffico intermodale è stato di 324mila teu, crescendo del 4,3 per cento, pari a 119mila carri (+2,5%). Le merci cariche sono state pari a 12,19 milioni di tonnellate, in calo del 5,8 per cento, di cui 12,11 milioni containerizzate e circa 82mila non containerizzate. Le rifiuti solide si sono attestate sugli 1,24 milioni di tonnellate, crescendo del 4,5 per cento. Il traffico del carbone è di 1,09 milioni di tonnellate, in crescita del 5,3 per cento. Le rifiuti liquide sono calate di ben il 21 per cento a 749mila tonnellate. Gas e prodotti raffinati crescono salendo rispettivamente a 147mila e 385mila tonnellate.

## Porti liguri, il traffico 2016 di Genova e Spezia

Record nei crocieristi e nei container per il porto di Genova. Nel 2016 il traffico dei **contenitori** ha raggiunto i 2,29 milioni di teu, crescendo del 2,5 per cento. Inoltre per la prima volta i passeggeri a bordo delle navi da **crociera** hanno raggiunto il milione di unità, per la precisione un milione e 17mila, con una crescita di ben il 20 per cento rispetto al 2015. **Nel complesso, le merci movimentate in tonnellate, tra container, convenzionale e rotabile, sono cresciute del 2,7 per cento raggiungendo le 31,59 milioni di tonnellate. Il traffico traghetti anche è andato bene, registrando una progressione del 4,4 per cento a 2,09 milioni di unità. Nel totale i passeggeri sono stati 23,11 milioni, crescendo del 9 per cento rispetto a due anni fa. La Spezia-** Pur rappresentando una quota sempre importante del traffico nazionale – poco più di un decimo – il traffico **container** del porto di La Spezia è stato in flessione l'anno scorso. Registrato un movimento di 1,27 milioni di teu, pari a un calo del 2,2 per cento. «Un volume di traffico importante, soprattutto se valutato nel quadro dell'economia italiana nel suo complesso ed alle difficoltà, in atto da tempo, dei mercati nord africani col quale il nostro scalo vanta da anni rilevanti volumi di traffico nel settore dei containers e del break bulk», spiega l'Autorità di sistema portuale (Adsp) del mar Ligure orientale.

Secondo i dati di La Spezia Shunting Railways, il traffico **intermodale** è stato di 324mila teu, crescendo del 4,3 per cento, pari a 119mila carri (+2,5%). Le **merci varie** sono state pari a 12,19 milioni di tonnellate, in calo del 5,8 per cento, di cui 12,11 milioni containerizzate e circa 82mila non containerizzate. Le **rinfuse solide** si sono attestate sugli 1,24 milioni di tonnellate, crescendo del 4,5 per cento. Il traffico del **carbone** è di 1,09 milioni di tonnellate, in crescita del 5,3 per cento. Le rinfuse liquide sono calate di ben il 21 per cento a 749mila tonnellate. **Gas e prodotti raffinati** crescono salendo rispettivamente a 147mila e 385mila tonnellate.

## Porti, Infracapital investe 200 milioni su Genova e Livorno

Genova - Il 95% di Gip sarà ceduto al fondo inglese. Negri verso l'uscita, a Schenone il timone della società che controlla i terminal Sech e Tdt.



Genova - Cambiano le alleanze e le partecipazioni societarie. Ma soprattutto varia l'assetto del porto di Genova. **Il tutto per più di 200 milioni di euro.** Tanto, secondo fonti vicine al dossier, varrebbe il 95% della società **Gruppo Investimenti Portuali (Gip)**, che al momento **controlla il terminal contenitori Sech del capoluogo ligure e le banchine del Terminal Darsena Toscana (Tdt) di Livorno.** Gip è attualmente nelle mani **Luigi Negri**, ma l'imprenditore genovese, insieme agli azionisti di minoranza (**famiglie Cerruti e Schenone**), sta perfezionando proprio in questi giorni la cessione della società al **fondo inglese Infracapital**, che controlla l'Associated British Ports - gestore di 21 porti in Gran Bretagna. L'operazione - salvo imprevisti - verrà messa nero su bianco, raccontano alcune fonti al *Secolo XIX/The MediTelegraph*, **il prossimo 20 febbraio**, per una cifra che supera appunto i 200 milioni di euro. *Unico, tra gli attuali soci, a restare in Gip con una quota di minoranza sarà l'agente marittimo Giulio Schenone che dovrebbe assumere il comando del gruppo proprio su indicazioni dei vertici del fondo inglese.*

**La nuova carica di Schenone, probabilmente quella di ceo, sarà per il momento comunque a tempo, in attesa conoscere quelle che saranno le prossime decisioni che verranno prese direttamente dal Regno Unito.** Certa è invece l'uscita del terminalista Luigi Negri, che in un'intervista al *Secolo XIX/The MediTelegraph*, già lo scorso 30 agosto aveva parlato di una trattativa in corso «con diversi fondi internazionali». Aggiungendo che «ce ne sono almeno due interessati». Nel settore dello shipping l'operazione è ormai considerata chiusa, **ma sulla cessione penderebbero ancora 20 milioni di euro.**

## - segue

---

*La concessione del Sech di Genova infatti, così come quella di altri terminal portuali del capoluogo ligure, dovrebbe essere rinnovata al prossimo comitato di gestione, quello che il presidente di Palazzo San Giorgio, **Paolo Emilio Signorini**, convocherà non appena avrà il via libera da parte dell'Anac per la nomina del board. **Se il prolungamento dell'affidamento non dovesse arrivare** - ipotesi comunque improbabile - il fondo inglese riceverà uno sconto sul prezzo di vendita per l'appunto di 20 milioni di euro.*

Ma l'imminente controllo di Gip da parte di Infracapital, permetterà al fondo inglese di mettere le mani anche sul Terminal Darsena Toscana di Livorno, una struttura che al momento ha una capacità di 900 mila teu e si estende su un'area portuale di 384 mila metri quadrati. **Lo scalo toscano, nel 2016, ha fatto registrare un incremento del traffico contenitori del 2,5% rispetto al 2015 con 800.475 teu.** Per Livorno si è trattato di un nuovo record che è stato centrato anche grazie all'elevato volume di traffico in transhipment, che lo scorso anno è cresciuto del 22,3% sul 2015 ed ha raggiunto il 30% dei volumi movimentati. Il terminal genovese di Calata Sanità ha invece chiuso il 2016 con un saldo negativo di oltre 20 punti percentuali, a circa 300 mila teu. **Ma al Sech di Genova è stato recentemente completato un piano di investimenti da 16 milioni di euro che ha riguardato l'upgrade delle gru e consente ora di operare in banchina su 20 file di container.** C'è di più: i fondali sono stati portati a 15 metri di profondità sino a 80 metri da terra, per consentire l'arrivo al terminal delle portacontainer di grandi dimensioni. Le ultime manovre, quelle chiuse nelle scorse settimane, di una regia tutta genovese visto che dal 20 febbraio, in banchina, sventolerà l'Union Jack.

# Il Secolo XIX

---

IL 95% DI GIP SARÀ CEDUTO AL FONDO INGLESE

## Porti, Infracapital investe 200 milioni su Genova e Livorno

*Negri verso l'uscita. A Schenone il timone della società che controlla i terminal Sech e Tdt*

GENOVA. Cambiano le alle anze e le partecipazioni societarie. Ma soprattutto varia l'assetto del porto di Genova.

Il tutto per più di 200 milioni di euro. Tanto, secondo fonti vicine al dossier, varrebbe il 95% della società Gruppo In vestimenti Portuali (Gip), che al momento controlla il terminal contenitori Sech del capoluogo ligure e le banche del Terminal Darsena Toscana (Tdt) di Livorno.

Gip è attualmente nelle mani di Luigi Negri, ma l'imprenditore genovese, insieme agli azionisti di minoranza (famiglie Cerruti e Schenone), sta perfezionando proprio in questi giorni la cessione della società al fondo inglese Infracapital, che controlla l'Associated British Ports gestore di 21 porti in Gran Bretagna. L'operazione salvo imprevisti verrà messa nero su bianco, raccontano alcune fonti al Secolo XIX/The MediTelegraph, il prossimo 20 febbraio, per una cifra che supera appunto i 200 milioni di euro. Unico, tra gli attuali soci, a restare in Gip con una quota di minoranza sarà l'agente marittimo Giulio Schenone che dovrebbe assumere il comando del gruppo proprio su indicazione dei vertici del fondo inglese.

La nuova carica di Schenone, probabilmente quella di ceo, sarà per il momento comunque a tempo, in attesa di conoscere quelle che saranno le prossime decisioni che verranno prese direttamente dal Regno Unito. Certa è invece l'uscita del terminalista Luigi Negri, che in un'intervista al Secolo XIX/The MediTelegraph, già lo scorso 30 agosto aveva parlato di una trattativa in corso «con diversi fondi internazionali». Aggiungendo che «ce ne sono almeno due interessati».

Nel settore dello shipping l'operazione è ormai considerata chiusa, ma sulla cessione penderebbero ancora 20 milioni di euro. La concessione del Sech di Genova in fatti, così come quella di altri terminal portuali del capoluogo ligure, dovrebbe essere rinnovata al prossimo comitato di gestione, quello che il presidente di Palazzo San Giorgio, Paolo Emilio Signorini, convocherà non appena avrà il via libera da parte dell'Anac per la nomina del board. Se il prolungamento dell'affidamento non dovesse arrivare ipotesi comunque improbabile il fondo inglese riceverà uno sconto sul prezzo di vendita per l'importo di 20 milioni di euro.

## - segue

---

Ma l'imminente controllo di Gip da parte di Infracapi tal, permetterà al fondo inglese di mettere le mani anche sul Terminal Darsena Toscana di Livorno, una struttura che al momento ha una capacità di 900 mila teu e si estende su un'area portuale di 384 mila metri quadrati. Lo scalo toscano, nel 2016, ha fatto registrare un incremento del traffico contenitori del 2,5% rispetto al 2015 con 800.475 teu. Per Livorno si è trattato di un nuovo record che è stato centrato anche grazie all'elevato volume di traffico in transhipment, che lo scorso anno è cresciuto del 22,3% sul 2015 ed ha raggiunto il 30% dei volumi movimentati.

Il terminal genovese di Calata Sanità ha invece chiuso il 2016 con un saldo negativo di oltre 20 punti percentuali, a circa 300 mila teu. Ma al Sech di Genova è stato recentemente completato un piano di investimenti da 16 milioni di euro che ha riguardato l'upgrade delle gru e consente ora di operare in banchina su 20 file di container. C'è di più: i fondali sono stati portati a 15 metri di profondità sino a 80 metri da terra, per consentire l'arrivo al terminal delle portacontainer di grandi dimensioni.

Le ultime manovre, quelle chiuse nelle scorse settimane, di una regia tutta genovese visto che dal 20 febbraio, in banchina, sventolerà l'Union Jack.



L'AMBIENTE

Porto, carbone scaricato  
la centrale ora è "pronta"

MASSIMO MINELLA A PAGINA IV

## Scaricato il carbone in porto centrale 'disponibile' alla ripartenza

Tremila tonnellate dalla "Sider Tis" al Terminal Rinfuse

L'impianto Enel messo nelle condizioni di funzionare, se arriverà la richiesta

MASSIMO MINELLA

**A**LLA fine, la "Sider Tis" al porto di Genova è arrivata con il suo (piccolo) carico di carbone. Poco più di tremila tonnellate (3.100 per la precisione) scaricate dalla portarinfuse battente bandiera maltese a inizio settimana in un paio d'ore. Un carico che, per dirla con il gergo dei portuali, ha "sporcato il piazzale" o poco più. Eppure, attorno a questa storia si sta dilatando una vicenda che chiama in causa parecchi attori e suscita inevitabili polemiche. Vediamo di ricostruire.

"Stop and go". È la metà di agosto quando l'Enel, in anticipo sui tempi, annuncia di non volersi più servire della centrale a carbone di Genova. In teoria potrebbe tenere l'impianto aperto per tutto il 2017, in vir-

tù di una Autorizzazione integrata ambientale che consente di operare fino a questa data di scadenza. Ma visto che il destino della centrale è segnato e che non s'intende più continuare a produrre energia bruciando carbone nel porto di Genova, la decisione viene anticipata. Alle porte dell'inverno, però, arriva la richiesta di soccorso della Francia che da paese esportatore di energia (e l'Italia ne consuma parecchia, prodotta dalle loro centrali nucleari) diventa importatore. Lo stop alla centrale di Flamanville, ancora in costruzione, impone un analogo provvedimento a 21 delle 58 centrali nucleari in funzione Oltralpe. Quindi per far fronte al consumo si chiede all'Unione Europea di intervenire. Anche l'Italia partecipa al "soccorso" e decide di rimettere in servizio tre impianti già fermi. Genova, Bastardo e Chivasso (le prime due dell'Enel, la terza di A2A). E si arriva a gennaio, organizzando il primo carico di carbone che da Capodistria dovrà fermarsi nei porti di Ancona (per rifornire di carbone la centrale umbra di Bastardo) e di Genova (per la centrale del porto). Alla fine, però, il carico di 11 mila tonnellate viene lasciato interamente

ad Ancona. Passa una settimana, e parte il secondo carico, che questa volta arriva regolarmente a Genova. Qui vengono scaricate e depositate sul piazzale 3.100 tonnellate di carbone. Tecnicamente, ora la centrale è "disponibile" alla ripartenza. Nel senso che se arriverà la richiesta, il carbone sul piazzale verrà spostato nella centrale e tornerà a bruciare per produrre l'energia destinata alla Francia.

L'impianto. A che punto siamo, quindi? La centrale del porto è adesso nelle condizioni di tornare a funzionare. Non lavora più dallo scorso agosto, non brucia carbone e quindi non produce energia. Ma è pronta a rispondere alla chiamata senza dover chiedere alcuna autorizzazione, visto che per tutto il 2017 può lavorare facendo valere la sua "autorizzazione integrata ambientale". Non è detto che torni a bruciare carbone, dipende appunto dalla richiesta. Ma se arriva, è "disponibile".

Il futuro. Comunque sia, lo scenario futuro non cambia e nessuno intende metterlo in discussione. L'Enel, da questo punto di vista, si è già espressa in modo molto chiaro: messi in sicurezza tutti i dipendenti, la centrale verrà chiusa e mai più

riaperta. Se tornerà a funzionare quest'anno, sarà solo per far fronte a una richiesta della Francia. Ma il destino è deciso. Non a caso, Genova, insieme ad altri 22 impianti, rientra nel progetto Enel-e di recupero dei siti dismessi a cui assicurare una nuova vocazione. E per Genova si era già parlato nei mesi scorsi di una vocazione museale di grande suggestione.

Il modello. L'impianto del porto è un palazzo liberty di inizio Novecento di grande bellezza, non a caso voluto dalla Soprintendenza dei Beni Culturali. Il modello a cui si guarda è quello della londinese Tate Modern, uno dei più grandi musei di arte contemporanea al mondo, che sorge sul Tamigi e che, guarda caso, è una vecchia centrale a carbone dismessa. Genova, nei sogni, potrebbe seguire lo stesso destino. Ma, si sa, per tradurre i sogni in realtà ci vogliono tanti soldi. E in questo caso non si tratterebbe solo di rimettere a posto la struttura, quanto di intervenire sull'area portuale ai piedi della Lanterna, che oggi è una struttura totalmente operativa e che un domani potrebbe essere trasformata in area urbana. Progetto complesso, che non per questo va abbandonato a prescindere.

L'Autorizzazione integrata ambientale dura fino alla fine del 2017 e quindi l'Enel può riprendere la produzione

DOMANI LA CERIMONIA CON IL CARDINALE BAGNASCO, QUATTRO ANNI DOPO LA TRAGEDIA DELLA TORRE PILOTI

## Tre nuove pilotine in porto, la flotta torna al completo

Il comandante Gotti: «Eravamo in costante mancanza di mezzi: ora possiamo affrontare qualsiasi condizione meteo»

POCHE FESTE e brindisi, un'inaugurazione silenziosa e raccolta. Domani l'arrivo delle tre nuove pilotine verrà benedetto dall'arcivescovo di Genova Angelo Bagnasco insieme al classico varo con una bottiglia di spumante, ma la cerimonia resterà silenziosa, nel ricordo della tragedia della Torre Piloti di quattro anni fa. Le tre imbarcazioni dai nomi latini "Lybra" (Bilancia) e "Gemini" (Gemelli), insieme a "Grigoa", lucertola in genovese (tutti scelti dall'assemblea dei piloti) saranno presentate alle 11 al Museo Galata per un battesimo atteso dalla notte del 7 maggio 2013. In quell'incidente alcune pilotine erano state distrutte, abbattute dalla manovra del cargo Jolly Nero in uscita dal porto di Genova che costò la vita a 9 persone. Per quasi quattro anni i rimorchiatori hanno continuato a traghettare in banchina migliaia di imbarcazioni e giganti del mare nei 25 chilometri di estensione del porto nono-

stante una flotta ridotta al minimo, sempre in emergenza. Una situazione che ora potrà tornare alla normalità con le pilotine, ciascuna con caratteristiche diverse e investimenti, per ognuna, tra i 400 mila e i 600 mila euro.

Dalla "Grigoa", con eliche innovative in superficie, uno scafo rigido e un assetto aerodinamico e gommoni laterali, costruito a Venezia, che le consente di essere molto veloce e scattante, proprio come una lucertola, alle due costruite in Inghilterra, più robuste e adatte a condizioni marine difficili.

«L'inaugurazione è un gesto simbolico, il segno della voglia di tutti noi di andare avanti senza dimenticare la tragedia di quella notte - ricorda John Gatti, comandante dei piloti del porto di Genova - Abbiamo vissuto momenti difficili anche dopo il crollo della Torre Piloti. Avevamo una mancanza costante di mezzi e ogni piccolo guasto ci portava ad essere sempre in difficoltà. Siamo sta-

ti "zoppi". Con queste tre imbarcazioni potremo avere una flotta completa, che ci permetterà di scegliere il mezzo adatto ad ogni condizione meteomarina per trasportare i piloti a bordo dei rimorchiatori. Speriamo ora che rinasca presto la Torre piloti, la nostra torre».

Mezzi assolutamente necessari per i 24 piloti del porto (due andranno in pensione entro l'anno ma verranno sostituiti da 4 allievi prossimi al comando), con una conoscenza totale delle acque sotto la Lanterna, dei fondali e degli angoli di manovra, utilizzati ancora di recente per trasportare da Pra' all'Ente Bacini il relitto della Concordia, così come tantissime altre navi cargo piene di container.

In attesa della nuova Torre Piloti, basata sul progetto di Renzo Piano da 16 milioni di euro, la voglia di tornare alla normalità da domani avrà i nomi delle tre nuove pilotine, benedette dall'arcivescovo Angelo Bagnasco.

RLPO.



La plancia di una delle nuove pilotine

PAMBIANCHI

## La Spezia nuovi vertici per le crociere



LA SPEZIA – A seguito della decadenza del Consiglio di Amministrazione di APLS, sono stati nominati nei giorni scorsi i nuovi membri della società che gestisce il traffico passeggeri su Molo Garibaldi.

La nomina di un nuovo consiglio di amministrazione ha la finalità di condurre APLS alla sua liquidazione o cessione delle quote nel corso dell'esercizio attraverso procedure di evidenza pubblica, assicurando al contempo i necessari atti di gestione per la conduzione dell'attività già in essere in virtù degli accordi intrapresi con le compagnie crocieristiche.

Il nuovo CDA è composto dalla presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Ligure Orientale, Carla Roncallo; Giacomo Erario, amministratore delegato di APLS; Lorenzo De Conca, responsabile settore amministrativo dell'AdSP; Gianfranco Bianchi, presidente di Confcommercio; Massimiliano Curletto, dirigente del Comune della Spezia.

# Corriere Marittimo

---

La Spezia: 2016 in calo il traffico container -2,2%

**LA SPEZIA-** L'anno appena concluso fa registrare nel porto spezzino una **leggera flessione del traffico contenitori, con una movimentazione totale di 1.272.425 TEU (-2,2%)**. Un volume di traffico importante, soprattutto se valutato nel quadro dell'economia italiana nel suo complesso ed alle difficoltà, in atto da tempo, dei mercati nord africani col quale il nostro scalo vanta da anni rilevanti volumi di traffico nel settore dei containers e del break bulk. **Nel 2016 la Spezia ha coperto una quota del 12% circa del traffico italiano che per il 2016 è stimato a 10,5 milioni di TEU.**

L'Autorità di Sistema portuale comunica: Il dato conferma La Spezia al 2° posto in Italia tra gli scali di destinazione finale verso le grandi aree industrializzate del nostro paese e tra i principali scali europei. Questi risultati sono stati ottenuti all'interno in uno scenario dove la soglia competitiva viene posta, di anno in anno, a livelli sempre più alti, specialmente dai grandi porti del nord Europa e del Mediterraneo.

**Il completamento del Piano regolatore portuale con nuove banchine e nuove infrastrutture, soprattutto ferroviarie, consentirà il raggiungimento degli obiettivi di efficienza e di sostenibilità ambientale fissati dallo stesso Piano.** Il nuovo assetto consentirà movimentazioni fino a 2 Mln di contenitori, di cui il 50% trasferiti mediante ferrovia. In **import** i contenitori movimentati sono stati **636.928 TEU** ed in **export 635.497**.

**Complessivamente i contenitori pieni movimentati a banchina ammontano a 935.257 TEU(-2,3%), di cui l'export, con 589.750 TEU pieni (-3,4% al netto del trasbordo), ne rappresenta il 63%. In crescita l'import con 345.507 TEU pieni, (+3,6% al netto del trasbordo). Il trasbordo ha rappresentato il 5,3% del traffico portuale, con 68 mila movimenti complessivi a banchina.**

## - segue

---

Nei mercati esteri serviti dal porto della Spezia troviamo in ordine di importanza l'interscambio import-export con Asia, Americhe, Europa, Africa ed Oceania. Le principali mercati inland nell'interscambio con lo scalo spezzino sono rappresentati, in ordine di importanza, dalle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Veneto, Toscana, Liguria e Piemonte. Va sottolineato che le prime tre coprono circa il 65% del mercato **inland** del porto spezzino. Segnali positivi provengono dai mercati svizzeri, della Baviera e della regione tedesca del Baden-Wuttemberg, sui quali continua l'impegno del sistema portuale spezzino per implementare l'offerta di servizi intermodali efficienti e competitivi.

**La Spezia Container Terminal – LSCT**, gruppo Contship Italia, nel 2016 ha movimentato al molo Fornelli **1.172.309 TEU**, con una flessione del 2% rispetto al 2015 (1.196.051 TEU). LSCT si conferma ai vertici tra i più grandi operatori in Italia nell'ambito dei terminal contenitori ed opera il 90% del traffico contenitori effettuato nel porto della Spezia..

Sempre rilevanti i dati relativi al trasporto intermodale: nel 2016, secondo i dati forniti da **La SpeziaShunting Railways**, la società che svolge il servizio ferroviario in porto, sono stati movimentati complessivamente **324mila TEU** con un incremento del 4,3% pari ad oltre **119mila carri (+2,5%)** che attestano al **29,1%** la quota di trasporto ferroviario LSCT (al netto dei trasbordi), tra le più rilevanti percentuali in Italia ed in Europa e che conferma l'eccellenza spezzina in questa modalità di trasporto.

Il **Terminal del Golfo** (Tarros), specializzato nel trasporto dei contenitori nel bacino del Mediterraneo, purtroppo ha sofferto ulteriormente delle crisi politiche che interessano la sponda sud del Mediterraneo, in particolare dell'interscambio col mercato libico. Nel 2016, infatti, **TDG** ha movimentato **100.116 TEU**, con una flessione del 4,1% rispetto al 2015.

## - segue

---

**Merci varie** Nel corso del 2016 flessione delle merci varie con **12.196.512** tonnellate movimentate (-5,8%) di cui 12.114.254 containerizzate (-4,9%) e 82.258 non containerizzate, ormai quasi scomparse (-60%). Nelle merci varie opera **LSCT**.

**Rinfuse solide** Nel 2016 il settore delle rinfuse solide si è attestato a **1.241.419** tonnellate complessive con una crescita del 4,5% sui valori dell'anno precedente. Il carbone sbarcato al terminal Enel ammonta a **1.091.159** tonnellate (+5,2%). Gli operatori impegnati, oltre ad **Enel Produzione**, sono **LSCT** e **Italcementi**.

**Rinfuse liquide** Nuova flessione nel settore delle liquide con **749mila** tonnellate movimentate (-21%). In diminuzione le altre rinfuse liquide con **216mila** tonnellate (-67%). Cresce il gas, seppur su valori contenuti rispetto al passato raggiungendo le **147mila** tonnellate ed i prodotti raffinati con **385mila** tonnellate. Gli operatori impegnati nei traffici di rinfuse liquide sono **GNL Italia** per il gas liquido e **Deposito di Arcola** per i prodotti raffinati.

**Traffico complessivo** Il traffico generale svolto nel 2016 si attesta così a **14,2 milioni** di tonnellate (+1,3%), di cui **5,9 milioni** allo sbarco e **8,3 in export**, che rappresenta il **58% del totale**. Passa all'85,4% la quota di trasporto containerizzato sul traffico totale del porto.

**Passeggeri** Il traffico crocieristico nel 2016 si è chiuso con una flessione del 24% sul 2015, principalmente dovuta alla sensibile riduzione delle attività di home porting. Sono transitati complessivamente **507.531** passeggeri (-24%) di cui **499.248** alla Spezia, **8.113** a Portovenere e **170** a Lerici. I passeggeri in *homeport* imbarcati e sbarcati ai terminal crociere sono stati 7.400 unità mentre le toccate nave alla Spezia sono state 144 (-18,1%).

## Aumento retroattivo dei canoni demaniali per i Porti turistici. Confindustria Livorno Massa Carrara interviene sulla sentenza della Corte Costituzionale



Nella foto: Porto turistico di Rosignano Marina Cala de' Medici

Livorno/Massa Carrara, 31 gennaio 2017 – Il 27 gennaio scorso la Corte Costituzionale ha emesso la sentenza che dichiara non fondata la questione di legittimità costituzionale della norma, pertanto i Porti turistici dovranno pagare i canoni arretrati. L'aumento retroattivo dei canoni demaniali è stato introdotto con la Finanziaria per il 2007 e da allora è stato oggetto di un contenzioso decennale in diverse sedi civili e amministrative. Sia il Consiglio di Stato che il TAR Toscana, con tre separate ordinanze, avevano sospeso il giudizio e rimesso la questione alla Corte Costituzionale affinché si pronunciasse sulla legittimità dell'applicazione della normativa ai Porti turistici, modificando unilateralmente, a posteriori, le condizioni dei contratti firmati dagli investitori con lo Stato. Tuttavia nella sentenza di venerdì, dopo aver dichiarato inammissibile l'intervento dell'Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche – Confindustria Nautica, e delle associazioni Federturismo – Confindustria e Assomarinas – Associazione italiana porti turistici, nel dichiarare non fondata la questione, la Corte fornisce una chiarissima indicazione in merito all'applicazione dei nuovi parametri tabellari, che mostra di tenere conto delle difese delle parti private, stabilendo che i valori tabellari devono essere applicati alle consistenze, cioè all'area e allo specchio acqueo, oggetto dell'atto di concessione. "Recita la sentenza della Corte: "Un'interpretazione costituzionalmente corretta della disposizione in esame impone, quindi, la necessità di considerare la natura e le caratteristiche dei beni oggetto di concessione, quali erano all'avvio del rapporto concessorio, nonché delle modifiche successivamente intervenute a cura e spese dell'amministrazione concedente. "Deve quindi essere esclusa l'applicabilità dei nuovi criteri commisurati al valore di mercato, alle concessioni non ancora seadute che prevedano la realizzazione di impianti ed infrastrutture da parte del concessionario, ivi incluse quelle rilasciate prima del 2007. Matteo Italo Ratti, Presidente della Sezione Cantieristica e Nautica di Confindustria Livorno Massa Carrara e a.d. del Porto Marina Cala de' Medici, commenta la sentenza: "Dopo anni di ricorsi, questa sentenza dà una prima indicazione in merito a come calcolare il canone da pagare annualmente allo Stato, soprattutto in un momento dove la nautica ha estremamente bisogno di certezze. Questo provvedimento distenderà i rapporti con le amministrazioni locali – continua Ratti – che fungono solo da enti esattori, perché i proventi sono destinati allo Stato e non ai Comuni. L'auspicio – conclude Ratti – in attesa della conclusione dei ricorsi pendenti, è quello di avviare con le amministrazioni comunali un confronto costruttivo per la rideterminazione del canone in conformità del chiaro principio affermato dalla Corte Costituzionale".

Gallanti conclude il mandato lasciando il porto in crescita

**LIVORNO-** Iniziava cinque anni fa, nel 2011, la guida di **Giuliano Gallanti** all'Autorità portuale di Livorno, stamani il commissario straordinario ha riunito la stampa per la conferenza di fine mandato ([VIDEO](#)) e per annunciare i dati statistici dei traffici relativi al 2016, al suo fianco il segretario generale, **Massimo Provinciali**. Infatti l'iter che porterà il suo successore, **Stefano Corsini**, a sedere sulla poltrona dell'Authority del Mar Tirreno Settentrionale, sta per arrivare a compimento.

Dal 2011 ad oggi sono stati cinque anni fondamentali per Livorno, durante i quali lo scalo è stato completamente ridisegnato, è stato approvato dopo trent'anni il nuovo Piano Regolatore portuale, sono state realizzate molte opere, è stato messo in cantiere il progetto più importante per il futuro, la Darsena Europa. Oggi il porto di Livorno ha prospettive di sviluppo ed è in crescita in modo significativo.

La conferenza stampa inizia con la proiezione dei dati 2016 confrontati con le annualità precedenti. **Interviene Provinciali a spiegare l'andamento dei traffici totali partendo dal 2012:** *"L'effetto crisi in porto si è fatto sentire fino al 2012, per un traffico complessivo di 27.418 milioni di tonnellate merce, poi dal 2013 c'è stato un andamento di costante e progressiva crescita. Oggi siamo arrivati a quota 32,815 milioni di tonnellate"* scherzando Provinciali commenta, *"dal 2012 ad oggi c'è una differenza di quasi 6 milioni di tonnellate, è come se avessimo aggiunto al porto di Livorno quello di Ancona"*.

Il risultato positivo è soprattutto nei settori che in questi ultimi 2 anni hanno fatto registrare il boom, il settore **Rotabili (389.961 mila mezzi rotabili +14,3%)** e **Auto nuove (596.667 auto nuove +25%)**. Continua inoltre la **crescita nel settore forestale (1,9 milioni tonnellate +9,1%)** é invece in calo **la merce alla rinfusa, tra le quali le rinfuse ricche**, il motivo del decremento è attribuibile alla Raffineria Eni, questo è il principale terminal che movimentava le rinfuse ricche e nei mesi di ottobre e novembre ha avuto uno stop

## - segue

---

agli impianti, per attività di manutenzione programmata, quindi in questi mesi ha registrato il 45% di produzione in meno rispetto ai volumi consueti. Per quanto riguarda il **traffico container** è stata **superata la quota 800 mila-Teu ( per l'esattezza 800.475 )+2,5%** rispetto all'anno precedente. Rispetto ai contenitori già nel 2015 si era parlato di boom +16%, anche perché lo scalo veniva da un periodo di traffici bassi.

*“Risultato notevole”, commenta i dati il commissario Gallanti, “siamo ritornati sulla mappa della portualità mediterranea”. Il merito? Non solo all'operato dell'Authority: “Non mi piacciono discorsi sul come siamo stati bravi, è anche merito degli operatori privati, dei terminalisti, dei lavoratori, e di tutte le compagnie che hanno contribuito ad ottenere dei risultati condivisi. La linea politica è stata quella dell'interesse superiore del porto, che continuerà, immagino, sicuramente anche con il mio successore”. Ma questo traguardo non basta “nel 2017 è possibile che ci siano aumenti sulle macchine, sui contenitori e in generale sul tonnellaggio”. Gallanti lancia quindi un monito: “Il porto con questi numeri è quasi al livello di saturazione, c'è una necessità di investimenti, di nuove banchine, di nuovi spazi a terra. Per mantenere un tasso di sviluppo come abbiamo realizzato in questi ultimi 2 anni non sarà facile e la Darsena Europa ha questa funzione”.*

La concentrazione delle compagnie armatoriali e dei gruppi terminalistici in un futuro molto prossimo determinerà scenari di grande concorrenza a livello internazionale e nazionale: *“Da Vado ad arrivare da noi c'è effettivamente un'offerta di infrastrutture che è al di là di quello che si poteva immaginare. Ma se il porto di Livorno avrà questa Darsena avviata competerà in modo molto positivo”. Il concetto a cui allude è quello ripetuto nei mesi passati dagli uomini del Mit da ogni punto che potesse fare da cassa di risonanza: convegni, interviste, conferenze stampa, ovvero che l'Italia soffre di overcapacity infrastrutturale, per dirla in breve troppe banchine e pochi container.*

## - segue

---

*Anche la Commissione Europea a settembre ci aveva redarguito in merito. Una premessa quella del Mit per introdurre la scure ministeriale che presto si abatterà sui molti progetti, anche cantierabili, di infrastrutture portuali. Quindi anche di questa sovra-offerta soffre la costa Tirrenica e Livorno si salverà solo con la realizzazione della super Darsena. "Senza la Darsena il porto di Livorno non avrà futuro". Il concetto è chiaro ed è ormai ripetuto come un mantra sulle banchine labroniche dove si attende speranzosi il futuro e l'arrivo, si ipotizza tra una quindicina di giorni, del prossimo presidente.*

**I contenitori sono la ricchezza di un porto** e l'indotto è quello che serve al porto, creando lavoro e quindi ricchezza, "l'esempio è il porto di Shanghai", dice Gallanti, "con 32 milioni di contenitori, anche se il nostro obiettivo sarebbe quello di mantenere l'attuale traffico". **Ma il giorno che la Piattaforma Europa sarà realizzata quale sarà la funzione della Darsena Toscana?** Il commissario ipotizza: "TDT ha un destino segnato, potrà continuare a fare contenitori ma per le navi più piccole, ma probabilmente avrà una riconversione in quei settori dove probabilmente oggi i numeri già ci sono. Per le automotive che occupano uno spazio enorme, per cui sono necessari investimenti mirati. Oppure i silos come ha il porto di Barcellona".

**Lucia Nappi**

# «Prg, maxi-Darsena e escavi: dalla crisi ci siamo salvati così»

Gallanti chiama in causa la città: «Difenda le sue banchine e decida se arrendersi o restare nella mappa della portualità»

■ LIVORNO

«Lascio un porto in ottima salute: in questi anni abbiamo lavorato sodo per permettere al porto di assorbire l'urto choc della crisi e riprendere la giusta rotta». È la dichiarazione che **Giuliano Gallanti** mette nero su bianco: forse l'ultima da commissario dell'Authority (o la penultima, se è vero che con il suo successore, l'ingegner **Stefano Corsini**, stanno pensando a un passaggio di consegne davanti alle istituzioni locali). È il commento scritto consegnato ai posteri dopo una sequenza di dati infarciti di parole come «ottimo», «eccellente», «alla grande» e via gongolando («segni più davanti a tutti gli indicatori di traffico»). Con un triplo riferimento: al Prg, alla maxi-Darsena e alle «continue attività di infrastrutturazione a partire dai dragaggi».

Ma, parlando con i giornalisti insieme al segretario generale **Massimo Provinciani**, non si mette a autoelogiarsi. Confessa sì di essere «abbastanza soddisfatto» ma aggiungendo che «sarebbe sciocco attribuirsi tutti i meriti». Tiene a rivendicare il fatto che «siamo tornati nella mappa della portualità mediterranea» e «ce l'abbiamo fatta anche grazie agli operatori, ai lavoratori e ai vari soggetti che operano in porto, ciascuno per la sua parte».

In separata sede, di fronte al taccuino del cronista, metterà perfino l'accento su Alp: rischiamo di ritrovarci senza il soggetto autorizzato in base all'articolo 17 a operare per fronteggiare i picchi di richiesta di manodopera, magari con uno sfondamento delle regole che avrebbe fatto

scuola in campo nazionale. L'Authority si è messa in campo - afferma - e, senza mettere sul tavolo un euro, «siamo riusciti a farne un ingranaggio fra aziende che ora lavora tantissimo, produce addirittura utili e dà lavoro a cascata anche ai precari di Intempo».

Ma Gallanti ribadisce davanti alle telecamere che «non siamo qui per dirci quanto siamo stati bravi». Anche perché, come riferisce Provinciani, non c'è settore più globalizzato dei porti e già da ora, in base alle previsioni 2017, si può immaginare un nuovo calo dei croceristi (i venti di guerra sul Mediterraneo convincono le compagnie e i turisti a dirottare le preferenze sui Caraibi).

E allora il tema diventa quel che c'è dietro l'angolo: insomma, il porto che troverà l'ingegner Corsini. «Ecco, - rincara - vorrei che si capisse davvero che la Darsena Europa non è semplicemente un polo contenitori in più appiccicato al porto che c'è. Risponde a una doppia necessità che a Livorno risolve o sparisce».

Doppia, perché? Da un lato: «Non me lo invento io il fatto che i fondali a meno 13 sono un limite che obbliga le navi portacontainer sopra gli 8mila teu a saltare Livorno». Dall'altro: «Soprattutto sulle "autostrade del mare" iniziamo a soffrire per la fame di spazi: siamo quasi a livello di saturazione. La Darsena Europa è una espansione a mare che consente di riutilizzare l'attuale Darsena Toscana per altri tipi di traffici».

Gallanti insiste anche sull'unicità del progetto della Darsena Europa. Bella forza, è il suo: l'avvocato genovese - che prima di venire a Livorno è stato il punto di riferimento della portualità europea dal-

la plancia di comando di Espo, l'organizzazione di categoria - ammette che il moltiplicarsi di progetti infrastrutturali è «un problema che esiste», ma con orgoglio mette in evidenza che il progetto livornese è l'unico che, anziché chieder quattrini al governo nazionale, vede la Regione e l'Authority fornire il grosso dell'investimento pubblico.

Gallanti coglie la palla al balzo anche per una sorta di testamento politico: è un invito alla città a prendere consapevolezza del match che si sta giocando. «Non è una bega degli addetti ai lavori. La città decida: o restiamo nella portualità di rango europeo e mediterraneo o ci arrendiamo e bisognerà che i livornesi si inventino qualcos'altro per creare reddito». Poi, alla richiesta di indicare un punto di debolezza del porto, torna alla carica: «Il successo di un porto dipende dalla città: non esiste porto che non abbia bisogno del sostegno politico della città».

Frecciate a Nogarin? In realtà, Gallanti e Provinciani non sembrano affatto teneri neanche con il resto del quadro di riferimento politico-istituzionale: «Quanto possiamo guardare "lungo"? In Italia i porti hanno il piano operativo triennale, quelli di Rotterdam si presentano con un disegno strategico che arriva al 2030». A ciò si aggiunga che le grandi direttrici internazionali del commercio rischiano di esser sconvolte da un anno all'altro: e se a turbare i sonni è arrivato il passaggio dalla zona artica e poi l'allargamento del canale di Panama, ora c'è anche la "via della seta" con la lunghissima ferrovia che dalla Cina porta in 15 giorni in Europa. Sarà una rivoluzione dei trasporti? E avrà conseguenze anche su Livorno? (M.Z.)

## Il rebus del segretario generale (e del comitato che lo deve votare)



Quando sarà pronto il decreto di nomina del successore di Gallanti (la nomina di Stefano Corsini sta per ricevere l'ok anche della Camera), avverrà l'avvicendamento sulla poltronissima dell'Authority, solo quella del commissario ex presidente. Il segretario generale Massimo Provinciali (foto) è stato nominato da Gallanti ma, benché in questa fase tutte le procedure siano andate un po' a

farsi benedire nelle varie Autorità Portuali, di sicuro non decade insieme a lui. Ha un contratto prorogato fino a fine marzo. La nomina del nuovo numero due spetta a Corsini ma va portata all'esame del comitato portuale ora riformato come comitato di gestione. Solo che va nominato daccapo anche il comitato: i criteri sono stringenti e finora il toto-nomi non sembra ancora partito...

# Livorno, salgono i container: superati gli 800 mila teu

Livorno - Conferenza di fine mandato per il commissario Gallanti. Aumenta il tonnelloaggio complessivo (+0,3%), sfiorato sui Ro/Ro il record del 2007.



Livorno - **Un nuovo record nel settore dei container, con il superamento della soglia degli 800 mila teu**, e numeri da capogiro nel campo dei rotabili, delle auto nuove e dei prodotti forestali, dove lo scalo labronico conserva una indiscussa leadership in Italia. L'anno che si è appena concluso porta in dote a Livorno, si legge in una nota, ottime notizie sul fronte dei traffici: con una movimentazione complessiva di 32.815.851 tonnellate (+0,3% sul 2015) e segni più davanti a tutti gli indicatori di traffico (con l'eccezione delle rinfuse), la fotografia scattata dall'Autorità Portuale di Livorno consegna agli annali un porto da primato. Sono stati il commissario Gallanti e il segretario generale, Massimo Provinciali, a presentare, quest'oggi, in una conferenza stampa di fine mandato, le ultime cifre confezionate dal responsabile dell'Ufficio Analisi Economiche e Statistiche, Saverio Failli.

### I contenitori

È sicuramente nel podio dei traffici più performanti; il business dei contenitori ha fatto registrare un incremento del 2,5% rispetto al 2015 con 800.475 Teu. Si tratta di un nuovo record per un porto che soltanto l'anno precedente aveva superato il risultato storico raggiunto nel 2008, arrivando a movimentare 780.874 Teu. L'obiettivo è stato centrato anche grazie all'elevato volume di traffico in transhipment, che quest'anno è cresciuto del 22,3% sul 2015 ed ha raggiunto il 30% dei volumi movimentati (240.286 Teu contro i 196.474 del 2015). Al netto delle operazioni di trasbordo, infatti, il traffico si è attestato attorno ai 560.189 Teu (24.211 in meno rispetto all'anno precedente con una flessione percentuale del 4,1).

## - segue

---

Sono diminuiti soprattutto i container vuoti: rispetto ai 151.409 Teu del 2015, quest'anno ne sono stati movimentati 135.611 (-10,4%) mentre l'export/import dei pieni è calato soltanto dell'1,9% pari a 8.413 Teu in meno.

### **I prodotti forestali**

Il dato complessivo porta Livorno a sfiorare i due milioni di tonnellate di merce. Per l'esattezza, 1.904.227 tonnellate, quasi 150 mila in più rispetto al 2015 (+9,1%). Mai come quest'anno il porto è andato così bene nel settore dei prodotti forestali. Con 1.693.971 tonnellate allo sbarco (+3,1%) e 210.256 tonnellate in imbarco (+106,6%), la cellulosa, la carta e il legname confermano di essere assieme a quello dei contenitori uno degli asset core dello scalo labronico.

### **Le auto nuove**

Eccellenti anche i risultati totalizzati dal comparto delle auto nuove che, con una crescita in termini percentuali del 25,6%, ha raggiunto una movimentazione complessiva di 596.677 mila unità. Si tratta di un altro record confezionato dal porto nel 2016.

### **I rotabili**

E non potevano che essere ottimi i rendimenti del traffico dei rotabili, le cui percentuali sono al di sopra di ogni ottimistica previsione: 14,3 punti percentuali in più e una movimentazione complessiva di 389.961 mila mezzi, di cui 191.468 in sbarco e 198.493 in imbarco. Per un soffio lo scalo labronico non è riuscito a eguagliare il record del 2007, quando furono sbarcati/imbarcati 406 mila mezzi.

### **Crocieristi e passeggeri**

Va alla grande anche il traffico delle crociere, che ha registrato dati di consuntivo positivi con un traffico totale di 807.935 passeggeri e un nuovo incremento del 15,8% rispetto al 2015. Sul fronte dei traghetti i dati sono particolarmente buoni: durante il 2016 sono transitati per lo scalo 2.475.906 passeggeri diretti o provenienti dalle isole vicine (+26,1%) con un aumento di oltre 500 mila unità sul 2015 ed a un passo da un altro record storico del porto, quello del 2010 quando dalle banchine dello scalo si imbarcarono/sbarcarono 2.552.214 passeggeri.

## - segue

---

### **Le merci varie**

L'analisi delle tipologie di traffico indica un incremento del 3,2% delle merci varie. Su un traffico di 23.621.420 tonnellate, sono state movimentate 12.413.062 tonnellate di merce rotabile, quasi 450 mila tonnellate in più rispetto all'anno precedente (+3,8%). Buone, anche se peggiori rispetto al 2015, le performance per il break-bulk (merci in colli o numero). Sono state movimentate 2.012.242 tonnellate di merce, con un decremento rispetto al 2015 dello 0,9%. Infine, il traffico della merce containerizzata che ha fatto registrare un aumento del 3,4% con 9.196.116 tonnellate di merce (+5,6% in sbarco e +1,3 in imbarco).

### **Il traffico rinfuse**

Su un totale di 32.815.851 milioni di tonnellate, sono state complessivamente movimentate 9.194.431 tonnellate di merce alla rinfusa, di cui 8.362.816 liquide (-6,8% rispetto al 2015), e 831.615 solide (-1,9%). Si tratta di prestazioni in leggera diminuzione rispetto all'anno passato, su cui hanno inciso, per le rinfuse liquide, la "fermata" temporanea (due mesi) degli impianti voluta dall'Eni per la programmata manutenzione generale, e, per quelle solide, le crisi di alcune realtà imprenditoriali operanti in porto, tra cui Grandi Molini, che pure ha da poco ripreso le attività.

### **La soddisfazione di Gallanti**

«Lascio un porto in ottima salute - ha dichiarato Gallanti, che presto lascerà il timone nelle mani del suo successore, Stefano Corsini -; in questi anni abbiamo lavorato sodo per permettere al porto di assorbire l'urto choc della crisi e riprendere la giusta rotta. Le manovre che ci hanno portato a prendere il largo le conoscete tutti: un nuovo Piano Regolatore con il quale ci siamo presentati a testa alta nelle principali piazze europee; la gara per la realizzazione della Piattaforma Europa, unica vera ancora di salvezza per un porto che vuole rimanere "sulla mappa" e le continue attività di infrastrutturazione dello scalo portuale, specialmente quelle di dragaggio, senza le quali non avremmo potuto mantenere gli attuali rendimenti di traffico e scalare nuove posizioni nel Mediterraneo».

## Porto di Livorno: 32,8 milioni di tonnellate e segni più davanti a tutti gli indicatori di traffico



**Nuovo exploit nei container: superati gli 800 mila Teu**

**Anno da incorniciare anche per Auto nuove e forestali**

**Aumenta il tonnellaggio complessivo (+0,3%), sfiorato sui Ro/Ro il record del 2007**

**Il commissario dell'APL, Giuliano Gallanti: lascio un porto in buona salute**

Livorno, 31 gennaio 2017 – Un nuovo record nel settore dei container, con il superamento della soglia degli 800 mila Teu, e numeri da capogiro nel campo dei rotabili, delle auto nuove e dei prodotti forestali, dove lo scalo labronico conserva una indiscussa leadership in Italia. L'anno che si è appena concluso porta in dote a Livorno ottime notizie sul fronte dei traffici: con una movimentazione complessiva di 32.815.851 tonnellate (+0,3% sul 2015) e segni più davanti a tutti gli indicatori di traffico (con l'eccezione delle rinfuse), la fotografia scattata dall'Autorità Portuale di Livorno consegna agli annali un porto da primato. Sono stati il commissario Gallanti e il segretario generale, Massimo Provinciali, a presentare, quest'oggi, in una conferenza stampa di fine mandato, le ultime cifre confezionate dal responsabile dell'Ufficio Analisi Economiche e Statistiche, Saverio Failli.

### **I contenitori**

È sicuramente nel podio dei traffici più performanti; il business dei contenitori ha fatto registrare un incremento del 2,5% rispetto al 2015 con 800.475 Teu. Si tratta di un nuovo record per un porto che soltanto l'anno precedente aveva superato il risultato storico raggiunto nel 2008, arrivando a movimentare 780.874 Teu. L'obiettivo è stato centrato anche grazie all'elevato volume di traffico in transhipment, che quest'anno è cresciuto del 22,3% sul 2015 ed ha raggiunto il 30% dei volumi movimentati (240.286 Teu contro i 196.474 del 2015). Al netto delle operazioni di trasbordo, infatti, il traffico si è attestato attorno ai 560.189 Teu (24.211 in meno rispetto all'anno precedente con una flessione percentuale del 4,1). Sono diminuiti soprattutto i container vuoti: rispetto ai 151.409 Teu del 2015, quest'anno ne sono stati movimentati 135.611 (-10,4%) mentre l'export/import dei pieni è calato soltanto dell'1,9% pari a 8.413 Teu in meno.

## - segue

---

### **I prodotti forestali**

Il dato complessivo porta Livorno a sfiorare i due milioni di tonnellate di merce. Per l'esattezza, 1.904.227 tonnellate, quasi 150 mila in più rispetto al 2015 (+9,1%). Mai come quest'anno il porto è andato così bene nel settore dei prodotti forestali. Con 1.693.971 tonnellate allo sbarco (+3,1%) e 210.256 tonnellate in imbarco (+106,6%), la cellulosa, la carta e il legname confermano di essere assieme a quello dei contenitori uno degli asset core dello scalo labronico.

### **Le Auto Nuove**

Eccellenti anche i risultati totalizzati dal comparto delle auto nuove che, con una crescita in termini percentuali del 25,6%, ha raggiunto una movimentazione complessiva di 596.677 mila unità. Si tratta di un altro record confezionato dal porto nel 2016!

### **I Rotabili**

E non potevano che essere ottimi i rendimenti del traffico dei rotabili, le cui percentuali sono al di sopra di ogni ottimistica previsione: 14,3 punti percentuali in più e una movimentazione complessiva di 389.961 mila mezzi, di cui 191.468 in sbarco e 198.493 in imbarco. Per un soffio lo scalo labronico non è riuscito a eguagliare il record del 2007, quando furono sbarcati/imbarcati 406 mila mezzi.

### **Crocieristi e passeggeri**

Va alla grande anche il traffico delle crociere, che ha registrato dati di consuntivo positivi con un traffico totale di 807.935 passeggeri e un nuovo incremento del 15,8% rispetto al 2015. Sul fronte dei traghetti i dati sono particolarmente buoni: durante il 2016 sono transitati per lo scalo 2.475.906 passeggeri diretti o provenienti dalle isole vicine (+26,1%) con un aumento di oltre 500 mila unità sul 2015 ed a un passo da un altro record storico del porto, quello del 2010 quando dalle banchine dello scalo si imbarcarono/sbarcarono 2.552.214 passeggeri.

### **Le merci varie**

L'analisi delle tipologie di traffico indica un incremento del 3,2% delle merci varie. Su un traffico di 23.621.420 tonnellate, sono state movimentate 12.413.062 tonnellate di merce rotabile, quasi 450 mila tonnellate in più rispetto all'anno precedente (+3,8%).

Buone, anche se peggiori rispetto al 2015, le performance per il break-bulk (merci in colli o numero). Sono state movimentate 2.012.242 tonnellate di merce, con un decremento rispetto al 2015 dello 0,9%.

Infine, il traffico della merce containerizzata che ha fatto registrare un aumento del 3,4% con 9.196.116 tonnellate di merce (+5,6% in sbarco e +1,3 in imbarco).

### **Il traffico rinfusiero**

Su un totale di 32.815.851 milioni di tonnellate, sono state complessivamente movimentate 9.194.431 tonnellate di merce alla rinfusa, di cui 8.362.816 liquide (-6,8% rispetto al 2015), e 831.615 solide (-1,9%). Si tratta di prestazioni in leggera diminuzione rispetto all'anno passato, su cui hanno inciso, per le rifuse liquide, la "fermata" temporanea (due mesi) degli impianti voluta dall'Eni per la programmata manutenzione generale, e, per quelle solide, le crisi di alcune realtà imprenditoriali operanti in porto, tra cui Grandi Molini, che pure ha da poco ripreso le attività.

## - segue

---

### **La soddisfazione di Gallanti**

“Lascio un porto in ottima salute – ha dichiarato Gallanti, che presto lascerà il timone nelle mani del suo successore, Stefano Corsini –; in questi anni abbiamo lavorato sodo per permettere al porto di assorbire l’urto choc della crisi e riprendere la giusta rotta. Le manovre che ci hanno portato a prendere il largo le conoscete tutti: un nuovo Piano Regolatore con il quale ci siamo presentati a testa alta nelle principali piazze europee; la gara per la realizzazione della Piattaforma Europa, unica vera ancora di salvezza per un porto che vuole rimanere “sulla mappa” e le continue attività di infrastrutturazione dello scalo portuale, specialmente quelle di dragaggio, senza le quali non avremmo potuto mantenere gli attuali rendimenti di traffico e scalare nuove posizioni nel Mediterraneo”.

L’avvocato dei moli ha infine ringraziato tutti i dipendenti di Palazzo Rosciano con i quali – ha detto – “abbiamo condiviso sei anni di intenso lavoro e grandi soddisfazioni”.

## Crociere: aumenta il traffico passeggeri nel porto di Livorno, +15,8%

Crescono anche i passeggeri dei traghetti, +26,1%



(ANSA) - FIRENZE, 31 GEN - Crocieristi e passeggeri in aumento per il porto di Livorno, secondo i dati presentati oggi dall'Autorità portuale nel bilancio complessivo dei traffici del 2016. I dati di consuntivo fanno registrare infatti un traffico totale di 807.935 passeggeri e un nuovo incremento del 15,8% rispetto al 2015. Anche sul fronte dei traghetti, sempre secondo quanto riferisce l'Authority, i dati sono particolarmente buoni.

Durante il 2016 sono transitati per lo scalo toscano 2.475.906 passeggeri diretti o provenienti dalle isole vicine (+26,1%) con un aumento di oltre 500 mila unità sul 2015 ed a un passo da un altro record storico del porto, quello del 2010 quando dalle banchine dello scalo si imbarcarono/sbarcarono 2.552.214 passeggeri.

## Porti: a Livorno in 2016 più traffici, 32,8 mln tonnellate

Segno più tutti indicatori in bilancio annuale



(ANSA) - LIVORNO, 31 GEN - Si chiude con 32,8 milioni di tonnellate e segno più davanti a tutti gli indicatori, con aumento del tonnellaggio complessivo (+0,3%), il bilancio annuale 2016 dei traffici del porto di Livorno. A presentare i dati oggi il commissario Giuliano Gallanti e il segretario generale Massimo Provinciali, diffondendo le ultime cifre curate dall'ufficio analisi economiche e statistiche dell'Authority livornese. Da segnalare il nuovo exploit nei container, che ha portato lo scalo a superare gli 800mila Teu, sfiorato poi sui Ro/Ro il record del 2007 che fu un anno da incorniciare anche per auto nuove e forestali.

"Lascio un porto in ottima salute - ha detto Gallanti, che presto lascerà il timone nelle mani del suo successore, Stefano Corsini - in questi anni abbiamo lavorato sodo per permettere al porto di assorbire l'urto choc della crisi e riprendere la giusta rotta. Le manovre che ci hanno portato a prendere il largo le conoscete tutti: un nuovo Piano regolatore con il quale ci siamo presentati a testa alta nelle principali piazze europee, la gara per la realizzazione della Piattaforma Europa, unica vera ancora di salvezza per un porto che vuole rimanere 'sulla mappa' e le continue attività di infrastrutturazione dello scalo portuale, specialmente quelle di dragaggio, senza le quali non avremmo potuto mantenere gli attuali rendimenti di traffico e scalare nuove posizioni nel Mediterraneo".

## Livorno un 2016 con cifre da record

**LIVORNO-** Un nuovo record nel settore dei container, con il superamento della soglia degli 800 mila Teu, e numeri da capogiro nel campo dei rotabili, delle auto nuove e dei prodotti forestali, dove lo scalo labronico conserva una indiscussa leadership in Italia.

L'Authority livornese rende noto: L'anno che si è appena concluso porta in dote a Livorno ottime notizie sul fronte dei traffici: con una movimentazione complessiva di 32.815.851 tonnellate (+0,3% sul 2015) e segni più davanti a tutti gli indicatori di traffico (con l'eccezione delle rinfuse), la fotografia scattata dall'Autorità Portuale di Livorno consegna agli annali un porto da primato. Sono stati il commissario Gallanti e il segretario generale, Massimo Provinciali, a presentare, quest'oggi, in una conferenza stampa di fine mandato, le ultime cifre confezionate dal responsabile dell'Ufficio Analisi Economiche e Statistiche, Saverio Failli.

**I contenitori:** È sicuramente nel podio dei traffici più performanti; il business dei contenitori ha fatto registrare un incremento del 2,5% rispetto al 2015 con 800.475 Teu. Si tratta di un nuovo record per un porto che soltanto l'anno precedente aveva superato il risultato storico raggiunto nel 2008, arrivando a movimentare 780.874 Teu. L'obiettivo è stato centrato anche grazie all'elevato volume di traffico in transhipment, che quest'anno è cresciuto del 22,3% sul 2015 ed ha raggiunto il 30% dei volumi movimentati (240.286 Teu contro i 196.474 del 2015). Al netto delle operazioni di transbordo, infatti, il traffico si è attestato attorno ai 560.189 Teu (24.211 in meno rispetto all'anno precedente con una flessione percentuale del 4,1). Sono diminuiti soprattutto i container vuoti: rispetto ai 151.409 Teu del 2015, quest'anno ne sono stati movimentati 135.611 (-10,4%) mentre l'export/import dei pieni è calato soltanto dell'1,9% pari a 8.413 Teu in meno.

## - segue

---

**I prodotti forestali:** Il dato complessivo porta Livorno a sfiorare i due milioni di tonnellate di merce. Per l'esattezza, 1.904.227 tonnellate, quasi 150 mila in più rispetto al 2015 (+9,1%). Mai come quest'anno il porto è andato così bene nel settore dei prodotti forestali. Con 1.693.971 tonnellate allo sbarco (+3,1%) e 210.256 tonnellate in imbarco (+106,6%), la cellulosa, la carta e il legname confermano di essere assieme a quello dei contenitori uno degli asset core dello scalo labronico.

**Le Auto Nuove:** Eccellenti anche i risultati totalizzati dal comparto delle auto nuove che, con una crescita in termini percentuali del 25,6%, ha raggiunto una movimentazione complessiva di 596.677 mila unità. Si tratta di un altro record confezionato dal porto nel 2016!

**I Rotabili:** E non potevano che essere ottimi i rendimenti del traffico dei rotabili, le cui percentuali sono al di sopra di ogni ottimistica previsione: 14,3 punti percentuali in più e una movimentazione complessiva di 389.961 mila mezzi, di cui 191.468 in sbarco e 198.493 in imbarco. Per un soffio lo scalo labronico non è riuscito a eguagliare il record del 2007, quando furono sbarcati/imbarcati 406 mila mezzi.

**Crocieristi e passeggeri:** Va alla grande anche il traffico delle crociere, che ha registrato dati di consuntivo positivi con un traffico totale di 807.935 passeggeri e un nuovo incremento del 15,8% rispetto al 2015. Sul fronte dei traghetti i dati sono particolarmente buoni: durante il 2016 sono transitati per lo scalo 2.475.906 passeggeri diretti o provenienti dalle isole vicine (+26,1%) con un aumento di oltre 500 mila unità sul 2015 ed a un passo da un altro record storico del porto, quello del 2010 quando dalle banchine dello scalo si imbarcarono/sbarcarono 2.552.214 passeggeri.

## - segue

---

**Le merci varie:** L'analisi delle tipologie di traffico indica un incremento del 3,2% delle merci varie. **Su un traffico di 23.621.420 tonnellate, sono state movimentate 12.413.062 tonnellate di merce rotabile, quasi 450 mila tonnellate in più rispetto all'anno precedente (+3,8%).** Buone, anche se peggiori rispetto al 2015, le performance per il **break-bulk (merci in colli o numero)**. Sono state movimentate 2.012.242 tonnellate di merce, con un decremento rispetto al 2015 dello 0,9%. Infine, **il traffico della merce containerizzata che ha fatto registrare un aumento del 3,4% con 9.196.116 tonnellate di merce (+5,6% in sbarco e +1,3 in imbarco).**

**Il traffico rinfusiero:** Su un totale di 32.815.851 milioni di tonnellate, sono state complessivamente movimentate 9.194.431 tonnellate di merce alla rinfusa, di cui **8.362.816 liquide (-6,8% rispetto al 2015), e 831.615 solide (-1,9%).** Si tratta di prestazioni in leggera diminuzione rispetto all'anno passato, su cui hanno inciso, per le rifuse liquide, la "fermata" temporanea (due mesi) degli impianti voluta dall'Eni per la programmata manutenzione generale, e, per quelle solide, le crisi di alcune realtà imprenditoriali operanti in porto, tra cui Grandi Molini, che pure ha da poco ripreso le attività.

**La soddisfazione di Gallanti:** Lascio un porto in ottima salute – ha dichiarato Gallanti, che presto lascerà il timone nelle mani del suo successore, Stefano Corsini –; in questi anni abbiamo lavorato sodo per permettere al porto di assorbire l'urto choc della crisi e riprendere la giusta rotta. Le manovre che ci hanno portato a prendere il largo le conoscete tutti: un nuovo Piano Regolatore con il quale ci siamo presentati a testa alta nelle principali piazze europee; la gara per la realizzazione della Piattaforma Europa, unica vera ancora di salvezza per un porto che vuole rimanere "sulla mappa" e le continue attività di infrastrutturazione dello scalo portuale, specialmente quelle di dragaggio, senza le quali non avremmo potuto mantenere gli attuali rendimenti di traffico e scalare nuove posizioni nel Mediterraneo". L'avvocato dei moli ha infine ringraziato tutti i dipendenti di Palazzo Rosciano con i quali – ha detto – "abbiamo condiviso sei anni di intenso lavoro e grandi soddisfazioni".

# PORTO RECORD

## Anno boom, poi le nuvole

Mai così tanti container, forestali e auto sulle banchine: ma c'è già la frenata

**Ultimo round dell'era Gallanti**  
Tanti segni "più" ma fa capolino l'ombra dei guai: crescita trainata dai trasbordi, l'incognita Trump e l'export non vola

di **Mauro Zucchelli**  
LIVORNO

Il porto di Livorno non aveva mai raggiunto la soglia degli 800mila teu sul traffico dei contenitori, non aveva mai sfiorato così da vicino quota 600mila nella movimentazione di auto nuove, non aveva visto così tanta cellulosa da valere una foresta intera (1,9 milioni di tonnellate). Un tris di record che parla da solo e racconta che il 2016 è stata un'annata da incorniciare, o quasi. Ma non basta: si potrebbe aggiungere che nel susseguirsi di slide il segno "più" rispetto all'anno precedente rimbalza anche per: 1) la merce complessivamente transitata dal porto (più 0,3%); 2) le navi ormeggiate in porto (più 11,7%); i camion e i semirimorchi spediti via mare (più 14,3%); 3) i passeggeri saliti o scesi dai traghetti (più 26,1%); 4) i turisti che hanno fatto tappa qui da noi a bordo di navi da crociera (più 15,8%). Quanto basta per permettergli di fare la ruota del pavone mentre sta per lasciare Palazzo Rosciano, quartier generale del **Autonporto**, quasi esattamente nel sesto anniversario del suo arrivo a Livorno. Lui è **Giuliano Gallanti**, i primi 4 mesi da commissario, poi il canonico quadriennio da presidentissimo, quindi di nuo-

vo commissario con una sfilza di proroghe e poi neanche più quelle...

Eppure ci sono altri numeri che raccontano forse ancor di più e che però restano fuori dal dossier. Basterebbe, ad esempio, che Gallanti facesse riferimento ai numeri che ha trovato quando è arrivato, poco dopo la Befana del 2011: ci si accorgerebbe che in questi sei anni i traffici sono cresciuti di oltre il 28% sia sul fronte dei container (in teu) che su quello delle "autostrade del mare" (in mezzi), che i milioni di tonnellate di prodotti forestali hanno fatto un balzo che supera il 36% (e del 41% se parliamo di auto nuove). È un poker di indicatori che rappresentano gli elementi di forza del porto di Livorno: mica poco, se pensiamo siamo i numeri uno in Italia per quanto riguarda i camion spediti via mare, così come ci siamo strutturati come polo nazionale per forestali e veicoli. E non meno importante è il record di container: si può campare anche senza ma è la misura del rango di un porto (e dunque di quanto "pesa" nella ripartizione delle risorse).

Non ci sono però solo i record. È sufficiente ricordarsi del report aggiornato a settembre: per capire che, proprio negli ultimi mesi, la galoppata del porto di Livorno ai tempi di Gallanti ha avuto una frenata. Per dirne una: se nei primi nove mesi dell'anno c'è quasi un boom negli arrivi di navi (più 14,4%) e poi a fine anno ci si atesta poco sopra il 12%, è perché nell'ultimo trimestre si è tirato un po' il freno (più 5%). Per dirne un'altra: è l'incremento della movimentazione complessiva di merci sulle banchine livornesi era del 3,4% fino a settembre e a fine anno non va oltre lo 0,3%, è semplicemente perché fra ottobre e San Silvestro è stato totalizzato un calo di almeno otto punti per-

centuali. Ma, per le ragioni sopraindicate sul "peso politico" del container, bisogna tener d'occhio soprattutto quel che non c'è scritto sulla riga dei traffici container. Risultato: più 16,9% nei primi tre mesi dell'anno, più 5,0% se il periodo considerato arriva da gennaio a settembre, e la percentuale scende ancora a meno della metà (2,5%) se l'arco di tempo è l'intera annata. Il motivo? Da ottobre in poi sono transitati 15mila teu in meno rispetto all'anno precedente, cioè il 7,2% in meno.

C'è anche una ulteriore accoppiata di elementi di fragilità in questo quadro che comunque vede per la prima volta Livorno al di sopra degli 800mila teu, alle spalle dei grandi scali come Genova (2,3 milioni) e La Spezia (1,3 milioni), oltre a Gioia Tauro che ha un ruolo tutto a sé come snodo sulle grandi direttrici. Quali sono i due elementi critici?

Uno riguarda il boom dei trasbordi: quasi un contenitore su quattro (22,3%) non esce dal perimetro portuale e viene imbarcato su un'altra nave. Tutto questo ha a che fare con le strategie commerciali di ciascuna compagnia nello smistare la propria merce, fa comunque "girare" il terminal ma va detto che ha ovviamente un indotto economico inferiore. In passato a Livorno erano grossomodo la metà della metà: eppure è proprio questo a gonfiare i numeri e fare da locomotiva.

L'altro ha a che vedere con lo stato di salute di quel che viene prima del porto: il sistema piccolo industriale dell'entroterra toscano ce la fa ancora a essere un polo manifatturiero capace di esportare? Qualche dubbio c'è, soprattutto se si fissa lo sguardo sull'imbarco di contenitori pieni: in calo di oltre tre punti. E qui non è questione della frenata autunnale. Già nel dossier relativo al periodo gennaio-settembre questo seg-

mento del traffico - che misura la vocazione all'export del territorio di riferimento - era in rosso per un buon 3,2%.

Bisogna tener presente che stiamo parlando dell'unico settore economico cresciuto negli ultimi due-tre anni in città. L'unica "industria" che tira.

Se la spinta si è esaurita o no, lo scopriremo da qui all'estate. Sempre tenendo i riflettori puntati anche a quel che avviene al di fuori dal porto, resta il rebus di quali conseguenze avrà il neo-protezionismo isolazionista del nuovo presidente statunitense Donald Trump su un porto come il nostro che ha un fortissimo legame con gli Usa: si dirige verso le coste atlantiche americane il principale flusso di export in partenza dai terminal livornesi. Hai voglia di migliorare la produttività, strutturare una direttissima ferroviaria, aumentare l'arco orario di utilizzo e via dicendo: se dall'altra parte dell'Atlantico dovessero alzare una muraglia di dazi il contraccolpo sarebbe per noi inevitabile. Suona come avvisaglia tutt'altro che incoraggiante il fatto che Peter Navarro, consigliere economico del neo-presidente insediato alla Casa Bianca da appena dieci giorni, che spara cannonate sull'euro debole per essere più concorrenziale in casa Usa.

Infine, l'impennata del numero delle navi, assai più consistente dell'incremento dei traffici, dice che le navi arrivate nel 2016 sono più piccole che in passato. È la riprova che la doppia strozzatura - nella larghezza del Canale Industriale e nella profondità dei fondali - sta diventando una barriera all'ingresso che probabilmente sta già avendo effetto: prima ancora di quanto preveda il dossier di Ocean Shipping Consultants. Che indica l'inizio del prossimo decennio e che pone l'aut aut: o Livorno si adegua o è de-

## - segue

stinata a scomparire dal radar dei porti che non siano solo a velanza locale. Le cifre: aumentano le navi ma fra le portacontainer ne troviamo 67 in meno fra quelle "micro" (fino a mille teu) e soprattutto 28 in meno fra quelle sopra i 5mila teu.

Ma, presentando slide e percentuali, Saverio Failli - al cuore nell'equipe dell'ufficio statistica e studi sotto la regia di Francesco Ghio - indica anche una sfilza di tasselli positivi del puzzle e sarebbe sciocco sottovalutarli. Come ad esempio: 1) la batosta dei traffici petroliferi si deve ai due mesi di fermo per manutenzione programmata della raffineria Eni; 2) la crescita delle "autostrade del mare" deriva dal raddoppio messo a segno da un colosso come Grimaldi; 3) cresce del 35% il traffico dall'interporto; 4) nei traffici di auto nuove e di forestali compaiono anche reimparchi, e questo significa che Livorno fa capolino anche in un nuovo ruolo, quello di polo di smistamento.

### GLI ANNI DI GALLANTI: come sono cambiati i traffici rispetto a quando è arrivato a Livorno

		2016	2010	diff. 2016-2010
TOTALE MERCI	tonnellate (milioni)	32,81	30,29	+ 8,3%
CONTAINER	teu (migliaia)	800	628	+ 28,1%
RO-RO	tonnellate (milioni)	9,19	7,33	+ 25,4%
	mezzi (migliaia)	390	304	+ 28,3%
	tonnellate (milioni)	12,41	10,37	+ 19,7%
MERCI VARIE	tonnellate (milioni)	2,01	2,46	- 18,3%
FORESTALI	tonnellate (milioni)	1,90	1,39	+ 36,7%
AUTONUOVE	(migliaia)	596	421	+ 41,6%
PETROLIO ECC.	tonnellate (milioni)	6,32	9,28	- 31,9%
RINF. SOLIDE	tonnellate (migliaia)	540	843	- 36,1%
TRAGHETTI	passaggeri (milioni)	2,47	2,55	- 3,1%
CROCIERE	passaggeri (migliaia)	807	822	- 1,8%



## - segue

### GALLANTI STORY IN 4 FLASH



Prima di arrivare a Livorno, Gallanti è stato al timone di Expo, la realtà che raccoglie le autorità portuali a livello europeo



L'Autoborsa tira fuori i soldi per salvare l'interporto dai guai dei debiti: Gallanti punta a trasformare in un retroporto la pista di Gausticce



Primavera 2015: sul Prg e Darsena Europa scontro frontale in consiglio portuale con il sindaco Nogarini davanti al governatore Rossi



Settembre 2015: Gallanti e Rossi portano il bando della Darsena Europa in vetrina a Bruxelles per presentarlo a potenziali investitori

### COSÌ NEGLI ALTRI PORTI durante l'era Gallanti a Livorno

Ecco come sono cambiati i traffici dei container dal 2010 al 2016, cioè nel periodo in cui a Livorno l'Autoborsa è stata retta da Gallanti

Livorno	+ 28,1%
Genova	+ 30,7%
La Spezia	+ 1,0%
Savona Vado	- 72,6%
Napoli	- 9,6%
Trieste	+ 72,9%
Taranto	- 99,9%
Valencia	+ 12,3%
Barcellona	+ 13,1%
Marsiglia	+ 31,2%

## Al Porto di Livorno exploit dei container

Il bilancio 2016 del Porto di Livorno si chiude con un aumento del tonnellaggio complessivo dello 0,3% e un exploit nel traffico dei container del 2,5%. A presentare questi dati sono il commissario [Giuliano Gallanti](#) e il segretario generale Massimo Provinciali, che oggi hanno illustrato i dati curati dall'ufficio analisi economiche e statistiche [dell'Authority](#) livornese.



Particolarmente positivo è il risultato del container: lo scalo ha superato gli 800mila Teu, sfiorando sul Ro/Ro il record del 2007. Un tale risultato è stato centrato, spiega l'Authority, grazie all'elevato volume di traffico in transhipment, che quest'anno è cresciuto del 22,3% sul 2015 ed ha raggiunto il 30% dei volumi movimentati. Bene anche i prodotti forestali - il dato complessivo porta infatti Livorno a sfiorare i due milioni di tonnellate di merce - la cellulosa, la carta e il legname (+3,1% di sbarco e +106,6% in imbarco) e le auto nuove (+25,6%)

Ma i dati positivi del porto di Livorno non riguardano soltanto le merci: crocieristi e passeggeri hanno registrato una crescita del 15,8%.

«Lascio un porto in ottima salute - commenta Gallanti, che presto lascerà il timone nelle mani del suo successore, Stefano Corsini - in questi anni abbiamo lavorato sodo per permettere al porto di assorbire l'urto choc della crisi e riprendere la giusta rotta».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Invitalia per l'area di crisi



LIVORNO – Mancano ormai pochi giorni all'apertura del Bando Invitalia (Avviso Legge 181/89 per l'area di Livorno), emanato dal Ministero per lo Sviluppo Economico con Circolare del 4 novembre 2016. Il bando, che concretizza una tappa importante del Progetto di Riconversione e Riquilificazione Industriale (PRRI), destina 10 milioni di euro a programmi di investimento e iniziative imprenditoriali da realizzare nel territorio dell'area di crisi industriale complessa del territorio ricompreso tra i Comuni di Livorno, Collesalveti e Rosignano Marittimo, finalizzate al rafforzamento del tessuto produttivo locale e all'attrazione di nuovi investimenti.

Le domande potranno essere presentate dagli interessati (società di capitali, incluse le cooperative e le società consortili) a partire da lunedì 6 febbraio fino alle ore 12 del 7 marzo 2017, su appositi modelli reperibili on line sul sito di Invitalia ([www.invitalia.it](http://www.invitalia.it) > sezione "Invia la domanda"), dove è anche possibile consultare la guida dettagliata alla compilazione.

Nel frattempo, proseguono gli incontri informativi rivolti a imprese e soggetti interessati per promuovere e sostenere la partecipazione al Bando. Dopo quelli che si sono già svolti nelle scorse settimane alla Camera di Commercio di Livorno e a Castiglioncello, questi sono i prossimi appuntamenti in programma:

- venerdì 10 febbraio, alle ore 11 – Workshop presso l'Interporto Toscano Vespucci di Guasticce, nel Comune di Collesalveti (Sala conferenze, Palazzina Colombo)
- lunedì 20 febbraio, alle ore 15 – Webinar (workshop in collegamento web).

## - segue

---

Gli incontri, le cui modalità di partecipazione sono disponibili sul sito di Invitalia, serviranno a illustrare le diverse opportunità di finanziamento e le caratteristiche degli incentivi, nonché a favorire la presentazione di progetti imprenditoriali validi e coerenti con le finalità dell'intervento messo in campo dal Bando Invitalia.

Per ulteriori informazioni è possibile contattare l'Info-point della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, Piazza del Municipio 48, dal lunedì al venerdì: 9-12.30 e il martedì e giovedì dalle ore 15 alle 17. Tel. 0586-231319 - 0586-231227

Livorno: Bacini di Carenaggio un nodo da sciogliere

**LIVORNO-** Si moltiplicano nell'ultimo periodo le iniziative volte ad accelerare i tempi per la conclusione della gara indetta dall'Autorità Portuale il 27 marzo 2015 per l'assentimento in concessione demaniale marittima del compendio di carenaggio del Porto. La gara aveva ed ha ad oggetto i seguenti beni: a) bacino di carenaggio in muratura della lunghezza di mt.350 x 56; b) bacino di carenaggio galleggiante della lunghezza di mt.180 x 32; c) piazzali aventi dimensioni complessive di mq.65.510 oltre mq . 26.610 di specchi acquei; d), e), f), banchine nn.76,77, 78 e relativi antistanti specchi acquei.

In conformità degli strumenti programmatori, POT e PRP la concessione avrebbe previsto il diritto di gestire funzionalmente e di fruttare economicamente i beni assentiti per una durata non inferiore ad 10 anni e non superiore a 20 anni, per le attività di allestimento e riparazione di navi da diporto nonché di riparazione di navi passeggeri e mercantili ordinariamente di media dimensione aventi larghezza massima di 30 metri, con obbligo di osservare i vincoli ambientali e sanitari relativi alle limitrofe attività civili ed agli attigui insediamenti residenziali. Veniva stabilita la corresponsione all'Autorità concedente di un canone annuo base di euro 121.322,00 senza applicazione di IVA ma con rivalutazione ISTAT, salvo offerta in rialzo da parte dei concorrenti.

**Ma veniamo all'attualità:** Il 12 gennaio scorso si è svolto presso la sala conferenze della Circoscrizione 1 un acceso dibattito, al termine del quale il segretario generale dell'Autorità portuale ha riaffermato la volontà di pervenire alla riattivazione dei bacini, compatibilmente con le attività presenti nell'area, e sempre che sia restituita dall'Autorità Giudiziaria la disponibilità del bacino galleggiante sottoposto a sequestro dopo l'incidente mortale

## - segue

---

occorso a bordo della nave M/n Urania nell'agosto 2015. Ha fatto seguito il 19 gennaio sulle pagine de Il Tirreno, dopo precedenti interventi, un'intensa perorazione del Vescovo di Livorno, Simone Giusti, alla Procura della Repubblica affinché affretti le procedure occorrenti per il dissequestro del bacino rendendolo nella disponibilità dell'Autorità Portuale ai fini dell'aggiudicazione della gara.

Il successivo 20 gennaio il capogruppo consiliare di Buongiorno Livorno, Marco Cannito, con una significativa lettera aperta dal titolo "*Sui bacini occhio a fare il gioco dell'oca*", chiamava in causa direttamente il sindaco di Livorno. Infine, il 29 gennaio Il Tirreno, sotto il titolo "*Bacini, basta rinvii – ripristinare subito quello in muratura*", riferiva che le Associazioni "*Alba*" ed "*Oltre*", unitamente ad alcuni gruppi consiliari, avevano provveduto a dare pubblica lettura nel porto Mediceo ad un documento congiunto in cui fra l'altro - invitavano il sindaco ad assumere ed esercitare un ruolo primario nella vicenda, ed Azimut a scoprire le carte e a presentare un piano per il re-fitting prendendo impegno ufficiale con la città per poter valutare la ricaduta economica e occupazionale dall'utilizzo dei bacini una volta dissequestrati.

In proposito è da ricordare (vd. F. Ruffini "*Porto di Livorno – nuovi assetti operativi*" Belforte editore 2015, pagg.143 segg.) che nel solo periodo 1975-1994 vennero riparate nel Grande Bacino 1.380 navi per un tonnellaggio complessivo di 390.800 tdw e 760.000 giornate lavorate, mentre il bacino galleggiante nel periodo 2009/2014 ha consentito la riparazione di 122 navi con un'occupazione di 120/150 unità giornaliere ed un fatturato di 12 milioni di euro.

**Ma quali iniziative assumere per sbloccare la situazione, tenendo conto che la ripresa in esercizio del bacino galleggiante viene previsto in 2 anni? Difficile dare risposta, intanto è da ricordare che il sequestro giudiziale**

## - segue

---

venne disposto a seguito dell'infortunio mortale occorso al marittimo Gabriele Petrone a bordo della M/n. "Urania" il 25 agosto 2015 e, che le operazioni peritali disposte dal PM, Antonella Tenerani, ed affidate a Domenico Trovato e Alberto Marino, potranno essere completate solo dopo la messa in sicurezza del bacino galleggiante e la stabilizzazione dell'Urania. **Ma perché legare la sorte del Grande Bacino in muratura a quella del bacino galleggiante? Solo perché entrambi sono ricompresi nello stesso bando di gara?**

Ebbene potrebbe provvedersi all'annullamento della stessa, come previsto al punto 17- Sezione VI del bando attuale, senza che possa essere riconosciuto alcun tipo di risarcimento o rimborso spese ai concorrenti, e con emanazione di altra/e gara/e che valga a separare il destino dei due bacini, con apposizione di nuove clausole, prevedendo una maggiore durata delle concessioni e canoni ridotti in ragione degli oneri che saranno posti a carico del concessionario. Per fare ciò, non occorrerebbe alcuna variante al PRP in vigore.

**Francesco Ruffini**

## PIOMBINO

### PROCEDURE PIÙ RAPIDE

NENCINI E VELO: «SI È STABILITO DI ATTIVARE PROCEDURE CHE CONSENTANO DI ARRIVARE IL PIÙ RAPIDAMENTE POSSIBILE ALL'APPROVAZIONE DEFINITIVA DEL PROGETTO AL CIPE ENTRO APRILE»

# Il progetto per la 398 va al Cipe Entro aprile via ai finanziamenti

*Il Comitato Interministeriale esaminerà il piano per l'ultimo tratto*

— PIOMBINO —  
«398, PROGETTO al Cipe entro aprile». Gara di appalto entro l'anno. Ad annunciarlo sono il viceministro ai trasporti Riccardo Nencini e la sottosegretaria all'ambiente Silvia Velo, presenti entrambi alla riunione che si è tenuta ieri al ministero dei trasporti con Anas, Comune di Piombino e Regione, per definire il percorso per arrivare all'approvazione, in tempi rapidi, del progetto. Manca solo un piccolo tratto di strada a 4 corsie per collegare il porto alla Variante Aureli, ma da anni tutto



INFRASTRUTTURE Il tavolo per la 398, al centro il sindaco Giuliani, a destra il sottosegretario Silvia Velo

**GARA D'APPALTO**  
Nencini e Velo: nel 2017 la gara per i lavori il sindaco soddisfatto

è fermo e ora si cerca di risolvere i problemi che bloccano l'ultimo pezzo del percorso. «Analizzando lo stato della progettazione e le norme previste dalla Legge Obiettivo - evidenziano Nencini e Velo - si è stabilito di attivare procedure che consentano di arrivare il più rapidamente possibile all'approvazione definitiva del progetto al Cipe entro aprile.

SI PASSERÀ, quindi, alla definizione delle procedure per la gara di appalto con l'obiettivo di realizzarla entro il 2017, confermando, con questa tempistica, quanto concordato. Esprimiamo grande

soddisfazione - hanno aggiunto il viceministro Riccardo Nencini e il sottosegretario Silvia Velo - per la determinazione manifestata da tutti i soggetti coinvolti nel voler arrivare il più rapidamente possibile alla conclusione dell'iter. Siamo tutti siamo consapevoli di quanto quest'opera sia attesa e necessaria per il territorio. Ulteriori ritardi non sarebbero più accettabili». Soddisfatto anche il sindaco Massimo Giuliani, presente a Roma con i tecnici.

«L'OBIETTIVO di far arrivare il progetto al Cipe entro aprile è



### Serviva già da almeno 20 anni

Qual è il momento migliore per piantare un albero?  
Risposta: 20 anni fa. E se non lo hai fatto? Ora (nel senso di non perdere altro tempo). La 398 è come l'albero, andava iniziata vent'anni fa. Ora è vitale.

molto importante, così come l'anticipazione dei tempi per la realizzazione della gara al 2017. Questo è un segnale tangibile del lavoro che il governo sta portando avanti con continuità per la realizzazione dell'infrastruttura, mentre le istituzioni e gli uffici attuano le strategie concordate per portare avanti i procedimenti e le autorizzazioni necessarie. Da aprile in poi, dopo l'approvazione del Cipe, si entrerà in una fase operativa durante la quale sarà sempre più importante il lavoro che Anas e i tecnici dovranno svolgere sul territorio» ha concluso il sindaco di Piombino.

# General Electric 20 milioni per il porto il progetto va avanti

Il presidente Messeri oggi incontra Rossi e Calenda, non ci sarà competizione con il sito di Avenza

di **Samuele Bartolini**

PIOMBINO

Nessuna competizione da parte di Piombino. I lavoratori di Avenza possono dormire sonni tranquilli.

I cantieri targati Ge Oil & Gas - Nuovo Pignone previsti sulle banchine del porto di Piombino faranno le stesse cose di Avenza: l'assemblaggio dei moduli industriali. Ma non toglieranno lavoro al sito di Avenza.

Tradotto General electric Nuovo Pignone sarebbe pronta a realizzare nei 200mila metri quadrati del porto un cantiere molto simile a quello di Avenza a partire dal 2018. Tempi di realizzazione: 1 anno.

L'utilizzo delle banchine del porto di Piombino dovrebbe durare per 20 anni e dovrebbe prevedere un investimento di

20 milioni di euro da parte di Ge e altri 20 da parte delle aziende locali dell'indotto.

Ma senza dare fastidio ad Avenza. Queste almeno le notizie che filtrano dal maxi-incontro annuale che la multinazionale americana del petrolio e del gas sta tenendo in questi giorni al Teatro dell'Opera di Firenze.

Comunque dalla direzione Ge le bocche rimangono cucite: non c'è nessuna dichiarazione ufficiale a riguardo da parte del presidente **Massimo Messeri** né tantomeno dall'amministratore delegato **Jefrey Immelt**.

Intanto però oggi è previsto un incontro tecnico a margine della convention tra il presidente di Ge-Nuovo Pignone **Massimo Messeri**, il presidente della Regione **Enrico Rossi** e il ministro dello Sviluppo economico **Carlo Calenda** che ri-guarderà l'ulteriore impegno

del colosso americano del petrolio e del gas nella nostra regione.

Dunque, non solo Piombino. Comunque se così fosse, il rilancio del porto rappresenterebbe il secondo investimento più grande della multinazionale americana in Toscana in pochi mesi. E questo nonostante i tuoni e i fulmini che arrivano dal nuovo presidente **Donald Trump** che sta chiedendo a gran voce il rientro in patria alle aziende a stelle e strisce. Una voce che General Electric non starebbe ad ascoltare rilanciando ancora di più sulla Toscana per la presenza di manodopera altamente specializzata e di università che garantiscono lo sviluppo di conoscenze avanzate nel campo della tecnologia. Ma facciamo un passo indietro. Vediamo di mettere in fila gli eventi che hanno interessato negli ultimi mesi il porto di Piombino. Il 19

settembre 2016 si è conclusa la prima tappa verso la concessione dell'area del porto di Piombino a Ge Oil & Gas, la quale aveva da tempo manifestato il proprio interesse a investire con un cantiere di assemblaggio di moduli per l'industria del petrolio e del gas. La presa d'atto della conclusione della procedura di evidenza pubblica è stata comunicata all'azienda che, nel luglio scorso, aveva fatto istanza di concessione al **Autorità Portuale** di Piombino. Ge Oil & Gas è risultata essere l'unica impresa ad aver presentato un progetto per quest'area. Ora non si aspetta altro che l'ufficializzazione per l'assegnazione, mentre l'augurio di Ge pare sia il seguente: che l'iter di approvazione per la realizzazione del cantiere per l'assemblaggio dei moduli industriali possa concludersi quanto prima per entrare finalmente nella fase esecutiva.

## I passeggeri crescono del 17% nei tre porti del Nord Sardegna

Olbia - Bilancio 2016. I movimenti nave sono stati complessivamente 9.100, dei quali 6.280 su Olbia, 1.100 su Golfo Aranci e 1.770 su Porto Torres.



Olbia - Il bilancio 2016 dei tre porti del nord Sardegna si chiude con un incremento del 17,2% rispetto alla anno precedente. A Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres sono transitati 4 milioni 430mila passeggeri, circa 650.000 in più rispetto al 2015. Numeri che collocano i tre scali controllati dall'Autorità portuale del Nord Sardegna in cima alla classifica dei porti del Mediterraneo, con dati tre volte superiori al cabotaggio di Barcellona (1,3 milioni di passeggeri) e doppi rispetto a Genova (2,1 milioni di passeggeri). L'incremento più significativo si registra a Olbia. Il porto della Isola Bianca si avvicina ai 3 milioni di passeggeri (+15,04%), ma la crescita coinvolge anche Golfo Aranci (+14,10% con poco meno di 600mila passeggeri) e Porto Torres (+27,25% con 895mila passeggeri).

I movimenti nave sono stati complessivamente 9.100, dei quali 6.280 su Olbia, 1.100 su Golfo Aranci e 1.770 su Porto Torres. Crescono anche i numeri del trasporto merci con 5 milioni 795 mila tonnellate trasportate su gommato (+3,3%) e un milione di tonnellate di rinfuse solide e 500mila liquide registrate interamente su Porto Torres. **I dati sul traffico passeggeri valgono al sistema dei porti isolani una leadership internazionale su cui il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Pietro Preziosi, sollecita approfondimenti di carattere economico e politico.** «Senza includere le crociere e calcolando il calo generale del trasporto marittimo», afferma Preziosi, «il nord Sardegna ha raggiunto numeri impressionanti di sviluppo negli ultimi dodici mesi». Ai dati sui passeggeri si aggiungono, infine, 210mila crocieristi: 193.750 sbarcati a Olbia (108 navi), 2570 a Golfo Aranci (13 navi) e 14.066 a Porto Torres (9 navi).

## Porti nord Sardegna, 4,4 milioni di passeggeri nel 2016

Crescita del 17,2% per Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci



(ANSA) - OLBIA, 1 FEB - Si chiude con circa 4 milioni e 430 mila passeggeri il bilancio 2016 dei porti del Nord Sardegna.

Una crescita superiore al 17,2%, pari a circa 650 mila unità in più rispetto al 2015. A tenere alto il risultato è lo scalo di Olbia che, con i soli numeri prodotti dai traghetti, si avvicina a circa tre milioni di passeggeri: superato di 400 mila unità il risultato del 2015, pari a +15,04%. A Porto Torres, il nuovo bilancio 2016 si attesta a quota 895 mila passeggeri con un +27,25% rispetto allo scorso anno, mentre Golfo Aranci sfiora quota 600mila, con un distacco percentuale, rispetto al 2015, del 14,10%. Superano 9.100 i movimenti nave sui tre porti: 6.280 su Olbia, 1.100 su Golfo Aranci e 1.770 su Porto Torres.

"Senza includere le crociere - spiega Pietro Preziosi, commissario straordinario dell'Autorità portuale - e calcolando il calo generale del trasporto marittimo, il Nord Sardegna ha raggiunto numeri impressionanti di sviluppo negli ultimi dodici mesi".

"Sono circa 650 mila passeggeri in più, 400 mila dei quali - precisa Preziosi - solo ad Olbia, sono la prova che queste tre realtà costituiscono un ruolo chiave nel trasporto marittimo in Sardegna, sempre più porta del mediterraneo. Una leadership a livello internazionale sulla quale è necessario fare alcuni approfondimenti di carattere economico e politico".

Ai passeggeri trasportati su traghetto vanno aggiunti anche quelli crocieristici che, dato definitivo, nel 2016 sono stati 210.386, così ripartiti: 193.750 su Olbia (108 navi), 2.570 su Golfo Aranci (13 navi) e 14.066 su Porto Torres (nove navi).

BILANCIO 2016

## I passeggeri crescono del 17% nei tre porti del Nord Sardegna

Il bilancio 2016 dei tre porti del nord Sardegna si chiude con un incremento del 17,2% rispetto alla anno precedente. A Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres sono transitati 4 milioni 430mila passeggeri, circa 650.000 in più rispetto al 2015.

Numeri che collocano i tre scali controllati dall'Autorità portuale del Nord Sardegna in cima alla classifica dei porti del Mediterraneo, con dati tre volte superiori al cabotaggio di Barcellona (1,3 milioni di passeggeri) e doppi rispetto a Genova (2,1 milioni di passeggeri). L'incremento più significativo si registra a Olbia. Il

porto della Isola Bianca si avvicina ai 3 milioni di passeggeri (+15,04%), ma la crescita coinvolge anche Golfo Aranci (+14,10% con poco meno di 600mila passeggeri) e Porto Torres (127,25% con 895mila passeggeri). I movimenti nave sono stati complessivamente 9.100, dei quali 6.280 su Olbia, 1.100 su Golfo Aranci e 1.770 su Porto Torres. Crescono anche i numeri del trasporto merci con 5 milioni 795 mila tonnellate trasportate su gomma (+3,3%) e un milione di tonnellate di rinfuse solide e 500mila liquide registrate interamente su Porto Torres. I dati

sul traffico passeggeri valgono al sistema dei porti isolani una leadership internazionale su cui il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Pietro Preziosi, sollecita approfondimenti di carattere economico e politico. «Senza includere le crociere e calcolando il calo generale del trasporto marittimo», afferma Preziosi, «il nord Sardegna ha raggiunto numeri impressionanti di sviluppo negli ultimi dodici mesi». Ai dati sui passeggeri si aggiungono infine, 210mila crocieristi, 193.750 sbarcati a Olbia (108 navi), 2570 a Golfo Aranci (13 navi) e 14.066 a Porto Torres (9 navi).

La richiesta al Governo di mantenere l' Authority

## Porti, mobilitazione (tardiva) a difesa di Messina-Milazzo

*Il sen. Mancuso: «Giusta la riforma ma lo Stretto ha la sua peculiarità»/ Cinque Stelle all' attacco: tutti coloro che erano per Gioia Tauro ora cambiano idea...*

«Richiedere l' individuazione della sede dell' **Autorità di sistema portuale** a Messina rispetto a Gioia Tauro»: lo chiede con forza il senatore di Area popolare Bruno Mancuso. «Una richiesta - sottolinea il senatore - da motivare non in maniera strumentale e demagogica, come sta facendo il presidente Crocetta, ma ponendo in evidenza la specificità dell' area dello Stretto, che potrebbe avere nell' ambito del sistema individuato un suo ruolo, fondato su una funzionalità specifica di agenzia per la mobilità e i trasporti nell' area dello Stretto, e di soggetto regolatore dei flussi nel più ampio bacino tirreno-ionico. Ho sempre sostenuto e continuo a sostenere - prosegue Mancuso - la validità strategica del sistema **portuale** logistico definito del Mar Tirreno meridionale e dello Stretto, che ha un carattere interregionale ed individua un sistema di infrastrutture polifunzionali e complementari, comprendente anche i porti che si affacciano sull' area vasta geografica dello Stretto. Un sistema che fa parte di un disegno di riordino complessivo della **portualità** in Italia, per renderla più competitiva, codificato in una normativa articolata, che evidenzia anche i termini della governance e della operatività delle varie **Autorità di sistema portuale**, individuando quali sedi delle varie Authority i porti cosiddetti "core", secondo lo schema predisposto negli anni passati dall' Unione Europea. Era quindi ipotizzabile che tale regola fosse applicata appieno, anche se la stessa normativa prevede la possibilità di un' eventuale deroga per la sede delle Authority, su proposta delle Regioni interessate. A questa norma ritengo si sia attenuto il ministro Del Rio nel recepire la richiesta formale presentata dal presidente della Regione siciliana per lo spostamento della sede dell' autorità di sistema **portuale** del Mare di Sicilia orientale da Augusta a Catania. Al di là delle polemiche - conclude Mancuso - ritengo necessaria una concertazione prima fra le regioni Sicilia e Calabria, con il coinvolgimento delle Città metropolitane di Messina e Reggio Calabria, e poi con il Governo nazionale, per far sortire una proposta percorribile che, senza pregiudicare l' impianto complessivo del sistema individuato, valorizzi appieno la specificità dei porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni».

Sulle vicende dell' **Autorità portuale**, si registra anche l' affondo dei Cinque Stelle: «Ci siamo sempre battuti - affermano i parlamentari messinesi D' Uva e Zafarana - per la creazione di un' Authority dello Stretto, è curioso che oggi i politici si ricordino di Messina e dell' **Autorità**, e fanno sorridere le parole di Gianpiero D' Alia o di altri che ieri erano sostenitori accaniti dell' accorpamento con Gioia Tauro e adesso hanno cambiato idea...».

## Crocetta alla battaglia dei grandi porti

*Catania preferita ad Augusta come sede dell' Authority. Il governatore dice che era contrario, Delrio lo smentisce. Si spaccano il Pd e la giunta regionale. L' assessore Marziano pronto a lasciare: "È un favore a Bianco e Pistorio"*

EMANUELE LAURIA «È stata una seduta, diciamo così, non molto serena». Non sono ancora scoccate le 19 che Bruno Marziano, assessore regionale alla Formazione, lascia la riunione di giunta dopo aver battuto i pugni sul tavolo. Dopo aver minacciato apertamente le dimissioni: «Pretendo rispetto per me e soprattutto per la mia provincia. Voglio essere libero di esprimermi ma anche di orientare le scelte che riguardano Siracusa. Altrimenti mi considero libero dal mio ruolo». La battaglia della Port Authority di Augusta, dell' ente gestore di uno dei più grandi approdi commerciali del Mediterraneo, raggiunge il suo momento più alto a Palazzo d' Orleans.

Il decreto con cui il ministro Graziano Delrio sposta a Catania la sede dell' **Autorità** della Sicilia orientale è diventato un caso politico che spacca la giunta, la maggioranza, il Pd e persino il celebratissimo distretto del Sud-Est, che dovrebbe costituire l' interfaccia produttiva di una Regione siciliana lenta e poco efficiente. Subito dopo la pubblicazione del decreto di Delrio, e le prime proteste dalla provincia siracusana, Crocetta aveva detto a una radio privata di non avere responsabilità sulla scelta: «Venerdì il ministro Delrio mi ha mandato la

nota con cui mi si chiedeva di fare la nomina dell' **Autorità portuale** di Catania e io ho già risposto al ministro che non ero d' accordo, con nota scritta ».

Ma è un' affermazione smentita dallo stesso Delrio che sul sito del ministero ha pubblicato una lettera di Crocetta, datata 12 settembre, in cui il governatore chiedeva esplicitamente di indicare Catania come sede dell' Authority. A quel punto, Crocetta si è trovato davanti a un fuoco di fila: all' attacco tutti i deputati siracusani del Pd, il sindaco del capoluogo aretuseo Giancarlo Garozzo (fedelissimo di Faraone) ma anche i 5 stelle, che esprimono il primo cittadino di Augusta Concetta Di Pietro e che con Giancarlo Cancellieri danno del «mentitore seriale» al governatore e parlano apertamente di «scippo da campagna elettorale». Lo stesso Delrio evidentemente non è stato entusiasta della reazione di Crocetta, tanto da telefonare a Garozzo per riaffermare, dice il sindaco, «che la sede giusta rimane quella di Augusta». Il motivo? Presto detto: Augusta è uno dei 14 porti "core" d' Italia, che per ampiezza e traffico dovrebbe ospitare le autorità. Salvo diversa indicazione delle Regioni. Appunto. In questa vicenda, può succedere che un renziano come Garozzo si esprima nello stesso identico modo dei grillini («È stato

## - segue

---

uno scippo») e che rompa con un altro renziano quale Enzo Bianco, il sindaco di Catania: «Abbiamo inseguito il sogno delle politiche di area vasta affinché le province di Catania, Siracusa e Ragusa collaborassero e ci eravamo impegnati in questa direzione davanti al presidente Napolitano. Oggi ci troviamo a occuparci di banali atti di prevaricazione ». D' altronde, lo stesso Marziano non si nasconde: «In questa vicenda la politica catanese, rappresentata dal sindaco Bianco ma anche dall' assessore alle Infrastrutture Pistorio, ha pesato di più di quella siracusana. Ne prendo atto, ma questa scelta non ha alcun fondamento giuridico ed economico».

Non è solo una questione di campanile, sia chiaro: perché in ballo ci sono finanziamenti per infrastrutture da oltre 140 milioni di euro. Crocetta, in giunta, si è difeso ricordando tra l' altro che il porto di Augusta è stato al centro dell' inchiesta petrolio (che vede tra gli indagati Ivan Lo Bello e l' imprenditore Gianluca Gemelli, per i quali i pm di Roma hanno avanzato una richiesta di archiviazione). Di certo, la materia non porta granché fortuna a Crocetta che, come ricordato dal segretario della Cgil Michele Pagliaro, a settembre «ha prorogato un' autorità che non esiste come quella di Trapani» e ha bocciato l' ente unico dello Stretto con sede a Reggio Calabria «perché così la 'ndrangheta si espande in Sicilia ». Sullo sfondo, anche le ultime dinamiche interne del Pd. Perché contro Crocetta, che smentisce di avere un feeling con Michele Emiliano e si definisce «più renziano di tanti renziani doc», la battaglia è ora capeggiata da Marziano e dal deputato Giuseppe Zappulla, due esponenti della sinistra bersaniana che minaccia la scissione. Di certo, la questione dei porti è una bomba già deflagrata nel grande anno delle elezioni.

©RIPRODUZIONE RISERVATA | 5 stelle: "Scippo da campagna elettorale" E naufraga pure il Distretto del Sud-Est ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

*EMANUELE LAURIA*

## I PUNTI

**IL DECRETO** Il 26 gennaio il ministro Graziano Delrio firma il decreto con cui si stabilisce che Catania diventa sede dell' **autorità portuale** della Sicilia orientale **LA PRESA DI DISTANZE** Il governatore Crocetta dice che la competenza non è sua Ma Delrio lo smentisce pubblicando sul web una lettera del governatore in cui indica Catania come sede **LE POLEMICHE** Il Pd siracusano in rivolta, come i 5 stelle. L' assessore Bruno Marziano minaccia le dimissioni Il governatore Crocetta studia una soluzione.

*EMANUELE LAURIA*

## Autorità portuale Mar Sicilia Orientale: Crocetta, al MIT ho chiesto rinvio costituzione Autorità unica per la Sicilia orientale

(FERPRESS) – Palermo, 31 GEN – “Tutta la corrispondenza col ministero delle Infrastrutture, è stata finalizzata a chiedere il rinvio delle autorità portuali così come sono. Infatti, la nota del 12 settembre 2016 prot. 15404 da me inviata, si conclude con la richiesta di mantenimento dell'autonomia finanziaria ed amministrativa dell'Autorità. Lo dice in una nota il presidente della Regione siciliana, Rosario Crocetta.

“In pratica, abbiamo chiesto al Ministero di rinviare la costituzione dell'autorità unica per la Sicilia orientale di 3 anni. In atto circola in rete una ricostruzione parziale, in cui non viene riportata la parte finale della mia comunicazione”, specifica ancora Crocetta.

## Crocetta e i porti «Augusta in ritardo ma resta il "core"»

*«Polemiche inutili sull' Autorità data a Catania lavoreranno in sinergia per crescere insieme»*

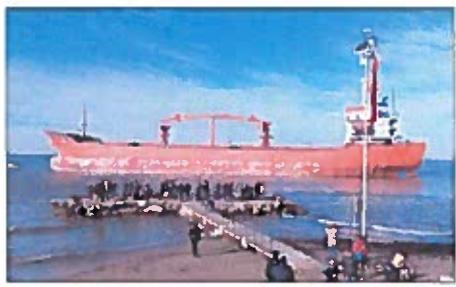
TONY ZERMO CATANIA. «Questa guerra dei porti è sciocca e ci stanno facendo sopra una bassa speculazione politica, soprattutto i cinque stelle che sono stati tutti zitti quando scoppiavano gli scandali», dice il presidente della Regione Rosario Crocetta.

«Mi vogliono fare litigare anche con il ministro Delrio con il quale sono in buona sintonia - continua Crocetta -. Il porto di Augusta resta "core" secondo la classificazione dell' Unione europea, e nessuno vuole sminuire questo titolo, tanto meno io. Solo che il porto di Augusta non è ancora pronto per assumere questo ruolo, deve fare altri lavori, ha avuto di recente la sospensione di uno stanziamento comunitario. Quindi se c' è una pausa di riflessione sulle condizioni effettive dei porti a che serve gridare allo scandalo, fare queste battaglie municipalistiche? Si tratta solo di dare soltanto per due anni la guida del sistema marittimo a Catania evitando che il porto catanese, al centro del traffico dell' Isola e al servizio di una grande città del Meridione, venisse umiliato. Restiamo calmi, discutiamo, troviamo il modo di dialogare senza voler sopraffare. Non ci deve essere competizione tra Augusta e Catania, ma leale sinergia operativa. A che serve suscitare rivolte e critiche assurde quando i fatti sono ben chiari? Ripeto, Augusta resterà "core" per sempre, ma diamogli il tempo giusto per attrezzarsi e per scrollarsi di dosso tutto le storie del passato che non voglio rivangare per carità di patria e perché dobbiamo guardare avanti».

In effetti a imporre una fase di riflessione sono stati i recenti scandali che hanno messo in moto le Procure. Ricordate il progetto di Gianluca Gemelli e della sua «parrocchietta» confindustriale che voleva imboscare il petrolio della Basilicata in una zona del porto augustano in attesa che il prezzo primo o dopo salisse? Ci furono trattative, pressioni, il ministro dello Sviluppo Economico Federica Guidi, compagna di Gemelli da cui ha avuto un figlio - quella che gli diceva: «Mi tratti come una sgattera del Guatemala» - dette le dimissioni dopo l' apertura dell' inchiesta giudiziaria. Entrò in questo turbino il giovane presidente dell' Autorità portuale Alberto Cozzo, coinvolto suo malgrado in queste indagini sulle «influenze», il nuovo reato che non riguarda certo il raffreddore, bensì la possibilità di usare il peso politico per scopi illegittimi. E nel porto di Augusta le influenze politiche erano numerose e pesanti. Anche Cozzo, uno dei pochi laureati in Scienze marittime, profondamente turbato venne mandato a casa e sostituito da un ufficiale di Marina, il capitano di vascello Donato.

Tutta questa aggrovigliata situazione ha fatto «preoccupare» le autorità di governo che sono arrivate alla decisione di una pausa di due anni nella leadership augustana per dare il giusto tempo di sanare le ferite ambientali e completare l' infrastrutturazione che deve rendere il porto competitivo. Quindi lavorare in serenità con la certezza di un futuro utile alla Sicilia. Le guerre di campanile sono.

### Cargo “Sigma” in partenza per la Turchia



LIVORNO – Potrebbe essere “liberato” entro la settimana dalla Capitaneria di porto il cargo "Sigma", incagliatosi all’Ardenza a metà gennaio e successivamente salvato con una brillante manovra dei rimorchiatori dell’impresa Neri. Inizialmente bloccato dall’inchiesta sull’ipotesi di pericolo di naufragio colposo, è stato dissequestrato la settimana scorsa dalla procura di Livorno. Rimangono in piedi l’indagine per il comandante e l’inchiesta amministrativa della Capitaneria, ma entrambe sarebbero sulla via di soluzione, non essendoci stati né danni alle persone né di inquinamento alla costa.

Tutte le operazioni sono state svolte con il controllo dello studio legale Vaudo Paggi- ni & C. in rappresentanza del P&I e con l’assistenza dell’agenzia raccomandataria Argosy s.r.l. di Via Leonardo da Vinci, che si è occupata anche delle esigenze dell’equipaggio e dei contatti con l’armatore ucraino.

Il cargo Sigma, secondo le ispezioni effettuate dagli esperti, avrebbe riportato nell’incaglio alcune cricche all’opera viva e danni al timone, senza però vie d’acqua. Dovrebbe far rotta a rimorchio per la Turchia dove l’armatore ha deciso di effettuare le riparazioni in un locale bacino di carenaggio.

# A Marina di Carrara un anno di Guardia Costiera



MARINA DI CARRARA – Si è concluso un anno particolarmente impegnativo ma molto soddisfacente per la Capitaneria di Porto di Marina di Carrara che ha visto i propri 58 militari impegnati su tutto il litorale di giurisdizione, a terra ed in mare, a costante presidio della sicurezza dei cittadini, dei traffici marittimi, del patrimonio ambientale, ed in particolare, della salvaguardia della vita umana in mare.

La soddisfazione principale sta nel fatto che nell'anno appena trascorso non si sono registrati incidenti rilevanti in mare. Questo è stato possibile anche grazie ad una attenta attività di prevenzione, informazione e sensibilizzazione tramite incontri mirati con le varie associazioni di categoria (in particolare dei balneari) e gli studenti, con conferenze tenute presso gli Istituti Scolastici, progetti di alternanza scuola – lavoro (coinvolti due Istituti del comprensorio apuano) – e tramite i consueti campi giovani estivi.

L'anno appena trascorso ha segnato l'importantissimo evento del cinquantesimo anniversario della tragica scomparsa del Capitano di Porto Michele Fiorillo, Medaglia d'Oro al Valor di Marina (alla memoria), Comandante del porto e Capo del Circondario Marittimo di Marina di Carrara dall'aprile del 1965 al luglio del 1966, perito tra i flutti delle acque prospicienti il camping internazionale di Marina di Massa nel tentativo di salvare due turisti tedeschi ed il proprio equipaggio. Lo storico anniversario è stato celebrato solennemente il 6 luglio scorso, alla presenza della Signora Marina Fiorillo (unica figlia di Michele Fiorillo) e del Direttore Marittimo della Toscana, Capitano di Vascello (CP) Vincenzo Massimo Di Marco, con numerosi eventi, ed una Santa Messa celebrata, dal Vescovo della Diocesi di Massa, Carrara e Pontremoli, Monsignor Giovanni Santucci.

## -segue

---

In merito all'attività operativa, nel 2016, 14 sono stati i soccorsi operati in mare dalla Guardia Costiera di Marina di Carrara, 22 le persone salvate ed assistite. La Guardia Costiera, durante l'intera stagione estiva, ha poi garantito, con la consueta operazione "Mare Sicuro", la sicurezza in acqua e sulle spiagge, mantenendo una costante presenza sul tutto il territorio di competenza, reprimendo ogni fatto illecito, a presidio dell'ordinato svolgimento delle attività ludico – diportistiche.

In relazione ai numerosi compiti istituzionali affidate al Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, fra i quali – oltre la ricerca ed il salvataggio della vita umana – ricordiamo i compiti relativi agli usi civili e produttivi del mare, il comando, la governance dei porti, la vigilanza su tutte le attività marittime e portuali e lo svolgimento di tutte le altre funzioni di Autorità marittima, la tutela della sicurezza della navigazione, del traffico e del trasporto marittimo ed inoltre la salvaguardia e la protezione dell'ambiente marino e marino-costiero e la tutela degli stock ittici e la vigilanza sulle attività e sulla filiera della pesca, si riportano, di seguito, gli ulteriori risultati nell'anno appena trascorso.

1774 miglia nautiche percorse in operazioni di polizia marittima eseguite per mezzo delle unità dipendenti, con un un totale di circa 3700 controlli complessivi in materia di ambiente, pesca, traffico mercantile, diporto nonché sul rispetto dell'ordinanza balneare e delle disposizioni del Codice della Navigazione in genere.

In tema di sicurezza della navigazione, gli Ufficiali del Nucleo "Port State Control" della Capitaneria di marina di Carrara hanno ispezionato 22 navi battenti bandiere straniere. Dai controlli effettuati, a bordo delle stesse, 2 di queste sono state detenute in porto, fino al ripristino delle carenze evidenziate, poiché non rispettavano gli standard minimi imposti dalla pertinenti Convenzioni internazionali. Nel corso dell'attività sono stati elevati, a carico dei comandanti delle navi ispezionate, 4 verbali di illecito amministrativo e 2 notizie di reato sono state comunicate all'Autorità Giudiziaria per violazioni di norme in materia di sicurezza della navigazione. Gli Uffici Tecnica e Sicurezza della Navigazione hanno, inoltre, rilasciato 38 autorizzazioni.

## - segue

---

Sul fronte della salvaguardia ambientale e del pubblico demanio marittimo, il personale della Capitaneria, durante l'intero arco dell'anno, ha provveduto a reprimere ogni fatto illecito costituente un pericolo o un effettivo danno all'ambiente marittimo e costiero, eseguendo oltre 2000 controlli in questo ambito. In linea con la direttiva del Ministro Delrio, 10 notizie di reato sono state comunicate alla Procura della Repubblica di Massa per occupazioni od innovazioni abusive eseguite sul demanio marittimo e 8 sono state le comunicazioni di reati inerenti illeciti a rilevanza ambientale.

La Capitaneria di porto di Marina di Carrara ha poi preso parte, sotto il coordinamento della superiore Direzione Marittima di Livorno, all'iniziativa Ministeriale denominata "Bollino blu", volta al rilascio, dopo verifica a bordo, di appositi bollini alle unità da diporto in regola con la normativa nazionale in vigore. Un'iniziativa tesa ad evitare, da una parte duplicazioni dei controlli in mare per il diportista e, dall'altra, a garantire maggiore efficienza per l'Amministrazione nell'attività ispettiva. Sono stati rilasciati nelle acque prospicienti il litorale apuano un totale di 113 Bollini blu.

Nell'anno appena trascorso è proseguita anche l'intensa attività di controllo di ogni elemento della complessa filiera della pesca marittima, dal mare alla tavola del consumatore.

L'articolata attività di prevenzione e repressione, eseguita a terra dal personale della Capitaneria, si è articolata in numerose "operazioni complesse" tutte condotte e coordinate a livello regionale dalla superiore Direzione Marittima della Toscana, quale Centro Controllo Area Pesca della Toscana.

L'attività di vigilanza e repressione degli illeciti ha interessato molteplici esercizi quali punti di sbarco, unità da pesca, piccola e grande distribuzione, grossisti, commercianti, ristoranti e si estesa in tutta la provincia apuana, Lunigiana compresa, con 972 controlli eseguiti. Durante, la verifica della corretta applicazione della normativa nazionale e comunitaria vigente in materia di commercializzazione dei prodotti della pesca, sia catturati dalle marinerie locali, sia provenienti da altri mercati, soprattutto quello d'importazione, in particolare la verifica della corretta etichettatura e tracciabilità dei prodotti, attraverso l'analisi dettagliata della documentazione

## - segue

---

commerciale al fine di scoprire frodi in commercio e procedure di vendita ingannevoli a danno del consumatore finale (e dei commercianti onesti). Facendo un resoconto dell'attività svolta in questo settore, un dato significativo è sicuramente fornito dai 35 sequestri in materia amministrativa eseguiti dagli Ufficiali/agenti di polizia giudiziaria del Corpo, parliamo di oltre una tonnellata e duecento chilogrammi di prodotto ittico sequestrato per violazioni della normativa nazionale ed europea in materia di tracciabilità del prodotto e sicurezza del consumatore.

La Capitaneria di porto, ricordiamo, rappresenta lo 'sportello unico del mare', al servizio dei cittadini e di tutta l'utenza marittima. Proprio a favore della Gente di Mare, la Capitaneria di Marina di Carrara ha tenuto nell'anno scorso 14 sessioni di esame MAMS che hanno visto la partecipazione di oltre 140 candidati e 102 sono stati i certificati IMO STCW rilasciati, adeguati o rinnovati ai marittimi locali per poter esercitare la loro professione.

A favore dei diportisti sono state tenute 25 sessioni d'esame, con 142 candidati esaminati di cui 84 sono risultati idonei. 462 sono state le patenti nautiche complessivamente rilasciate, rinnovate o convalidate.

Si riassumono, di seguito, alcuni numeri salienti relativi anno da poco trascorso:

- Ordinanze di polizia marittima emesse: 111;
- Notizie di reato: 30;
- Sanzioni amministrative comminate: 175;
- Totale in euro sanzioni amministrative: oltre 180.000 euro.

La Guardia Costiera di Marina di Carrara ricorda il Numero Blu 1530, attivo ogni giorno, H 24, per qualsiasi emergenza in mare.

### “Pasto buono” della Tirrenia per i bisognosi anche ad Olbia



PORTO TORRES – Il progetto “Pasto Buono” della Onlus QUI Foundation arriva anche a Porto Torres grazie alla Compagnia di navigazione Tirrenia, che metterà a disposizione i pasti invenduti dei ristoranti delle sue navi alla Onlus Mirade di Porto Torres, che si occuperà di ritirare il cibo dalle navi e consegnarlo a chi ne ha maggiormente bisogno. L’iniziativa prevede che tutti i pasti invenduti e perfettamente conservati a bordo delle navi Tirrenia che approdano quotidianamente a Porto Torres siano donati alle persone e alle famiglie assistite dall’associazione Mirade. Il progetto prende vita nella città grazie al prezioso supporto del Comune di Porto Torres, che ha messo a disposizione il punto di solidarietà per la consegna dei suddetti pasti e alla collaborazione dell’associazione di volontariato Mirade, che ritirerà ogni giorno l’invenduto e lo consegnerà a chi ne ha bisogno.

Una vera e propria sfida per arginare lo spreco alimentare a favore di coloro che sono in difficoltà e non hanno l’indispensabile per vivere. L’iniziativa, oltre che a Porto Torres, grazie alla collaborazione di Tirrenia, è stata attivata anche nei porti di Cagliari, Napoli, Genova e Civitavecchia.

“Tirrenia e tutto il Gruppo Onorato Armatori hanno da sempre dato il loro incondizionato sostegno a questo meraviglioso progetto, che sta proseguendo con successo in molti porti italiani e che ora abbiamo il piacere di vedere sviluppato anche a Porto Torres – dichiara Pietro Manunta, presidente di Tirrenia –. La nostra battaglia contro lo spreco alimentare continua e si rafforza, con l’obiettivo di aiutare sempre più persone e famiglie in difficoltà”.

## - segue

---

“La collaborazione tra la nostra Onlus e Tirrenia, avviata nel 2014, ha reso possibile il nostro progetto Pasto Buono nei porti di Genova, Civitavecchia, Napoli e Cagliari. Porto Torres era tra i nostri obiettivi e, grazie all’associazione Mirade e al fondamentale supporto del Comune, siamo riusciti a portare Pasto Buono anche qui – commenta Gregorio Fogliani, presidente di QUI Foundation -. Il lavoro svolto insieme a Tirrenia ha già fornito ottimi risultati e lo stesso ci aspettiamo su Porto Torres. Con Pasto Buono sulle navi riusciamo a recuperare centinaia di pasti a settimana in ogni porto, aiutando altrettante persone. E questo ha un impatto sia dal punto di vista sociale che da quello ambientale”.

“Abbiamo accolto favorevolmente questa iniziativa – sottolinea il sindaco di Porto Torres, Sean Wheeler – stabilendo di assegnare all’associazione Mirade uno spazio per la distribuzione dei pasti in uno stabile comunale che si trova al centro della nostra città, la Casa delle Associazioni, simbolo non solo “fisico” dell’azione in sinergia svolta dai volontari che ci supportano nelle attività di sostegno ai cittadini bisognosi. Il Pasto Buono tiene conto di tutti quei temi che stanno a cuore alla nostra Amministrazione: la riduzione degli sprechi alimentari, la protezione della dignità della persona e la sostenibilità ambientale. Ringrazio Qui Foundation, Mirade Onlus, tutti i volontari e naturalmente Tirrenia per la sensibilità dimostrata verso il nostro territorio con questa iniziativa congiunta”.

## ”TRASBORDATO” IL PONTONE ULISSE DELLA PRYSMIAN NELLA RADA E NEL PORTO DI POZZUOLI



Pozzuoli, 31 gennaio 2017 – Operazioni senza precedenti quelle andate in scena oggi nella rada del porto di Pozzuoli, proprio nelle acque prospicienti il lungomare Pertini, dove, a bordo della nave bacino SWIFT, di circa 30mila tonnellate di stazza, con una lunghezza di 181 metri e larga 32 metri, è giunto il pontone ULISSE pronto per essere sbarcato e successivamente condotto in porto per l'ormeggio presso il Molo Caligoliano per le successive operazioni di imbarco di cavi elettrici. A tutela della sicurezza della navigazione e dell'ambiente, l'Ufficio circondariale marittimo – Guardia costiera di Pozzuoli ha chiamato a raccolta in largo anticipo tutti i servizi tecnico nautici (piloti, ormeggiatori, rimorchiatori), gli operatori portuali, gli agenti marittimi ed i rappresentanti delle società di gestione delle due unità e, a seguito di mirate riunioni tecnico-operative, sono state individuate le modalità per la corretta esecuzione e riuscita delle operazioni. [cliccare per ingrandire](#)

La nave bacino SWIFT è giunta in rada nella mattinata di domenica 29 gennaio u.s. e sino all'odierna alba ha effettuato tutte le delicate operazioni di ancoraggio e successiva immersione nel punto di fonda assegnato. L'immersione della nave bacino, in gergo marinaresco conosciuta come operazione di ballasting, consente all'unità di imbarcare acqua nelle casse di zavorra in modo da raggiungere una profondità tale da consentire all'unità trasportata e presente a bordo di raggiungere la sua autonoma galleggiabilità e navigabilità.

Per lo sbarco del pontone ULISSE, ed il successivo trasferimento presso la banchina portuale di Pozzuoli, sono stati impiegati due rimorchiatori, provenienti dal porto di Napoli, che hanno provveduto a “sfilare” il pontone dalla nave bacino, con un'operazione altamente delicata per l'alto grado di precisione necessaria per evitare contatti fra le strutture della nave bacino, con quelle del pontone, anche in considerazione delle dimensioni dello stesso pontone, lungo oltre 120 metri e largo 34 metri, varato lo scorso anno. La sola operazione di sbarco ha avuto, infatti, una durata di oltre tre ore, al termine della quale, divenute le due unità completamente autonome, la nave bacino ha iniziato le operazioni di de-ballasting, ovvero di svuotamento delle casse di zavorra per la successiva riemersione, e il pontone ULISSE, trasportato dai due rimorchiatori, perché non autopropulso, è stato condotto in porto presso la banchina del molo Caligoliano dove rimarrà ormeggiato per l'espletamento di operazioni commerciali ed adeguamenti tecnici. L'operazione, si è svolta sotto la continua supervisione ed il coordinamento dei Militari della Guardia Costiera di Pozzuoli, presenti in zona operazioni a bordo della motovedetta CP 711, ed, a detta del titolare dell'Ufficio circondariale marittimo di Pozzuoli, è perfettamente riuscita grazie alla professionalità dimostrata dalle diverse compagnie coinvolte che hanno operato sinergicamente a tutela dei beni nave, dell'ambiente e della sicurezza della navigazione. Prysmian Group ha un suo stabilimento ad Arco Felice ritenuto tra i migliori al mondo del gruppo è leader mondiale nel settore dei cavi e sistemi per energia e telecomunicazioni. Con quasi 140 anni di esperienza, un fatturato di circa 7,5 miliardi di Euro nel 2015, oltre 19.000 dipendenti in 50 Paesi e 88 impianti produttivi, il Gruppo vanta una solida presenza nei mercati tecnologicamente avanzati e offre la più ampia gamma di prodotti, servizi, tecnologie e know-how.

La società opera nel business dei cavi e sistemi terrestri e sottomarini per la trasmissione e distribuzione di energia, cavi speciali per applicazioni in diversi comparti industriali e cavi di media e bassa tensione nell'ambito delle costruzioni e delle infrastrutture.

Per le telecomunicazioni il Gruppo produce cavi e accessori per la trasmissione di voce, video e dati, con un'offerta completa di fibra ottica, cavi ottici e in rame e sistemi di connettività.

## Il Porto dei piccoli in missione a Olbia



OLBIA – E' salpato da Genova alla volta della Sardegna il bastimento dell'Associazione Il Porto dei piccoli, carico di tutto l'amore e la serenità del mare, con una missione davvero speciale: accompagnare il piccolo Gioele dalla sua abitazione di Olbia a Roma per sottoporsi ad un'importante visita specialistica. Gli operatori ludico-pedagogici del Porto dei piccoli sono sbarcati sull'isola per coinvolgere il piccolo ed i suoi fratellini con il fascino e il divertimento del mare ed offrire distrazione e sostegno psicologico a tutta la famiglia, nell'attesa di partire insieme in aereo alla volta dell'Ospedale Pediatrico Bambino Gesù di Roma. Un importante compito li aspetta: trasformare l'attesa, il viaggio verso la Capitale e i giorni di degenza per le visite di Gioele in un viaggio colorato e divertente, in cui la fantasia possa aiutare a stemperare timori e paure, e dove il bimbo ed i suoi familiari non siano soli ad affrontare questa grande impresa. Con il Progetto "Missione Family Care" Il Porto dei piccoli offre supporto logistico e psicologico alle famiglie costrette ad affrontare viaggi lontano da casa per garantire ai propri bimbi cure e visite specialistiche, seguendole anche nel percorso di degenza e nelle successive cure a casa. Entrando in punta di piedi nelle case e nelle vite dei bimbi che vivono l'esperienza della terapia, gli operatori dell'Associazione offrono ascolto, condivisione ed una presenza amica, coinvolgendoli con attività dedicate ispirate al mare per distrarli ed aiutare la famiglia a far fronte alla difficoltà, per ritrovare quella dimensione di serenità che la malattia ha in qualche modo alterato.