



Notizie dai Porti:

Trieste:

"...Firmata intesa per lo spostamento del punto franco a bagnoli della Rosandra..." (L'Informatore Navale, Messaggero Marittimo, Ansa, Ferpress, Informazioni Marittime)

Venezia:

"...Nuovo Salone Nautico Venezia dal 18 al 23 giugno..." (Ansa)

"...Grandi Navi, arrivate al Mit le schede dei progetti..."

(The Medi Telegraph)

Genova:

"...Torre piloti, confermate le condanne all'equipaggio..."

(La Gazzetta Marittima, The Medi Telegraph, Corriere Marittimo)

"...La fuga dei container al Nord il porto <<paga>> il ponte che non c'è..." (Corriere della Sera)

Marina di Carrara:

"...Roncallo: addizionali dimezzate..." (La Gazzetta Marittima)

Livorno:

"...Cold ironing, per la Corte dei conti non c'è danno erariale..." (L'Informatore Navale, Messaggero Marittimo, Informazioni Marittime, Il Tirreno, Il Telegrafo)

"...Porto 2000, i secondi classificati "subentriamo a Onorato e MSC"..."

(Il Telegrafo, Il Tirreno, La Gazzetta Marittima)

"...La concessione sulla sponda est..." (Il Tirreno, Messaggero Marittimo)

"...Fortezza Vecchia più accessibile, un appello al demanio..." (Il Telegrafo, La Gazzetta Marittima)

"...Rixi dixit: circolare attendesi..." (La Gazzetta Marittima)

"...Traffici da crociera a Livorno..." (La Gazzetta Marittima)

"...Cina-Pireo una proposta su Livorno..." (La Gazzetta Marittima)

Civitavecchia:

"...Engie voleva comprare Port Utilities..." (Civonline)

"...Al via le ispezioni MIT su AdSP di Civitavecchia, Ravenna e Taranto..." (Primo Magazine)

Bari:

"...L'AdSP MAM investe in sicurezza per portuali..." (La Gazzetta Marittima)

Taranto:

"...Il 21 gennaio tavolo di confronto dei piloti portuali italiani..." (L'Informatore Navale, Informazioni Marittime)



Gioia Tauro:

"...La Mct pronta al reintegro dei lavoratori..." (Gazzettadelsud.it)

Cagliari:

"...Rixi in visita al porto di Cagliari..." (The Medi Telegraph)

"...Toninelli: Onorato umilia i sardi..." (Messaggero Marittimo)

Messina:

"...Cittadella "occupata" Zona falcata nell'incubo in spregio a ogni tutela e vincolo..." (Gazzetta del Sud)

"...Va recuperato il rapporto tra il centro città e il suo mare..."
(Gazzetta del Sud)

"...Area dello Stretto, Villa non ci sta a essere esclusa..."(Gazzetta del Sud)

"...Una cabina di regia tra Comuni per dare un futuro alla portualità..."
(Gazzetta del Sud)

"...Porti green tra navi e banchine elettriche..."
(Gazzetta del Sud, Giornale di Sicilia)

"...Quel Ponte che divide anche il Governo..." (Gazzetta del Sud)

Focus:

- **Paita (Pd): <<Nei porti rischio deregulation>>**
(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

L'Informatore Navale

TRIESTE: FIRMATA INTESA PER LO SPOSTAMENTO DEL PUNTO FRANCO A BAGNOLI DELLA ROSANDRA PRESTO OPERATIVA "FREEeste" LA NUOVA FREE ZONE INDUSTRIALE DI TRIESTE

La nuova area logistica retroportuale di proprietà dell'Interporto di Trieste godrà dei benefici del Punto Franco

Trieste, 18 gennaio 2019 – Passo decisivo nell'iter di spostamento del regime giuridico di Punto Franco presso Bagnoli della Rosandra nell'area di proprietà dell'Interporto di Trieste, dove si sta incardinando un polo retroportuale logistico e industriale che darà nuova linfa allo scalo giuliano.

È stata firmata oggi presso la Torre del Lloyd l'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, la Prefettura di Trieste, la Regione Friuli Venezia Giulia, i Comuni di Trieste e San Dorligo della Valle e il Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana.

Si tratta di un atto propedeutico, ma fondamentale per arrivare alla successiva emanazione del decreto a firma del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale e quindi alla partenza operativa, nei prossimi giorni, delle attività in capo all'Interporto di Trieste. La procedura prevede infatti che lo spostamento del Punto Franco avvenga con un provvedimento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, previa intesa con la Regione, i Comuni e le altre Istituzioni interessate. "Questa giornata è una data storica per il programma di sviluppo del porto, ma soprattutto per la nostra città e la nostra Regione. Parte FREEeste la nuova free zone industriale di Trieste". Ha aperto così il presidente dell'Authority, Zeno D'Agostino. Pensiero condiviso dalle Autorità presenti all'incontro: Anna Paola Porzio (prefetto di Trieste), Graziano Pizzimenti (assessore alle Infrastrutture e territorio della Regione FVG), Roberto Dipiazza (sindaco del Comune di Trieste), Sandy Klun (sindaco del Comune di San Dorligo della Valle), Antonio Paoletti (presidente della Camera di Commercio della Venezia Giulia).

La struttura di Bagnoli della Rosandra, acquisita dall'Interporto di Trieste da Wärtsilä Italia nel dicembre 2017, con un investimento totale di circa 21 milioni di euro, comprende un'area di 240 mila metri quadri, di cui 74 mila coperti e include un raccordo ferroviario con la stazione di Aquilinia. L'acquisizione è nata da una carenza di spazi a Ferneti per ospitare attività logistica. "Questa è un'operazione fondamentale – spiega Giacomo Borruso, presidente dell'Interporto di Trieste – perché ha permesso la realizzazione di un'area retroportuale adeguata alle attuali esigenze di sviluppo dello scalo giuliano. Ora con il Punto Franco prevediamo un ulteriore aumento delle nostre attività".

Entro pochi giorni, infatti, il comprensorio godrà dei benefici del regime di Punto Franco, anche se l'inaugurazione ufficiale della struttura è prevista a febbraio. Va rilevato che l'Interporto sta già operando nei nuovi magazzini da giugno 2018 con l'acquisizione di ulteriori traffici (coils e

- segue

forestali), e l'avvio di operazioni di movimentazione e deposito a supporto dell'industria locale come Wärtsila Italia e Mangiarotti. Ad oggi, ancor prima dell'introduzione del nuovo regime, sono già state movimentate 37 mila tonnellate di merce. Una parte delle aree coperte verrà inoltre attrezzata come magazzino refrigerato con una prima unità di 20 mila posti pallet, sia a supporto dell'export dei prodotti regionali, sia per l'import di prodotti deperibili in distribuzione in tutta Europa.

Lo step successivo sarà rendere operativa la parte ferroviaria. "L'area è completamente efficiente proprio grazie alla presenza della ferrovia. L'Autorità di Sistema investe solo dove vi è la presenza di binari", specifica D'Agostino. Nel comprensorio esiste un raccordo ferroviario interno, che sarà completamente rimesso a nuovo e allacciato alla stazione di Aquilinia tramite una bretella di 2 chilometri di proprietà di COSELG, il Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana. I lavori di riattivazione della stazione di Aquilinia saranno invece portati avanti da RFI, con un investimento di circa 17 milioni di euro. Con la fine dei lavori ferroviari, previsti entro l'inizio del 2020, Aquilinia diventerà stazione di riferimento per tutto il porto industriale, collegando FREEeste, Piattaforma Logistica e Area Ex-Aquila.

Trieste: punto franco esteso ad area industriale Proprietà di Interporto spa, adiacente allo stabilimento Wartsila

TRIESTE – Oggi a Trieste è stato sottoscritto l'accordo per lo spostamento del regime giuridico internazionale di punto franco dal Porto vecchio di Trieste ad un'area industriale del Comune di San Dorligo della Valle, di proprietà di Interporto spa, adiacente allo stabilimento di Wartsila Italia.

La struttura, nella frazione Bagnoli della Rosandra, acquisita dall'Interporto di Trieste da Wärtsila Italia nel Dicembre 2017, con un investimento totale di circa 21 milioni di euro, comprende un'area di 240 mila metri quadri, di cui 74 mila coperti e include un raccordo ferroviario con la stazione di Aquilinia.

Per l'assessore regionale alle Infrastrutture, Graziano Pizzimenti, "l'intesa sottoscritta costituisce un fattore fondamentale per lo sviluppo del porto di Trieste e, parallelamente, delle attività logistiche e manifatturiere, in una moderna visione che vede il regime di punto franco esteso anche ad aree retro portuali. Una straordinaria opportunità che consentirà una prima lavorazione industriale secondo le più favorevoli norme e consuetudini vigenti in tutti i porti franchi del mondo".

Oltre che da Pizzimenti, presente per delega del governatore Massimiliano Fedriga, il documento è stato siglato dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dell'Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, dal sindaco di Trieste Roberto Dipiazza, dal primo cittadino di San Dorligo della Valle – Dolina, Sandy Klun, dal commissario del Governo in Friuli Venezia Giulia, Anna Paola Porzio, e dal vicepresidente del Consorzio di sviluppo economico locale dell'Area Giuliana, Sandra Primiceri. Erano presenti anche il presidente della Camera di Commercio Venezia Giulia, Antonio Paoletti, e il presidente di Interporto, Giacomo Borruso.

"Questa giornata è una data storica per il programma di sviluppo del porto, ma soprattutto per la nostra città e la nostra Regione. Parte FREEeste la nuova free zone industriale di Trieste". Ha commentato così il presidente dell'Authority, Zeno D'Agostino.

L'accordo è reso possibile, in particolare, dalla legge 190 del 2014, la quale prevede che "il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, d'intesa con le istituzioni competenti, adotta i provvedimenti necessari per spostare il regime giuridico di Punto Franco ad altre zone, funzionalmente e logisticamente legate alle attività portuali".

Passaggio fondamentale in questo percorso l'atto di Interporto Trieste dello scorso 11 Gennaio, richiamato nell'intesa sottoscritta oggi, con cui la spa coerentemente con la sua funzione retro portuale, ha acconsentito a vincolare le aree di proprietà al regime giuridico internazionale di punto franco.

- segue

“Ora ci aspettiamo – ha ribadito Pizzimenti – che questo accordo, frutto di una preziosa sinergia tra istituzioni, possa alimentare crescita e sviluppo, favorendo l’insediamento di nuove aziende e quindi l’occupazione. Facendo leva anche sulla importante collaborazione che le nostre imprese hanno, dentro e fuori il porto di Trieste, anche con Area Science Park, in termini di innovazione e trasferimenti di conoscenze di cui industrializzazione avanzata e logistica necessitano. Il tutto nella prospettiva della nuova Via della Seta marittima in cui Trieste potrà avere un ruolo chiave”.

“Un ruolo che l’Amministrazione regionale non mancherà di assecondare”, ha concluso, esprimendo soddisfazione per un’operazione il cui iter è stata portato a termine in un solo anno.

Porti: Trieste, punto franco spostato a Bagnoli Rosandra In area proprietà di Interporto di Trieste Spa

Logistica e stoccaggio in punto franco, possibilità di svolgere attività manifatturiere e industriali in punto franco dove ferrovia e terminal intermodali sono integrati ed esiste una connessione diretta con la Free Zone del Porto di Trieste attraverso un corridoio doganale, e dove c'è connessione diretta con l'autostrada nazionale. Sono le caratteristiche dello spostamento del regime giuridico di Punto Franco a Bagnoli della Rosandra, nell'area di proprietà di Interporto di Trieste Spa.

Una iniziativa - sancita questa mattina nel corso di una breve cerimonia alla Torre del Lloyd - che è stata realizzata in un solo anno. Su questo fattore si sono soffermati tutte le autorità intervenute: il Presidente del Porto, Zeno D'Agostino, il prefetto di Trieste, Annapaola Porzio, l'assessore regionale Graziano Pizzimenti, il sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza.

D'Agostino ha sottolineato l'intenzione di "utilizzare l'esistente" che ha caratterizzato l'iniziativa, realizzando "un aumento di capitale, acquisendo l'area, mettendo a posto, fino a recuperare luoghi che esistevano. Oggi stanno già lavorando e il magazzino è quasi pieno", ha aggiunto.

Il porto si "espande - ha indicato la prefetta Porzio - facendo sinergia con altre realtà esistenti. La logica del riuso è di particolare intelligenza, la condivido nel modo più assoluto, aiuterà questo porto ancora di più. E' il volano di questa città, di questa regione, direi di questo paese".

Il sindaco Dipiazza ha ricordato che "anni fa quando arrivava qualcuno e ci chiedeva cinquemila metri quadri per metter su una azienda, non c'era possibilità". Qui, invece, ci sono "75 mila metri quadri e la possibilità di costruirne altrettanti in una zona franca, c'è servizio ferroviario all'interno, senza problemi autostradali, si esce e entra con i tir senza problemi per nessuno", ha sintetizzato.

L'assessore Pizzimenti non avrebbe "mai pensato che in un anno si potesse fare tutto questo. Gli obiettivi sono molteplici: innanzitutto si dà sfogo al porto di Trieste, fondamentale per sviluppo, il retroporto diventa importantissimo; poi diamo posti di lavoro, estremamente importante; siamo di fronte a evento di grandissima importanza", ha concluso.

Per Antonio Paoletti, presidente Cciaa VG, "il progetto della Venezia Giulia è risaputo, ora ci crediamo ancora di più".

Trieste: firmata intesa per spostamento Punto Franco a Bagnoli della Rosandra (FERPRESS) – Trieste, 18 GEN – Passo decisivo nell'iter di spostamento del regime giuridico di Punto Franco presso Bagnoli della Rosandra nell'area di proprietà dell'Interporto di Trieste, dove si sta incardinando un polo retroportuale logistico e industriale che darà nuova linfa allo scalo giuliano.

È stata firmata oggi presso la Torre del Lloyd l'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, la Prefettura di Trieste, la Regione Friuli Venezia Giulia, i Comuni di Trieste e San Dorligo della Valle e il Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana.

Si tratta di un atto propedeutico, ma fondamentale per arrivare alla successiva emanazione del decreto a firma del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale e quindi alla partenza operativa, nei prossimi giorni, delle attività in capo all'Interporto di Trieste. La procedura prevede infatti che lo spostamento del Punto Franco avvenga con un provvedimento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, previa intesa con la Regione, i Comuni e le altre Istituzioni interessate. "Questa giornata è una data storica per il programma di sviluppo del porto, ma soprattutto per la nostra città e la nostra Regione. Parte FREEeste la nuova free zone industriale di Trieste". Ha aperto così il presidente dell'Authority, Zeno D'Agostino. Pensiero condiviso dalle Autorità presenti all'incontro: Annapaola Porzio (prefetto di Trieste), Graziano Pizzimenti (assessore alle Infrastrutture e territorio della Regione FVG), Roberto Dipiazza (sindaco del Comune di Trieste), Sandy Klun (sindaco del Comune di San Dorligo della Valle), Antonio Paoletti (presidente della Camera di Commercio della Venezia Giulia).

La struttura di Bagnoli della Rosandra, acquisita dall'Interporto di Trieste da Wärtsila Italia nel dicembre 2017, con un investimento totale di circa 21 milioni di euro, comprende un'area di 240 mila metri quadri, di cui 74 mila coperti e include un raccordo ferroviario con la stazione di Aquilinia. L'acquisizione è nata da una carenza di spazi a Ferneti per ospitare attività logistica. "Questa è un'operazione fondamentale – spiega Giacomo Borruso, presidente dell'Interporto di Trieste – perché ha permesso la realizzazione di un'area retroportuale adeguata alle attuali esigenze di sviluppo dello scalo giuliano. Ora con il Punto Franco prevediamo un ulteriore aumento delle nostre attività".

Entro pochi giorni, infatti, il comprensorio godrà dei benefici del regime di Punto Franco, anche se l'inaugurazione ufficiale delle strutture è prevista a febbraio. Va rilevato che l'Interporto sta già operando nei nuovi magazzini da giugno 2018 con l'acquisizione di ulteriori traffici (coils e forestali), e l'avvio di operazioni di movimentazione e deposito a supporto dell'industria locale come Wärtsila Italia e Mangiarotti. Ad oggi, ancor prima dell'introduzione del nuovo regime, sono già state movimentate 37 mila tonnellate di merce. Una parte delle aree coperte verrà inoltre attrezzata come magazzino refrigerato con una prima unità di 20 mila posti pallet, sia a supporto dell'export dei prodotti regionali, sia per l'import di prodotti deperibili in distribuzione in tutta Europa.

-segue

Lo step successivo sarà rendere operativa la parte ferroviaria. “L’area è completamente efficiente proprio grazie alla presenza della ferrovia. L’Autorità di Sistema investe solo dove vi è la presenza di binari”, specifica D’Agostino. Nel comprensorio esiste un raccordo ferroviario interno, che sarà completamente rimesso a nuovo e allacciato alla stazione di Aquilinia tramite una bretella di 2 chilometri di proprietà di COSELAG, il Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell’Area Giuliana. I lavori di riattivazione della stazione di Aquilinia saranno invece portati avanti da RFI, con un investimento di circa 17 milioni di euro. Con la fine dei lavori ferroviari, previsti entro l’inizio del 2020, Aquilinia diventerà stazione di riferimento per tutto il porto industriale, collegando FREEeste, Piattaforma Logistica e Area Ex-Aquila.

Informazioni Marittime

Sta per nascere FREEeste, il nuovo punto franco di Trieste Intesa tra porto, prefettura, Regione e comuni per il retroporto di Bagnoli della Rosandra. D'Agostino: "Investiamo solo dove ci sono binari"

L'interporto di Trieste

Manca ormai poco all'avvio di Freeeste, il nuovo punto franco dell'interporto di Trieste. Venerdì è stata firmata l'intesa per lo spostamento del regime giuridico a Bagnoli della Rosandra, nell'area di proprietà dell'Interporto di Trieste, dove si sta incardinando un polo retroportuale logistico e industriale che darà nuova linfa allo scalo giuliano.

L'accordo è stato sottoscritto nella Torre del Lloyd tra l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico orientale, la prefettura di Trieste, la Regione Friuli Venezia Giulia, i comuni di Trieste e San Dorligo della Valle e il consorzio di Sviluppo economico locale dell'area giuliana (SELAG). Un atto propedeutico all'emanazione del decreto del presidente dell'Adsp, Zeno D'Agostino – si prevede nei prossimi giorni – per avviare definitivamente le attività. Un «momento storico» secondo D'Agostino.

Il nuovo punto franco

La struttura di Bagnoli della Rosandra, acquisita dall'Interporto di Trieste da Wärtsila Italia nel dicembre 2017 per circa 20 milioni di euro, comprende un'area di 240 mila metri quadri, di cui 74 mila coperti e include un raccordo ferroviario con la stazione di Aquilinia. L'acquisizione è nata da una carenza di spazi a Ferneti per ospitare attività logistica. «Questa è un'operazione fondamentale - spiega Giacomo Borruso, presidente dell'Interporto di Trieste - perché ha permesso la realizzazione di un'area retroportuale adeguata alle attuali esigenze di sviluppo dello scalo giuliano. Ora con il Punto Franco prevediamo un ulteriore aumento delle nostre attività». L'inaugurazione della struttura è prevista a febbraio che prevede anche un magazzino refrigerato con una prima unità di 20 mila posti pallet in una parte delle aree coperte, sia a supporto dell'export dei prodotti regionali che per l'import di prodotti deperibili in distribuzione in Europa. Nel comprensorio esiste un raccordo ferroviario interno, che sarà completamente rimesso a nuovo e allacciato alla stazione di Aquilinia tramite una bretella di due chilometri di proprietà di Coselag, il consorzio SELAG. I lavori di riattivazione della stazione di Aquilinia saranno invece portati avanti da Rete ferroviaria italiana con un investimento di circa 17 milioni. Con la fine dei lavori ferroviari, previsti entro l'inizio del 2020, Aquilinia diventerà stazione di riferimento per tutto il porto industriale, collegando FREEeste, piattaforma logistica e area ex-Aquila.

L'interporto sta già operando nei nuovi magazzini da giugno dell'anno scorso con l'acquisizione di coils e forestali, movimentazione e deposito per l'industria locale come Wärtsila Italia e Mangiarotti. Ad oggi sono state movimentate 37 mila tonnellate di merce. Lo step successivo sarà rendere operativa la parte ferroviaria. «L'area è completamente efficiente proprio grazie alla presenza della ferrovia. L'Autorità di sistema investe solo dove vi è la presenza di binari», specifica D'Agostino.

Nuovo Salone Nautico Venezia dal 18 al 23 giugno in Arsenale Brugnaro, c'è entusiasmo, martedì incontro operatori a Dusseldorf

(ANSA) - VENEZIA, 18 GEN - Tonerà in estate, dal 18 al 23 giugno, la grande nautica a Venezia, con il Salone che sarà ospitato negli storici spazi dell'Arsenale e coinvolgerà con diversi eventi tutta la città. Lo ha confermato il sindaco Luigi Brugnaro, che ieri ha effettuato un sopralluogo nell'antico cantiere navale della Serenissima, svelando via Twitter il logo della manifestazione, la testa stilizzata di un Leone nel perimetro di una vela. "C'è grande entusiasmo in città - ha detto Brugnaro - la settimana prossima, tra lunedì e martedì, presenteremo il programma agli operatori internazionali riuniti all'importante salone nautico di Dusseldorf. E' un progetto che immaginiamo su un arco di tre anni. Riceviamo proposte e progetti da molte categorie, sarà un modo per 'riappacificare' finalmente Venezia con il mare e con la nautica, mostre eventi e spettacoli anche in terraferma importante".

The Medi Telegraph

Grandi navi a Venezia, arrivate al Mit le schede dei progetti Venezia - Sono arrivate al ministero delle Infrastrutture e Trasporti le schede sintetiche dei progetti depositati nel corso del tempo all'Autorità portuale di Venezia.

Venezia - Sono arrivate al ministero delle Infrastrutture e Trasporti le schede sintetiche dei progetti depositati nel corso del tempo all'Autorità portuale di Venezia e relativi alla questione delle grandi navi in Laguna. Lo annuncia una nota del Mit, valutando «alcune proposte interessanti e meritevoli di approfondimento tecnico. È dunque in corso - prosegue la nota - un intenso lavoro di analisi delle opzioni più adeguate a tutelare la città e il suo incredibile patrimonio culturale-paesaggistico, e allo stesso tempo l'attività turistica». Il Mit aveva chiesto i progetti durante l'incontro, svoltosi a novembre, al presidente dell'Autorità portuale, Pino Musolino.

LA SENTENZA D'APPELLO

Torre Piloti, confermate le condanne all'equipaggio

Nove anni e sei mesi al comandante, scagionato il pilota: «È la fine di un incubo»
Assolto il supermanager della Messina. I familiari: «I potenti non pagano mai»

Marco Grasso

La strage della Torre Piloti rimane sostanzialmente una manovra sbagliata, effettuata con una nave che non era in grado di partire in quelle condizioni, di cui deve rispondere sostanzialmente il comandante. Tre i responsabili, condannati ieri dalla Corte d'Appello di Genova: Roberto Paoloni, capitano della portacontainer, Jolly Nero, condannato per omicidio colposo plurimo e disastro a 9 anni e 6 mesi (è stato assolto dall'accusa di falso); il primo ufficiale Lorenzo Repetto (8 anni e 6 mesi), il direttore di macchina Franco Giammoro (7 anni). Assolti Giampaolo Olmetti, comandante di armamento della Compagnia Messina, e il terzo ufficiale Cristina Vaccaro. Confermata anche la condanna per responsabilità amministrativa della Messina, e una multa da un milione e mezzo.

La vera importante novità è l'assoluzione di Antonio Anfossi, il pilota del porto che doveva assistere nella manovra l'equipaggio durante l'uscita dal porto di Genova. Ed è un elemento particolarmente significativo: Anfossi, unico imputato che si presentò di persona in aula alla let-

tura della prima sentenza, fu aggredito dai parenti delle vittime. Dopo quel precedente, non si è presentato in tribunale. Ad avvertirlo, al telefono, i suoi avvocati Francesco Munari e Carlo Golda: «È la fine di un incubo», ha detto senza riuscire a frenare le lacrime. «Sono stati ristabiliti i principi del diritto marittimo - esultano i suoi legali - il pilota non aveva sufficienti informazioni per poter evitare quanto accaduto, né poteva essere condannato per compiti che non erano suoi».

È un'interpretazione che ricalca la sentenza di primo grado quella fornita dai giudici d'appello. Alla lettura della sentenza è esplosa la rabbia dei parenti delle vittime, che insieme alla pubblica accusa - sostenuta dal sostituto procuratore generale Enrico Zucca - chiedevano il coinvolgimento delle sfere più alte della Compagnia Messina, e, in particolare, la condanna di Olmetti. La tesi accusatoria è che l'alto dirigente della compagnia, pur non essendo presente a bordo la notte del disastro, era a conoscenza di incidenti precedenti dovuti alle carenze della nave e dunque avrebbe dovuto imporre la manutenzione. «I potenti non pagano mai», è il commento amaro di

Adele Chiello, madre di Giuseppe Tusa, militare della capitaneria di morto nel disastro. «Da Schettino in giù paga sempre solo il comandante della nave», ha aggiunto l'avvocato di parte civile Alessandra Guarini.

La tragedia di Molo Giano risale alla notte fra il 7 e l'8 maggio del 2013. Il cargo Jolly Nero, in uscita dal porto, urta la banchina con la parte posteriore della nave e abbatte la torre di controllo, dove stanno lavorando militari della capitaneria di porto, tecnici della centrale operativa e piloti del porto. In tutto sono nove le vittime: i militari Francesco Cerrolo, 38 anni, Marco de Candussio, 39, Daniele Fratantonio, 30, Giovanni Iacoviello, 35, Davide Morella, 33, Giuseppe Tusa, 30; il pilota Michele Robazza, 44, gli operatori radio dei rimorchiatori Sergio Basso, 50, Maurizio Potenza, 50.

Ci sono altri due filoni aperti sul caso. Il primo, attualmente a dibattimento, riguarda le responsabilità di chi costruì la torre a filo banchina. A processo ci sono dodici persone. L'altro, ancora in fase di indagine, riguarda le certificazioni addomesticate sulle navi e ha coinvolto ispettori del Rina. —

© 2019 RASSEGNA STAMPA

Torre piloti, Anfossi assolto in appello Genova - Alla lettura della sentenza, la madre di una delle vittime: «Ho perso sei anni della mia vita. I potenti non si toccano».

Genova - La corte d'appello di Genova ha parzialmente confermato la condanna degli imputati al processo sul crollo della Torre Piloti, avvenuto il 7 maggio 2013 quando il cargo Jolly Nero della compagnia Messina urtò in manovra per uscire dal porto l'edificio causando la morte di 9 persone. Assoluzione confermata per Giampaolo Olmetti, comandante d'armamento, e per il terzo ufficiale Cristina Vaccaro. Assolto il pilota Antonio Anfossi (4 anni e 2 mesi in primo grado). Alla lettura della sentenza Adele Chiello, mamma di Giuseppe Tusa (una delle vittime), ha urlato: «Ho perso sei anni della mia vita. I potenti non si toccano». I suoi legali hanno annunciato che impugneranno in Cassazione. I giudici hanno ridotto la condanna al comandante della Jolly Nero Roberto Paoloni (da 10 anni e 4 mesi a 9 anni e 11 mesi). In primo grado il primo ufficiale della nave cargo Lorenzo Repetto era stato condannato a 8 anni e 6 mesi (pena confermata) e a 7 anni il direttore di macchina Franco Giammoro (confermata). La compagnia Messina era stata condannata al pagamento di un milione e 500 mila euro perché ritenuta responsabile di illecito amministrativo relativo al comportamento del comandante. La pena è stata confermata.

Jolly Nero, in appello assolto il pilota del porto e ridotte le pene

GENOVA - Il 7 maggio 2013 la nave Jolly Nero della compagnia Messina, in manovra di uscita dal porto di Genova, urtava la Torre Piloti causando 9 morti e 4 feriti. Ieri la sentenza del processo di Appello ha stabilito: per il comandante della nave, Roberto Paoloni, la riduzione della pena a 9 anni e 11 mesi, rispetto ai 10 anni e 4 mesi del primo grado. È stata invece confermata la pena per il primo ufficiale della nave Lorenzo Repetto (8 anni e 6 mesi); confermata anche per il direttore di macchina Franco Giammoro (7 anni). Mentre assoluzione piena per il pilota del porto Antonio Anfossi, che in primo grado aveva ricevuto una condanna a 4 anni e 2 mesi.

L'inchiesta Genova, la fuga dei container al Nord Il porto «paga» il ponte che non c'è

Traffico merci giù del 9%. Signorini (Authority): servono strade

MILANO Il termometro di quanto sta avvenendo, come sempre, lo hanno i camalli. Le chiamate per i lavori portuali, per lo scarico e il carico delle merci, sono diminuite del 5% nell'ultimo mese. A novembre 2018, secondo i dati diffusi dall'autorità di sistema portuale del mar ligure Occidentale (che controlla Genova e Savona), le tonnellate di traffico da container sono crollate del 9,8% (da 2,2 a 1,9 milioni). Una diminuzione che non si verificava da tempo, dopo il buon andamento degli ultimi anni. Così comincia a trapelare, tra gli addetti ai lavori, il disappunto per le strategie che stanno progressivamente mettendo in atto le grosse compagnie mercantili a cinque mesi dal crollo del ponte Morandi. Il primo effetto indiretto della tragedia del viadotto del Polcevera gestito da Autostrade per l'Italia è quello di aver tagliato fuori il molo storico di Sampierdarena che era la sua naturale propaggine. Il secondo, ancor più preoccupante, è che la riduzione dei volumi ora appena accennata potrebbe interessare anche Genova Voltri, il primo terminal container d'Italia gestito dai singaporiani di Psa che hanno investito diverse centinaia di milioni di euro per renderlo equipaggiato con maxi-gru in grado di sostenere e accelerare le procedure di imbarco e sbarco delle grandi navi cargo. Racconta Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Confrtrasporto e con un passato da consulente nella Msc di Gianluigi Aponte che contende ai danesi di Maersk la leadership mondiale nel traffico merci, che «i porti di Amburgo e Rotterdam stanno a tornando a crescere togliendo quote di mercato a Genova» che si trova logisticamente in emergenza nonostante le misure di viabilità alternativa prese da governo ed enti locali, come l'attraversamento dell'area Ilva. Il divario infrastrutturale già pesante si è ulteriormente allargato. Non ha giovato l'attesa per l'analisi costi-benefici chiesta dal governo per il proseguimento dei lavori per il terzo valico ferroviario, il tunnel tra Liguria e Piemonte che dovrebbe connettere il porto storico alla ferrovia con le opere di potenziamento del nodo di Genova. «Tanto meno - come rileva Roberto Alberti, presidente di Fedespedi - è utile anche solo interrogarsi sulla necessità di realizzare la Tav Torino-Lione o la gronda di Genova». Impostazione condivisa dal presidente dell'autorità portuale Paolo Emilio Signorini che si mostra più ottimista sulla capacità di mediazione del governo ravvisando però la «necessità di ricostruire velocemente» il ponte. Venerdì scorso 37 associazioni, tra cui Cgil, Cisl e Uil, Cna e Coldiretti hanno firmato un manifesto per il raddoppio dell'A10, i cui cantieri sarebbero dovuti iniziare all'inizio 2019 affidati ad Autostrade per l'Italia. Che, a fronte di un piano di investimenti, ha ottenuto la spalmatura della concessione fino al 2042, ottenendo l'ok della Commissione Ue non senza dei meccanismi compensativi per evitare extra-profitti. Con Bruxelles però c'è un'altra partita aperta. La Commissione Ue ha attaccato le esenzioni fiscali dei porti italiani e spagnoli definendole «aiuti di Stato». Secondo l'impostazione Ue le autorità portuali andrebbero considerate come aziende e l'esenzione costituirebbe un ingiusto vantaggio. Mercoledì 23 gennaio il ministro Danino Toninelli incontrerà i presidenti di tutte le authority. Il rischio è che per non incorrere in una procedura d'infrazione sarà necessario pagare le tasse sui canoni demaniali o, peggio, subire il taglio dei trasferimenti statali. Un altro colpo alla competitività dei porti. FABIO SAVELLI

**Roncallo:
addizionali**

dimezzate

LA SPEZIA - L'aveva
promesso poco prima della

scadenza dell'anno, la presi-
dente Carla Roncallo insieme al
segretario generale Francesco
Di Sarcina: nel 2019 ridurremo
le tasse portuali visto l'otti-

mo incremento dei traffici.
L'annuncio: l'addizionale
sulla tassa portuale diminui-
sce da 30 a 15 centesimi, per
aumentare ulteriormente la
(segue in ultima pagina)

Roncallo: addizionali

competitività degli scali del sistema,
quello spezzino e quello di Marina
di Carrara. Competitività che le
cifre confermano essere ad ottimi
livelli, visto che il 2018 si è chiuso

per i contenitori con circa 100 mila
teu in più del 2017 (e il 2018 è stato
un anno in cui molti porti hanno
registrato invece una diminuzione)

ed i passeggeri sono anch'essi au-
mentati a 471.600 unità (+3,7%). Sui
passeggeri la presidente Roncallo
ha idee chiare: quest'anno sono

previsti significativi salti di qualità
con quasi 200 scali/nave e almeno
750 mila passeggeri. Buona la cre-
scita registrata anche a Carrara, con
+9,1% di crescita nel tonnellaggio
complessivo movimentato.

LIVORNO: Cold ironing, per la Corte dei Conti non c'è danno erariale

Livorno, 18 gennaio 2019 – L'impianto per la fornitura di energia elettrica alle navi realizzato dall'ex Autorità portuale di Livorno presso la banchina Sgarallino non comporta alcun danno per l'Erario. Lo ha deciso la Corte dei Conti della Toscana, respingendo, con sentenza n.23/2019 depositata il 17 gennaio scorso, le domande avanzate dalla Procura regionale nei confronti dell'ex Presidente Giuliano Gallanti e del Segretario generale Massimo Provinciali.

«La domanda proposta dalla Procura – si legge nella sentenza – risulta destituita di fondamento, segnatamente per difetto così di condotta illecita come di danno erariale imputabile ai convenuti».

I giudici, viceversa, hanno pienamente accolto le tesi difensive formulate, per Gallanti, dagli avvocati Luigi Cocchi e Luigino Montarsolo di Genova e, per Provinciali, dall'avv. Paolo Bassano di Livorno.

In sostanza, la Corte dei Conti ha rilevato la totale assenza di entrambi gli elementi necessari per pervenire ad una condanna: il danno e la colpa grave.

Il danno non c'è – si legge nella - in quanto l'impianto ha una vita tecnica molto lunga e non possono essere fatte valutazioni a brevissimo termine. Peraltro, da quando l'impianto è stato inserito nella concessione della Porto di Livorno 2000, da un lato l'investimento verrà progressivamente ripagato a valere sui canoni concessori, dall'altro è verosimile un suo progressivo utilizzo grazie all'azione di comunicazione e marketing del concessionario. Non a caso, già dal 2019 sono previsti alcuni accosti e altre prenotazioni sono vicine a concretizzarsi anche per gli anni futuri.

La colpa grave va esclusa in quanto l'azione dei vertici dell'Autorità portuale, lungi dall'essere superficiale e irragionevole, ha corrisposto invece a concrete e pressanti politiche comunitarie, nazionali e regionali finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria (non va dimenticato che buona parte delle risorse finanziarie utilizzate erano proprio di provenienza Ministero dell'ambiente e Regione Toscana, che hanno vigilato sulla realizzazione dell'opera).

Le 34 pagine di questa articolata sentenza pongono fine ad una vicenda che spesso è stata oggetto di polemiche e strumentalizzazioni ed ha causato, questa sì, inutili perdite di tempo e spese legali.

Corte dei Conti: non c'è danno erariale per cold ironing Impianto inaugurato nel Novembre 2015

LIVORNO – L'impianto di cold ironing, per la fornitura di energia elettrica alle navi realizzato dall'ex Autorità portuale di Livorno sulla banchina Sgarallino, non comporta alcun danno per l'Erario.

Lo ha deciso la Corte dei Conti della Toscana, respingendo, con sentenza n. 23/2019 depositata ieri, le domande avanzate dalla Procura regionale nei confronti dell'ex presidente Giuliano Gallanti e del segretario generale Massimo Provinciali.

Per dovere di cronaca, ricordiamo che l'impianto in questione fu inaugurato il 12 Novembre 2015 e che per l'occasione fu collaudato dalla Fregata europea multi missione (Fremm) 'Carlo Bergamini'. Da allora, se la memoria non ci inganna, non è stato mai più utilizzato. Nella foto, il taglio del nastro da parte del prefetto Tiziana Giovanna Costantino, alla presenza di Gallanti e dell'assessore regionale Ceccarelli

"La domanda proposta dalla Procura – si legge nella sentenza – risulta destituita di fondamento, segnatamente per difetto così di condotta illecita come di danno erariale imputabile ai convenuti".

I giudici, viceversa, hanno pienamente accolto le tesi difensive formulate, per Gallanti, dagli avvocati Luigi Cocchi e Luigino Montarsolo di Genova e, per Provinciali, dall'avv. Paolo Bassano di Livorno.

In sostanza, la Corte dei Conti ha rilevato la totale assenza di entrambi gli elementi necessari per pervenire ad una condanna: il danno e la colpa grave.

Il danno non c'è – prosegue la sentenza – in quanto l'impianto ha una vita tecnica molto lunga e non possono essere fatte valutazioni a brevissimo termine. Peraltro, da quando l'impianto è stato inserito nella concessione della Porto di Livorno 2000, da un lato l'investimento verrà progressivamente ripagato a valere sui canoni concessori, dall'altro è verosimile un suo progressivo utilizzo grazie all'azione di comunicazione e marketing del concessionario. Non a caso, già dal 2019 sono previsti alcuni accosti e altre prenotazioni sono vicine a concretizzarsi anche per gli anni futuri.

La colpa grave va esclusa in quanto l'azione dei vertici dell'Autorità portuale, lungi dall'essere superficiale e irragionevole, ha corrisposto invece a concrete e pressanti politiche comunitarie, nazionali e regionali finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria (non va dimenticato che buona parte delle risorse finanziarie utilizzate erano proprio di provenienza ministero dell'Ambiente e Regione Toscana, che hanno vigilato sulla realizzazione dell'opera).

Le 34 pagine di questa articolata sentenza pongono fine ad una vicenda che spesso è stata oggetto di polemiche e strumentalizzazioni ed ha causato, questa sì, inutili perdite di tempo e spese legali.

Informazioni Marittime

Cold ironing a Livorno, per la Corte dei Conti non c'è danno all'erario

La denuncia della Procura, in merito all'impianto per la fornitura di energia elettrica alle navi, "risulta destituita di fondamento"

L'impianto per la fornitura di energia elettrica alle navi realizzato dall'ex Autorità portuale di Livorno presso la banchina Sgarallino non comporta alcun danno per l'erario. Lo ha deciso la Corte dei Conti della Toscana, respingendo, con sentenza n.23/2019 depositata il 17 gennaio scorso, le domande avanzate dalla Procura regionale nei confronti dell'ex presidente Giuliano Gallanti e del segretario generale Massimo Provinciali.

"La domanda proposta dalla Procura – si legge nella sentenza - risulta destituita di fondamento, segnatamente per difetto così di condotta illecita come di danno erariale imputabile ai convenuti". I giudici, viceversa, hanno pienamente accolto le tesi difensive formulate, per Gallanti, dagli avvocati Luigi Cocchi e Luigino Montarsolo di Genova e, per Provinciali, dall'avvocato Paolo Bassano di Livorno. In sostanza, la Corte dei Conti ha rilevato la totale assenza di entrambi gli elementi necessari per pervenire ad una condanna: il danno e la colpa grave.

Il danno non c'è – dice in sostanza la sentenza - in quanto l'impianto ha una vita tecnica molto lunga e non possono essere fatte valutazioni a brevissimo termine. Peraltro, da quando l'impianto è stato inserito nella concessione della Porto di Livorno 2000, da un lato l'investimento verrà progressivamente ripagato a valere sui canoni concessori, dall'altro è verosimile un suo progressivo utilizzo grazie all'azione di comunicazione e marketing del concessionario. Non a caso, già dal 2019 sono previsti alcuni accosti e altre prenotazioni sono vicine a concretizzarsi anche per gli anni futuri.

La colpa grave va esclusa – è precisato nel comunicato dell'AdSP – in quanto l'azione dei vertici dell'Autorità portuale, lungi dall'essere superficiale e irragionevole, ha corrisposto invece a concrete e pressanti politiche comunitarie, nazionali e regionali finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria (non va dimenticato che buona parte delle risorse finanziarie utilizzate erano proprio di provenienza ministero dell'ambiente e Regione Toscana, che hanno vigilato sulla realizzazione dell'opera).

CORTE DEI CONTI: SENTENZA

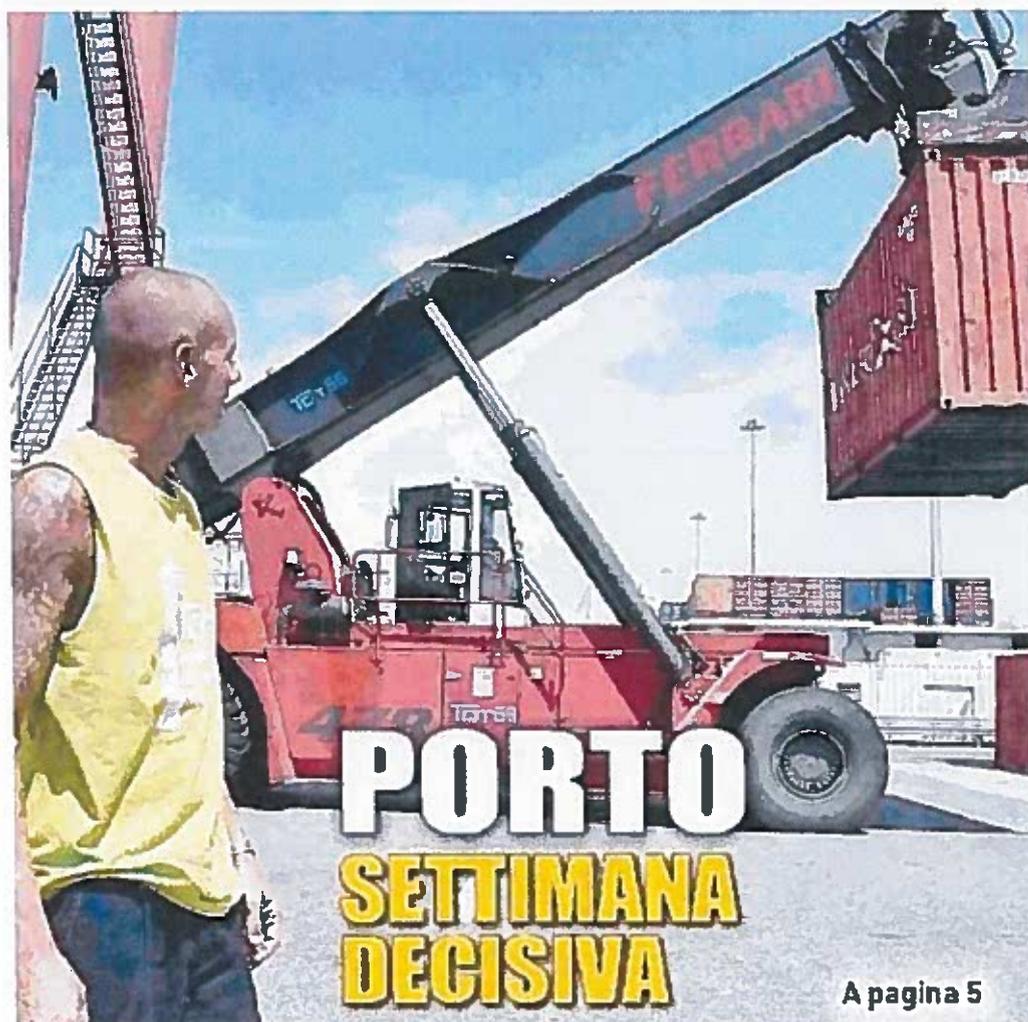
Cold ironing in porto: non c'è danno erariale

LIVORNO. L'impianto per la fornitura di energia elettrica alle navi realizzato dall'ex **Autorità portuale** sulla banchina "Sgarallino" non comporta alcun danno per l'Era-

rio. Lo ha deciso la Corte dei conti della Toscana, respingendo le tesi della procura regionale nei confronti dell'ex presidente **Giuliano Gallan- ti** e del segretario generale Massimo Provinciali. «La domanda proposta dalla procura – si legge nella sentenza – risulta destituita di fondamento, segnatamente per difetto così di condotta illecita come di danno erariale imputabile ai convenuti». In sostanza, la Corte dei Conti ha rilevato la totale assenza di entrambi gli elementi neces-

sari per il danno e la colpa grave. I giudici, viceversa, hanno pienamente accolto le tesi difensive formulate, per Gallanti, dagli avvocati Luigi Cocchi e Luigino Montarso- lo di Genova, e per Provincia- li, dall'avvocato Paolo Bassa- no.

Il danno non c'è, si legge nella sentenza, «in quanto l'impianto ha una vita tecnica molto lunga e non possono essere fatte valutazioni a brevissimo termine». La colpa grave va esclusa «in quan- to l'azione dei vertici del **Au- torità portuale** lungi dall'essere superficiale e irragione- vole, ha corrisposto invece a concrete e pressanti politi- che comunitarie, nazionali e regionali finalizzate al mi- glioramento della qualità dell'aria». —



Porto, si apre la settimana cruciale Oggi la procura e mercoledì Rixi

Due appuntamenti chiave per risolvere i nodi dello scalo labronico

SI APRE una settimana cruciale per il porto. Fra oggi e mercoledì ci sono due appuntamenti - uno giudiziario e l'altro di carattere politico/amministrativo - decisivi le sorti dello scalo livornese.

PARTIAMO da oggi, lunedì, quando è atteso il pronunciamento della procura della Repubblica sulla richiesta del giudice dell'inchiesta preliminare di sospensione per un anno dei vertici dell'Autorità di sistema.

Dopodomani, mercoledì 23, invece il viceministro Edoardo Rixi

ha convocato i presidenti di tutte le autorità di sistema proprio sul caso Livorno, per sentirli in merito all'ordinanza di chiarimento che ha promesso sull'utilizzo delle banchine pubbliche nei porti. Ordinanza che Rixi intende emettere al più presto per porre fine a quelle incertezze normative che ha riconosciuto esistere e che possono essere state una concausa dello scontro sul porto labronico tra Autorità marittima e **Autorità portuale**.

C'è da capire solo se l'eventuale

pronunciamento di condanna da parte della Procura e il conseguente commissariamento dell'AdSP potrebbero essere disinnescati da un'ordinanza che in ogni caso arriverebbe dopo il giudizio penale. A meno che in quest'ultima sede non si preferisca attendere il promesso chiarimento della normativa da parte del viceministro.

I due passaggi dovrebbero, finalmente, sbloccare la situazione sul porto che da qualche settimana è di fatto 'bloccata' come diretta conseguenza della guerra in atto. L'Autorità di sistema ha mena-

- segue

nuto – e probabilmente manterrà anche nei prossimi giorni – il più assoluto riserbo, trincerandosi

dietro alla attività di 'normale' amministrazione.

Certo, una volta superato il pas-

saggio della procura e la convocazione del vice ministro è indispensabile che tutto torni alla normalità.

SCONTRIO
Sullo scalo tiene banco il tema degli accosti e dell'uso delle banchine pubbliche



L'ECONOMIA DEL MARE

Caso Porto 2000 I secondi arrivati pronti a subentrare a Onorato-Msc

FULVI ■ A pagina 7



L'appiglio
legale

Subentro legittimato dal
lungo tempo trascorso
senza sottoscrizione del
contratto

Porto 2000, i secondi classificati «Subentriamo a Onorato e Msc»

Richiesta avanzata da 'Creuers del port de Barcelona Sa'

IN ATTESA dell'annunciata convocazione del viceministro Edoardo Rixi dei presidenti delle AdSP, fissata per mercoledì prossimo a Roma sulle regole per le concessioni demaniali ai traffici marittimi, il porto continua a registrare prese di posizione e consuntivi nel settore dei terminal e della pianificazione.

Due le notizie più significative. La prima è che il terminal 'multi-purpose' Lorenzini & C, che opera sulla sponda est della darsena Toscana, ha registrato nel 2018 la migliore variazione in percentuale del proprio traffico container, (+23,2%) passando da 169.173 teu a ben 208.434. Lorenzini (ci scusiamo se ieri il terminal è stato erroneamente indicato con altro nominativo) ha chiaramente usufruito in particolare dei servizi all'armamento Msc che è anche socio dell'impresa.

L'altra notizia è che nella gara per la Porto 2000, ancora formalmente non conclusa dopo circa un anno dall'aggiudicazione, il secondo concorrente classificato, la 'Creuers del port de Barcelona Sa',

ha confermato all'Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale - in una nota a firma dell'avvocato Francesco Dalti di Milano - il proprio interesse a subentrare alla prima classificata, il raggruppamento Sinergest Olbia Spa di cui fanno parte i gruppi Onorato e Msc. Subentro che sarebbe legittimato «non essendosi concretizzate, stante il lungo tempo ormai trascorso, le condizioni per la sottoscrizione del contratto con il raggruppamento di imprese la cui mandataria è la Sinergest Spa».

L'avvocato Dalti ha anche dichiarato che la sua assistita di Barcellona non è affatto d'accordo sull'ipotesi, che era stata ventilata nei giorni scorsi dalla terza classificata, il raggruppamento con l'armatore Grimaldi, di concedere un forte 'sconto' alla prima classificata sull'impegno con cui ha vinto la gara.

Altro intervento da registrare ieri è quello di Federico Barbera, amministratore unico dell'Lit (Livorno Terminal Toscano). Barbera rende noto che la sua società «ha

ritenuto di non dover interporre appello al Consiglio di Stato contro la sentenza del Tar della Toscana che ha confermato la concessione da parte dell'Adsp dell'area della sponda Est della Darsena Toscana al Tco».

Barbera sottolinea che la decisione è stata presa viste le gravi difficoltà in cui versa il sistema portuale livornese, ma conferma anche «il proprio convincimento di aver visto lesa il diritto di una trasparente ed equanime valutazione». In merito poi allo scontro sulle concessioni, Barbera sottolinea che la rivisitazione delle norme promessa dal viceministro Rixi conferma le sue tesi sull'indispensabilità che le concessioni vengano regolate, limitate e sia definita la discrezionalità dell'Autorità competente.

Tornando sulla sponda Est, Barbera sottolinea l'opportunità del veloce trasferimento del Tco liberando così la banchina alla Porto 2000 e conclude con una critica ai troppi ruoli svolti nella comparazione Lit-Tco dal segretario generale dell'Autorità portuale

Antonio Fulvi

PORTO

Livorno al centro della guerra fra i big dei traghetti

È Livorno il campo di battaglia principale della guerra che contrappone i big dei traghetti (Onorato e Grimaldi) con il gigante Msc coinvolto nello scontro. ZUCCHELLI/APAG.8

IL BUSINESS DEI TRASPORTI MARITTIMI

Onorato e Grimaldi sul ring a colpi di rotte e traghetti

Livorno, la guerra degli armatori napoletani rischia di paralizzare la realizzazione della nuova darsena, unica possibilità di espansione (e sviluppo) del porto

Mauro Zucchelli

LIVORNO. Non esiste altro campo dell'economia in cui i big del settore si facciano la guerra quanto accade sul fronte del trasporto via traghetti: lo scontro è fra la flotta della famiglia di Emanuele Grimaldi e quella di Vincenzo Onorato, che sta passando il testimone ai figli Achille e Alessandro ma resta il numero uno della holding che ha in mano Moby, Tirrenia e Toremar.

Sia chiaro, non stiamo dicendo che gli altri capitani d'industria siano madre Teresa di Calcutta ma neanche gli allenatori di Juve e Napoli si sono dati così tante sberle. Forse l'unico paragone possibile bisogna cercarlo proprio nel calcio: nel duello rusticano senza requie fra José Mourinho e Antonio Conte.

Ma qui non si tratta di una élite di ragazzotti strapagati che corrono dietro un pallone bensì di un settore chiave dell'economia del mare: un bello spicchio di Pil, un pilastro indiscutibile dei sistemi territoriali delle città portuali, un fattore chiave della competitività made in Italy. A destare meraviglia sono i toni e l'asprezza di una battaglia campale che ha soprat-

tutto Livorno come terreno

Nello scontro senza esclusione di colpi entra l'intesa con Msc, terzo incomodo

di scontro.

Entrambi - Grimaldi e Onorato - sono armatori, cioè padroni di navi, che sono "scesi a terra", come si dice in gergo portuale: sono diventati anche "padroni" (ma fra virgolette perché sono concessionari) dei terminal, dunque di piazzali e banchine. Rompendo ambedue la vecchia distinzione fra chi va per mare (le navi) e chi sta in banchina (i terminalisti).

Da un lato, c'è Grimaldi: acquisendo il controllo di Colfi, la cassaforte di una storica dinastia di imprenditori marittimi come i Fremura, è fifty-fifty (al 50%) con Piero Neri l'altro socio forte di Sintermar. Non solo: grazie all'alleanza con Tdt (in pugno ai fondi internazionali Infracapital e Infravia) è sbarcato con Sdt alla radice della Darsena Toscana, dov'è stata realizzata la tensostruttura sequestrata dalla Capitaneria di Porto e fi-

nita al centro di una indagine della Procura di Livorno perché ritenuta, di fatto, abusiva. Senza contare che è uno dei clienti più forti dello scalo labronico: talmente forte da dettare le condizioni dell'operatività sulle banchine.

Dall'altra, c'è Onorato: a Livorno ha il quartier generale la controllata Toremar e, per ammissione dello stesso patron alla doppia kermesse di Flensburg per il varo delle nuove navi, tutto è davvero iniziato quando lui mise un piccolo traghetto fra Piombino e l'Elba. Non solo: se la miccia del conflitto l'ha accesa Grimaldi scatenando l'offensiva con una sfilza di partenze per la Sardegna per rompere le uova nel paniere dell'avversario, Onorato ha retto il colpo su Livorno con tre mosse. La prima: ha acquisito da Renzo Conti il controllo di Ltn come terminal specializzato proprio in camion via nave. La seconda: a costo di mandare in fibrillazione i rapporti (poi ricuciti) con Piombino, ha spostato su Livorno una serie di collegamenti con la Sardegna. La terza: ha fatto di tutto per aggiudicarsi la gara della privatizzazione della Porto 2000 per

avere in futuro il controllo del porto passeggeri in tandem con Msc (Marinvest).

Già, Msc. È il terzo incomodo in questo derby fra armatori napoletani e, benché il quartier generale sia sul lago di Ginevra a un passo dal "Jet d'eau", ha anch'esso radici fra Napoli e Sorrento con mister Gianluigi Aponte. Stiamo parlando della seconda flotta al mondo nel trasporto container con un fatturato che sfiora i 30 miliardi di dollari: anch'essa ha messo più di uno zampino nel porto di Livorno, visto che nei mesi scorsi è salita al 50% nel terminal Lorenzini. Guai a parlare di alleanza, i dirigenti di Onorato preferiscono definirlo "accordo commerciale" ma non è un segreto che hanno firmato insieme un ordinativo di traghetti in Cina (Guangzhou Shipyard International e China Shipbuilding Trading Co.).

La guerra per la supremazia fra questi big sul ring rischia di avere contraccolpi sul porto di Livorno: lo scalo è alle prese con l'espansione del porto con la maxi-Darsena, l'unica possibilità di evitare che le strozzature fisico-geografiche della conformazione di banchine e specchi acquei condannino Livorno alla decrescita infelice. —

Onorato risponde a Toninelli

ROMA - Lo scontro dell'armatore Vincenzo Onorato con il ministro Toninelli si arricchisce di una dura risposta del titolare delle compagnie di navigazione Moby, Toremar e Tirrenia alle esternazioni critiche del ministro su tariffe e gestione della Tirrenia. Rispondendo al ministro, (segue a pagina 10)

Onorato risponde

Vincenzo Onorato dichiara:

"La sua è una dichiarazione di chi non sa e non ha preso le informazioni, pura campagna e demagogia elettorale.

"Per quanto riguarda il monopolio, non so che sulle linee per la Sardegna operano altre quattro compagnie: Grandi Navi Veloci, Sardinia Ferries, Grendi e Grimaldi.

"Le tariffe Tirrenia inoltre non sono stabilite da noi, ma dalla convenzione firmata con lo Stato, e spesso sono ben al di sotto dei limiti fissati dalla stessa.

Al ministro Toninelli, alla cui impreparazione siamo abituati da tempo e sui temi più svariati, dico - perché è evidente che non lo sa - che per Onorato Armatori, di cui Tirrenia fa parte, lavorano 5000 persone, tutte italiane e rappresentiamo di gran lunga la prima realtà nazionale in termini occupazionali nei traffici per le isole.

Gli consiglio inoltre di includere nei provvedimenti per il reddito di cittadinanza i 50000 marittimi italiani disoccupati a casa grazie a politiche confermate dai suoi predecessori e che servono gli interessi della lobby degli armatori a cui anche il signor Toninelli sembra rispondere.

Del resto dal suo ministero dipendono anche i controlli sulle leggi a tutela dei marittimi italiani che vengono sistematicamente disattese dagli armatori.

Quando poi va in Sardegna si ricordi anche delle nostre 500 persone, tutti sardi, che lavorano ogni giorno su e per l'Isola".

CONTRO LE VOCI DI UN POSSIBILE RITOCO AL RIBASSO PER L'ATI VINCITRICE

Gara Porto 2000, niente sconti

Duro intervento del gruppo secondo classificato che conferma anche l'interesse a subentrare come aggiudicatario

LIVORNO - Dall'avvocato Francesco Dialti di Milano riceviamo la seguente nota.

"Con riferimento all'articolo dal titolo "Porto 2000 in stand-by: ritocchi alla gara?", pubblicato in prima pagina e poi richiamato al suo interno, in data 12 gennaio 2019 sul giornale da Lei diretto,

in nome e per conto della società Creuers Del Port De Barcelona S.A., in qualità di legale della stessa, desidero fornire alcune precisazioni in merito. Nell'articolo in oggetto si fa riferimento ad una voce che "sta ottenendo un certo credito" secondo la quale: "L'AdSP potrebbe riconoscere all'ATI vincitrice della gara uno "sconto" sugli investimenti offerti nella gara stessa, fino a 20 o

30 milioni sul totale di circa 100 promessi proprio per la possibile eliminazione dell'esclusiva. Pare anche che gli altri raggruppamenti che hanno partecipato alla gara (tra cui i Grimaldi, classificatisi terzi) non si opporrebbero a questa revisione del progetto". Tale asserzione da parte del Vostro giornale non rappresenta in alcun modo la volontà e la

A.F.

(segue a pagina 10)

Gara Porto 2000, niente

posizione dell'associazione temporanea di imprese seconda classificata nella gara pubblica per la vendita del 66% delle quote di Porto 2000 S.r.l. (di cui la mia assistita costituisce la mandataria), che si oppone fermamente a qualsiasi ipotesi di revisione degli investimenti offerti in sede di gara dai partecipanti (così come di ogni diverso elemento delle offerte dei medesimi partecipanti). La mia assistita ha anzi confermato all'Autorità di Sistema Portuale il

proprio interesse ad essere nominata aggiudicataria della procedura in oggetto, non essendosi concretizzate, secondo la mia assistita, stante il lungo tempo ormai trascorso, le condizioni per la sottoscrizione del contratto con il raggruppamento di imprese la cui mandataria è Sinerget Olbia S.p.A."

Il chiarimento cortesemente fornito dall'avvocato Dialti, a nome della Creuers del port de Barcelona SA, contribuisce a portare un po' di luce su una tematica che è insieme complessa e atipica. La possibilità di uno "sconto", riferita nell'articolo del 12 gennaio, è stata avanzata dal terzo gruppo

classificato. E le voci - come l'avvocato ha correttamente ricordato, di voci abbiamo scritto - danno il tema sotto esame. L'avvocato sa bene, anche perché l'abbiamo pubblicato più volte, che il risultato della gara, con la vittoria dell'ATI costituita dai gruppi Onorato e Msc, è di fatto "congelato" per volontà dei vincitori, malgrado i numerosi solleciti da parte dell'Autorità di sistema livornese, che è titolare delle azioni della Porto 2000 insieme alla Camera di Commercio. In recenti dichiarazioni di Vincenzo Onorato si è ribadito che il "congelamento" della gara - ovvero la non formalizzazione con relativo versamento

di una tranche di circa 10 milioni di euro - è dovuto allo scontro in atto sulla "riserva" o meno per la Porto 2000 della gestione dei traffici passeggeri. Proprio su questo giornale riferiamo dell'intervento del viceministro Rixi con l'annuncio di una circolare che dovrebbe chiarire anche la vicenda. Diamo atto anche alla Creuers Barcelona dell'offerta - che rappresenta una novità, almeno per il mondo dell'informazione locale - di sostituirsi ai vincitori non ancora ufficializzati nella gara. E aspettiamo gli eventi, sperando in decisioni finalmente rapide e non in tempi biblici, anche e specialmente nell'interesse del porto e dei suoi utenti.

LA CONCESSIONE SULLA SPONDA EST

Barbera: niente appello «Ma sono emerse le nostre buone ragioni»

LIVORNO. Livorno Terminal Toscano (Ltt) non farà appello contro la decisione avversa del Tar sull'assegnazione del tratto di Sponda Est che il Prg destina alle rinfuse. L'annuncio arriva dall'amministratore unico Federico Barbera, che sottolinea di aver «preso atto della situazione di gravissima difficoltà in cui versa il sistema portuale livornese». Ma Ltt «intende facilitare la conclusione di un

rapidissimo trasferimento delle attività di Tco» così da dare la stura anche alla privatizzazione di Porto 2000 che «nella permanenza dei traffici delle rinfuse alla Calata Orlando vede impedita la conclusione».

Nel mirino di Barbera è la mancanza di sintonia fra i tempi della burocrazia e quelli di realizzazione di progetti industriali: tant'è vero che tra conclusione dell'iter di compara-

zione (5 giugno 2017) e delibera del comitato di gestione (11 novembre 2017) «sono intercorsi ben 149 giorni, senza alcuna ragione». A ciò si aggiunge il paradosso del sommarsi di cinque ruoli su sei per il segretario generale che ha perso significato da solo «i ruoli di estensore della gara come segretario generale, di responsabile unico del procedimento, di f.f. dirigente responsabile del demanio, di f.f. dirigente responsabile del lavoro portuale e di garante della trasparenza ed anti corruzione».

Al tempo stesso Barbera ribadisce il proprio convincimento di aver «visto leso il diritto ad una trasparente ed equanime valutazione in assenza di preventiva dichiarazione dei criteri di giudizio dei

piani industriali proposti dai partecipanti alla gara di comparazione»: l'ha detto - riferisce - anche il parere del Garante della Concorrenza che a novembre ha censurato il comportamento dell'Authority.

Ltt rivendica di aver «avviato a livello nazionale la discussione sulla ineludibile necessità di avere regolamenti coerenti con le normative nazionali ed europee» per affidare le concessioni: va ben definito il perimetro della discrezionalità dell'Authority competente. E Barbera sottolinea che «il recepimento della maggior parte delle doglianze fin qui manifestate da Ltt e riportate nel progetto di regolamento proposto dall'Authority mostrano quanto fossero puntuali appropriate e condivisibili». —

LTT rinuncia alla sponda Est della Darsena Toscana Barbera: “Convinti di aver visto lesa il diritto ad una trasparente ed equanime valutazione”

LIVORNO – Federico Barbera, amministratore unico di Livorno Terminal Toscano srl (Ltt) attraverso un comunicato diffuso spiega la decisione di non fare appello alla sentenza sull'assegnazione della concessione dell'area demaniale del porto di Livorno, soprattutto per l'attuale situazione di difficoltà del sistema portuale stesso.

“Livorno Terminal Toscano srl -si legge nel comunicato- preso atto della situazione di gravissima difficoltà in cui versa il sistema portuale livornese per le note vicende ampiamente riportate dagli organi di stampa, ha ritenuto di non dover interporre appello presso il Consiglio di Stato avverso alla sentenza del Tribunale amministrativo della Toscana che l'ha vista soccombente in giudizio per l'assegnazione della concessione dell'area demaniale destinata dal Prp allo svolgimento di attività terminalistiche per le merci alla rinfusa nel porto di Livorno.

Conferma comunque -continua Barbera- il proprio convincimento di aver visto lesa il diritto ad una trasparente ed equanime valutazione in assenza di preventiva dichiarazione dei criteri di giudizio dei piani industriali proposti dai partecipanti alla gara di comparazione, cosa peraltro confermata dal parere della Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato che ha inteso censurare il comportamento dell'AdSp di Livorno e Piombino, con parere del 24.11.2017.

Ltt esprime soddisfazione per aver avviato a livello nazionale la discussione sulla ineludibile necessità di avere regolamenti coerenti con le normative nazionali ed europee per l'assentimento delle concessioni. È infatti indispensabile che si regolino, limitino e definiscano le discrezionalità dell'Authority competente.

Il recepimento della maggior parte delle doglianze fin qui manifestate da Ltt e riportate nel progetto di regolamento proposto dall'AdSp del mar Tirreno settentrionale, mostrano quanto esse fossero puntuali appropriate e condivisibili.

Ltt, comunque, intende facilitare la conclusione di un rapidissimo trasferimento delle attività di Tco dalla attuale posizione alla Sponda Est, ponendo così la stura anche alla gara per la privatizzazione della Porto 2000 che nella permanenza dei traffici delle rinfuse alla Calata Orlando vede impedita la conclusione.

L'amara morale della vicenda che ha riguardato Ltt -continua l'amministratore unico della società- e l'istanza di concessione è la conferma che i tempi della burocrazia e quelli di realizzazione di progetti industriali, anche importanti e di sicuro futuro respiro, sono incompatibili tra loro e con i più elementari principi ispiratori della libertà di impresa e della libera concorrenza.

- segue

Basti pensare che tra la conclusione della procedura di comparazione avvenuta il 5 Giugno del 2017, e la delibera del Comitato di Gestione dell'11 Novembre 2017 sono intercorsi ben 149 giorni, senza alcuna ragione ne tantomeno attività, almeno per quanto consta alla scrivente.

Malgrado tutto -conclude Barbera- comunque in presenza di regole certe e trasparenti, secondo la comune accezione dei termini, e della rimozione della incomprensibile posizione del Segretario generale che lo ha visto personificare, da solo, i ruoli di estensore della gara come Segretario generale, di Responsabile unico del procedimento, di f.f. Dirigente responsabile del demanio, di f.f. Dirigente responsabile del lavoro portuale e di Garante della trasparenza ed anti corruzione, ricoprendo così ben 5 delle 6 posizioni previste, Ltt non esclude di potersi in futuro interessare a nuovi progetti industriali.”

IL CASO IL GARANTE DEI DISABILI, MELIS: «IL PIANO DI ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE VA AVANTI»

Fortezza Vecchia più accessibile, un appello al Demanio

UN INCONTRO fuori dall'ingresso della Fortezza Vecchia, ieri mattina, dopo un appello alle forze politiche per sollecitare un intervento in merito all'accessibilità per i disabili del monumento affacciato sul porto. «Siamo a comunicare con estremo rammarico che nessun riscontro è stato dato dall'ennesima sollecitazione inoltrata all'Autorità portuale incaricata per la gestione della Fortezza Vecchia, relativamente alla piena messa a norma della stessa per l'accessibilità da parte dei disabili - tuonano Associazione Paraplegici, Oltre per Livorno e

Sport Insieme Livorno - La Fortezza Vecchia è diventata il simbolo di un rilancio culturale e turistico che male si accompagna con i continui rinvii sulla sua messa a norma in termini di accessibilità».

UN APPELLO raccolto dal consigliere comunale Marco Cannito di Città diversa e Monica Pecori, consigliere regionale di Toscana per tutti. «Il piano di abbattimento delle barriere architettoniche in Fortezza Vecchia va avanti - ha spiegato Maurizio Melis, garante comunali per i diritti delle persone con disabilità - I rallentamenti degli ultimi tempi sono la conseguenza del-

le indagini della Procura che vedono coinvolti i vertici dell'Autorità portuale del braccio di ferro in corso con la Capitaneria di porto e alle ipotesi di commissariamento ventilate in questi giorni. Ma il segretario della port authority Massimo Provinciali, mi ha confermato il suo impegno a rendere la Fortezza Vecchia il più accessibile possibile anche a persone con difficoltà motoria. La Fortezza Vecchia è una struttura medievale studiata per essere inaccessibile ed è impensabile che si possa rendere accessibile al 100% in meno di un anno - aggiunge - Nonostante questo, e nono-

stante il garante comunale non abbia alcuna competenza né potere diretto sulla struttura, siamo riusciti a sensibilizzare i vertici dell'Autorità portuale che hanno finanziato e completato alcuni interventi. Quelli strutturali, al contrario, sono stati bloccati dai revisori dei conti dell'Autorità di sistema, visto che, è bene non dimenticarlo, la Fortezza è di proprietà del Demanio. Lancio un appello allo stesso Demanio, affinché prenda l'impegno di cofinanziare gli interventi strutturali più importanti, anche perché non è possibile che tutto sia in capo alla port authority che ha il bene in concessione solo fino al 2020».



DECISI Le associazioni Paraplegici, Sport Insieme Livorno e Oltre per Livorno con Cannito e Pecori

LE ASSOCIAZIONI

«Far sì che questo simbolo di Livorno non sia luogo di esclusione»

UN APPELLO-DENUNCIA DI TRE ASSOCIAZIONI LIVORNESI

La Fortezza Vecchia “vietata” ai disabili

Indetta per oggi una manifestazione davanti all'ingresso del monumento - Tanti solleciti ma nessuna risposta?



LIVORNO - “Siamo a comunicare con estremo rammarico che nessun riscontro è stato dato dall'ennesima sollecitazione inoltrata all'Autonomia Portuale incaricata per la gestione della Fortezza Vecchia, relativamente alla piena messa a norma della stessa per l'accessibilità da parte dei disabili”.

Comincia così la nota firmata dalle associazioni Paraplegici, Sport Insieme Livorno, Oltre per Livorno.

“La Fortezza Vecchia di Livorno - continua la nota - è diventata il simbolo di un rilancio culturale e

turistico che male si accompagna con i continui impegni e rinvii sulla sua messa a norma in termini di accessibilità da parte di tutti. Il silenzio assordante che ha seguito l'invio di un sollecito così forte è stato di nuovo inascoltato. Davvero dobbiamo arrivare ad un giudizio per vedere finalmente il pieno rispetto di norme che sono prima di tutto norme di rispetto della dignità delle persone? Noi oggi vi appelliamo a tutti, tutte le forze politiche ed istituzionali, di nuovo, affinché si arrivi a risolvere un problema che da troppo tempo vede susseguirsi rinvii,

mancate promesse e fumose responsabilità.

“Siamo quindi a chiedere di poter fare con tutti una verifica, di persona, di cosa significhi il fatto che una struttura che dovrebbe essere il simbolo di accoglienza per la Livorno turistica, luogo di accoglienza per importanti eventi cittadini e simbolo del legame fra porto e città, oggi sia luogo di esclusione”.

La nota conclude invitando la cittadinanza a un incontro-manifestazione in programma per oggi, sabato 19 gennaio alle 12 all'ingresso della Fortezza.

Rixi dixit: circolare attendesì



Edoardo Rixi

LIVORNO - Bocce ferme, ormai per poco, visto che lunedì 21 dovrebbe esservi il - salvo rinvii, sempre possibili - pronunciamento della Procura della Repubblica sulla richiesta di "sospensiva" dei vertici dell'AdSP fatta dal giudice delle indagini preliminari. Una proposta-bomba, che sul piano operativo creerebbe in

Antonio Fulvi
(segue a pagina 10)

traffici portuali previsti nei prossimi anni in tutti i porti italiani. È stata inoltre evidenziata l'importanza della programmazione degli accosti portuali per ottimizzare la capacità delle banchine pubbliche".

C'è tutto e non c'è niente nella nota di Rixi: come del resto era prevedibile, trattandosi di una faccenda estremamente delicata, che ha visto il primo clamoroso caso di aperto contrasto tra due Autorità che operano nello stesso porto e che fanno parte dello stesso comitato di gestione. Quella che è filtrata dal ministero, in chiave strettamente ufficiale, sarebbe un richiamo a disinnescare lo scontro, in aiuto del quale disinnescato arriverà la circolare. I cui tempi però non sembrano essere strettissimi, come l'emergenza richiede. Nel frattempo si è attivato anche il presidente della Regione Toscana Rossi, con il "tavolo" già preannunciato tra le parti. Il tutto aspettando ovviamente la Procura della Repubblica. Per il resto, vada la saggia massima del greco Chitone: la tua lingua non preceda il tuo pensiero". O quella di Solone: "Sapendo e non sapendo, taci".

Rixi dixit: circolare

il "venale mortale" come ha scritto con amara ironia il vescovo Giusti sulla vicenda - uno sconquasso sui tanti progetti aperti per il porto di Livorno. Intanto si registra la presa di posizione ufficiale del viceministro alle infrastrutture con delegati per il porto Edoardo Rixi, che come avevamo preannunciato ha convocato a Roma sia il direttore marittimo della Toscana e comandante della Capitaneria contrammiraglio Giuseppe Tarzia, sia il presidente dell'AdSP del Tirreno settentrionale ingegner Stefano Corsini.

Sempre dal viceministro Rixi, arriva la notizia della convocazione per mercoledì prossimo 23 di tutti i presidenti delle Autorità portuali di sistema, per ascoltare le loro problematiche sulla delirata questione dell'utilizzo delle banchine pubbliche: una riunione propedeutica alla circolare preannunciata dallo stesso viceministro.

L'unica dichiarazione ufficiale è quella di Rixi, affidata all'Ansa di mercoledì scorso. "Nel corso dell'incontro - dice la nota - è emersa da parte della direzione generale competente in materia, la disponibilità ad avviare l'elaborazione di una circolare esplicativa sull'utilizzo delle banchine pubbliche, alla luce dell'aumento dei

DAI DATI 2018 FORNITI DALL'AVVISATORE MARITTIMO

Traffici da crociera a Livorno dove vanno e da dove vengono

Un'esautiva rassegna delle destinazioni dopo lo scalo labronico e dei porti precedenti - Le banchine utilizzate per le soste

LIVORNO - Torniamo sui dati forniti gentilmente dall'Avvisatore Marittimo della torre azzurra del porto, per puntualizzare i temi relativi ai traffici delle navi da crociera, che come abbiamo già scritto nel giornale di mercoledì hanno registrato nel 2018 un aumento dei passeggeri del 10,78%. Ci preme anche sottolineare che i dati sul movimento delle navi sono ufficiali, e non più ufficiosi come un tempo, in quanto sono l'unica fonte che registra h/24 i passaggi dalla torre azzurra della famiglia Moniga: con Massimo e Fabrizio che hanno anche sottoscritto un contratto di fornitura dei dati in questione all'Autorità di sistema portuale che li utilizza, insieme alle altre istituzioni, anche per le reti nazionali.

Tornando alle crociere, la provenienza delle navi da crociera risulta prevalente da Civitavecchia (51% come si vede dalla relativa torta dell'Avvisatore Marittimo) seguita da Montecarlo per il 13%. Se ne deduce che dal punto di vista della provenienza delle navi, le crociere che toccano Livorno si svolgono nell'ambito della parte nord ovest del Mediterraneo, con prevalenza sui porti della Liguria e della Costa Azzurra, salvo alcune eccezioni.

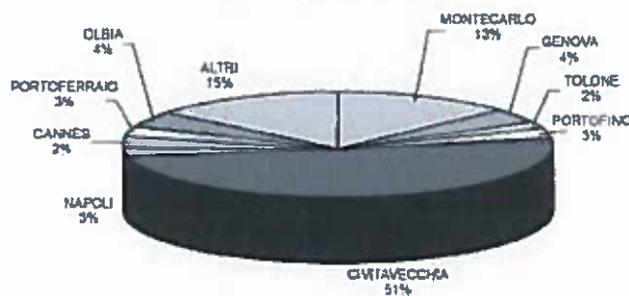
Le destinazioni dopo Livorno sono prevalentemente la Costa Azzurra (32%) seguita da Civitavecchia: a conferma che il porto di Civitavecchia è "home" prevalente per le navi da crociera della nostra area, sia in entrata che in arrivo. La Costa Azzurra è la destinazione più battuta proprio dalle navi che vengono da Civitavecchia, con Barcellona che svolge il ruolo di terza destinazione ed è notoriamente un "hub" internazionale specie per i passeggeri che arrivano (e ripartono poi) dal continente americano e dal Nord Europa.

La terza torta riguarda l'utilizzo delle banchine del porto di Livorno per le navi da crociera. Come già sottolineato, la prevalenza è dell'Alto fondale (50,6%) grazie anche agli

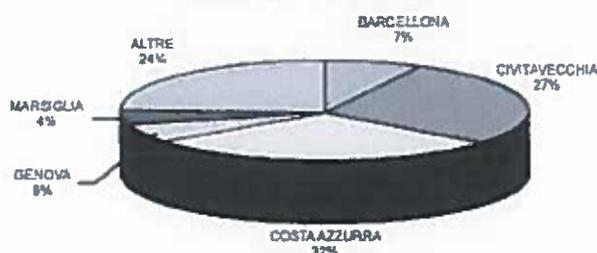
accordi del **Mareo** con la Compagnia dei portuali, seguita dal molo Italia, che pur non essendo specificamente destinato alle crociere offre fondali e lunghezza di banchina

adatti, usufruendo anche di una facilità di accordo con i venti prevalenti dal 2° e 3° quadrante: e la protezione per quelli dal 4° quadrante, a volte forti specie d'estate.

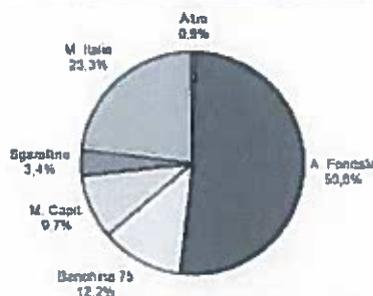
Provenienza navi passeggeri



Destinazione navi passeggeri



Banchine utilizzate per l'ormeggio dalle motonavi passeggeri



Cina-Pireo una proposta su Livorno

LIVORNO – Cina-Pireo-Livorno, è questo l'asse lungo cui potrebbe svilupparsi il futuro dello scalo labronico. Se ne è parlato durante un incontro a Palazzo Rosciano, sede

dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, cui hanno preso parte il console onorario della Repubblica Popolare Cinese a Firenze, Wan Fuguo e il console onorario della Grecia, Elena Konstantos. A riceverli, oltre al padrone di casa, Stefano Corsini, anche il sindaco cittadino Filippo Nogarini e il dirigente della promozione dell'ente portuale, Gabriele Gargiulo.

Non è un caso che nel quartier

generale della Port Authority il console cinese e quello greco si siano presentati insieme. Dal 2016 il porto del Pireo è infatti in mano alla Cina attraverso il colosso Cosco ed è diventata una delle più importanti teste di ponte tra i mercati dell'Estremo Oriente e quelli dell'Europa Centro-Occidentale. Per Livorno potrebbe dunque presentarsi la possibilità di sviluppare collegamenti feeder con lo scalo ateniese che quasi un
(segue in ultima pagina)

Cina-Pireo una proposta su Livorno



Nella foto (da sx): Il console cinese Wan Fuguo, il presidente Stefano Corsini e il sindaco Filippo Nogarini nell'incontro a Palazzo Rosciano.

unna fa ha accolto presso il suo principale terminal container le prime unità navali da 20 mila Teu. Non solo: i due scali potrebbero trarre inedite sinergie anche sul fronte dei rotabili, che rimane il business principale del porto della Città dei Quattro Mori.

L'idea di una collaborazione commerciale tra i tre Paesi non nasce certo oggi, ma è stata preparata attraverso una serie di incontri interlocutori che lo stesso presidente Corsini ha avuto nei mesi scorsi con il console greco Konstantos, che si è offerto di fare da intermediario con l'establishment politico cinese. Si tratta di un feeling che si è venuto a creare in tempi non sospetti e che è stato valorizzato quest'oggi dallo stesso console cinese, che ha asserito di essere venuto in visita a Livorno anche su richiesta del numero uno della Piraeus Port Authority, FU Chengjiu, e dei vertici del Piraeus Container Terminal, con cui vanta ottimi rapporti.

«Il nostro obiettivo è quello di promuovere la collaborazione tra Livorno e il Pireo - ha detto Fuguo - i miei amici del Pireo supportano questo intento e riteniamo ci siano le condizioni per approfondire le possibili convergenze tra i due porti».

Engie voleva comprare Port Utilities

Emergono nuove indiscrezioni dietro l'avvio del procedimento di decadenza della concessione: i rilievi dell'Adsp iniziarono dopo questo episodio e il rifiuto della famiglia Russo a cedere l'azienda. Fu Di Majo a presentare i manager del colosso francese, per il quale lavorava lo studio legale da cui proveniva il presidente del porto

CIVITAVECCHIA - In attesa di sapere come l'Adsp valuterà le controdeduzioni di Port Mobility e Port Utilities relativamente ai procedimenti avviati rispettivamente per la revoca e la decadenza delle concessioni di servizi di interesse generale, emergono alcune indiscrezioni che, qualora trovassero conferma, renderebbero quantomeno imbarazzante la posizione del presidente dell'Authority Francesco Maria Di Majo.

Nel maggio scorso, infatti, il numero uno di Molo Vespucci convocò i vertici di Port Utilities per una riunione il cui scopo sarebbe stato quello di presentare al presidente della società concessionaria dei servizi di acqua, elettricità e dati, alcuni manager di Engie, il colosso francese dell'energia che prima si chiamava Gas de France Suez e per il quale Civitavecchia è un centro strategico in Italia. Engie è infatti azionista di riferimento di Tirreno Power e sta cercando da mesi di convincere il sindaco Cozzolino a partire con un discutibilissimo project financing per l'illuminazione pubblica ed altri servizi comunali.

Dopo le presentazioni di rito, a quanto pare Port Utilities accolse l'invito di Di Majo a valutare se esistesse la possibilità di collaborare con Engie, che però, in una successiva riunione, rilanciò subito, dicendo a chiare note alla famiglia Russo, azionista di maggioranza di P.U., di non volersi limitare ad un accordo commerciale, ma di volere acquisire il controllo dell'azienda.

Dopo il rifiuto di Russo, che si disse non interessato a cedere la maggioranza della società, lo scorso mese di agosto, come ricostruito dagli stessi vertici della concessionaria nelle proprie controdeduzioni, iniziarono le contestazioni dell'Adsp, con una vera e propria escalation che a dicembre ha portato all'avvio del procedimento di decadenza.

Sarà stata una semplice coincidenza?

Certo è che se così fosse, le coincidenze sarebbero almeno due: prima di approdare alla guida dell'Adsp, infatti, l'avvocato Di Majo lavorava presso la sede romana di un prestigioso studio legale internazionale che tra i propri clienti vanta proprio il gruppo Engie. Ora, al di là, delle singolari coincidenze, appare comunque almeno inopportuno che il presidente dell'ente di garanzia e controllo di un porto organizzi incontri per "sollecitare" l'avvio di rapporti commerciali tra gruppi imprenditoriali, che poi si rivelano veri e propri tentativi di scalate fallite, con tanto di avvio di procedimenti che in un contesto simile potrebbero anche apparire come una sorta di ritorsione, per poi mettere in gara i servizi tolti al precedente concessionario. Gara in cui, c'è da scommettere, semmai ci si dovesse arrivare, Engie sarebbe tra i più forti probabili partecipanti.

Al via le ispezioni Mit su AdSP di Civitavecchia, Ravenna e Taranto

19 gennaio 2019 - Sono in corso le verifiche a campione da parte di ispettori del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla gestione delle Autorità di Sistema portuale di Civitavecchia, Ravenna e Taranto. Su indicazione del Ministro Danilo Toninelli, la Direzione Generale del Mit per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne ha portato a compimento tutte le procedure di nomina di una commissione ispettiva ad hoc composta dal direttore generale della RAM S.p.a. Francesco Benevolo, in qualità di presidente; dal dirigente del Mit Eugenio Minici e dal Capitano di Vascello Sandro Gallinelli, in servizio presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. La commissione è stata incaricata di effettuare ispezioni sull'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale di Civitavecchia, sull'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale di Ravenna e sull'Autorità di Sistema portuale del Mare Ionio di Taranto. L'attività di ispezione, attualmente in corso e che avrà una durata massima di sei mesi, punta in particolare a verificare la gestione dei rispettivi porti delle tre Autorità, con riguardo anche ai profili economico-finanziari, legale-amministrativi e tecnici.

CON UN EVENTO DI 8 ORE IN UN'UNICA GIORNATA

L'AdSP MAM investe in sicurezza per portuali

A febbraio un corso di formazione nelle imprese che operano nel porto di Bari - Metodologie e strumenti di supporto alla valutazione e gestione dei rischi

BARI - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha interamente finanziato un corso di formazione destinato ai lavoratori che operano nel porto di Bari, con l'obiettivo di implementare i livelli di sicurezza, attraverso conoscenze specifiche su metodologie, strumenti e servizi di prevenzione degli infortuni sul lavoro.

L'evento formativo, organizzato di concerto con ASL Bari, Capitaneria di Porto e Inail si svolgerà in un'unica giornata il 13 febbraio, 8 ore suddivise in due moduli, presso la sede di Bari dell'AdSP MAM.

Parteciperanno datori di lavoro, dirigenti, preposti, responsabili e

addetti al servizio di prevenzione e protezione, rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza aziendale e di sito, territoriali, responsabili di sistema di gestione della salute e della sicurezza.

Durante la giornata sono previste esercitazioni applicative, casi studio ed esempi. In particolare, verrà illustrato il quadro del fenomeno infortunistico, incluse le cause e le dinamiche registrate; mettendo in evidenza quali siano gli strumenti operativi per prevenire infortuni che spesso risultano fatali per gli operatori.

"I lavoratori portuali sono il vero motore del porto - commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugn Patroni Griffi. Effettuano un lavoro

che richiede alta specializzazione e che, in certi casi, presenta alti rischi. Abbiamo inteso investire sulla formazione, per migliorare le performance di sicurezza in banchina, a tutela dei lavoratori e delle imprese".

L'evento formativo, rientra sia tra gli obiettivi del "Piano dell'Organico delle imprese operanti nei porti gestiti dall'AdSP MAM", approvato dal Comitato di Gestione nello scorso ottobre, sia tra quelli del "Patto per la tutela e la crescita del lavoro" sottoscritto, lo scorso 4 maggio, da AdSP, organizzazioni sindacali, associazioni di categoria di industria e commercio e dalle imprese portuali.

A Taranto il 21 gennaio tavolo di confronto dei piloti portuali italiani

Taranto, 18 gennaio 2019 – Lunedì prossimo, 21 Gennaio, alle ore 11.00 a Taranto, presso l'Hotel Plaza, in via D'Aquino, 46, promosso dal Presidente dell'Unione Piloti, Comandante (CLC) Vincenzo Bellomo si terrà un tavolo di discussione e confronto tra tutti i membri della categoria, indipendentemente dal sindacato a cui risultano iscritti.

“Considerata l'importanza degli argomenti da trattare, i quali prescindono dall'appartenenza a una specifica associazione di categoria, ho preferito togliere – spiega il presidente dell'U.P. - nell'invito inviato a tutti i piloti italiani – il logo del mio sindacato”. “A scanso di equivoci – sottolinea Bellomo – in quel giorno non presenzieranno il Presidente e Vice Presidente dell'U.P. ma Vincenzo Bellomo Pilota del Porto di Taranto e Marco Ragusa Pilota del Porto di Venezia”.

Tra i punti all'ordine del giorno figurano: Rinnovo tariffario 2019-2020; Modalità di calcolo delle prestazioni rese con il secondo pilota a bordo; Estensione dei coefficienti per i grandi tonnellaggi; Disagio espresso nelle note indirizzate ai piloti effettivi delle Corporazioni di Augusta, La Spezia e Livorno. E' prevista una partecipazione di circa una quarantina di piloti.

Informazioni Marittime

Piloti dei porti si riuniscono a Taranto

Tra i temi all'ordine del giorno, il rinnovo tariffario 2019-2020

Promosso dal presidente dell'Unione Piloti, Comandante (CLC) Vincenzo Bellomo, si terrà lunedì 21 gennaio, alle ore 11, presso l'Hotel Plaza di Taranto, in via D'Aquino, 46, un tavolo di discussione e confronto tra tutti i membri della categoria, indipendentemente dal sindacato a cui risultano iscritti.

"Considerata l'importanza degli argomenti da trattare, i quali prescindono dall'appartenenza a una specifica associazione di categoria, ho preferito togliere – spiega il presidente dell'U.P. - nell'invito inviato a tutti i piloti italiani - il logo del mio sindacato". A scanso di equivoci – sottolinea Bellomo - in quel giorno non presenzieranno il presidente e vice presidente dell'U.P. ma Vincenzo Bellomo Pilota del porto di Taranto e Marco Ragusa Pilota del porto di Venezia".

Tra i punti all'ordine del giorno figurano: rinnovo tariffario 2019-2020; modalità di calcolo delle prestazioni rese con il secondo pilota a bordo; estensione dei coefficienti per i grandi tonnellaggi; disagio espresso nelle note indirizzate ai piloti effettivi delle Corporazioni di Augusta, La Spezia e Livorno. E' prevista una partecipazione di circa una quarantina di piloti.

Porto di Gioia Tauro, la Mct pronta al reintegro dei lavoratori

Non vi sarà alcuna manifestazione dei lavoratori portuali licenziati, lunedì mattina, né al gate d'ingresso del terminal né allo svincolo dell' A2: Uiltrasporti Calabria fa marcia indietro sospendendo i sit-in programmati in attesa della scadenza degli stipendi, giorno 27. Il motivo? Secondo quanto riferito dal sindacato, MCT si sarebbe decisa a riconoscere il diritto al reintegro degli ex dipendenti, sancito dalla sentenza del Tribunale di Palmi, predisponendo l' iter previsto per la loro regolare ripresa del servizio (prima visita sanitaria e la prossima settimana si inizierà a fare aula di formazione). Anziché la protesta, avrà quindi luogo una riunione in Autorità portuale. A comunicarlo, ieri pomeriggio, il segretario regionale Giuseppe Rizzo con una breve nota: «Alla luce dei risvolti positivi ottenuti a seguito dell' iniziativa intrapresa dalla nostra organizzazione sindacale - si legge - e viste le risposte ricevute dagli stessi lavoratori riteniamo giusto e doveroso dover sospendere la mobilitazione pacifica proclamata il 16 gennaio». Leggi l' articolo completo su Gazzetta del Sud - edizione Reggio in edicola oggi. © Riproduzione riservata. DOMENICO LATINO

Rixi in visita al porto di CagliariCagliari -Visita del vice ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, stamane alla direzione marittima di Cagliari.

Cagliari -Visita del vice ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, stamane alla direzione marittima di Cagliari. L'esponente del governo è stato accolto dal comandante, il capitano di vascello Giuseppe Minotauro. Presenti il prefetto di Cagliari, Romilda Tafuri, e il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar di Sardegna, Massimo Deiana. Il vice ministro si è trattenuto circa un'ora per una riunione a porte chiuse. Durante l'incontro - secondo quanto si è appreso - si discusso di varie questioni tra cui gli sbarchi di immigrati provenienti dall'Algeria, di turismo crocieristico e delle questioni legate alla gestione del porto canale. Al termine della riunione, Rixi è salito su una motovedetta della Guardia costiera di Cagliari, per un giro nel porto. Nel pomeriggio, alle 16, è previsto un sopralluogo al sulla statale 195 nei pressi di Capoterra.

Toninelli: Onorato umilia i sardi

“In alcuni periodi dell’anno le tariffe sulle sue navi schizzano a livelli vergognosi”

ROMA – Continua lo “scontro” fra il ministro Toninelli e l’armatore Onorato. Dopo l’attacco su Tirrenia avvenuto in terra sarda e la immediata risposta di Onorato alle sue dichiarazioni, il ministro ha rilanciato il suo pensiero sul social Facebook.

“Ad Onorato, scrive Toninelli, mi riservo di rispondere anche per le vie legali. Qui voglio semplicemente ricordargli che l’abuso di posizione dominante che lui pratica sulle tratte sarde, il monopolio di fatto di cui ho parlato, è stato accertato e sanzionato dall’Antitrust nel Marzo 2018. Stiamo parlando di una maximita da quasi 30 milioni di euro adottata per condotte anticoncorrenziali che avrebbero violato l’articolo 102 del Trattato sul funzionamento dell’Unione europea.

Il Tar ha solo sospeso la sanzione nei confronti delle sue imprese Cin-Tirrenia e Moby, in attesa del giudizio di merito. Ma si parla di ritorsioni e penalizzazioni economiche ai danni delle aziende di logistica che si sono avvalse dei servizi dei concorrenti, mentre dall’altra parte sono stati adottati trattamenti di favore nei confronti delle società rimaste fedeli alle sue compagnie.

Onorato, continua Toninelli, sta mortificando i sardi con tariffe che, soprattutto in alcuni periodi dell’anno, schizzano a livelli vergognosi. E tutto ciò mentre lo Stato incredibilmente gli elargisce, in regime di concessione, 72 milioni di euro annui. Peraltro, il livello del suo servizio sta peggiorando sempre più – ritardi negli arrivi, nelle partenze, sostituzioni di navi con altre non idonee – e lo dimostrano le crescenti sanzioni irrogate al signor Onorato dal Mit, che nel 2018 hanno raggiunto la cifra di circa 500mila euro.

Aggrapparsi alla giustizia amministrativa, conclude il ministro, potrà servirgli fino a un certo punto. Questo emerito benefattore alla Leopolda del 2015 spiegava, di fronte a Renzi, che i sardi avrebbero viaggiato sui suoi traghetti con appena 14 euro. Si trattava di una promessa degna del suo illustre interlocutore. Una beffa oltre al danno per i cittadini dell’isola”.

A22, Toninelli: “Sbloccata la situazione”

“Abbiamo evitato che la gestione e i relativi profitti finissero ai privati”

ROMA – È stato diffuso con una nota il commento in merito al dossier della A22 del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli: “Abbiamo sbloccato la situazione, risolvendo i problemi, sciogliendo tutti i nodi giuridici e convincendo, dopo una trattativa difficile, la Ue della bontà dello schema di convenzione. Abbiamo dunque evitato che la gestione della autostrada A22 e i relativi profitti finissero ai privati, e siamo pronti a valorizzare i territori attraverso l’affidamento al settore pubblico locale. Non è accettabile, però, che qualcuno ancora oggi non voglia apporre l’ultima firma e tagliare il traguardo solo perché, diciamo, ha l’obiettivo di tenersi il vecchio bottino, a scapito delle popolazioni e delle comunità interessate”.

“Ci sono circa 120 milioni di euro di extraprofitti della vecchia Autobrennero Spa che dovrebbero tornare allo Stato perché realizzati negli anni in cui la concessione era già scaduta” aggiunge.

“I soci non li vogliono restituire? Era immaginabile, visto che nel solo 2017 la gallina dalle uova d’oro ha fruttato 33 milioni di euro in dividendi. A questo punto abbiamo proposto loro, come Mit, di traslarli, di riportarli sulla nuova convenzione, in modo da riequilibrare il rapporto tra investimenti e tariffe, abbassando così i pedaggi per chi inquina meno e perseguendo politiche di mobilità sostenibile. Ma loro non ci sentono nemmeno da quest’orecchio”.

“È evidente, a questo punto, che da una parte il Governo e il mio ministero perseguono l’interesse pubblico: e lo dimostra il fatto che il Pef del nuovo schema di convenzione prevede in media circa 2,7 milioni di euro annui di dividendi contro, a titolo di esempio, i 33 milioni già citati. Una differenza enorme. Dall’altra parte, invece, qualche politico locale pensa di poter ancora sfruttare quella gallina dalle uova d’oro secondo logiche di potere meramente clientelari. Ma i tempi sono cambiati e bisogna stare attenti a tirare troppo la corda, perché la corda poi si spezza...”, conclude il ministro.

Cittadella "occupata" Zona falcata nell' incubo In spregio a ogni tutela e vincolo. E il 31 dicembre si rischiano di perdere 14 milioni

Messina fa l'ultimo salto nel baratro dell'autodistruzione della memoria - altro che riqualificazione della Zona falcata - ed incombe una scadenza "ghigliottina", una data non lontana e tutta da rispettare se non si vogliono perdere 14 milioni di euro destinati dal Patto per il Sud alla Real Cittadella: il 31 dicembre 2019. Andiamo per ordine: sul tavolo la Falce, e Messina. Chi ancora frequenta il fronte a mare di San Raineri e il più grande patrimonio storicoarchitettonico della città, sfregiato dagli anni 70 del secolo scorso, potrebbe avere già notato l'ultima frontiera dell'abbandono e del degrado. Se prima le abitazioni abusive si racchiudevano all'interno delle mura seicentesche, tra i portali, i fregi barocchi e i locali di difesa, adesso all'esterno delle vecchie e nuove abitazioni abusive, vengono realizzate anche porte a grata metallica e staccionate di recinzione. Ovvero sia - come avviene in tutti gli insediamenti abusivi - aumentano a poco a poco le opere di protezione da parte di alcune decine di occupanti messinesi come di varia nazionalità. Con loro alcuni cani di due distinti branchi, che s'aggirano all'interno del Bene culturale vincolato. Che a volte si sfidano per ovvi problemi di contesa del cibo e di marcatura del territorio. Nessun equivoco, sia chiaro: sarebbe folle e ingiusto dare una qualunque "colpa" della Baraccopoli nel Bene culturale, a quanti qui trovano quattro mura gelate per non rischiare di morire a terra sotto qualche portico. Semmai sarebbe giusto che i Servizi sociali del Comune, d'intesa con l'Autorità portuale e la stessa Soprintendenza, tentassero la via di una più idonea accoglienza o almeno di un sostegno: altrove e non certo qui dove alcuni di loro - ricordate l'artista brasiliana Gao... - hanno trovato la morte. Ma veniamo al punto, alla "ghigliottina" del 31 dicembre 2019. È il termine entro il quale va attivato un concreto programma di interventi per evitare che alla scadenza finale del Patto per il Sud, la "previsione di sviluppo" da 14 milioni per il recupero della Real Cittadella spagnola contenuta nello stesso Patto diventi carta straccia. Se il progetto preliminare di cui dispone la Soprintendenza di Messina non farà alcun passo avanti sul suo cammino, fatto innanzitutto di certezze su risorse, tempi, competenze, dall'1 gennaio 2010 lo Stato destinerà altrove i 14 milioni. Ovvero si rinnoverà la beffa di oltre un decennio fa, quando si persero gli 11 milioni allora stanziati, per la Real Cittadella, dall'Ue.

Secondo il soprintendente Orazio Micali (vedi anche articolo a fianco) l'ostacolo da superare è soprattutto uno: «Serve uno specifico accordo di programma, da definire tutti insieme attorno a un tavolo, da parte dei soggetti che hanno titolarità e competenza sul presente e sul futuro: Stato, Regione, Comune. Perché non va dimenticato che il Bene culturale va recuperato e valorizzato "attraverso la Regione" ma sorge su un'area demaniale che è dello Stato. Se si fa questo, operando in termini prefissabili, ci sono più che speranze, concrete possibilità di non perdere i fondi». Un tavolo di coordinamento permanente si convoca in 15 giorni. Più difficile sarà renderlo davvero decisivo. a.t.

«Va recuperato il rapporto tra il centro città e il suo mare»

E sul tema della riqualificazione del territorio, interviene il coordinatore provinciale di Articolo Uno Mdp, Domenico Siracusano, in relazione alle aree di pertinenza dell' Autorità di Messina. Negli ultimi mesi, la stampa ha dato ampio rilievo ai progetti e alle possibili iniziative dell' Autorità portuale di Messina. Purtroppo le cose, per vari motivi, vanno molto a rilento e certamente l' Authority potrebbe e dovrebbe fare molto di più soprattutto in ragione delle potenzialità insite nelle aree di sua competenza. Tali aree rappresentano una risorsa decisiva per l' individuazione di una visione di sviluppo della città. Con il definitivo spostamento delle rotte di attraversamento al Porto di Tremestieri, tali aree di estenderanno dal Baby Park, senza soluzione di continuità, fino al Porto Storico e quindi nella Zona Falcata. Un patrimonio immenso, un' opportunità straordinaria per immaginare una trasformazione urbana e sociale, dalle significative ricadute economiche ed occupazionali, che ricostruisca il rapporto del centro città con il suo mare. La sfida lanciata da alcuni privati rispetto alla zona della Fiera Campionaria riapre un dibattito, centrale per il futuro di Messina. Nella logica degli investimenti va considerato inoltre che l' Autorità portuale è l' unico ente pubblico che dispone di risorse finanziarie significative. Rispetto a questa prospettiva, la nostra città dovrà ritrovare capacità di confronto e dialogo per costruire una visione di futuro, con il massimo coinvolgimento dei messinesi. Ci sono però delle cose che vanno fatte subito e che richiedono il massimo impegno di Autorità portuale, Amministrazione comunale e forze politiche. Va velocizzato in maniera decisa l' iter del Piano regolatore portuale, da troppo tempo fermo a Palermo, a causa della burocrazia regionale. È uno strumento propedeutico per immaginare qualsiasi percorso di rigenerazione delle stesse aree. Va finalmente realizzata la bonifica ambientale della Zona Falcata, più volte annunciata, presentata e rilanciata dai Governi regionali che si sono succeduti ma che è sostanzialmente ferma. Intervento necessario, complicato e non derogabile per recuperare una porzione strategica. In questa direzione Authority e Università devono uscire da un' impasse, che si protrae ormai da troppi mesi, e avviare gli interventi di ripristino ambientale. Non si cerchino alibi: la bonifica può e deve partire subito anche perché non è legata all' approvazione del Prg portuale. La città è in una fase di stagnazione socio-economica, che rischia di diventare irreversibile se non riesce a recuperare la capacità di ri-pensarsi». Indispensabile accelerare le operazioni di bonifica e di tutela ambientale.

Area dello Stretto, Villa non ci sta a essere esclusa

VILLA SAN GIOVANNI Lontani i tempi in cui Villa contava nell' area dello Stretto, anzi ne era cuore propulsore. Fu un sindaco della città, Turi Delfino, il primo a proporre l' Area Integrata dello Stretto. Fino a mercoledì i sindaci sempre sono stati seduti ai tavoli: lo ricorda la sezione vellese di Fratelli d' Italia nel fare propria la presa di posizione stizzita del sindaco. Villa «non considerata e non invitata», come dice Giovanni Siclari, non sta bene a nessuno: per FdI serve una «giusta valorizzazione delle posizioni del Comune di Villa che da sempre ha partecipato fattivamente a tutti i tavoli di concertazione politica istituzionale e di programmazione tra i due territori». Il passato parla di altro e FdI lo ricorda: la firma del protocollo d' intesa nel 2015 per la valorizzazione dell' Area dello Stretto tra i sindaci Falcomatà, Accorinti e Messina; l' incontro formale tra il presidente dell' assemblea regionale, il messinese Ardizzone, il consigliere regionale calabrese Battaglia, il sindaco Messina e l' ex presidente del consiglio comunale vellese Patrizia Liberto; la partecipazione ai tavoli tecnici e istituzionali per la gestione delle fasi di emergenza; l' accordo sull' ecopass tra Villa e Messina nella legislatura La Valle. «Quanto accaduto - si legge nella nota della sezione - mette in luce una forte situazione di disagio politico istituzionale che fa il paio con quanto avvenuto a livello nazionale, dove l' importante emendamento proposto dal senatore Marco Siclari e ammesso in Commissione per l' approvazione del finanziamento del porto a sud di Villa San Giovanni non ha trovato la giusta sinergia politico istituzionale». «Sinergia che - stigmatizza la nota - sicuramente doveva e poteva essere avviata dai territori per fare in modo che l' emendamento del venisse riproposto alla Camera dei Deputati, dove il coinvolgimento dei vari parlamentari rappresentanti del territorio calabrese e siciliano avrebbe potuto consentire la definizione di un accordo politico trasversale con conseguente riconoscimento del vitale finanziamento, in considerazione del fatto che la proposta del porto a Sud rappresenta per Reggio e per Villa la soluzione ottimale». g.c. «L' emendamento sui fondi per il porto a sud non ha trovato le giuste sinergie»

Una cabina di regia tra Comuni per dare un futuro alla portualità

«Il sistema porto da Milazzo sino alla foce del torrente Niceto va valorizzato con la previsione di infrastrutture anche a terra»

Milazzo È indispensabile che i sindaci del comprensorio tirrenico, da Milazzo a San Pier Niceto, facciano sistema per creare una cabina di regia che detti la pianificazione per il rilancio della portualità compresa tra Milazzo e la foce del torrente Niceto. A lanciare la proposta l'ex sindaco Lorenzo Italiano il quale ritiene tale strategia «indispensabile per dare un futuro al porto di Milazzo, ma anche al costruendo pontile di Giammoro che, ovviamente, dovrà essere funzionale alle Acciaierie, ma non solo. E la progettualità non deve passare solo dal water front ma anche da una programmazione "a terra"». L'attuale esponente di Forza Italia evidenzia che la scelta ministeriale di creare un'Autorità portuale dello Stretto di Messina «sarà strategica per la programmazione e lo sviluppo dei nostri porti. Creando un'intesa con l'Autorità significherebbe finalmente prevedere, ancor prima della definizione del Prp, il grande porto di Milazzo che si estende da Milazzo al comune di S. Pier Niceto, atteso che tutte le operazioni portuali di supporto alla marineria mercantile e non, si svolgono in questo specchio d'acqua. Oggi - prosegue Italiano - non si può più parlare di semplice molo di Milazzo ma di porto inteso come ambito portuale al fine di agevolare le attività delle nostre maestranze, dei nostri imprenditori sempre chiamati ad essere competitivi sul mercato e con le grandi realtà portuali che costituiscono ambiti di interesse comunitario. Il nostro territorio, ad oggi, non ha visto interventi omogenei ma solo sporadici investimenti a macchia di leopardo. Non si può immaginare uno sviluppo del territorio e, nella fattispecie portuale, se i Comuni interessati assieme fanno squadra per essere interlocutori privilegiati nei confronti del governo centrale». Nel ricordare che il porto mamertino è un porto nazionale, «e che quindi come tale merita di essere trattato», l'ex sindaco evidenzia che «non si può pretendere che Milazzo possa avere l'interesse dei mercati turistici quando mancano le infrastrutture primarie per ricevere navi di un certo tonnellaggio ed essere meta appetibile delle grandi aziende per farlo diventare meta del crocierismo internazionale. Oggi è il momento giusto perché i Comuni interessati proponano la nascita del grande porto prevedendo le necessarie infrastrutture, nel contempo, il porto turistico commerciale e industriale con le necessarie opere a terra che interessano l'area Irsap. È notizia di questi giorni che gruppi finanziari stranieri sono presenti nel capitale di una grande società di navigazione e come la Caronte&Tourist. Le nostre imprese possono diventare attrattori per investitori al fine di creare opportunità lavoro. Le nostre industrie vanno aiutate con gli investimenti pubblici/privati che concorrano a creare nuovi posti di lavoro. Bisogna uscire dalla semplice logica di vedere il nostro porto solo ed esclusivamente una delimitazione di molo ma ragionare in termini di ambito portuale come area geografica terrestre e marittima al cui interno si sviluppa il ciclo vitale delle attività portuali». r.m. Quella battaglia del Comitato Da anni il Comitato "Grande porto" presieduto dal comandante Mario Sciotto si batte per rilanciare il sito mamertino esteso sino all'area industriale di Giammoro. Una battaglia che ha visto il Comitato scontrarsi spesso con l'Autorità portuale colpevole di non attenzionare nel modo dovuto lo scalo milazzese che pure è fonte di notevole reddito per le casse dell'autorità di sistema. «Con l'istituzione della nuova Autorità dello Stretto - afferma Sciotto - occorrerà cambiare radicalmente l'attuale governance che vede il nostro porto in una condizione subalterna a quello di Messina. Sarà fondamentale che nella gestione della nuova Authority sia presente un rappresentante permanente, competente, disposto a battersi per difendere gli interessi del nostro porto».

Porti green tra navi a gas e banchine elettriche

Stefano Secondinocivitavecchia È possibile rendere più green le navi, e pure i porti: motori a gas naturale liquefatto (Gnl), il combustibile fossile meno inquinante in assoluto, e una mega presa elettrica sulle banchine portuali, per alimentare la nave attraccata con la corrente della rete, e non con il suo gruppo elettrogeno diesel. Il 29 dicembre scorso il Ministero dell' Ambiente ha pubblicato in Gazzetta Ufficiale le sue linee guida per le attività energeticoambientali nei porti, d' intesa col Ministero dei Trasporti. In pratica, la road map che le 16 Autorità portuali italiane devono seguire per rendere i loro scali più ecocompatibili. Il Ministro dell' Ambiente, Sergio Costa (M5S), ha voluto presentare alla stampa queste linee guida a Civitavecchia. L' Organizzazione marittima internazionale dell' Onu (Imo) e l' Associazione internazionale dell' industria crocieristica (Cia) si sono impegnate a tagliare le loro emissioni di CO2, per combattere l' effetto serra. L' indicazione più importante è la costruzione in tutti i porti di depositi di gas naturale liquefatto, che emettono molta meno anidride carbonica e molte meno polveri sottili. Una nave a gas è già in servizio nello Stretto di Messina, a novembre Costa Crociere metterà in mare la Costa Smeralda. Ma per favorire questo processo, bisogna dotare i porti di depositi di Gnl, dove le nuove navi green possano fare rifornimento. Il Ministero dell' Ambiente ha anche stanziato fondi per questi impianti. «Noi abbiamo preso un impegno a livello internazionale per l' abbattimento della CO2 - ha detto il ministro Costa -. I porti sono luoghi che hanno emissioni di anidride carbonica particolarmente forti. Le linee guida tendono a tagliare queste emissioni una volta per tutte».

Il ministero dell' Ambiente detta le regole per combattere l' inquinamento

Banchine elettriche e navi a gas per i porti italiani

Alle unità ormeggiate dovranno essere fornite prese per l' alimentazione

Ma quanto inquina una nave? Tanto, visto che in mare brucia olio combustibile pesante, molto inquinante, e in porto gasolio, un po' meno sporco, ma comunque tossico come una flotta di auto diesel. Eppure, le soluzioni ci sono per rendere più green le navi, e pure i porti: motori a gas naturale liquefatto (Gnl), il combustibile fossile meno inquinante in assoluto, e una mega presa elettrica sulle banchine portuali, per alimentare la nave attraccata con la corrente della rete, e non con il suo gruppo elettrogeno diesel. Il 29 dicembre scorso il ministero dell' Ambiente ha pubblicato in Gazzetta Ufficiale le sue Linee guida per le attività energetico - ambientali nei porti, d' intesa col ministero dei Trasporti. In pratica, la road map che le 16 autorità portuali italiane devono seguire per rendere i loro scali più ecocompatibili. Il ministro dell' Ambiente, Sergio Costa (M5S), ieri mattina ha voluto presentare alla stampa queste linee guide nella città portuale più vicina a Roma, Civitavecchia. L' indicazione più importante è la costruzione in tutti i porti di depositi di gas naturale liquefatto. L' Organizzazione marittima internazionale dell' Onu (Imo) e l' Associazione internazionale dell' industria crocieristica (Cia) l' anno scorso si sono impegnate a tagliare le loro emissioni di CO2, per combattere l' effetto serra. Gli armatori hanno appena cominciato ad ordinare navi a gas naturale liquefatto, che emettono molta meno anidride carbonica e molte meno polveri sottili. Una nave a gas è già in servizio sullo Stretto di Messina, a novembre Costa Crociere metterà in mare la Costa Smeralda. Ma per favorire questo processo, bisogna dotare i porti di depositi di Gnl, dove le nuove navi green possano fare rifornimento. Il ministero dell' Ambiente ha anche stanziato fondi per finanziare questi impianti. Le linee guida indicano alle autorità portuali la necessità di dotare le banchine di prese elettriche in grado di alimentare le navi quando sono attraccate (una misura al momento molto costosa, ma che riduce nettamente le emissioni). Poi chiedono mezzi a zero o basse emissioni per la movimentazione di merci e passeggeri, l' efficientamento energetico degli edifici, degli impianti e delle operazioni. Le autorità portuali devono preferire i fornitori di servizi che hanno un basso impatto ambientale. «Noi abbiamo preso un impegno a livello internazionale per l' abbattimento della CO2 - ha commentato il ministro Costa -. I porti sono luoghi che hanno emissioni di anidride carbonica particolarmente forti. Le linee guida tendono a tagliare queste emissioni una volta per tutte».

Quel Ponte che divide anche il Governo

Il sottosegretario Siri (leghista) ribadisce il suo convinto "sì". I 5Stelle restano contrari

Tiziana CarusoMessina Da un lato la mancata infrastrutturazione del Mezzogiorno, i numeri di un evidentissimo gap che non accenna a diminuire e la convinzione che il Ponte sullo Stretto e la centralità del Mediterraneo rappresentino una mossa strategica per lo sviluppo del Sud Italia e, in particolare, della città di Messina. Dall'altro la politica, di quasi tutti i colori, che sul collegamento stabile tra Sicilia e Calabria, spesso e volentieri, ha costruito pezzi di campagna elettorale. Sullo sfondo dell'incontro organizzato da "Rete civica per le infrastrutture del Mezzogiorno", inevitabilmente, ci sono state anche le Europee di maggio e il braccio di ferro in atto tra il Governo e alcune Regioni del Sud su provvedimenti come l'autonomia differenziata. Oltre al sottosegretario del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Armando Siri, all'incontro hanno preso parte anche il sindaco Cateno De Luca, il capogruppo del M5S alla Camera Francesco D'Uva, il vice presidente della Regione e assessore al Bilancio Gaetano Armao, l'assessore regionale alle Infrastrutture Marco Falcone, diversi parlamentari nazionali e regionali messinesi e numerosi amministratori della provincia. «Messina è stata affossata non solo dal centralismo romano, ma anche da quello palermitano» ha tuonato in esordio il sindaco De Luca. Falcone ha invece voluto difendere l'operato della Regione: «In quest'ultimo anno abbiamo impresso una forte accelerazione nel settore dei trasporti e delle infrastrutture, abbiamo richiamato alle proprie responsabilità aziende statali come Anas e Rfi che finalmente sono tornate ad operare per la Sicilia. Noi siamo per il Ponte, perché è un'opera che economicamente si sostiene da sé e siamo d'accordo anche alla celebrazione di un referendum». Per il vice presidente della Regione Gaetano Armao «Berlusconi stava per realizzare il Ponte sullo Stretto, ma il Governo Monti ha smantellato l'intera procedura. Nell'attuale Governo - ha detto - c'è chi non lo vuole e chi è favorevole alla realizzazione. Noi appoggiamo la riforma sull'autonomia, siamo i primi a volerla, ma tra gli interventi per il Mezzogiorno ci deve essere il Ponte». Ad intervenire è stato anche il parlamentare pentastellato Francesco D'Uva: «Sono favorevole ad alcune battaglie molto care a Rete civica - ha detto riferendosi all'autonomia portuale dello Stretto - ma su altre sono contrario. Non è il caso di questo comitato che sostiene da sempre il progetto del Ponte, ma mi dà fastidio chi si sveglia in prossimità delle elezioni e promette la realizzazione del Ponte sullo Stretto. Noi - ha concluso D'Uva - non prometteremo nulla». Sull'argomento la posizione, capovolta nel tempo, della Lega è stata illustrata dal sottosegretario Armando Siri: «Non sono qui per fare slogan, ma il Ponte non è una cattedrale nel deserto, è invece utile al Paese perché si inserisce una piattaforma logistica internazionale che deve saper porre l'Italia al centro del Mediterraneo. Se dovessi decidere soltanto io sarebbe facile realizzarlo, ma in Parlamento siamo mille. Il problema - ha continuato Siri - non sono le risorse economiche, ma la filiera decisionale. Parlerò con i colleghi per spiegare il valore dell'iniziativa, ma non posso fare di più, perché è una cosa complicatissima. Realizzarlo non è una questione ideologica, ma di buon senso e io sarò un interlocutore attento e sensibile al tema. In ogni caso, vanno realizzate le opere di "prossimità", che non possono e non devono essere precluse dall'eventuale mancata costruzione del collegamento stabile». Emerge anche sul Ponte, dunque, la netta distanza di orizzonti e obiettivi politici tra le due anime del Governo legastellato, chiamate il prossimo maggio a una decisiva prova di muscoli che stabilirà da quale lato pende la bilancia elettorale del Paese.

Il Secolo XIX

La polemica

Paita (Pd): «Nei porti rischio deregulation»

«Chissà se il ministro Toninelli si è reso conto che nel decreto Semplificazione si sta procedendo alla modifica della legge portuale a colpi di emendamenti per indebolire la funzione di controllo e vigilanza del suo dicastero in barba a tutti i proclami?». Lo denuncia Raffaella Paita capogruppo Pd in commissione trasporti. «Sottrarre al Consiglio Superiore dei lavori pubblici il potere di esprimersi sugli adeguamenti tecnico-funzionali nei porti - spiega - è un fatto gravissimo. Si procede con colpi di mano su materia concorrente senza il coinvolgimento della conferenza Stato Regioni. Con la scusa della semplificazione si sta andando verso la deregulation nei porti».

The Medi Telegraph

Paita (Pd): «Il decreto Semplificazione colpisce i controlli nei porti» Roma - «Sottrarre al Consiglio superiore dei lavori pubblici che in questi anni ha sempre svolto un eccellente lavoro il potere di esprimersi sugli adeguamenti tecnico-funzionali nei porti è un fatto gravissimo»

Roma - «Chissà se il ministro Toninelli si è reso conto che nel dl Semplificazione si sta procedendo alla modifica della legge portuale a colpi di emendamenti per indebolire la funzione di controllo e vigilanza del suo dicastero, in barba a tutti i proclami?». Lo sostiene Raffaella Paita, capogruppo Pd in commissione Trasporti alla Camera. «Infatti - riprende - sottrarre al Consiglio superiore dei lavori pubblici che in questi anni ha sempre svolto un eccellente lavoro il potere di esprimersi sugli adeguamenti tecnico-funzionali nei porti è un fatto gravissimo. Si procede con colpi di mano su materia concorrente senza il previo coinvolgimento della conferenza stato regioni. Con la scusa della semplificazione in realtà si sta andando verso la deregulation nei porti e la concorrenza tra uno scalo e l'altro dando un colpo mortale alla pianificazione nazionale».

«In gioco - avverte l'esponente democratica - c'è una programmazione coerente e il rischio reale che salti l'intero impianto delle linee guida per i piani regolatori portuali. Assisteremo a interpretazioni diverse da porto a porto, valutazioni soggettive rispetto al fatto che varianti al piano regolatore portuale possano essere considerate non come una variante stralcio ma come un adeguamento tecnico funzionale. I comitati di gestione portuale (che non sempre hanno le adeguate competenze tecniche) esprimeranno un parere che sarà probabilmente oggetto di contestazioni e ricorsi senza contare le possibili osservazioni del ministero dell'ambiente che non verrà più coinvolto nelle procedure».

«Il provvedimento è molto dannoso anche perché fino ad oggi il consiglio superiore dei lavori pubblici si è sempre espresso con istruttorie molto serie e in tempi dovuti. Perché si sta tentando questo colpo di mano su un aspetto che non ha nulla a che fare con la semplificazione? Si vogliono creare pericolose scorciatoie?», conclude.

The Medi Telegraph

De Falco scrive a Salvini: «Chiudere i porti è lesione dei diritti» Roma - Ai ministri di Infrastrutture e Interno si chiede, in sostanza, di conoscere quali siano i provvedimenti emanati per la chiusura dei porti pur a fronte dell'emergenza umanitaria in atto.

Roma - Il testo è stato depositato dieci giorni fa e il comandante Gregorio De Falco lo posta oggi su Facebook. Si tratta dell'interrogazione a Salvini e Toninelli, firmata insieme alla senatrice, tutt'ora M5s, Fattori, e, dice sul social network l'ormai ex senatore grillino, Nugnes. Ai ministri di Infrastrutture e Interno si chiede, in sostanza, di conoscere quali siano i provvedimenti emanati per la chiusura dei porti pur a fronte dell'emergenza umanitaria in atto, non solo per valutare le motivazioni di quella decisione ma anche perché «qualora siffatti provvedimenti non esistessero, come si ritiene» ci si potrebbe trovare davanti a una lesione dei diritti umani e dunque, paventano sempre i parlamentari, «alla possibilità di agire per la loro tutela, anche presso le Corti europee».

Paita (Pd): «Nei porti rischio deregulation»

«Chissà se il ministro Toninelli si è reso conto che nel decreto Semplificazione si sta procedendo alla modifica della legge portuale a colpi di emendamenti per indebolire la funzione di controllo e vigilanza del suo dicastero in barba a tutti i proclami?». Lo denuncia Raffaella Paita capogruppo Pd in commissione trasporti.

«Sottrarre al Consiglio Superiore dei lavori pubblici il potere di esprimersi sugli adeguamenti tecnico - funzionali nei porti - spiega - è un fatto gravissimo. Si procede con colpi di mano su materia concorrente senza il coinvolgimento della conferenza Stato Regioni. Con la scusa della semplificazione si sta andando verso la deregulation nei porti».

Conferenza dei Sindaci della provincia di Ravenna sul TPL con l'avvio del servizio di MetroMare (FERPRESS) – Ravenna, 18 GEN – Si è svolta questa mattina in Provincia la Conferenza dei Sindaci avente ad oggetto la presentazione del Piano di bacino di Rimini – Piano del Trasporto pubblico urbano in ragione dell'avvio del servizio di MetroMare (ex Trc). Oltre ai sindaci o loro delegati erano presenti rappresentanti di PMR, AMR e START.

La riunione è stata presieduta dal presidente della Provincia Rizio Santi e dal consigliere provinciale delegato in materia e sindaco di San Giovanni in M. Daniele Morelli.

Il presidente della Provincia Santi ha ripercorso il lungo cammino di questa opera ora al traguardo, segnalandone gli aspetti salienti. Successivamente i tecnici hanno illustrato ai sindaci il piano di riprogettazione delle linee di trasporto pubblico attuali in ragione dell'imminente avvio di MetroMare, un piano di razionalizzazione e rimodulazione delle linee che senza aumentare i costi integra MetroMare nel sistema del trasporto pubblico provinciale con benefici complessivi per l'utenza, anche dell'entroterra.

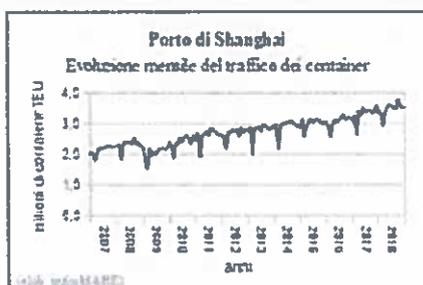
Presentato il piano i sindaci sono intervenuti per sottolineare le esigenze dei loro Comuni, in particolare è emersa fortemente la volontà di uno 'sfondamento' dell'opera a sud (da Riccione a Cattolica) e a nord (da Rimini a Bellaria-Igea Marina). Il presidente Santi ha espresso grande soddisfazione per l'andamento e l'esito dell'incontro: "Tutti i soggetti interessati erano presenti, in un clima costruttivo. Si è parlato di come partire al meglio e di come sviluppare ulteriori tratte a nord e a sud. A questo punto la Provincia istituirà subito un tavolo di coordinamento istituzionale per lavorare insieme sugli sviluppi di MetroMare in modo coordinato."

A LIVELLO MONDIALE NELL'ANNO APPENA CONCLUSO

Shanghai si conferma primo porto container

Lo scalo cinese ha movimentato 42,01 milioni di teu con una crescita superiore al 4%

SHANGHAI - Nel 2018 il porto di Shanghai si è confermato il primo scalo portuale mondiale quanto a traffico containerizzato - riferisce il notiziario online "InforMARE" - avendo movimentato 42,01 milioni di teu. La cifra rappresenta il nuovo record assoluto per lo scalo cinese e conferma nello stesso tempo un incremento del +4,4% sull'anno precedente. La Shanghai International Port (Group), il cui acronimo internazionale è SIPG, società che movimentata la totalità del traffico



containerizzato del porto cinese, si conferma così con un significativo vantaggio nella graduatoria rispetto a Singapore, secondo porto

container mondiale che pure nel 2018 ha stabilito il proprio nuovo record di traffico con 36,6 milioni di teu.

Si sottolinea anche che il traffico delle merci movimentato lo scorso anno dalla SIPG, che non corrisponde alla totalità del traffico che passa nel porto di Shanghai, è ammontato a 561,29 milioni di tonnellate, con un lieve rialzo del +0,1% sul 2017.

Nella tabella, elaborata da InforMARE, l'evoluzione del traffico di Shanghai negli ultimi dieci anni.

Porti: Helsinki, +3,3% le merci trasportate nel 2018 Livelli record, bene anche i container

(ANSA) - GENOVA, 18 GEN - Il Porto di Helsinki ha registrato nel 2018 il proprio record sui cargo, con 14,7 milioni di tonnellate di merci trasportate, in crescita del 3,3% rispetto all'anno precedente. Record anche sul traffico di container.

Mentre il primo anno integrale di trasporto della pasta di legno dall'impianto di Metsa del gruppo Anekoski ha contribuito positivamente ai risultati, ha segnalato in una nota l'amministratore delegato del Porto Ville Haapasaari. Il volume totale di merci unitizzate trasportate è stato positivo, anche se la crescita del mercato si è arrestata nel corso dell'anno.

Il porto ha visto un buon incremento nel traffico cargo da e per Tallin, pari a 4,2 milioni di tonnellate (+5,5%).

Nell'estate si sono spostati alcuni collegamenti da Rostock per Helsinki e il traffico dei cargo da e per la Germania si è invece ridotto del 7,1%. La maggior parte delle merci trasportate attraverso il Porto di Helsinki sono considerate in cargo unitizzati, trasportate cioè in camion, rimorchi e container: Nel 2018 sono state 12 milioni di tonnellate (+1,1%).

L'import e l'export del commercio estero per la Finlandia è rimasto ancora una volta bilanciato, con 5,6 milioni di tonnellate di merci unitizzate in import (+1,3%) e 6,4 milioni di tonnellate per l'export (+0,9%) Il traffico container è stato pari a 509.500 teu (unità equivalente a container di 20 piedi, +3,7%), pari a 4 milioni di tonnellate. Il traffico di veicoli su gomma, camion e rimorchi, è stato pari a 603.100 unità (+2,7%), o a 7,6 milioni di tonnellate.

Nel corso dell'anno 12,08 milioni di passeggeri hanno fatto scalo al Porto di Helsinki, 11,56 milioni dei quali su mezzi di linea (-1,8%). Tallin resta la rotta più popolare, con 8,8 milioni di passeggeri (-1,8%), pari al 77% di tutti i viaggiatori passati per il porto finlandese. La flessione è legata da un lato alla mancanza di collegamenti ad alta velocità e dall'altro dal rialzo dei prezzi in Estonia. I viaggiatori tra Stoccolma e Helsinki sono stati 2,3 milioni (-2,1%). Livelli record invece per i viaggiatori su crociere internazionali, arrivati a 520mila (+8,5%), grazie all'attracco di 285 navi, 19 in più rispetto all'anno precedente.

Los Angeles: terzo anno record consecutivo Nel 2018 movimentati quasi 9,5 milioni di teu

SAN PEDRO – Il porto di Los Angeles ha movimentato più contenitori nel 2018 che in qualsiasi altro dei suoi 111 anni di storia.

Nell'anno da poco concluso, infatti, lo scalo californiano ha gestito un traffico di 9.458.749 teu, con un incremento dell'1,2% rispetto al precedente record stabilito nel 2017.

Si tratta del terzo anno consecutivo in cui viene raggiunto il nuovo primato di traffico containerizzato. Questo consolida la posizione di gateway nazionale numero uno in questo comparto, ma Los Angeles ha anche movimentato più merce di qualsiasi altro porto dell'emisfero occidentale.

Lo scorso mese, con 903.258 teu, è stato il Dicembre più trafficato di sempre per lo scalo californiano, compiendo un balzo del 15,9% rispetto all'anno precedente. È stato il sesto mese consecutivo con volumi superiori a 800.000 teu.

Le importazioni di dicembre sono aumentate del 21,6% a 468.906 teu. Le esportazioni sono diminuite del 3,2% a 147.965 teu, ed i container vuoti sono saliti del 18,9% a 286.386, arrivando così ai 903.258 complessivi.

Ovviamente soddisfatto, Gene Seroka, direttore esecutivo del porto di Los Angeles, ha così commentato il risultato raggiunto: "Il 2018 è stato contrassegnato da una robusta economia, unita ai picchi di carico indotti dai previsti aumenti delle tariffe doganali, soprattutto nei settori retail e manifatturiero. Questi straordinari volumi sottolineano la necessità di una continua collaborazione degli stakeholder sui metodi per massimizzare l'efficienza della supply chain. Attraverso una serie di iniziative, ci concentriamo su miglioramenti delle infrastrutture fisiche e digitali che continuano a garantire il trasporto affidabile, sicuro ed efficiente delle merci attraverso il nostro gateway".

Amsterdam: Tassa di soggiorno giornaliera per i turisti delle crociere fluviali e marittime. Proteste

Amsterdam, 20 gennaio 2019 – A partire dal 1° gennaio 2019, la città di Amsterdam ha fissato una tassa di soggiorno giornaliera per le crociere marittime TRANSIT e per i passeggeri delle crociere fluviali che ormeggiano entro i confini municipali di Amsterdam. Qualche società crocieristica ha già fatto notare che è assurdo colpire solo i turisti che arrivano ad Amsterdam attraverso il mare e/o i fiumi mentre chi arriva tramite pullman, treno od aereo ne viene escluso. Per chi deve essere pagata l'imposta di soggiorno? Per tutti i passeggeri in transito per i quali Amsterdam è uno scalo. Viene applicato solo a quelle navi che si ormeggiano ad Amsterdam (non in un altro comune). L'aliquota fiscale è di 8 euro a persona, al giorno (24 ore – o parte di esso). I membri dell'equipaggio sono esclusi dalla tassa di soggiorno.

Processo di dichiarazione per gli operatori di crociere fluviali: La dichiarazione per le navi da crociera fluviali viene effettuata tramite l'app Easydock. I clienti che arrivano nel Porto of Amsterdam hanno un codice di accesso per questo. I nuovi clienti possono richiedere l'applicazione e accedere tramite easydock.portofamsterdam.com.

Affinché la procedura venga gestita correttamente, il capitano deve anche avere un codice di accesso personale per Easydock e avere l'app installata su smartphone, desktop o tablet.

Quelli che effettuano le prenotazioni per le navi da crociera fluviali inseriscono in anticipo il numero previsto di passeggeri TRANSIT a Easydock.

Il capitano conferma il numero definito di passeggeri entro 5 giorni dalla partenza a Easydock.

La dichiarazione è definitiva una volta che l'approvazione del capitano è stata ricevuta a Easydock. La persona che effettua la prenotazione riceve una conferma di questa dichiarazione.

Processo di dichiarazione per gli operatori di crociere marittime:

Per le navi da crociera marittime, il Passenger Terminal di Amsterdam (PTA) farà una dichiarazione entro 5 giorni dalla partenza tramite il modulo "per scopi di fatturazione" e inserirà il numero finale di passeggeri in Easydock.

Il modulo "a fini di fatturazione" è lo stesso modulo attualmente firmato da entrambe le compagnie di navigazione e PTA per il cross-charge della tariffa del terminale.

La compagnia di navigazione riceve una conferma della dichiarazione tramite l'agente, incluso l'importo della tassa di soggiorno.

Il porto di Amsterdam raccoglie questa tassa per conto della città di Amsterdam. Questo è separato dalle altre quote portuali.

Il porto di Amsterdam verifica i numeri dei passeggeri forniti. Non è necessario presentare liste passeggeri.

Dichiarazione e termine di pagamento

La dichiarazione deve essere fatta preferibilmente entro 5 giorni (ma non oltre un mese) dalla partenza. Il pagamento della tassa di soggiorno giornaliera, con riferimento al numero di dichiarazione, deve essere completato con bonifico bancario entro un mese dalla partenza. Il numero del conto bancario è indicato sulla dichiarazione.

L'Informatore Navale

Si è aperto oggi il 50° Boot Düsseldorf. Il Marina Cala de' Medici e' presente Mission del Porto al più importante salone nautico europeo proporre al mercato estero i posti barca in vendita e in locazione dei propri Soci

Düsseldorf, 19 gennaio 2019 – Si è aperto oggi a Düsseldorf, in Germania, il 50° salone nautico internazionale, al quale il Porto turistico di Rosignano Marina Cala de' Medici sarà presente con una propria delegazione dal 19 al 27 gennaio, ad uno stand condiviso con i Porti delle Reti internazionali Mistral Plus e M.I.N.S.Y. (Marina International Network for Super Yacht). Mission prioritaria del Cala de' Medici proporre al mercato estero i posti barca in vendita e in locazione dei propri Soci.

Il Boot Düsseldorf è la più grande fiera in Europa dedicata alla nautica e agli sport acquatici. Presenti 1.900 espositori provenienti da 68 Paesi e in arrivo 250.000 visitatori da ogni parte del Mondo. 18 le diverse aree tematiche che sono state allestite e questi i target di espositori che potrete trovare: centri diving, marine, porti turistici, barche a vela, canoe, subacquea, superyacht, battelli pneumatici, motori fuoribordo e entrofuoribordo, imbarcazioni e sport nautici. Sono esposti, inoltre, accessori e abbigliamento nautico ed equipaggiamenti per barche e yacht, così come non mancano all'appello i cantieri navali ed il settore nautico di livello amatoriale.

“Una nostra delegazione sarà presente per tutta la durata del salone – commenta Matteo Italo Ratti, AD e Direttore portuale del Cala de' Medici – Questo appuntamento è per noi un'ottima occasione di visibilità e per proporre ad una clientela estera, che guarda sempre con molto interesse al nostro Paese, i posti barca in vendita e in locazione dei nostri Soci. Il nostro obiettivo è quello di creare le migliori condizioni affinché i nostri Soci possano chiudere dei contratti”. Lo staff di Marina Cala de' Medici sarà allo stand numero H 11, Hall 14, presso il Messe Düsseldorf, in Germania.

La rete d'impresa FVG Marinas Network partecipa in forze alla fiera nautica Boot di Düsseldorf

Düsseldorf, L'anno appena concluso è stato molto positivo per la Rete FVG Marinas, che ha chiuso con un aumento dei transiti e dei posti barca occupati e sta mettendo in cantiere per il 2019 numerose novità.

Il primo impegno per amministratori e personale dei Marina, da sempre molto attenti a garantire un elevato standard degli ormeggi e dei servizi accessori, sarà quello di incontrare personalmente il pubblico dei diportisti.

La promozione dei servizi legati al diporto e al turismo nautico sbarcherà in questi primi mesi del 2019 in diverse fiere di settore.

Il primo appuntamento è con Boot Düsseldorf, la più importante fiera nautica europea dal 19 al 27 gennaio, presso lo stand regionale di PromoTurismoFVG.

Per il mercato austriaco, della Repubblica Ceca e della Slovacchia confermata la partecipazione a Boot Tulln dal 7 al 10 marzo. I Marina del Friuli Venezia Giulia sono la porta d'accesso ad una regione ricca di suggestioni che coniugano felicemente benessere e divertimento: qui cultura, storia e tradizioni locali sono vivi e palpitanti, nei centri balneari, nelle città ricche di storia, nei siti archeologici o nelle numerose riserve naturali. L'offerta enogastronomia d'eccellenza e la possibilità di praticare numerose attività sportive, permettono di vivere la nautica come esperienza a 360°.

RETE FVG MARINAS NETWORK

La Rete riunisce 20 porti turistici nella regione Friuli Venezia Giulia, con oltre 7000 posti barca dai 6 ai 100 metri di lunghezza, dalle foci del Tagliamento a Muggia:

- Lignano Sabbiadoro, Aprilia Marittima e fiume Stella: Porto Turistico Marina Uno Resort, Marina Punta Faro Resort, Marina Resort Punta Gabbiani, Marina Punta Verde, Darsena Porto Vecchio, Aprilia Marittima 2000 Dry Marina, Marina Stella Resort, Dry Marina Punta Gabbiani;
- San Giorgio di Nogaro e laguna di Marano: Portomaran, Shipyard & Marina Sant'Andrea, Cantieri Marina San Giorgio, Marina Planais;
- Grado: Darsena San Marco, Marina Primero, Porto San Vito;
- Monfalcone: Marina Hannibal e Marina Lepanto Resort;
- Trieste e costa triestina: Portopiccolo, Porto San Rocco Marina Resort, Marina San Giusto.

Per maggiori informazioni: fvgmarinas.com e pagina Facebook FVG Marinas Network.

- segue

Nelle foto dell'edizione 2018 della fiera Boot di Düsseldorf: Fortunato Moratto, amministratore per l'area San Giorgio di Nogaro e Marano e la coordinatrice Annalisa Pacella con personale dei marina della rete FVG Marinas presso lo stand. Foto di gruppo della rete FVG Marinas a Marina San Giorgio insieme all'Assessore regionale alle Infrastrutture e ai Trasporti Graziano Pizzimenti.