



Primo piano:

- **Transport Logistic China 2018**
(Informazioni Marittime, Ferpress, Messaggero Marittimo)

Dai Porti:

Venezia:

- **"...Pino Musolino presidente della divisione europea..."**
(La Gazzetta Marittima, Seareporter)

Genova:

- **"...Crociere, Genova sopra quota 1,3 milioni nel 2019..."** (Il Secolo XIX)
- **"...Fumi in porto, duecento in piazza raccolte 1.500 firme per dire basta..."**
(Il Secolo XIX)
- **"...Capitaneria multa Gnv per autoproduzione..."** (Ansa, The Medi Telegraph)
- **"...A Palazzo della Meridiana l'assemblea generale di Spediporto sotto il claim Meeting our goals..."** (Ferpress)

Ravenna:

- **"...A Ravenna due giornate per parlare di ambiente e sviluppo..."**
(Messaggero Marittimo)

Livorno:

- **"...Corsini scrive al Presidente UE..."**
(Il Telegrafo LI, Messaggero Marittimo, L'Informatore Navale, The Medi Telegraph)
- **"...A Livorno 6 scali in un giorno per 9mila passeggeri..."**
(Ansa, Messaggero Marittimo)
- **"...Ingresso in Cilp Livorno di Corrado Neri..."**
(Corriere Marittimo, La Gazzetta Marittima)
- **"...Confindustria spinge sullo sviluppo <<strategia vincente>>..."**
(Il Tirreno LI, Il Telegrafo LI)
- **"...Molo Novo, ecco i cartelli di divieto. Domani summit decisivo a Firenze..."**
(Il Telegrafo LI)

Piombino:

- **"...Ilva, i manager sostengono Calenda..."** (Il Secolo XIX, Il Telegrafo LI)
- **"...Aferpi, l'accordo non si trova..."** (Il Tirreno, Il Telegrafo LI, Il Tirreno)



Civitavecchia:

"...Terminato collaudo per darsena traghetti e servizi..."

(Informazioni Marittime, Cionline, Ferpress, Messaggero Marittimo, Corriere Marittimo)

Salerno:

"...Congestione Salerno, 16 maggio tavolo in Capitaneria..."

(Informazioni Marittime, Seareporter)

Bari:

"...Delegazione di holding turca in visita al porto..." (Gazzetta del Mezzogiorno)

Messina:

"...Porto di Tremestieri superato l'ultimo scoglio ora si può cominciare..."

(Gazzetta del Sud, Stretto Web)

Catania:

"...A Catania gli innovation days di Anas due giorni sulla mobilità sostenibile..." (Quotidiano di Sicilia)

Palermo:

"...Pasqualino Monti nella riforma storture punitive..." (La Gazzetta Marittima)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Assoporti a Shanghai. E Spirito presenta Zes Campania

Nella tavola rotonda che si è svolta a Shanghai, nell'ambito del Transport Logistic China 2018, Pietro Spirito, presidente della Autorità del Tirreno Centrale, ha presentato la nascita della Zona Economica Speciale della Regione Campania come una opportunità per attrarre investimenti industriali e logistici coerenti con il progetto One Belt One Road.

"Con la firma del decreto da parte del Governo italiano, avvenuta cinque giorni fa, si pongono le condizioni per costruire un ponte di cooperazione internazionale con l'obiettivo di irrobustire la struttura manifatturiera della Campania nelle aree portuali e retroportuali. Per realizzare questo percorso occorre anche equilibrare la struttura del commercio tra Campania e Cina, che oggi presenta un importo di 1,5 miliardi di euro su base annua rispetto ad un export pari a 121 milioni di euro", ha dichiarato Spirito.

Per discutere di questo tema si svolgerà a novembre prossimo una fiera sull'import export cinese. Il console italiano a Shanghai, Stefano Beltrame ha chiesto ad Assoporti di essere il referente organizzativo per tale evento. "Svolgeremo questo ruolo nella convinzione di interpretare l'interesse nazionale per lo sviluppo della portualità, della logistica e della competitività manifatturiera del nostro Paese", ha spiegato Zeno D'Agostino, presidente di Assoporti.

ADSP Tirreno Centrale: a Transport Logistic China 2018 Pietro Spirito ha presentato la nascita della ZES Campania

(FERPRESS) – Roma, 16 MAG – Nella tavola rotonda che si è svolta a Shanghai, nell’ambito del Transport Logistic China 2018, Pietro Spirito, Presidente della Autorità del Tirreno Centrale, ha presentato la nascita della Zona Economica Speciale della Regione Campania come una opportunità per attrarre investimenti industriali e logistici coerenti con il progetto One Belt One Road.

“Con la firma del decreto da parte del Governo italiano, avvenuta cinque giorni fa, si pongono le condizioni per costruire un ponte di cooperazione internazionale con l’obiettivo di irrobustire la struttura manifatturiera della Campania nelle aree portuali e retroportuali. Per realizzare questo percorso occorre anche equilibrare la struttura del commercio tra Campania e Cina, che oggi presenta un importo di 1,5 miliardi di euro su base annua rispetto ad un export pari a 121 milioni di euro”, ha dichiarato Pietro Spirito.

Per discutere di questo tema si svolgerà a novembre prossimo una fiera sull’import export cinese. Il console italiano a Shanghai, Stefano Beltrame ha chiesto ad Assoport di essere il referente organizzativo per tale evento. “Svolgeremo questo ruolo nella convinzione di interpretare l’interesse nazionale per lo sviluppo della portualità, della logistica e della competitività manifatturiera del nostro Paese” ha dichiarato Zeno D’Agostino, Presidente di Assoport.

Venezia presente a “Transport Logistic Chi- na”

A Shanghai la fiera più importante nel campo della logistica

VENEZIA – L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale partecipa all’ottava edizione della fiera Transport Logistic China nell’ambito della collettiva italiana coordinata da Assoport.

Quest’anno nel centro espositivo Shanghai New International Expo Center, a conferma della riconosciuta rilevanza acquisita tra i più importanti player mondiali del settore, saranno 492 gli espositori presenti, con provenienze da 47 paesi di tutto il mondo.

Per il Porto di Venezia si tratta di un’ulteriore occasione per rafforzare le relazioni con la Cina e con l’ASEAN più in generale, consolidando la riconosciuta posizione di porto strategico nell’ambito della strategia BRI.

Nell’ambito della Fiera, con la collaborazione di ITA – Italian Trade Agency, è prevista la conferenza di presentazione dell’offerta portuale italiana a cui interverrà, per l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, il Presidente, Pino Musolino.

Pino Musolino presidente della divisione europea

Preannunciato anche un importante studio sullo sviluppo porto-centrico dei commerci a partire dalla produzione del manifatturiero italiano

VENEZIA Il Global Institute of Logistics (GIL), organizzazione internazionale impegnata nell'identificazione e nella promozione di nuovi standard di eccellenza in ambito portuale, ha nominato Pino Musolino presidente della divisione europea dell'Istituto.

Il GIL si compone di due anime: da una parte, un prestigioso think tank, che coinvolge gli specialisti più affermati della comunità portuale e logistica mondiale e che opera da collegamento tra il mondo accademico e il mondo dell'impresa; dall'altra, l'organizzazione vera e propria, aperta solo a membri selezionati, "best in class" nel mondo dei traffici navali, del commercio internazionale e della portualità e individuati sulla base delle competenze e dei risultati d'eccezione.

"È un grande onore essere invitato a presiedere la divisione europea del Global Institute of Logistics - dichiara Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale -. Questo ruolo consentirà all'Ente che rappresenta di condividere, apprendere e confrontare le migliori pratiche provenienti dai più importanti porti e dai maggiori attori della logistica del mondo".

"Sono particolarmente entusiasta - aggiunge Musolino - di poter portare il mio contributo attivo alle future attività di ricerca dell'Ente, a partire dalla prossima ricerca dell'Istituto che sarà dedicata allo sviluppo porto-centrico del commercio. Da molto tempo sostengo la visione secondo cui è la produzione ad alimentare il commercio che, a sua volta, sostiene e rafforza la logistica.



Pino Musolino

Ritengo infatti che una strategia di sviluppo portuale orientata all'iperfortifca infrastrutturale fine a se stessa, oltre a non essere sostenibile dal punto di vista ambientale, non produca nemmeno risultati soddisfacenti in termini economici poiché non innesci un automatico aumento dei traffici".

"L'esperienza dello scalo veneziano, anche in virtù della rilevanza manifatturiera nazionale - l'Italia è la seconda forza manifatturiera d'Europa -, dimostra che l'essenza multi-purpose del porto, ovvero l'intermediazione di container ma anche di altri settori come le rinfuse, è elemento centrale: dall'importazione di materie prime e dall'esportazione di prodotti ad alto valore aggiunto come i project cargo emerge come, anche in un'ottica porto-centrica, sia possibile realizzare un connubio virtuoso tra produzione, manifattura, portualità e logistica. Proprio in una fase in cui la sfida più pressante per i porti europei guarda alla Cina e alla necessità di individuare strategie condivise per armonizzare i rapporti e i traf-

fici con questo fondamentale partner, credo che riportare a Venezia delle produzioni manifatturiere di qualità consentirebbe al nostro scalo di ritrovare un ruolo centrale nel mercato globale e di divenire una piattaforma primaria per gli scambi tra l'Estremo Oriente (ma non solo) e l'intero tessuto produttivo che sta alle spalle dei nostri porti e copre un'area che travalica i confini regionali".

Il CEO del GIL Kieran Ring dichiara: "Siamo entusiasti di poter accogliere Pino Musolino come nuovo presidente europeo. Riteniamo che questa nomina permetterà un avanzamento del lavoro dell'Istituto in Europa e ci consentirà di approfondire enormemente la conoscenza sul lavoro dei porti dell'Europa Meridionale nella loro costante opera di ribilanciamento del traffico cargo rispetto alle rotte più battute del Nord Europa. Il lavoro di ricerca dell'Istituto potrà beneficiare della visione del Presidente Musolino sul futuro dello scalo portuale veneziano, consentendoci di delineare un rilancio dei porti europei attraverso un'opera di ripensamento del ruolo del commercio".

"L'esperienza - aggiunge Ring - ci insegna che l'evoluzione portuale degli ultimi anni è stata caratterizzata da uno scollamento tra il concetto di commercio e il tema dell'infrastrutturazione. Ne consegue che, quando si parla di porti, si finisce per essere negativamente ossessionati dalla stazza e dal carico delle navi. Oggi più che mai abbiamo bisogno di Venezia perché non credo esista, a livello mondiale, un porto più qualificato per moderare questo processo".



Pino Musolino Nominato Presidente divisione Europea del GIL

Venezia, 14 maggio 2018 – Il Global Institute of Logistics (GIL), organizzazione internazionale impegnata nell'identificazione e nella promozione di nuovi standard di eccellenza in ambito portuale, ha nominato oggi Pino Musolino Presidente della divisione europea dell'Istituto.

Il GIL si compone di due anime: da una parte, un prestigioso think tank, che coinvolge gli specialisti più affermati della comunità portuale e logistica mondiale e che opera da collegamento tra il mondo accademico e il mondo dell'impresa; dall'altra, l'organizzazione vera e propria, aperta solo a membri selezionati, "best in class" nel mondo dei traffici navali, del commercio internazionale e della portualità e individuati sulla base delle competenze e dei risultati d'eccezione.

"E' un grande onore essere invitato a presiedere la divisione europea del Global Institute of Logistics – dichiara Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale –. Questo ruolo consentirà all'Ente che rappresento di condividere, apprendere e confrontare le migliori pratiche provenienti dai più importanti porti e dai maggiori attori della logistica del mondo".

"Sono particolarmente entusiasta – aggiunge Musolino – di poter portare il mio contributo attivo alle future attività di ricerca dell'Ente, a partire dalla prossima ricerca dell'Istituto che sarà dedicata allo sviluppo porto-centrico del commercio. Da molto tempo sostengo la visione secondo cui è la produzione ad alimentare il commercio che, a sua volta, sostiene e rafforza la logistica. Ritengo infatti che una strategia di sviluppo portuale orientata all'ipertrofia infrastrutturale fine a se stessa, oltre a non essere sostenibile dal punto di vista ambientale, non produca nemmeno risultati soddisfacenti in termini economici poiché non innesca un automatico aumento dei traffici".

"L'esperienza dello scalo veneziano, anche in virtù della rilevanza manifatturiera nazionale – l'Italia è la seconda forza manifatturiera d'Europa –, dimostra che l'essenza multi-purpose del porto, ovvero l'intermediazione di container ma anche di altri settori come le rinfuse, è elemento centrale; dall'importazione di materie prime e dall'esportazione di prodotti ad alto valore aggiunto come i project cargo emerge – conclude Musolino – come, anche in un'ottica porto-centrica, sia possibile realizzare un connubio virtuoso tra produzione, manifattura, portualità e logistica. Proprio in una fase in cui la sfida più pressante per i porti europei guarda alla Cina e alla necessità di individuare strategie condivise per armonizzare i rapporti e i traffici con questo fondamentale partner, credo che riportare a Venezia delle produzioni manifatturiere di qualità consentirebbe al nostro scalo di ritrovare un ruolo centrale nel mercato globale e di divenire una piattaforma primaria per gli scambi tra l'Estremo Oriente (ma non solo) e l'intero tessuto produttivo che sta alle spalle dei nostri porti e copre un'area che travalica i confini regionali".

Il CEO del GIL Kieran Ring dichiara: "Siamo entusiasti di poter accogliere Pino Musolino come nuovo Presidente europeo. Riteniamo che questa nomina permetterà un avanzamento del lavoro dell'Istituto in Europa e ci consentirà di approfondire enormemente la conoscenza sul lavoro dei porti dell'Europa Meridionale nella loro costante opera di ribilanciamento del traffico cargo rispetto alle rotte più battute del Nord Europa. Il lavoro di ricerca dell'Istituto potrà beneficiare della visione del Presidente Musolino sul futuro dello scalo portuale veneziano, consentendoci di delineare un rilancio dei porti europei attraverso un'opera di ripensamento del ruolo del commercio".

"L'esperienza – aggiunge Ring – ci insegna che l'evoluzione portuale degli ultimi anni è stata caratterizzata da uno scollamento tra il concetto di commercio e il tema dell'infrastrutturazione. Ne consegue che, quando si parla di porti, si finisce per essere negativamente ossessionati dalla stazza e dal carico delle navi. Oggi più che mai abbiamo bisogno di Venezia perché non credo esista, a livello mondiale, un porto più qualificato per moderare questo processo".

LA PREVISIONE

Crociere, Genova sopra quota 1,3 milioni nel 2019

GENOVA. Il traffico crocieristico del porto di Genova nel 2018 tornerà sopra la soglia del milione di crocieristi (925.188 nel 2017) e dovrebbe aumentare ulteriormente nel 2019 «quando, secondo le nostre prime stime, basate sull'analisi delle prenotazioni, il valore totale potrebbe raggiungere 1,3 milioni di transiti». Ad illustrare le previsioni è stato Andrea Verdiani, responsabile commerciale di Stazioni Marittime durante il convegno organizzato dal Comune di Genova sul progetto europeo Cievp. «Nel 2019 avremo anche 33 scali di Costa Crociere, che dopo molti anni torna a Genova, ma non dobbiamo dimenticare il ruolo primario del gruppo Msc».

LA RICHIESTA: «VOGLIAMO CHE VENGANO EFFETTUATI I CONTROLLI»

Fumi in porto, duecento in piazza raccolte 1.500 firme per dire basta

Manifestazione di protesta davanti alla stazione marittima. Nel mirino i motori accesi delle navi attraccate in banchina: «Rispettare le norme»

DUECENTO persone in piazza, 1.500 firme consegnate al Municipio, un esposto in Procura. Contro i fumi e i rumori prodotti dalle navi attraccate ai terminal coi motori accesi ha manifestato, ieri, il Comitato tutela Ambientale Centro Ovest. La protesta si è tenuta ieri a Ponte dei Mille, nei pressi della Stazione Marittima.

«Quando arriva una nave, in certe condizioni di vento a causa del fumo è impossibile anche tenere le finestre aperte», denuncia Giuseppe Bonocore, residente a Dinegro. Le rivendicazioni del comitato sono state ribadite dai due portavoce, Enzo Tortello e Giacomo Pollarolo, pensionati, due ex tecnici di Ansaldo Energie che si occupavano di processi di combustione.

«Noi abitanti chiediamo prima di tutto che vengano fatte rispettare dalla Capitaneria e dall'Autorità portuale le normative sull'uso del gasolio a basso tenore di zolfo quando le navi entrano nel porto. Poi pretendiamo più controlli su aria e rumore da parte di Arpal», spiega Pollarolo. Che aggiunge: «Vogliamo sapere cosa si sta facendo

per il progetto di elettrificazione delle banchine che consentirebbe alle navi attraccate di spegnere i motori».

Alla protesta di ieri pomeriggio hanno aderito varie realtà, tra le quali Progetto Genova di Marika Cassimatis e il circolo Nuova ecologia di Legambiente.

Per chiedere regole idonee il comitato sta promuovendo un tavolo con abitanti di altre città portuali del mediterraneo. Tra i tecnici Federico Valerio, chimico e medico per l'ambiente, ricercatore dell'Ecoistituto di Reggio Emilia e Genova: «Il pericolo per la salute sono gli ossidi di azoto prodotti dalla combustione delle navi che, in caso di sfioramento, come rivelano studi epidemiologici, in una città come Genova possono provocare sino a cento morti all'anno in più. Si tratta di sostanze tossiche prodotte, come ha fotografato un'indagine di Arpal, sette volte più dalle emissioni delle attività nel porto di Genova rispetto a quelle prodotte dal traffico delle auto».

Come raccontano gli abitanti, e a differenza di altri inquinanti, si tratta di sostanze

immediatamente percepibili. «I vetri delle finestre di casa nostra? Completamente anneriti, per non parlare della roba stesa. E chissà cosa non finisce nei nostri polmoni...».

Quello dei fumi e dei rumori connessi alle attività portuali è un problema annoso, che affligge tutti i quartieri nelle più immediate vicinanze dei terminal. Quelli passeggeri, che interessano una zona assai ampia, dal centro storico a San Teodoro e oltre, fino al Vte, da cui le basse frequenze dei diesel si propagano per centinaia di metri e oltre.

«Non vogliamo chiudere il porto ma vivere sani e far rispettare le leggi». Con la bella stagione il problema non fa che peggiorare: «Non facciamo vita, soprattutto quando i traghetti ormeggiano a ponte Doria e ponte Colombo - racconta il presidente del Comitato, Enzo Tortello - senza contare che non abbiamo alcuna certezza che le navi usino il carburante corretto. Dovrebbero per legge utilizzarne un tipo con un bassissimo contenuto di zolfo (lo 0,1%). Facciamo rispettare le leggi e rispettiamo le vite delle persone di questa delegazione».

Porti: Genova, capitaneria multa Gnv per 'autoproduzione'

Primo caso nel porto di Genova per la compagnia del gruppo Msc

(ANSA) - GENOVA, 15 MAG - A poche ore di distanza dal termine della riunione svoltasi ieri presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale genovese tra istituzioni, sindacati, Culmv, Assagenti e terminalisti, sul tema dell'autoproduzione, la Capitaneria di Porto di Genova ha multato Gnv per aver svolto questa pratica senza autorizzazione. Secondo quanto riferito dalla testata 'Ship2Shore', i militari sono intervenuti "su segnalazione degli ispettori dell'AdSP, a loro volta sollecitati dalla Compagnia Portuale", e hanno "appurato come sulla nave di Gnv (gruppo Msc) fossero in corso operazioni di rizzaggio da parte del personale di bordo". I membri della Capitaneria hanno quindi "rilevato un verbale amministrativo ai sensi del Codice della Navigazione" nei confronti di Gnv per cui comunque "si tratta di un primo caso".

Gnv, "che non ha fornito commenti", era presente, in qualità di soggetto autorizzato a svolgere operazioni portuali, alla riunione di ieri in AdSP, e - secondo i sindacalisti Mauro Scognamillo (Fit Cisl) e Roberto Gulli (Uiltrasporti) "la compagnia aveva finora sempre dimostrato un'attenzione particolare al tema", evitando quindi di ricorrere alla pratica dell'autoproduzione". (ANSA).

Genova, l'Authority: «Qui l'autoproduzione non è autorizzata»

Genova - Alla fine la parola definitiva alla questione dell'autoproduzione, che nei giorni scorsi aveva portato in piazza i lavoratori portuali italiani, è arrivata dall'Autorità di sistema del Mar Ligure occidentale.

Genova - Alla fine la parola definitiva alla questione dell'autoproduzione, che nei giorni scorsi aveva portato in piazza i lavoratori portuali italiani, **è arrivata dall'Autorità di sistema del Mar Ligure occidentale** che ha trasmesso a tutti gli operatori una nota in cui verrà chiarito che allo stato, nel porto di Genova, non è autorizzata alcuna autoproduzione di operazioni di messa in sicurezza delle merci sulle navi (rizzaggio e derizzaggio) da parte del vettore marittimo.

La decisione al termine del tavolo che ha riunito, a Palazzo San Giorgio, i rappresentanti della capitaneria di porto, dei terminalisti, di **Assagenti**, dei sindacati e della Compagnia unica per un incontro che era stato richiesto dai sindacati al termine della mobilitazione di venerdì. Dopo un lungo confronto fra le parti, quindi, è stato deciso che l'AdSP provvederà a trasmettere la nota nella quale verranno, anche, richiamati i vigenti obblighi di fornitura di manodopera ai "camalli" della Compagnia unica, al fine di garantire numeri, orari e specializzazioni dei lavoratori necessari allo svolgimento delle operazioni portuali nei tempi richiesti. Soddisfatti anche i sindacati che vedono messe per iscritto le loro richieste ma che, comunque, continueranno a monitorare la situazione.

Genova: a Palazzo della Meridiana l'assemblea generale di Spediporto sotto il claim Meeting our goals: connect, perform, excel.

(FERPRESS) – Genova, 16 MAG – Si è tenuta nei giorni scorsi a Palazzo della Meridiana, l'assemblea generale di Spediporto, la più importante associazione italiana di spedizionieri, sotto il claim Meeting our goals: connect, perform, excel.

I lavori sono stati aperti dalla relazione del presidente Alessandro Pitto con la presentazione del quadro puntuale del settore delle spedizioni internazionali che contribuisce a un terzo del mercato della logistica favorito anche da una ripresa del traffico marittimo mondiale.

E' intervenuto, poi, il rappresentante del Port de Barcelona, illustrando la rete di collaborazioni virtuose tra privato e pubblico che caratterizza oggi il lavoro nell'area portuale della capitale della Catalogna con grande attenzione alla telematizzazione dei processi e alla formazione del personale addetto.

Firmato anche, davanti all'assemblea dei soci, un Protocollo d'intesa tra le Autorità genovesi, a vario titolo coinvolte nell'economia del mare di Genova, per ottimizzare la qualità complessiva delle performances.

La mattinata si è conclusa con una tavola rotonda, moderata da Alberto Quaranta, che ha fatto il punto sulla situazione dei trasporti e della logistica del Nord Italia e nel mar Merditerraneo. Hanno partecipato a questo momento di approfondimento, il sindaco Marco Bucci, il presidente dell'Autorità Portuale Paolo Emilio Signorini, il deputato Edoardo Rixi e il commissario per il Terzo Valico Iolanda Romano.

A Ravenna due giornate per parlare di ambiente e sviluppo

Alla sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale tanti interventi su sostenibilità, porto e carburanti

RAVENNA – Si intitola “La sostenibilità ambientale quale elemento strategico per lo sviluppo della portualità” il convegno di domani, 17 Maggio, organizzato all'interno dell'undicesima edizione di “Fare i conti con l'ambiente. Rifiuti acqua energia”. Dalle ore 15, nella sala dei convegni di Via Antico Squero a Ravenna, tanti nomi, coordinati da Stefano Zunarelli, professore ordinario di diritto della navigazione dell'Università di Bologna, si alterneranno nella presentazione del tema di grande attualità. Ci saranno Andrea Ferrante, Francesco Benevolo, Paola Minasi, Armando Ruffini, Fabio Faraone, Guido Ottolenghi, Simona Giovagnoni e Greta Tellarini che ha così commentato gli obiettivi: “Il convegno intende individuare azioni ed iniziative in ambito portuale volte a promuovere la sostenibilità ambientale delle attività economiche, favorendo la conoscenza e la sensibilizzazione degli utenti e degli operatori sulle problematiche ambientali del territorio e dell'area portuale e promuovendo una politica di miglioramento delle prestazioni ambientali e dei processi pianificatori e decisionali in tutte le principali aree di sviluppo strategico del porto”.

Chiuderà la giornata il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Daniele Rossi.

Due giorni dopo, sabato 19 Maggio, l'Autorità portuale sarà ancora sede del convegno “Viaggiare GNL. I vantaggi di una scelta. Analisi e realtà del carburante alternativo per i mezzi pesanti”.

Durante la mattinata, a partire dalle ore 9,30, dopo i saluti del presidente Rossi, si succederanno, introdotti e moderati da Tiziano Samorè, Andrea Bardi, Paolo Carri e Fabio Pellegrini, Francesco Parisi, Alessandro Gentile e Amedeo Genedani.

Samorè, segretario provinciale di Confartigianato, ha dichiarato: “Con questo convegno Confartigianato intende approfondire gli aspetti tecnici ed economici dell'alimentazione a GNL per permettere agli imprenditori del trasporto di valutare un'alternativa al gasolio, conveniente, meno inquinante ed incentivata e per accrescere la conoscenza di questi automezzi che sono sempre più diffusi in Italia ed in Europa. Il GNL ha grandi potenzialità di utilizzo come carburante per i mezzi pesanti e diverse case costruttrici hanno già sul mercato automezzi che utilizzano questo combustibile, alcuni dei quali saranno in mostra durante il convegno”.

Corsini scrive al presidente Ue

«**DOBBIAMO** sfruttare pienamente i punti di forza dei porti del Mediterraneo in modo che possano contribuire al meglio allo sviluppo sostenibile ed equilibrato dell'Ue nel suo insieme. Per questo motivo è necessario sviluppare nuove forme di cooperazione tra paesi e regioni».

Stefano Corsini, presidente della Port Authority, prende carta e penna e scrive al presidente del parlamento europeo, Antonio Tajani, per chiedere di rafforzare la politica di coesione territoriale a favore dei porti del Mediterraneo. «La principale sfida – si legge nella missiva di Corsini – è

quella di integrare il core network, assicurandone l'accessibilità a quelle regioni periferiche con cui è sempre più vitale e necessario stringere nuove importanti sinergie».

Corsini guarda alla Francia, alla Spagna, a Malta e anche ai porti del Maghreb, con cui gli scali dell'Alto Tirreno hanno da tempo sviluppato iniziative congiunte sul fronte della implementazione dei traffici rotabili e del fresco così come un proficuo scambio di know how a livello di innovazione tecnologica e digitalization. L'obiettivo dichiarato è uno solo: arrivare a una forma di cooperazione che coinvolga tutti questi Paesi.



**Stefano
Corsini**

”Più cooperazione tra i paesi del Mediterraneo”

Corsini scrive al presidente dell’Euro Parlamento Tajani

LIVORNO – “Dobbiamo sfruttare pienamente i punti di forza dei porti del Mediterraneo in modo che possano contribuire al meglio allo sviluppo sostenibile ed equilibrato dell’Ue nel suo insieme. Per questo motivo è necessario sviluppare nuove forme di cooperazione tra paesi e regioni”.

Corsini prende carta e penna e scrive al presidente del Parlamento europeo, Antonio Tajani. Una pagina in inglese dove sono illustrate sommariamente le linee strategiche lungo le quali si sta muovendo l’Autorità di Sistema del mar Tirreno settentrionale e nella quale vengono chieste da parte dell’Ue decisioni concrete da prendere nel prossimo futuro. Innanzitutto in Europa, dov’è indispensabile rafforzare la politica di coesione territoriale a favore dei porti del Mediterraneo.

«La principale sfida è quella di integrare il core network, assicurandone l’accessibilità a quelle regioni periferiche con cui è sempre più vitale e necessario stringere nuove importanti sinergie» si legge nel documento.

Corsini guarda alla Francia, alla Spagna, a Malta e – perché no? – anche ai porti del Maghreb, con cui i porti dell’Alto Tirreno hanno da tempo sviluppato iniziative congiunte sul fronte della implementazione dei traffici rotabili e del fresco così come un proficuo scambio di know how a livello di innovazione tecnologica e digitalizatione.

L’obiettivo dichiarato è uno solo: arrivare a una forma di cooperazione che coinvolga tutti questi Paesi. A oggi non esiste infatti a livello europeo un progetto all inclusive con fondi comunitari da destinare a iniziative congiunte tra i principali Paesi del Mediterraneo occidentale. Allo stato attuale risulta attivo un solo accordo di cooperazione (l’Interreg Italia-Francia Marittimo) che coinvolge per l’appunto solo Roma e Parigi mentre a livello più vasto, il progetto Interreg Med abbraccia tutti i paesi del Mare Nostrum (da Roma a Cipro e Atene) ma non prevede focus specifici sui porti europei.

È in questo contesto che si inserisce la richiesta di Corsini: «Riteniamo necessario allargare le prospettive della Coesione territoriale: andando oltre il livello regionale, verso un programma macro regionale più ampio che coinvolga tutta l’area del Mediterraneo occidentale».

Un argomento di cui si discute fin dai primi anni Novanta, ogni volta che un nuovo Paese entra a far parte dell’Ue. «È necessario sviluppare nuove forme di cooperazione tra Paesi e regioni – conclude il presidente dell’Authority portuale -; puntare di più sui porti e sulla blue economy, è questa la strada che dobbiamo perseguire a livello europeo per migliorare la EU policy nel settore dei trasporti della coesione territoriale».

L'Informatore Navale

Corsini scrive al presidente dell'Euro Parlamento, Antonio Tajani: "Serve più cooperazione tra i paesi del Mediterraneo"

Livorno, 15 maggio 2018- "Dobbiamo sfruttare pienamente i punti di forza dei porti del Mediterraneo in modo che possano contribuire al meglio allo sviluppo sostenibile ed equilibrato dell'UE nel suo insieme. Per questo motivo è necessario sviluppare nuove forme di cooperazione tra paesi e regioni". Corsini prende carta e penna e scrive al presidente del Parlamento Europeo, Antonio Tajani. Una pagina in inglese dove sono illustrate sommariamente le linee strategiche lungo le quali si sta muovendo l'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale e nella quale vengono chieste da parte dell'UE decisioni concrete da prendere nel prossimo futuro. Innanzitutto in Europa, dov'è indispensabile rafforzare la politica di coesione territoriale a favore dei porti del Mediterraneo.

«La principale sfida è quella di integrare il core network, assicurandone l'accessibilità a quelle regioni periferiche con cui è sempre più vitale e necessario stringere nuove importanti sinergie» si legge nel documento.

Corsini guarda alla Francia, alla Spagna, a Malta e – perché no? - anche ai porti del Maghreb, con cui i porti dell'Alto Tirreno hanno da tempo sviluppato iniziative congiunte sul fronte della implementazione dei traffici rotabili e del fresco così come un proficuo scambio di know how a livello di innovazione tecnologica e *digitalization*. L'obiettivo dichiarato è uno solo: arrivare a una forma di cooperazione che coinvolga tutti questi Paesi. A oggi non esiste infatti a livello europeo un progetto *all inclusive* con fondi comunitari da destinare a iniziative congiunte tra i principali Paesi del Mediterraneo occidentale. Allo stato attuale risulta attivo un solo accordo di cooperazione (l'Interreg Italia-Francia Marittimo) che coinvolge per l'appunto solo Roma e Parigi mentre a livello più vasto, il progetto Interreg Med abbraccia tutti i paesi del Mare Nostrum (da Roma a Cipro e Atene) ma non prevede focus specifici sui porti europei.

È in questo contesto che si inserisce la richiesta di Corsini: «Riteniamo necessario allargare le prospettive della Coesione territoriale: andando oltre il livello regionale, verso un programma macro regionale più ampio che coinvolga tutta l'area del Mediterraneo occidentale». Un argomento di cui si discute fin dai primi anni Novanta, ogni volta che un nuovo Paese entra a far parte dell'Ue. «È necessario sviluppare nuove forme di cooperazione tra Paesi e regioni – conclude il presidente dell'Authority portuale -; puntare di più sui porti e sulla blue economy, è questa la strada che dobbiamo perseguire a livello europeo per migliorare la EU policy nel settore dei trasporti della coesione territoriale».

Corsini scrive a Tajani: «Più cooperazione fra Paesi del Mediterraneo»

Livorno - «Dobbiamo sfruttare pienamente i punti di forza dei porti del Mediterraneo in modo che possano contribuire al meglio allo sviluppo sostenibile ed equilibrato dell'Ue nel suo insieme».

Livorno - «Dobbiamo sfruttare pienamente i punti di forza dei porti del Mediterraneo in modo che possano contribuire al meglio allo sviluppo sostenibile ed equilibrato dell'Ue nel suo insieme. Per questo è necessario sviluppare nuove forme di cooperazione tra paesi e regioni». Lo scrive **il presidente dell'Autorità portuale dell'Alto Tirreno** in una lettera indirizzata al presidente dell'Europarlamento, **Antonio Tajani**. «La principale sfida - prosegue Corsini - è quella di integrare il core network, assicurandone l'accessibilità a quelle regioni periferiche con cui è sempre più vitale e necessario stringere nuove importanti sinergie: Francia, Spagna, Malta, ma anche il Maghreb, con cui i porti dell'Alto Tirreno hanno da tempo sviluppato iniziative congiunte sul fronte dell'implementazione dei traffici rotabili e del fresco così come un proficuo scambio di know how a livello di innovazione tecnologica e digitalizzazione. L'obiettivo è arrivare a una forma di cooperazione che coinvolga tutti e invece attualmente non esiste a livello europeo un progetto all inclusive con fondi comunitari da destinare a iniziative congiunte tra i principali Paesi del Mediterraneo occidentale».

Da qui la richiesta di Corsini di allargare l'orizzonte «a tutta l'area del Mediterraneo occidentale: è necessario sviluppare nuove forme di cooperazione tra Paesi e regioni, puntare di più sui porti e sulla **blue economy**, perché è questa la strada che dobbiamo perseguire a livello europeo per migliorare la policy europea nel settore dei trasporti e della coesione territoriale».

Crociere: a Livorno 6 scali in un giorno per 9mila passeggeri

Il 18 maggio: anche 3.000 persone di equipaggio

(ANSA) - LIVORNO, 15 MAG - Giornata record venerdì 18 maggio prossimo per le crociere a Livorno: saranno 6 le navi che scaleranno il porto toscano per un totale di 9.000 passeggeri e circa 3000 persone degli equipaggi.

La mappatura di ormeggi prevede lo scalo della Silver Whisper alla Banchina 75, di Sovereign al Molo Italia Nord, Ventura alle Banchine 46/47, Seabourn Encore alle Banchine 43,44,45, Crystal Serenity al Molo Italia lato sud, Azamara Quest Molo Capitaneria. Delle 6 navi 4 navi appartengono alla categoria lusso e 2 di queste faranno overnight al porto livornese. Ai numeri di passeggeri e di equipaggio si aggiungono quelli derivanti dalla movimentazione di mezzi e servizi a terra programmati per l'intera giornata: saranno 20 gli shuttle-bus che ogni 15 minuti partiranno dalle banchine verso il centro città e oltre 100 saranno i bus impegnati per le escursioni programmate sul territorio. C'è poi l'indotto relativo a guide turistiche, autisti di Ncc, taxi. La società Porto di Livorno 2000 ha potenziato tutti i servizi alle navi, con l'impiego di un maggior numero di addetti tra personale hostess, operai e security in banchina.

"Si tratta di una giornata speciale - commenta il presidente di Porto di Livorno 2000, Luciano Guerrieri - in quanto Livorno esprime tutte le sue potenzialità non solo in termini numerici ma anche in relazione alla qualità dei servizi che, in particolare in questo giorno, sono rivolti a linee di alto profilo con passeggeri che rappresentano un target superiore e che può avere delle ottime ripercussioni sull'economia della Regione e anche della città". La società segnala poi che in questi giorni è partito un servizio speciale per i passeggeri che hanno problemi di mobilità, con mezzi e personale specializzato per questo tipo di servizio e trasporto.

Riguardo infine al traffico passeggeri proveniente dai traghetti, sempre venerdì sono previste 8 partenze alle banchine della Stazione Marittima e del Porto Mediceo per Sardegna e Corsica operate da Moby e Forship e la linea per Capraia di Toremar.(ANSA).

Record (venerdì) a Livorno di navi da crociera

Attese sei unità, 9mila passeggeri e 3mila persone degli equipaggi

LIVORNO – Giornata record venerdì prossimo per le crociere a Livorno. Saranno sei le navi che scaleranno il porto labronico per un totale di 9.000 mila passeggeri e circa 3.000 persone degli equipaggi.

Silver Whisper alla banchina 75, Sovereign al molo Italia Nord, Ventura alle banchine 46/47, Seabourn Encore alle banchine 43,44,45, Crystal Serenity al molo Italia lato sud, Azamara Quest molo Capitaneria.

Questa la mappatura di ormeggi per le sei navi schedate per la giornata di venerdì e di crocieristi che si riverseranno sui nostri territori. Da segnalare che di queste sei navi ben 4 navi appartengono alla categoria lusso e che due di queste faranno overnight nel nostro porto. Azamara e Silver sono linee che con frequenza prevedono un pernottamento e che scelgono Livorno come scalo meritevole di una sosta prolungata con un programmazione di eventi esclusivi che coinvolgono le eccellenze del territorio e della nostra città.

Non mancano comunque le navi che trasportano un numero maggiore di passeggeri e che utilizzano i terminal del porto commerciale ed i nostri servizi.

A questi numeri di passeggeri e di equipaggio si aggiungono quelli derivanti dalla movimentazione di mezzi e servizi a terra programmati per l'intera giornata: saranno venti gli shuttle-bus che ogni 15 minuti partiranno dalle banchine verso il centro città (via Cogorano) ed oltre 100 saranno i bus impegnati per le escursioni programmate sul territorio. Senza dimenticare l'indotto derivante dal personale di guide turistiche, autisti di Ncc, taxi che saranno coinvolti da questo traffico.

La società Porto di Livorno 2000 ha organizzato un potenziamento di tutti i servizi alle navi: in particolare sono previsti l'impegno di un maggior numero di addetti tra personale hostess, operai e security in banchina. Verrà incrementato il servizio del personale security anche nel Punto informazione di via Cogorano allertato per tutta la giornata.

Previste anche le operazioni di imbarco viveri e provviste per le navi da crociera ormeggiate alle nostre banchine che richiedono l'impegno di tutti i mezzi (camion, carrelli elevatori, transpallets).

“Si tratta di una giornata speciale – commenta il presidente di Porto di Livorno 2000, Luciano Guerrieri – in quanto Livorno esprime tutte le sue potenzialità non solo in termini numerici ma anche in relazione alla qualità dei servizi che, in particolare in questo giorno, sono rivolti a linee di alto profilo con passeggeri che rappresentano un target superiore e che può avere delle ottime ripercussioni sull'economia della Regione e anche della città”.

In questo particolare giorno tutti i soggetti che operano in porto, le autorità marittime, l'Autorità di Sistema portuale e la Guardia Costiera lavoreranno insieme alla Porto di Livorno 2000 per l'erogazione di tutti i servizi previsti. Da segnalare che in questi giorni è partito un servizio speciale dedicato ai passeggeri a mobilità ridotta e sulle nostre banchine saranno presenti mezzi e personale specializzato per questo tipo di servizio e trasporto ai passeggeri che si aggiunge a quello già esistente e funzionante relativo sugli shuttle-bus con tutte le dotazioni specifiche e necessari per questo trasporto.

In una giornata così calda per le crociere ricordiamo anche il traffico passeggeri proveniente dai traghetti: sono previste otto partenze alle banchine della Stazione Marittima e del porto Mediceo per Sardegna e Corsica operate dalle Compagnie del ferry: Moby e Forship e la linea per Capraia di Toremar.

Ingresso in Cilp Livorno di Corrado Neri, nuovo amministratore delegato

LIVORNO - Corrado Neri è il nuovo amministratore delegato di Cilp, Compagnia Impresa Lavoratori Portuali di Livorno. L'Assemblea dei Soci ha deciso la nuova composizione del consiglio di amministrazione - lo ha reso noto Cilp - : *"La scelta è stata dettata dalla volontà della proprietà – 50% Compagnia Portuale di Livorno, 50% N.G. Investimenti - di confermare gli importanti investimenti compiuti, puntando ad un rilancio e costante miglioramento dei risultati aziendali."*

All'interno di Cilp il 50% azionario che è detenuto da "NG Investimenti", è suddiviso paritariamente tra Neri Group (presidente Piero Neri) e Gruppo Investimenti Portuali (Gip) la cordata genovese che ha l'amministratore delegato con Luigi Negri.

Entra inoltre nel consiglio di amministrazione di Cilp, in qualità di vice presidente, Maurizio Sarri, amministrazione e finanza Gruppo Neri e precedentemente direttore commerciale del Terminal Darsena Toscana. Rimangono inalterate le cariche di presidente: Marco Dalli e vicepresidente: Enzo Raugei.

Il nuovo amministratore delegato Corrado Neri, armatore nel settore del rimorchio del gruppo di famiglia Neri Group spa, è da tempo amministratore delegato del Terminal livornese Sinternar, specializzato nel traffico di merce rotabile.

L'azienda nel comunicare le nuove cariche rende noto: *"Anche per il 2018 si prevedono volumi importanti sia nel settore dei prodotti forestali che in quello "automotive", che confermano CILP come uno dei primari terminalisti a livello nazionale. Il Consiglio di amministrazione intende altresì impegnarsi sullo sviluppo dei traffici multipurpose (recentemente è stato rinnovato il contratto con Hitachi), puntando sull'utilizzo della piattaforma logistica della Paduletta, ultimo fondamentale investimento della Società. Un sentito ringraziamento per la collaborazione prestata va ai Sigg.ri Nereo Paolo Marcucci e Aldo Luciano Padova consiglieri uscenti."*

Nuovo vertice per la CILP di Livorno

LIVORNO - L'Assemblea dei soci della Compagnia Impresa Lavoratori Portuali ha deliberato la nuova composizione del Consiglio di amministrazione della società. La scelta è stata dettata dalla volontà della proprietà - 50% Compagnia Portuale di Livorno, 50% N.O. Investimenti - di confermare gli importanti investimenti compiuti, puntando ad un rilancio e costante miglioramento dei risultati (segue a pagina 10)

Nuovo vertice per la CILP

aziendali.

Nell'organo direttivo si inseriscono l'amministratore delegato signor Corrado Neri ed il vicepresidente dottor Maurizio Sarri, mentre sono stati confermati il presidente Marco Dalli ed il vicepresidente Enzo Raugei.

L'amministratore delegato Corrado Neri vanta comprovate esperienze nella gestione di terminal portuali per la movimentazione di merce varia. Il vicepresidente dottor Maurizio Sarri vanta una pluriennale esperienza nella gestione amministrativa e finanziaria di società operanti in ambito portuale.

Anche per il 2018 si prevedono volumi importanti sia nel settore dei prodotti forestali che in quello "automotive", che confermano CILP come uno dei primari terminalisti a livello nazionale. Il Consiglio di amministrazione intende altresì impegnarsi sullo sviluppo dei traffici multipurpose (recentemente è stato rinnovato il contratto con Hitachi), puntando sull'utilizzo della piattaforma logistica della Paduletta, ultimo fondamentale investimento della società.

Un sentito ringraziamento per la collaborazione prestata va ai signori Nereo Paolo Marucci e Aldo Luciano Padova consiglieri uscenti.

RIUNIONE CON CAPUANO

Porto, Confindustria spinge sullo sviluppo «Strategia vincente»

DI CARRARA

Nell'ambito delle attività programmate da Confindustria, si è svolto un incontro di aggiornamento del Gruppo di Lavoro, dedicato alla portualità e alla logistica, delle aziende del comprensorio di Piombino e della Val di Cornia. Alla riunione sono intervenuti **Claudio Capuano**, dirigente delegato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e **Sandra Muccetti**, dirigente dell'area Logistica, per fornire un aggiornamento sullo stato di attuazione del layout del Porto di Piombino.

«Il porto di Piombino è diventato un grande porto, con fondali fino a 20 metri – che nessuno dei porti tirrenici da Civitavecchia in su dispone – e con piazzali, attracchi e prospettive di insediamenti da far invidia – afferma il direttore generale di Confindustria Livorno Massa Carrara, **Umberto Paoletti** –. Risulta ora prioritaria la rapida connessione del porto con il Corridoio Tirrenico e con le ferrovie, oltre alla realizzazione della SS398, tenuto conto dell'indispensabilità di queste infrastrutture per la reindustrializzazione di tutta l'area. Per il rilancio dell'economia

di questo territorio, rimasta troppo a lungo in stallo, restano strategici gli obiettivi dell'insediamento del polo di demolizioni navi e della base logistica della Bhge Nuovo Pignone, insieme alla reindustrializzazione della Ex Lucchini e di ArcelorMittal e al consolidamento di Tenaris Dalmine». Capuano ha aggiunto: «Lo staff di Piombino, sia pure nella nuova veste di Ufficio Territoriale Portuale, continuerà a prodigarsi, nell'ambito dei nuovi ruoli ricoperti e delle nuove funzioni assegnate, affinché il porto di Piombino, in continuità con il passato, mantenga e consolidi gli straordinari risultati conseguiti, sia in termini infrastrutturali che di servizi, dalla (soppressa) **Autorità portuale** di Piombino. Mi impegnerò al massimo in tal senso, facendomi parte attiva nei confronti di tutti gli organi dell'Adsp e in ogni sede competente delle istanze degli operatori, degli utenti portuali e delle istituzioni locali». Anche Muccetti ha confermato l'impegno a completare gli interventi infrastrutturali in linea con le previsioni del Piano Regolatore Portuale, necessarie a creare le condizioni indispensabili per nuovi futuri insediamenti.

PIOMBINO

Portualità e logistica
Confindustria
fa il punto
sui progetti
e sui collegamenti

CONFINDUSTRIA, «infrastrutture e formazione», al centro della riunione che ha avuto con le aziende del comprensorio di Piombino e della Val di Cornia. Un incontro dedicato alla portualità e alla logistica. Alla riunione sono intervenuti Claudio Capuano, dirigente delegato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Sandra Muccetti, dirigente dell'area Logistica. «Il porto di Piombino è diventato un grande porto, con fondali fino a 20 metri - che nessuno dei porti tirrenici da Civitavecchia in su dispone - e con piazzali, attracchi e prospettive di insediamenti da far invidia - ha affermato il direttore generale di Confindustria Livorno Massa Carrara, Umberto Paoletti - risulta ora prioritaria la rapida connessione del porto con il Corridoio Tirrenico e con le ferrovie, oltre alla realizzazione della 398, tenuto conto dell'indispensabilità di queste infrastrutture per la reindustrializzazione di tutta l'area.

PER IL RILANCIO dell'economia di questo territorio, rimasta troppo a lungo in stallo, restano strategici gli obiettivi dell'insediamento del polo di demolizioni navi e della base logistica della Bhge Nuovo Pignone, insieme alla reindustrializzazione della ex Lucchini e di ArcelorMittal e al consolidamento di Tenaris Dalmine». «Lo staff di Piombino, sia pure nella nuova veste di Ufficio territoriale portuale, conti-

nuerà a prodigarsi, nell'ambito dei nuovi ruoli ricoperti e delle nuove funzioni assegnate, affinché il porto di Piombino, in continuità con il passato, mantenga e consolidi gli straordinari risultati conseguiti, sia in termini infrastrutturali che di servizi» ha evidenziato Capuano, ricordando nel suo intervento l'importanza della formazione, in tutte le diverse articolazioni.

Molo Novo, ecco i cartelli di divieto Domani summit decisivo a Firenze

I pescatori infuriati chiedono una deroga all'ordinanza numero 11

'VIETATO l'accesso ai non autorizzati' oppure 'Divieto di ormeggio'. Messaggi chiari e inequivocabili quelli apparsi ieri mattina lungo le mura del Molo Novo, apposti dall' **Autorità Portuale** in applicazione dell'ordinanza numero 11 del 13 aprile scorso che, di fatto, ha mandato su tutte le furie i pescatori livornesi che si vedono adesso costretti a non poter più ormeggiare le proprie barche non solo al Molo Novo ma anche alla Vegliata e alle altre dighe davanti al nostro porto. Nei giorni scorsi è scoppiata la protesta che ha portato decine e decine di barchette a manifestare per dire 'no' a questo provvedimento e domani alle 14.30 tra le mura degli uffici della Regione Toscana si svolgerà un incontro decisivo nell'ambito del quale la Fiops (Federazione Italiana Operatori Pesca Sportiva) chiederà all' **Authority** l'emissione di un'ordinanza di precisazione che possa correggere in maniera idonea la precedente. A evidenziarlo è Francesco Ruscelli, direttore della Fiops, che spiega come «debbono essere delimitati i termini della realizzazione dei lavori di manutenzione e di consolidamento affinché si possa evitare di chiudere chilometri e chilometri di dighe foranee perché ci sono da fare dei lavori».

«**SERVE** una deroga - aggiunge Ruscelli - in attesa della realizzazione dei lavori, un documento dove si spiega e si dice chiaramen-



LA FIOPS
«Serve una precisazione che possa chiarire tempi e modalità dei lavori»

te quando e dove devono essere svolti questi interventi. C'è la percezione che per affrontare un problema che non riguarda la pesca sia stato spazzato via il diritto di migliaia di pescatori di poter andare alle dighe». Sull'apposizione dei cartelli da parte dell' **Authority** Ruscelli spiega che «siamo nuovamente sorpresi, dopo esser-



AL TAVOLO Francesco Ruscelli



PROTESTA
I pescatori livornesi pochi giorni prima della protesta organizzata al Molo Novo; sopra uno dei cartelli apposti ieri mattina alle dighe foranee

lo già stati dopo l'ordinanza numero 11». Domani alle 14.30 potrebbe comunque arrivare una svolta, al tavolo siederanno anche l'assessore **Vincenzo Ceccarelli**, il segretario dell' **Autorità Portuale** di Livorno Massimo Provinciali, l'ammiraglio Giuseppe Tarzia, Fiop, Fipsas e il responsabile regionale dell' **Autorità Portuale**. Se ci sarà disponibilità da parte degli enti preposti potrebbe arrivare una deroga all'ordinanza, altrimenti aspettiamoci proteste ancora più grandi e significative di quella vista pochi giorni fa.

Paolo Biagioni

LA FEDERAZIONE DEI DIRIGENTI: «LA PROPOSTA DEL MINISTRO VA ACCETTATA»

Ilva, i manager sostengono Calenda

L'acciaieria Aferpi verso la cessione dall'algerina Cevital all'indiana Jindal

SI VA VERSO il rush finale - anche se ieri in tarda serata il dossier ancora non era chiuso e fonti parlavano di un possibile «irrigidimento di Jindal sulla questione bonifiche» - per la vertenza che riguarda l'acciaieria Aferpi di Piombino. Il nuovo vertice al Mise con il presidente della regione Toscana Enrico Rossi, il ministro Carlo Calenda e i rappresentanti di Cevital dell'algerino Issad Rebrab e dell'indiano Jsw Sajjan Jindal interessato all'acquisto dello stabilimento era stato convocato dopo pranzo.

«Torno su a far questo», ha detto Calenda a chi, al termine dell'incontro su Embraco, gli chiedeva informazioni sull'avanzamento di Aferpi. Ma in serata la chiusura non è stata annunciata. Le acciaierie di Piombino Aferpi (Acciaierie e Ferriere di Piombino, ex gruppo Lucchini) starebbe quindi per passare nuovamente di mano. Questa volta dal gruppo Cevital, azienda che fa capo a Issad Rebrab e agli indiani del gruppo Jindal.

Lo sbarco degli algerini di Cevital a Piombino risale a dicembre 2014. La società fu scelta dal comitato di sorveglianza del gruppo Lucchini e preferita a Jindal, che già aveva manifestato interesse al

complesso siderurgico (e che poi ha partecipato alla gara per Ilva).

Ilva

In attesa che il nuovo governo affronti il dossier della cessione della più grande industria siderurgica del Paese ad Am InvestCo, il fronte sindacale resta caldo, con le assemblee dei lavoratori in corso a Taranto sino al 24 maggio. Dopo la bocciatura dell'ultimo tentativo del ministro allo Sviluppo economico di mediare, a Genova Federmanager Asdai Liguria si schiera dalla parte di Carlo Calenda e scarica l'Accordo di programma di Genova.

«Se accettata, la proposta del ministro diverrebbe subito operativa - osserva il presidente Paolo Filaurò - Per Cornigliano, dal punto di vista occupazionale comporterebbe il passaggio ad Am InvestCo di 900 addetti e la collocazione dei rimanenti 600 circa tra Ilva in amministrazione straordinaria e Società per Cornigliano garantendo quindi tutti i lavoratori». Egli è Derchi, coordinatore della commissione siderurgia di Federmanager nazionale aggiunge: «Ormai è chiaro che l'Accordo di programma siglato nel lontano 2005, così come era stato pensato in ori-

gine, non risulta più attuabile: non è stato realizzato compiutamente da allora e non esiste alcuna prospettiva realistica che si possa fare in futuro». Secondo Filaurò e Derchi lasciare il problema al nuovo governo significa «procrastinare una situazione senza una reale prospettiva migliorativa e con l'unica certezza che ogni giorno che passa produce un ulteriore deterioramento nei conti e nelle possibilità di recupero di Ilva».

Confindustria Taranto torna intanto sul tema dei mancati pagamenti all'indotto. «Oggi abbiamo faticato non poco a contenere l'esasperazione delle imprese nostre associate che sono in crisi per i mancati pagamenti dell'Ilva all'indotto», ha detto il presidente Vincenzo Cesareo al termine di un incontro con le imprese. «Abbiamo chiesto a tutti di pazientare per qualche altro giorno ancora, di soprassedere con le proteste che in diversi avrebbero voluto fare già subito - aggiunge - Confindustria Taranto chiede che si faccia al più presto il vertice in Prefettura a Taranto, su iniziativa del Comune, con il coinvolgimento dei commissari. Vogliamo garanzie sui pagamenti e risposte certe».

G. F.



AL MINISTERO
Il ministro Carlo Calenda in una pausa delle lunghe trattative che si stanno tenendo in questi giorni nella sede del dicastero dello Sviluppo in via Veneto

INDUSTRIA SI PUNTA A RISOLVERE ANCHE EMBRACO E ALCOA

Tutte le vertenze del ministro Calenda

NON C'È SOLO il caso Piombino. Il ministro dello sviluppo economico Carlo Calenda e lo staff tecnico del Mise lavorano a oltranza per portare il più vicino possibile alla conclusione alcune delle vertenze industriali più importanti ancora aperte. Ilva a parte, per la quale il Mise auspica un ritorno al tavolo delle parti sociali, viaggiano verso l'epilogo le vertenze Embraco e Syder Alloys (ex Alcoa), oltre naturalmente a quella delle Acciaierie Aferpi (ex Lucchini) di Piombino.

AL MINISTERO di via Veneto i rappresentanti del gruppo Cevital dell'algerino Issad Rebrab e del gruppo indiano Jsw Sajjan Jindal si sono riuniti per chiudere un accordo di vendita che permet-

terà di far ripartire Piombino. A seguire da vicino questa vicenda c'era anche il governatore della Regione Toscana Enrico Rossi. La trattativa non è solo sul prezzo di vendita (la cifra dovrebbe essere intorno ai 50-60 milioni), ma anche sulla ripresa della produzione dei laminati e in prospettiva sul rilancio nell'area di Piombino della produzione di acciaio. Una volta deciso il passaggio di proprietà, Jindal predisporrà il proprio piano industriale che, sempre secondo indiscrezioni già pubblicate da Il Telegrafo, dovrebbe assorbire a regime, nel 2022, un organico di circa 1.500 dipendenti degli attuali 2000. Ma non si prevedono licenziamenti perché una parte degli eventuali esuberanti sarà in pensione e una parte potrà essere impiegata in altre mansioni.

Aferpi, l'accordo non si trova

All'inizio fiducia, poi trattative sospese. Si riprova oggi ■ CENTINI IN CROCIATA

Aferpi, un altro rinvio L'accordo non si trova

Irrigidimento degli indiani, ancora una fumata grigia. Oggi riparte la trattativa
Sullo sfondo il possibile interesse di Jindal a sfruttare le difficoltà di Mittal sull'Ilva

di Luca Centini
PIOMBINO

Un'altra giornata di passolongo per il futuro dell'ex stabilimento Lucchini si è conclusa con una fumata grigia, proprio quando l'accordo pareva essere in cassaforte.

La firma del passaggio di proprietà tra la Cevtal di Isad Rebrab e gli indiani di Isw di Sajjan Jindal non è arrivata, nonostante le parti abbiano trattato senza interruzione per otto ore.

Nel tardo pomeriggio di ieri, proprio mentre l'intesa pareva a un passo, un irrigidimento dei potenziali acquirenti ha comportato un nuovo rinvio. Così il sito produttivo di Piombino dovrà ancora attendere per conoscere il proprio destino, con la discussione tra le parti rinviata a oggi.

L'attesa, evidentemente,

continua a tenere con il fiato sospeso i circa duemila lavoratori dello stabilimento piombinese.

Ancora una volta l'ottimismo trapelato nelle prime ore della mattina si è perso nelle complicazioni contrattuali ed economiche della trattativa tra algerini e indiani.

Così dopo un mese di confronti e di annunci, col ministro Carlo Calenda e il presidente Enrico Rossi al Mise per favorire la conclusione della vicenda, il nuovo stop dovuto all'irrigidimento del team indiano, ha contribuito a creare un clima di incertezza sulle reali ragioni di questo atteggiamento. Lasciando strada anche a ipotesi maliziose su una possibile ripresa dell'interesse di Sajjan Jindal per l'Ilva di Taranto, sulla scorta delle difficoltà che Arcelor Mittal sta incontrando

per assumere il controllo dello stabilimento tarantino.

Eppure, già nella notte di lunedì, la strada dell'accordo per l'acquisizione di Aferpi sembrava spianata, tanto da convincere il ministero dello Sviluppo economico a convocare le parti alle 12.30 di ieri, per affrontare le ultime battute della discussione e procedere all'intesa.

Il sindaco Massimo Ghuliani, proprio come lunedì scorso, è partito da Piombino di buonora assieme al consigliere regionale Gianni Anselmi, per seguire da vicino la fase decisiva della vicenda. Anche il presidente della Regione Enrico Rossi ha raggiunto gli uffici di via Veneto, annullando tutti gli impegni della giornata.

All'ora di pranzo la trattativa è ripresa, con gli staff legali delle due multinazionali impegnati ad analizzare pagi-

na per pagina la bozza del contratto.

La trattativa - estenuante - è andata avanti a fatica fino a quando, nel tardo pomeriggio, la delegazione indiana di Isw avrebbe - di nuovo - rimesso in discussione la cifra stabilita per l'acquisizione del sito produttivo piombinese (tra i 60 e i 70 milioni). Uno stallo inatteso, dal momento che la somma per la transazione sembrava essere un problema già abbondantemente superato nel corso della trattativa, discussa dettagliatamente nei giorni scorsi.

Lo stesso presidente Enrico Rossi, spiegando lo stop alla trattativa di lunedì sera, aveva parlato di difficoltà legate a garanzie e clausole contrattuali, dando per scontata l'intesa sulla cifra della compravendita.

Tra l'altro, secondo le Indi-

sezioni emerse, la distanza tra le parti non pareva essere un ostacolo insormontabile.

Non sono mancati momenti di tensione, tanto che lo stesso presidente Rossi, in serata, è entrato nella stanza della trattativa con il ministro Carlo Calenda per provare a incalzare la delegazione indiana, che nel frattempo teneva rapporti costanti con Nuova Delhi. La trattativa è stata sul punto di essere interrotta, poi è ripresa, in una continua altalena. Ma, nonostante gli sforzi delle istituzioni, l'accordo tra le parti non è arrivato.

Poco prima delle 22, a notte inoltrata in India, le parti hanno deciso di interrompere la discussione che tuttavia dovrebbe riprendere già nelle prossime ore. Piombino, nel frattempo, è costretta a restare col fiato sospeso.



Bonifiche e concessioni portuali gli ultimi ostacoli per l'accordo

Piombino, un'altra giornata di trattative serrate con Jindal su Aferpi

SI VA verso il rush finale, ma anche ieri non è arrivata nessuna firma ufficiale della vendita di Aferpi agli indiani di Jindal. In mattinata è iniziata a circolare la voce che la firma sarebbe arrivata intorno alle 12.30. In corso a Roma la trattativa infatti è iniziata durante la mattina, tant'è che al termine dell'incontro su Embraco, il ministro dello sviluppo economico Carlo Calenda ai giornalisti che gli chiedevano della vicenda Aferpi ha risposto «torno su a far questo». Ma i tempi si sono dilatati e le parti continuano a discutere punto punto su un documento che sembra essere di una sessantina di pagine. Sembra raggiunto l'accordo sul prezzo di vendita intorno ai 60 milioni di euro, ma chiaramente deve esserci ancora qualcosa da mettere a punto. Jindal da parte sua è un'azienda molto esperta nel settore siderurgico e sicuramente cercherà di mettersi al riparo da eventuali sorprese sul versante delle bonifiche ambientali e sulle concessioni portuali. Sembrano infatti questi due settori quelli più discussi in queste ore.

E IN ATTESA del sì definitivo i rappresentanti dell'associazione Camping Cig Articolo 1 intervengono sul senso dell'accordo per le Acciaierie chiedendo maggiore condivisione con lavoratori e cittadini. «Gli specifici contenuti



ATTESA Il ministro Carlo Calenda all'annuncio della soluzione per Embraco: «Ora torno su per Piombino»

del contratto di compra-vendita sono noti ai due contraenti privati, al Governo, e, vogliamo credere, al presidente della Regione e al sindaco di Piombino. Ovviamente, in quel tavolo si è necessariamente discusso non solo del prezzo della cessione ma anche, almeno nelle linee fondamentali, del Piano Industriale, dell'utilizzo del Porto, dell'assetto territoriale dell'impresa, delle bonifiche, delle decine di milioni che le pubbliche istituzioni pagheranno in ter-

mini di agevolazioni e incentivi a fronte degli impegni di Jindal su investimenti e occupazione».

«In ogni caso – prosegue Camping Cig – la firma del contratto tra le due multinazionali condizionerà pesantemente l'assetto produttivo, occupazionale ed urbanistico di Piombino e della Val di Cornia. I successivi accordi di programma e accordi sindacali potranno muoversi solo dentro la cornice di forza del contratto privato; il tutto tenendo ora accurata-

mente all'oscuro di quanto si va decidendo i sindacati e i lavoratori, ma anche consiglieri comunali, associazioni di categoria, società civile della Val di Cornia. Il ministro Calenda, in visita a Piombino, aveva promesso che sarebbe venuto a presentare il Piano Industriale prima di approvare definitivamente la cessione dello stabilimento. La promessa deve assolutamente essere mantenuta, da Calenda o dal suo imminente successore».

m.p.

Un piano con 1500 posti a regime Ma senza nessun licenziamento

Le cifre sugli organici delle Acciaierie. Un dossier molto complesso

LA TRATTATIVA in corso a Roma per la vendita dello stabilimento Aferpi al gruppo Jindal non è solo sul prezzo di vendita (la cifra dovrebbe essere intorno ai 50-60 milioni), ma anche sulla ripresa della produzione dei laminati e in prospettiva sul rilancio nell'area di Piombino della produzione di acciaio. Una volta deciso il passaggio di proprietà, quindi dopo la firma, Jindal predisporrà il proprio piano industriale che, sempre secondo indiscrezioni, dovrebbe assorbire circa 1.500 dipendenti.

UN PIANO INDUSTRIALE che dovrebbe prevedere l'immediata ripartenza dei laminatoi per un investimento iniziale di 15 milioni di euro, per riacquistare anche mercato, poi la realizzazione di un forno elettrico per tornare a colare acciaio. Di pari passo dovrebbero andare gli smantellamenti. Nella partita ci sono anche le concessioni demaniali sul porto di Piombino. Ma la vera preoccupazione per le organizzazioni sindacali che proprio alcuni giorni fa avevano chiesto di essere coinvolti nella trattativa, sono gli



IN FABBRICA Molti attendono il rientro dopo la sosta forzata

ammortizzatori sociali. L'obiettivo di Fim, Fiom e Uilm è quello di far affiancare al piano industriale che dovrebbe avere una durata di tre-quattro anni, l'utilizzo degli ammortizzatori sociali per tutti i lavoratori che a regime dovrebbero essere 1500, ma all'inizio Jindal dovrebbe reintegrarli tutti (1900). Questo permetterebbe, con una rotazione del lavoro, di

far rientrare tutti i lavoratori nella prima parte e lavorare sugli eventuali «eccedenti» con più calma, anche perché nel giro di pochi anni almeno 300 andranno in pensione. Ma la partita degli ammortizzatori sociali, dell'allungamento della cassa integrazione in scadenza a dicembre, è tutta da giocare, la trattativa tra sindacati e Jindal non è mai iniziata.

leri pomeriggio la convocazione del sindaco di Piombino a Roma aveva fatto presumere l'annuncio della firma definitiva intorno alle 18-19, ma poi è emersa la necessità di limare alcune parti dell'accordo, per cui si è continuato a rinviare l'ufficializzazione di ora in ora. E' emersa chiaramente però la volontà dei soggetti al tavolo di chiudere l'intesa.

LA QUESTIONE del resto è complessa perché si tratta del secondo polo produttivo italiano dopo l'Ilva di Taranto e ci sono duemila dipendenti. Ci sono varie questioni da regolare come quelle ambientali relative alle bonifiche, le questioni relative al porto con le concessioni e tutta la parte che riguarda i certificati bianchi per la rinuncia all'altoforno a carbon coke e la realizzazione di un forno elettrico meno inquinante. In definitiva una montagna di dossier tecnici che richiedono per forza di cose l'elaborazione di un accordo complesso, tenuto conto anche della concessione degli ammortizzatori sociali per i duemila dipendenti e tutta la partita dello smantellamento dei vecchi impianti del ciclo integrale.

m.p.

GLI ALGERINI

IL PROGETTO PRESENTATO DA CEVITAL
SULLA CARTA POTEVA ESSERE VALIDO
MA SONO MANCATI I MEZZI PER REALIZZARLO

LA CESSIONE

DOPO UNA SERIE DI CONTATTI, CEVITAL E JINDAL
HANNO RAGGIUNTO UN'INTESA DI MASSIMA
PER LO STABILIMENTO DI PIOMBINO

ACCIAIO » LA VERTENZA

di Luca Centini

» PIOMBINO

La firma tanto attesa per il passaggio di proprietà della ex Lucchini non c'è stata. E al Ministero dello Sviluppo economico la trattativa ad oltranza tra gli algerini di Cevital per la cessione di Aferpi alla Jsw di Sajjan Jindal si è interrotta nella tarda serata di ieri con una fumata grigia e un nuovo rinvio. Insomma, il nuovo capitolo della storia del sito produttivo di Piombino è ancora tutto da scrivere.

Un'attesa che, evidentemente, continua a tenere con il fiato sospeso i circa 2 mila lavoratori dello stabilimento.

Eppure tutti gli indizi facevano pensare a una chiusura dell'accordo nella giornata di ieri. Lo scambio di tweet commentale tra il ministro Carlo Calenda e il presidente della Regione Enrico Rossi aveva dato adito a un cauto ottimismo. Ottimismo che è cresciuto ieri, tanto da far trapelare tra gli addetti ai lavori l'orario (18,30) per la firma. Nel pomeriggio la svolta pareva a un passo. Il presidente Rossi, nel pomeriggio, ha lasciato il congresso della Uil Fpl a Principina (Grosseto) per raggiungere la sede del ministero a Roma. Con lui anche il consigliere regionale Gianni Anselmi e il sindaco di Piombino Massimo Giuliani. Ma nelle stanze del Mise la trattativa tra i legali di Cevital e Jsw, tra limature e discussioni dei dettagli contrattuali, non si è sbloccata. Tanto che, intorno alle 20,30, si è optato per un nuovo rinvio, con la chiusura dell'intesa rimandata ai «prossimi giorni», per dirla con le parole del presidente della Regione Enrico Rossi.

Quel che lo stesso Governatore ha voluto chiarire è che non si è trattato di una rottura, ma di un rinvio di una trattativa che tutt'ora resta in piedi. «La discussione è ancora in corso - ha spiegato il presidente Rossi - ci sono punti che verranno definiti. Non si può concludere stasera (ieri per chi legge ndr), siamo rimasti d'accordo anche con il ministro Calenda che nei prossimi giorni verrà fissata la chiusura definitiva della trattativa. Sono intervenuti altri punti che le parti hanno voluto discutere, ma abbiamo fiducia che si farà».

A rallentare la firma, secondo quanto emerso a margine dell'incontro al Ministero di ieri, non ci sarebbe un disaccordo sulla cifra per la cessione da Cevital a Jsw, che resta fissata tra i 60 e i 70 milioni di euro, quanto la discussione tra le parti su determinate garanzie e clausole contrattuali.



Un impianto all'interno delle acciaierie (foto pabar)

Jindal non firma, ma tratta ancora

Ex Lucchini, nuovo slittamento. Ma il presidente Rossi: «Resto fiducioso, siamo vicini all'intesa»

di Luca Centini
PIOMBINO

La firma tanto attesa per il passaggio di proprietà della ex Lucchini non c'è stata. E al Ministero dello Sviluppo economico la trattativa ad oltranza tra gli algerini di Cevital per la cessione di Asferpi alla Jsw di Sajjan Jindal si è interrotta nella tarda serata di ieri con una fumata grigia e un nuovo rinvio. Insomma, il nuovo capitolo della storia del sito produttivo di Piombino è ancora tutto da scrivere.

Un'attesa che, evidentemente, continua a tenere con il fiato sospeso i circa 2mila lavoratori dello stabilimento.

Eppure tutti gli indizi facevano pensare a una chiusura dell'accordo nella giornata di ieri. Lo scambio di tweet domenicale tra il ministro Carlo Calenda e il presidente della Regione Enrico Rossi aveva dato adito a un cauto ottimismo. Ottimismo che è cresciuto ieri, tanto da far trapelare tra gli addetti ai lavori l'orario (18,30) per la firma. Nel pome-

riggio la svolta pareva a un passo. Il presidente Rossi, nel pomeriggio, ha lasciato il congresso della Uil Fpl a Principina (Grosseto) per raggiungere la sede del ministero a Roma. Con lui anche il consigliere regionale Gianni Anselmi e il sindaco di Piombino Massimo Giuliani. Ma nelle stanze del Mise la trattativa tra i legali di Cevital e Jsw, tra limature e discussioni dei dettagli contrattuali, non si è sbloccata. Tanto che, intorno alle 20,30, si è optato per un nuovo rinvio, con la chiusura dell'intesa rimandata al «prossimi giorni», per dirla con le parole del presidente della Regione Enrico Rossi.

Quel che lo stesso Governatore ha voluto chiarire è che non si è trattata di una rottura, ma di un rinvio di una trattativa che tutt'ora resta in piedi. «La discussione è ancora in corso - ha spiegato il presidente Rossi - ci sono punti che verranno definiti. Non si può concludere stasera (ieri per chi legge ndr), siamo rimasti d'accordo anche con il mini-

stro Calenda che nei prossimi giorni verrà fissata la chiusura definitiva della trattativa. Sono intervenuti altri punti che le parti hanno voluto discutere, ma abbiamo fiducia che si farà».

A rallentare la firma, secondo quanto emerso a margine dell'incontro al Ministero di ieri, non ci sarebbe un disaccordo sulla cifra per la cessione da Cevital a Jsw, che resta fissata tra i 60 e i 70 milioni di euro, quanto la discussione tra le parti su determinate garanzie e clausole contrattuali.

Una volta deciso il passaggio di proprietà, Jindal predisporrà il proprio piano industriale che, sempre secondo indiscrezioni, dovrebbe assorbire circa 1.500 dipendenti.

È logico che la mancata firma apra degli scenari diversi rispetto a quelli preventivati poche ore prima. Piombino dovrà attendere ancora dei giorni, non sappiamo quanti, per avere un interlocutore concreto per il progetto di rilancio del polo siderurgico.

La prima pietra, insomma,

non è stata ancora gettata, tanto da far slittare ogni ulteriore ragionamento relativo al piano industriale e a un accordo di programma con i sindacati e le istituzioni sul futuro dello stabilimento targato Jindal.

La mancata chiusura e l'ulteriore allungamento dei tempi, inoltre, potrebbe fare in modo che il pallino della vertenza ex Lucchini passi dalle mani dell'attuale ministro Carlo Calenda a un nuovo governo.

Ma, se è vero che la trattativa su Piombino procede lenta, quella per la formazione del nuovo esecutivo non è che viaggi tanto più velocemente.

Intanto oggi potrebbe essere invece la giornata buona per Embraco, la società del gruppo Whirlpool, che lo scorso ottobre ha annunciato la chiusura dello stabilimento di Riva di Chieri nel torinese.

Al Ministero dello Sviluppo Economico, Calenda dovrebbe firmare l'accordo di programma per la reindustrializzazione dell'area con il salvataggio di tutti i posti di lavoro.

CP PRODUZIONE SPA/RE/ATA

ACCIAIO » LA VERTENZA



Un impianto all'interno delle acciaierie (foto pabar)

Civitavecchia, terminato collaudo per darsena traghetti e servizi

Venerdì scorso si è tenuto l'ultimo sopralluogo al porto di Civitavecchia necessario all'emissione del certificato di collaudo tecnico amministrativo, che sancisce, di fatto, l'ultimazione del primo stralcio dei lavori relativi al **"I Lotto Funzionale Prolungamento Antemurale Cristoforo Colombo, Darsena Servizi e Darsena Traghetti"**, un'infrastruttura "strategica" non solo per lo sviluppo del porto ma anche per l'economia di tutto il comprensorio romano, dell'alto Lazio e delle regioni immediatamente confinanti.

"I lavori, avviati nel luglio del 2012 e finanziati per 145,1 milioni di euro dal CIPE e per 49,5 milioni dall'Autorità Portuale di Civitavecchia, si concretizzavano - precisa il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo - in tre opere strategiche: Prolungamento Antemurale Cristoforo Colombo, necessario a migliorare le condizioni di agitazione interna e garantire la sicurezza delle manovre d'ingresso e d'uscita dal porto; Darsena Traghetti, indispensabile ad incrementare il ruolo di polo strategico del Porto di Civitavecchia nel settore delle Autostrade del Mare ed in particolare nei collegamenti con la Spagna, il Nord Africa ed in prospettiva con tutti i paesi che si affacciano sul Mediterraneo; Darsena Servizi, necessaria alla delocalizzazione di alcune attività a servizio delle navi attualmente svolte nel porto storico".

"Tali interventi - continua di Majo - saranno funzionali al perseguimento di un'ottimale e razionale zonizzazione di tutto l'ambito portuale poiché, oltre alla più volte auspicata separazione tra porto storico e porto commerciale, consentiranno l'ulteriore sviluppo per comparti settoriali omogenei di tutto il porto commerciale, ovvero dei settori: crocieristico, container e merci unitizzate, traghetti passeggeri e merci (traffico Ro-Ro e Ro-Pax), automotive, servizi alle navi e sicurezza e, infine, nella parte più a nord, l'area industriale ed energetica".

La notizia della conclusione delle operazioni di collaudo, insieme a quella dei recenti contributi a fondo perduto di 34.000.000 euro da parte del MIT e di ulteriori 2.300.000 euro da parte dell'Unione Europea, costituiscono la base per l'avvio delle ultime opere volte al completamento dell'infrastruttura marittima e della urbanizzazione dei retrostanti piazzali delle darsene Traghetti e Servizi. Si prevede che i predetti lavori di completamento, la cui durata dovrebbe aggirarsi in circa 15 mesi, potranno essere avviati agli inizi del prossimo anno.

"Il collaudo di venerdì scorso e l'avvio dei lavori di completamento - conclude il presidente dell'AdSP - renderanno, a breve, operative entrambe le darsene e consentiranno di dare corso al rilascio di eventuali concessioni per l'uso previsto dal Piano Regolatore Portuale".

Collaudi e lavori di completamento: il porto punta sulle infrastrutture

Il sopralluogo effettuato nei giorni scorsi sancisce l'ultimazione del primo stralcio del I lotto funzionale. Saranno avviate ad inizio 2019 delle ultime opere volte al completamento dell'infrastruttura marittima e della urbanizzazione dei retrostanti piazzali delle darsene Traghetti e Servizi: il cantiere durerà quindici mesi

CIVITAVECCHIA - Ultimo sopralluogo, venerdì scorso al porto, propedeutico all'emissione del certificato di collaudo tecnico amministrativo che sancisce, di fatto, l'ultimazione del primo stralcio dei lavori relativi al "I Lotto Funzionale Prolungamento Antemurale Cristoforo Colombo, Darsena Servizi e Darsena Traghetti", un'infrastruttura strategica non solo per lo sviluppo del porto ma anche per l'economia di tutto il territorio, dell'alto Lazio e delle regioni immediatamente confinanti. **(SEGUE)**

LA CRONISTORIA - "I lavori, avviati nel luglio del 2012 e finanziati per 145.102.553,34 euro dal Cipe e per 49.549.156 euro dall'Autorità Portuale di Civitavecchia, si concretizzavano - ha ricordato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo - in tre opere strategiche: prolungamento antemurale Cristoforo Colombo, necessario a migliorare le condizioni di agitazione interna e garantire la sicurezza delle manovre d'ingresso e d'uscita dal porto. La darsena traghetti, indispensabile ad incrementare il ruolo di polo strategico del porto di Civitavecchia nel settore delle Autostrade del Mare ed in particolare nei collegamenti con la Spagna, il nord Africa ed in prospettiva con tutti i paesi che si affacciano sul Mediterraneo; Darsena servizi, necessaria alla delocalizzazione di alcune attività a servizio delle navi attualmente svolte nel porto storico".

Interventi che, come ha spiegato lo stesso presidente di Molo Vespucci, "saranno funzionali al perseguimento di un'ottimale e razionale zonizzazione di tutto l'ambito portuale poiché - ha sottolineato - oltre alla più volte auspicata separazione tra porto storico e porto commerciale, consentiranno l'ulteriore sviluppo per comparti settoriali omogenei di tutto il porto commerciale, ovvero dei settori: crocieristico, container e merci unitizzate, traghetti passeggeri e merci (traffico Ro-Ro e Ro-Pax), automotive, servizi alle navi e sicurezza e, infine, nella parte più a nord, l'area industriale ed energetica". **(Agg. 15/05 ore 10.49)**

I NUOVI LAVORI - La notizia della conclusione delle operazioni di collaudo, insieme a quella dei recenti contributi a fondo perduto di 34.000.000 di euro da parte del MIT e di ulteriori 2.300.000 euro da parte dell'Unione Europea, costituiscono la base per l'avvio delle ultime opere volte al completamento dell'infrastruttura marittima e della urbanizzazione dei retrostanti piazzali delle darsene Traghetti e Servizi. I lavori di completamento, la cui durata dovrebbe aggirarsi in circa 15 mesi, potranno essere avviati agli inizi del prossimo anno.

"Il collaudo di venerdì scorso e l'avvio dei lavori di completamento - conclude il Presidente dell' AdSP - renderanno, a breve, operative entrambe le darsene e consentiranno di dare corso al rilascio di eventuali concessioni per l'uso previsto dal Piano Regolatore Portuale". **(Agg. 15/05 ore 11.26)**

Civitavecchia: proseguono i lavori per lo sviluppo razionale del porto. Di Majo, a breve operative le due darsene

(FERPRESS) – Civitavecchia, 15 MAG – Venerdì scorso, presso il porto di Civitavecchia, si è tenuto l'ultimo sopralluogo, propedeutico all'emissione del certificato di collaudo tecnico amministrativo, che sancisce, di fatto, l'ultimazione del primo stralcio dei lavori relativi al *"I Lotto Funzionale Prolungamento Antemurale Cristoforo Colombo, Darsena Servizi e Darsena Traghetti"*, un'infrastruttura "strategica" non solo per lo sviluppo del porto ma anche per l'economia di tutto il comprensorio romano, dell'alto Lazio e delle regioni immediatamente confinanti. Così riposta un'ampia nota diffusa dall'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno Centro settentrionale.

"I lavori, avviati nel luglio del 2012 e finanziati per € 145.102.553,34 dal CIPE e per € 49.549.156,00 dall'Autorità Portuale di Civitavecchia, si concretizzavano – precisa il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo – in tre opere strategiche: Prolungamento Antemurale Cristoforo Colombo, necessario a migliorare le condizioni di agitazione interna e garantire la sicurezza delle manovre d'ingresso e d'uscita dal porto; Darsena Traghetti, indispensabile ad incrementare il ruolo di polo strategico del Porto di Civitavecchia nel settore delle Autostrade del Mare ed in particolare nei collegamenti con la Spagna, il Nord Africa ed in prospettiva con tutti i paesi che si affacciano sul Mediterraneo; Darsena Servizi, necessaria alla delocalizzazione di alcune attività a servizio delle navi attualmente svolte nel porto storico".

"Tali interventi – continua di Majo – saranno funzionali al perseguimento di un'ottimale e razionale zonizzazione di tutto l'ambito portuale poiché, oltre alla più volte auspicata separazione tra porto storico e porto commerciale, consentiranno l'ulteriore sviluppo per comparti settoriali omogenei di tutto il porto commerciale, ovvero dei settori: crocieristico, container e merci unitizzate, traghetti passeggeri e merci (traffico Ro-Ro e Ro-Pax), automotive, servizi alle navi e sicurezza e, infine, nella parte più a nord, l'area industriale ed energetica".

La notizia della conclusione delle operazioni di collaudo, insieme a quella dei recenti contributi a fondo perduto di € 34.000.000 da parte del MIT e di ulteriori € 2.300.000 da parte dell'Unione Europea, costituiscono la base per l'avvio delle ultime opere volte al completamento dell'infrastruttura marittima e della urbanizzazione dei retrostanti piazzali delle darsene Traghetti e Servizi.

Si prevede che i predetti lavori di completamento, la cui durata dovrebbe aggirarsi in circa 15 mesi, potranno essere avviati agli inizi del prossimo anno.

"Il collaudo di venerdì scorso e l'avvio dei lavori di completamento – conclude il Presidente dell'AdSP – renderanno, a breve, operative entrambe le darsene e consentiranno di dare corso al rilascio di eventuali concessioni per l'uso previsto dal Piano Regolatore Portuale".

Tre opere strategiche per Civitavecchia

Atteso il collaudo dell'antemurale e delle darsene traghetti e servizi

CIVITAVECCHIA – Nei giorni scorsi nel porto di Civitavecchia, si è tenuto l'ultimo sopralluogo, propedeutico all'emissione del certificato di collaudo tecnico amministrativo, che sancisce, di fatto, l'ultimazione del primo stralcio dei lavori relativi al "I Lotto funzionale prolungamento antemurale Cristoforo Colombo, darsena servizi e darsena traghetti", un'infrastruttura "strategica" non solo per lo sviluppo del porto ma anche per l'economia di tutto il comprensorio romano, dell'alto Lazio e delle regioni immediatamente confinanti.

"I lavori, avviati nel Luglio del 2012 e finanziati per oltre 145 milioni dal Cipe e per circa 50 milioni (49.549.156) dall'Autorità portuale di Civitavecchia, si concretizzavano – precisa il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria di Majo – in tre opere strategiche: prolungamento antemurale Cristoforo Colombo, necessario a migliorare le condizioni di agitazione interna e garantire la sicurezza delle manovre d'ingresso e d'uscita dal porto; darsena traghetti, indispensabile ad incrementare il ruolo di polo strategico del porto nel settore delle Autostrade del mare ed in particolare nei collegamenti con la Spagna, il Nord Africa ed in prospettiva con tutti i paesi che si affacciano sul Mediterraneo e la darsena servizi, necessaria alla delocalizzazione di alcune attività a servizio delle navi attualmente svolte nel porto storico".

"Tali interventi – continua di Majo – saranno funzionali al perseguimento di un'ottimale e razionale zonizzazione di tutto l'ambito portuale poiché, oltre alla più volte auspicata separazione tra porto storico e porto commerciale, consentiranno l'ulteriore sviluppo per comparti settoriali omogenei di tutto il porto commerciale, ovvero dei settori: crocieristico, container e merci unitizzate, traghetti passeggeri e merci (traffico Ro-Ro e Ro-Pax), automotive, servizi alle navi e sicurezza e, infine, nella parte più a nord, l'area industriale ed energetica".

La notizia della conclusione delle operazioni di collaudo, insieme a quella dei recenti contributi a fondo perduto di 34 milioni da parte del ministero Infrastrutture e Trasporti e di ulteriori 2.300.000 da parte dell'Unione europea, costituiscono la base per l'avvio delle ultime opere volte al completamento dell'infrastruttura marittima e della urbanizzazione dei retrostanti piazzali delle darsene traghetti e servizi.

Si prevede che i lavori di completamento, la cui durata dovrebbe aggirarsi in circa 15 mesi, potranno essere avviati agli inizi del prossimo anno.

"Il collaudo tnutosi nei giorni scorsi e l'avvio dei lavori di completamento – conclude il presidente dell' AdSp – renderanno, a breve, operative entrambe le darsene e consentiranno di dare corso al rilascio di eventuali concessioni per l'uso previsto dal Piano regolatore portuale".

Civitavecchia a breve operative le nuove darsene

Civitavecchia- Concluse le operazioni di collaudo tecnico amministrativo per il prolungamento Antemurale Cristoforo Colombo, Darsena Servizi e Darsena Traghetti del porto di Civitavecchia, l'infrastruttura "strategica" necessaria a garantire la sicurezza delle manovre d'ingresso e d'uscita dal porto. Il collaudo tecnico amministrativo sancisce, di fatto, l'ultimazione del primo stralcio dei lavori.

"I lavori, avviati nel luglio del 2012 e finanziati per € 145.102.553,34 dal CIPE e per € 49.549.156,00 dall'Autorità Portuale di Civitavecchia, si concretizzavano - precisa il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo - in tre opere strategiche: Prolungamento Antemurale Cristoforo Colombo, necessario a migliorare le condizioni di agitazione interna e garantire la sicurezza delle manovre d'ingresso e d'uscita dal porto; Darsena Traghetti, indispensabile ad incrementare il ruolo di polo strategico del Porto di Civitavecchia nel settore delle Autostrade del Mare ed in particolare nei collegamenti con la Spagna, il Nord Africa ed in prospettiva con tutti i paesi che si affacciano sul Mediterraneo; Darsena Servizi, necessaria alla delocalizzazione di alcune attività a servizio delle navi attualmente svolte nel porto storico".

"Tali interventi - continua di Majo - saranno funzionali al perseguimento di un'ottimale e razionale zonizzazione di tutto l'ambito portuale poiché, oltre alla più volte auspicata separazione tra porto storico e porto commerciale, consentiranno l'ulteriore sviluppo per comparti settoriali omogenei di tutto il porto commerciale, ovvero dei settori: crocieristico, container e merci unitizzate, traghetti passeggeri e merci (traffico Ro-Ro e Ro-Pax), automotive, servizi alle navi e sicurezza e, infine, nella parte più a nord, l'area industriale ed energetica".

La notizia della conclusione delle operazioni di collaudo, insieme a quella dei recenti contributi a fondo perduto di € 34.000.000 da parte del MIT e di ulteriori € 2.300.000 da parte dell'Unione Europea, costituiscono la base per l'avvio delle ultime opere volte al completamento dell'infrastruttura marittima e della urbanizzazione dei retrostanti piazzali delle darsene Traghetti e Servizi.

Si prevede che i predetti lavori di completamento, la cui durata dovrebbe aggirarsi in circa 15 mesi, potranno essere avviati agli inizi del prossimo anno.

"Il collaudo di venerdì scorso e l'avvio dei lavori di completamento - conclude il presidente dell' AdSP - renderanno, a breve, operative entrambe le darsene e consentiranno di dare corso al rilascio di eventuali concessioni per l'uso previsto dal Piano Regolatore Portuale".

Congestione Salerno, 16 maggio tavolo in Capitaneria

Si terrà mercoledì 16 maggio, alla Capitaneria di porto di Salerno, il prossimo tavolo tecnico sulla congestione dello scalo, caratterizzato da tempo da un intenso traffico che rende sempre più difficile il movimento delle merci - soprattutto dei camion - in entrata e uscita.

Ci parteciperanno le rappresentanze degli operatori e delle istituzioni locali. Questa volta anche il sindacato dell'autotrasporto Fai, escluso nella prima riunione. Fai, inoltre, il 21 maggio ha proclamato uno sciopero contro la congestione, decisione duramente criticata dall'armatore Grimaldi.

Viabilità al Porto di Salerno: la F.A.I. al Tavolo Tecnico della Capitaneria Punzi: Nel pomeriggio incontreremo anche gli autotrasportatori nella nostra sede

Salerno, 15 maggio 2018 – La F.A.I. è stata invitata a partecipare al Tavolo Tecnico che si terrà mercoledì 16 maggio alle ore 10.00 presso la Capitaneria di Porto di Salerno, indetto per risolvere i problemi segnalati dalla federazione in merito alle difficili condizioni di viabilità interna allo scalo salernitano. “Abbiamo grandi aspettative per la riunione di domani” ha detto Angelo Punzi, Segretario Regionale Coordinamento F.A.I. “e ringraziamo il Comandante Giuseppe Menna per la pronta convocazione che abbiamo ricevuto. I risultati del Tavolo Tecnico saranno comunicati nel pomeriggio di domani nel corso dell’incontro che abbiamo convocato ad hoc con i nostri associati”..

Delegazione di holding turca in visita al porto

• Una delegazione della Yildirim Holding (importante società turca che nel trasporto possiede compagnie marittime e gestisce terminal portuali) ha visitato nei giorni scorsi il porto di Brindisi per verificare le condizioni di possibili investimenti nello scalo adriatico. Il gruppo, guidato dal presidente Robert Yuskel Yildirim, è stato accolto dal segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Tito Vespasiani, e dai dirigenti dell'Ente, Aldo Tanzarella (Demanio e Lavoro portuale) e Francesco Di Leverano (Ufficio tecnico).

«Nel corso dell'incontro - evidenzia una nota - sono state illustrate le numerose possibilità offerte dal porto per lo sviluppo di nuovi traffici. Nel dettaglio, la presentazione ha evidenziato la significativa rete infrastrutturale presente nello scalo, potenziata ultimamente dalla realizzazione del raccordo ferroviario che ha portato i binari direttamente allo sporgente di Costa Morena Est, che si caratterizza per le capacità



PORTO La delegazione turca con il management dell'Authority

infrastrutturali di accogliere il traffico container. Lo sporgente di Costa Morena Est misura complessivamente 20 ettari di superficie operativa con due banchine della lunghezza di 400 metri per 600 metri, con pescaggio fondali di meno 12 metri».

Si è poi discusso delle opere predisposte dall'Authority nell'immediato futuro: il dragaggio dei fondali e la realizzazione della

cassa di colmata, finalizzati ad aumentare la capacità recettiva delle banchine, anche per le navi di ultima generazione.

«I nostri porti presentano delle caratteristiche uniche che vanno sfruttate - ha detto Vespasiani -. Solo dotandosi di infrastrutture moderne e adeguate è possibile attrarre l'interesse di compagnie così importanti su scala internazionale».

Il nulla osta del Provveditorato opere pubbliche

Porto di Tremestieri Superato l'ultimo scoglio Ora si può cominciare

Il 95 per cento del cantiere è realizzabile, manca soltanto il nulla osta per il dragaggio

Domenico Bertè Un altro passo in avanti. Adesso la maggior parte del porto, il 95% delle strutture, si può costruire. Purtroppo, però, mancano ancora il nulla osta per il dragaggio senza il quale i lavori veri e propri non possono partire. A due mesi e mezzo dall'istanza presentata dal Comune e dalla fine delle verifiche del progetto esecutivo, il Provveditorato interregionale opere pubbliche Sicilia-Calabria ha dato l'autorizzazione sismica per tutte le strutture da realizzare sul terreno e negli specchi acquei di competenza del Demanio pubblico. Si tratta della stragrande maggioranza dell'area di cantiere e quindi, di fatto, l'autorizzazione mette in cassaforte la realizzazione della grande opera da 72 milioni di euro. Tuttavia questo non sblocca immediatamente la fase più concreta della costruzione del porto. E come se ci fosse l'autorizzazione a costruire un palazzo, ma non ancora a fare le fondamenta.

Infatti, non è ancora arrivato il parere positivo per il dragaggio dell'area su cui sorgerà una struttura che avrà un esteso molo di sopraflutto di 320 metri lineari, un'area di stoccaggio da 34.000 metri quadri capace di contenere 745 auto, 424 camion e 67 semirimorchi. Lo si attende dall'Assessorato regionale al Territorio

e Ambiente che proprio nei giorni scorsi ha dato l'ok per effettuare, di nuovo, i prelievi per realizzare la caratterizzazione dei sedimenti e ottenere il via libera. Di nuovo, perché questa opera di valutazione delle sabbie (le più attenzionate del mondo a giudicare dalla quantità di verifiche effettuate in quell'area ad ogni dragaggio), in realtà, era già avvenuta ma l'esame è "scaduto" per il protrarsi dei tempi di avvio dei lavori. Ecco che quindi dovrà essere tutto rifatto, nonostante, in tutto questo tempo, non siano accaduti stravolgimenti geologici in quell'area del porto. Quindi sarà apprezzato il valore della preziosa autorizzazione del Provveditorato opere pubbliche di ieri, quando sarà dato il via al dragaggio, opera propedeutica alla costruzione dell'opera. Per finire la lunga lista dei pareri vincolanti per il nuovo porto a sud, atteso da 12 anni, c'è quello del Genio civile di Messina che aveva restituito il progetto per alcuni disallineamenti rispetto alla categoria dell'opera e la sua previsione di vita. La vicenda è finita, per ricorso gerarchico, al Dipartimento regionale tecnico, che in questi giorni dovrebbe sciogliere le riserve

e potrebbe, si dice a Palazzo Zanca, dare il via anche a questo importante ripascimento, con quella sabbia portata via dal dragaggio. Intanto da ieri sera, dopo le ultime verifiche, è stato riaperto dopo quasi una settimana di dimezzamento degli approdi, il porto, quello che già c'è.

Messina: il Genio Civile approva il progetto esecutivo per il nuovo porto di Tremestieri

Messina, lo annuncia l' assessore De Cola: "Una notizia da far sapere ai tanti che hanno gufato contro l' Amministrazione"

"Una "notizia" che forse dovrebbe essere scontata e quindi non essere tale ma che invece diventa "notizia" e va fatta sapere ai tanti che hanno gufato, e continuano a farlo, contro le azioni che l' Amministrazione è riuscita a portare avanti nell' esclusivo interesse della città: è stato approvato da parte del Genio Civile Opere Marittime il progetto esecutivo per il nuovo porto di Tremestieri ; l' impresa può quindi continuare il lavoro già avviato. Il parere sarebbe dovuto arrivare da alcuni mesi ma le ipotesi (fantasiose) avanzate da uno degli uffici che doveva esprimere parere, di prevedere una riclassificazione sismica dell' intera opera, ha fatto perdere inutilmente quasi due mesi. Comunque i fatti reali e la competenza, hanno anche in questa occasione avuto ragione di queste superflue resistenze che hanno solo portato un inutile ritardo alla realizzazione di una delle opere più importanti nella storia moderna della città. Un ringraziamento all' ing. Donato Carlea Provveditore ai Lavori Pubblici per la Calabria e la Sicilia per la sua capacità di guardare sempre all' interesse Pubblico. Un augurio di "buon Lavoro" va all' impresa a cui continuiamo a chiedere il suo migliore impegno "- lo scrive in una nota l' assessore De Cola.

Oggi e domani si chiude il roadshow #Congiunzioni per diffondere la cultura della sicurezza

A Catania gli innovation days di Anas Due giorni sulla mobilità sostenibile

CATANIA - Si chiude oggi e domani a Catania #Congiunzioni, il roadshow di Anas (Gruppo FS Italiane), il viaggio che ha attraversato il Paese intero da Nord a Sud, organizzato in occasione del Novantesimo anno di Anas, in collaborazione con la Polizia di Stato, per diffondere la cultura della sicurezza, promuovere la valorizzazione turistica dei grandi itinerari, raccontare la storia delle strade e dell'azienda e le nuove tecnologie per la mobilità del futuro.

In occasione dell'ultima tappa del roadshow Anas, è previsto l'evento "Innovation days": nel corso delle due giornate, aziende, istituzioni ed esperti di rilievo nazionale e internazionale nei settori dei trasporti, della logistica e della tecnologia si confronteranno sul futuro della mobilità integrata come volano di sviluppo economico e di innovazione sostenibile.

Si inizia oggi (ore 10.30) con la conferenza "Il futuro della mobilità sostenibile" in programma a Palazzo della Cultura. Insieme a Nello Musumeci, presidente della Regione siciliana, e a Sa ro D' Agata, assessore comunale alla Mobilità, parteciperanno Renato Mazzoncini, amministratore delegato FS italiane, Ennio Cascetta, presidente Anas, Gianni Vittorio Armani, amministratore delegato Anas,

Thomas Miao, chief executive officer di Huawei Italia, Franco Fenoglio, presidente e ad di Italscania, Nico Torrisi, ad Sac, e **Andrea Annunziata**, presidente Autorità portuale di Catania. Saranno presenti, inoltre, Rosario Faraci, Università degli studi di Catania, Francesco Castelli, Università Kore di Enna e Fabio Bogo, vicedirettore La Repubblica nel ruolo di moderatore del dibattito.

Sempre oggi (tra le 14.30 e le 18), a Palazzo della Cultura, è programmato il "Mobility camp" del Gruppo FS Italiane, un networking tra startup, aziende e istituzioni.

Gli appuntamenti pongono l'attenzione sullo sviluppo della mobilità sostenibile dei prossimi anni ma anche sugli investimenti da parte di Anas in Sicilia, come il progetto "Smart road" sulla Tangenziale di Catania e sulla A19 Palermo -Catania e sul conseguente impatto positivo sul tessuto produttivo locale e nazionale e sulla qualità della vita.

Domani sarà invece dedicato ai workshop con sessioni sulla sostenibilità, tecnologia e mobilità a cui

- segue

parteciperanno esponenti del mondo accademico e delle più importanti aziende nazionali e internazionali. I moderatori dei workshop saranno i giornalisti Nicola Di Turi (Corriere della Sera), Jaime D' Alessandro (La Repubblica) e Andrea Ferro (Il Sole 24 Ore).

Nelle due giornate a Palazzo della Cultura i visitatori potranno sperimentare anche la realtà aumentata. Infatti, in uno spazio creato ad hoc, un plastico virtuale consentirà, mediante un device elettronico, di osservare la smart road del futuro.

In chiusura, giovedì (ore 20.45) a Palazzo della Cultura concerto di Danilo Rea, tra i più celebri pianisti jazz al mondo. L' esibizione unisce musica e innovazione: il pianista sfida l' intelligenza artificiale Ami (Artificial music intelligence), progettata appositamente dalla Facoltà di Ingegneria dell' Università di Roma Tre, con Alex Braga, artista poliedrico capace di spaziare dalla musica all' arte concettuale.

**Pasqualino Monti
nella Riforma
storture punitive**



Pasqualino Monti

PALERMO - È la burocrazia che soffoca i porti italiani; e anche la Riforma della riforma portuale va corretta, altrimenti non se ne esce. Pasqualino Monti, già presidente di Assoport, dell' **Associazione portuale di Civitavecchia** e oggi dell' **Associazione di sistema della Sicilia occidentale**, punta il dito sui cento cavilli burocratici che frenano l'operatività dei "sistemi e in una intervista a Il Sole-24 Ore sposa la tesi del presidente di Confindustria per un "ministero del mare", tesi peraltro contestata - si legga in questa stessa pagina la nota di Confetra - da una parte degli operatori, che la considerano suggestiva (segue a pagina 10)

Pasqualino Monti

ma impraticabile in tempi brevi. Almeno bisogna arrivare - sottolinea Monti - a correggere le più macroscopiche storture della Riforma. Quali e come? "Una per tutte - ha dichiarato Monti a Il Sole-24 Ore - la stortura di aver fatto cadere le AISP nella riforma della pubblica amministrazione: un calderone dove si esprime il peggior tipo di burocrazia; e che costringe le nostre **Authority** a sottostare a regolamenti che non hanno senso per chi, come fine istituzionale, ha quello di promuovere i porti sul mercato". Monti riferisce anche che la sua scelta di uscire da Assoport è legata alla mancanza di una sua "presenza forte a Bruxelles e sul territorio nazionale proprio per correggere le storture della Riforma".

Informazioni Marittime

Sgravi e crediti, guida alla Zona economica speciale della Campania

di **Paolo Bosso**

È Zes fu. L'11 maggio la presidenza del Consiglio dei ministri, quella guidata ancora da Paolo Gentiloni, **ha approvato** per decreto il piano strategico di sviluppo della Zona economica speciale (Zes) della Regione Campania. 5,154 ettari (espandibili **fino a 5,467**) dove avviare imprese a cui sono riservati sgravi fiscali e crediti d'imposta fino a 50 milioni di euro complessivi (risiedendo nella Zes per almeno 5 anni). È la prima regione che ottiene questa specie di zona franca, a due anni dal "Patto per la Campania" stipulato tra il governatore Vincenzo De Luca e l'allora premier Matteo Renzi, a cui è seguito **uno studio del Cipe** per i porti di Napoli e Salerno. Al centro, infatti, ci sono i porti: per creare un'impresa all'interno della Zes ci deve essere necessariamente uno scalo con cui avere rapporti logistici e commerciali.

Il percorso normativo è iniziato **ad agosto 2017**, con l'approvazione in Parlamento del "DI Sud".

Gli istituti che compongono la Zes (art. 1 della 47/2018)• Regione, all'interno della quale risiedono una o massimo due Zes• Zes, con confini precisi• Comitato d'indirizzo, che stabilisce il soggetto per l'amministrazione della Zes. È presieduto dal presidente dell'Adsp e i membri non ricevono compensi• Segretario generale dell'Adsp, che esercita le funzioni amministrative del Comitato d'indirizzo e può stipulare, autorizzato dal Comitato, accordi o convenzioni quadro con banche e intermediari finanziari

Cosa contiene il Piano strategico

Indica le aree dove creare la Zes; l'elenco delle infrastrutture esistenti, quelle di collegamento; un'analisi dell'impatto sociale; le attività che si vogliono creare, promuovere e rafforzare, mostrando un nesso economico-funzionale con le aree portuali; le semplificazioni amministrative regionali per incentivare gli investimenti imprenditoriali; l'indicazione dei pareri e delle intese con gli enti locali; l'elenco dei soggetti pubblici e privati consultati (tra cui Invitalia); il Comitato di indirizzo. Porti, aeroporti e interporti. Le aree regionali interessate sono i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia e le aree retroportuali. Sono compresi: gli aeroporti di Napoli e Salerno; gli interporti "Sud Europa" di Marcianise-Maddaloni e "Campano" di Nola; gli agglomerati industriali di Acerra, Arzano-Casoria-Frattamaggiore, Caivano, Torre Annunziata-Castellammare, Marigliano-Nola, Pomigliano, Salerno, Fisciano-Mercato San Severino, Battipaglia, Aversa Nord (Teverola, Carinaro, Gricignano), Ponte Valentino, Valle Ufita, Pianodardine e Calaggio; le aree industriali e logistiche di Napoli Est, Bagnoli, Nocera, Sarno, Castel San Giorgio e Contrada Olivola.

FinanziamentiCome stabilito dalla legge **91/2017** - che ha avviato il processo di istituzione delle Zes terminato con il decreto ministeriale **47/2018** - le risorse per le Zes sono suddivise in tre anni: 25 milioni nel 2018, 31,5 milioni nel 2019 e 150,2 milioni nel 2020. Le regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia possono fare richiesta d'istituzione - ai ministeri di Coesione Territoriale, Economia e Trasporti e presentando un piano strategico - di una zona economica speciale, un'area, recita il DI 91 all'articolo 4, «costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico, e che comprenda almeno un'area portuale, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)». La centralità dei porti si vede da come è selezionato il soggetto incaricato di amministrare la Zes. L'amministratore è infatti identificato da un Comitato d'indirizzo composto dal presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) interessata, che lo presiede, e un componente ciascuno di Regione, Presidenza del Consiglio dei ministri e ministero dei Trasporti. Inoltre il Comitato si avvale della consulenza del segretario generale dell'Adsp il quale funge in questo caso da "amministratore delegato", o "tesoriere", stipulando accordi con banche e istituti finanziari.

Agenzia per la coesione territoriale

È incaricata di vigilare l'andamento delle imprese che operano in regime di zona economica speciale, riferendo direttamente al premier e al ministero per la Coesione territoriale.

Norme, strumenti e regole di riferimento• Decreto legge **91/2017** ("DI Sud")• Decreto ministeriale **47/2018**• Piano di sviluppo strategico. Lo presenta la Regione ai ministeri competenti per richiedere la Zes. Contiene in sostanza il disegno della Zes, i suoi confini e cosa c'è dentro