

## Riforma dei Porti:

- **«Riforma dei Porti, adesso l'autonomia»**  
(Il Secolo XIX)
- **Riforma dei Porti, i dubbi del Consiglio di Stato/FOCUS**  
(The MediTelegraph, Fepress)

## Dai Porti:

### Trieste:

- **"...Trieste rilancia Porto Vecchio..."**  
(Il Sole 24 Ore)

### Venezia:

- **"...Venezia inaugura il Fresh Fruit Corridors per alimentare..."**  
(Ansa, The MediTelegraph, L'Avvisatore Marittimo)
- **"...Venezia-Rotterdam, nuova rotta per gli alimentari..."**  
(Il Gazzettino Veneziaemestre)

### Genova:

- **"...Genova, workshop su rotte ottimali..."** (L'Avvisatore Marittimo)

### La Spezia:

- **"...La Spezia: «Tutti i lavori sono in ritardo»..."** (The Meditelegraph)

### Livorno:

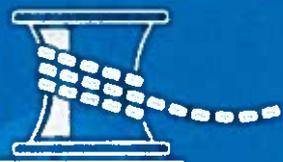
- **"...Nuovo corridoio veloce collega Livorno e Prato sulle rotte dei container..."** (La Nazione Livorno)
- **"...Grandi Molini, cassa in scadenza Appesi al concordato i 55 addetti..."**  
(La Nazione Livorno)

### Civitavecchia:

- **"...L'Abruzzo spinge per la riconferma di Monti..."** (La Provincia)

### Napoli:

- **"...Bufera sul Porto, Delrio al tavolo del bilancio..."** (Il Mattino)
- **"...Se il Porto diventa metafora di un declino..."** (Il Mattino)
- **"...Il Porto e la manfrina..."** (Il Mattino)
- **"...A Napoli nuove soluzioni per Marina Militare sostenibile..."** (Ansa)



## INDICE



### Taranto:

"...Taranto, pronte entro giugno le nuove banchine..." (Il Sole 24 Ore)

"...Porto di Taranto, si riaccende l'ottimismo..." (The Meditelegraph)

### Palermo:

"...Sicurezza, giornata di studio al porto..." (L'Avvisatore Marittimo)

"...GNV: 220 studenti a bordo per la 1° edizione del progetto SailOr Sicilia la nave dell'orientamento alle professioni del mare..."

(Giornale L'Ora, L'Avvisatore Marittimo)

## «Riforma dei porti, adesso l' autonomia»

*Monti: accogliamo i suggerimenti del Consiglio di Stato, ma senza perdere tempo*

GENOVA. Adelante, con juicio.

Assoporti accoglie, sprona, consiglia e manda un messaggio a governo e Parlamento: «Avanti con la riforma dei porti, ma teniamo conto di alcuni suggerimenti del Consiglio di Stato».

Pasqualino Monti, presidente dell' associazione degli scali italiani, pensa positivo soprattutto sui tempi. Perché il parere del Consiglio di Stato non è uno «stop alla riforma, anzi viene confermata la validità di fondo del decreto e i tempi previsti di approvazione non dovrebbero subire ulteriori slittamenti». La tabella di marcia dovrebbe quindi essere rispettata e Monti ora sa che le limature che Assoporti ha sempre chiesto, possono essere accolte quando il «decreto potrà essere inviato alle commissioni che dovranno esaminarlo: ora è indispensabile dare la possibilità a governo e parlamento di continuare a lavorare per migliorare ulteriormente il testo proprio sulla scorta dei "suggerimenti" del Consiglio di Stato».

Per Assoporti quindi «questo provvedimento è la base per partire» ma dopo, continua Monti «dovremo affrontare uno dopo l' altro i

problemi che si porranno in fase di attuazione per ottenere per prima cosa il varo di un piano industriale per il sistema paese e subito dopo l' autonomia finanziaria dei porti». Ecco le priorità e ora «bisogna procedere spediti continua Monti - favoriti anche dalla fine della stagione di incertezze che stava alimentando "i gufi" e chi in modo strisciante, si è operato perché tutto restasse così. Niente più alibi - continua il numero uno di Assoporti - anche perché se dovessimo fermarci ora con la riforma, la responsabilità nei confronti di quelle migliaia di giovani che in un rilancio del sistema logistico e portuale potrebbero trovare lavoro e occupazione, sarebbero enormi».

Assoporti è convinta che le osservazioni del Consiglio di Stato non costituiscano una bocciatura della riforma. «Il Consiglio piuttosto evidenzia, sul piano generale, l' esigenza di misure ulteriori in sede di attuazione e prospetta la necessità di "definire con maggiore completezza" o "con maggior chiarezza" alcuni punti dell' articolato. Ed è una posizione che ci trova d' accordo anche nel merito». Le modifiche suggerite, soprattutto quando la riforma sarà operativa, «sono puntuali e non incideranno su aspetti essenziali o su principi ispiratori dello stesso schema». Ora toccherà al parlamento dopo che il governo avrà risposto alle osservazioni del Consiglio di Stato. E una prima modifica che trova sostanzialmente d' accordo i parlamentari, potrebbe abbattersi sul tavolo tecnico di coordinamento sul cui il Consiglio di Stato nel suo parere, ha espresso dubbi soprattutto relativi all' utilità. E allo stesso modo la pensano gli

## -segue

---

scali italiani e gli operatori portuali che da queste assemblee sono attualmente esclusi. Anche i parlamentari delle commissioni - il senatore democratico Marco Filippi ad esempio - non vedono così bene quel passaggio del decreto.

Sul fronte del regolamento invece il ministero sta ancora elaborando una risposta. È il fronte più pesante da sostenere con il Consiglio di Stato che chiede al governo di stringere le modalità per assegnare le concessioni portuali. Il ministero pare sempre orientato a sostenere la bontà del procedimento ad evidenza pubblica, anche perché il parere del Consiglio di Stato, che preme per una "procedura di gara" rimane non vincolante e non boccia il provvedimento. Entro questa settimana potrebbero arrivare le risposte alle osservazioni da parte del ministero.

# Riforma dei porti, i dubbi del Consiglio di Stato / FOCUS

Genova - Esultano tutti: dal ministero, alle Regioni, ai presidenti dei porti. Una vittoria con troppi padri e - a leggere certe frasi del parere rilasciato ieri dal Consiglio di Stato sulla governance dei porti- forse non è così piena.

Genova - Esultano tutti: dal ministero, alle Regioni, ai presidenti dei porti. Una vittoria con troppi padri e - a leggere certe frasi del parere rilasciato ieri dal Consiglio di Stato sulla governance dei porti- forse non è così piena.

Il giudizio che la Commissione ha espresso ha un aspetto più politico che tecnico, tanto che il decreto di riforma dei porti è approvato con osservazioni, eppure alcuni passaggi sono chiari: **«Pur nei limiti propri della funzione consultiva del Consiglio di Stato, deve annotarsi che la risposta che il decreto offre agli obiettivi e alle aspettative, stante l'oggetto della delega, appare necessaria ma circoscritta»**. È l'esordio del parere definitivo, perché la «riorganizzazione interna» non appare da sola «sufficiente per dare slancio economico al settore». Si poteva fare di più. E uno sprone arriva anche sul fronte della fase attuativa, per «evitare che la riforma possa tradursi solamente nella lieve riduzione del numero dei vertici territoriali dei porti, nella introduzione di centri di potere intermedi, nell'istituzione di "tavoli" di coordinamento a livello locale e nazionale». Il punto centrale delle osservazioni però è sulla moratoria di tre anni per gli accorpamenti. È su questo che si basa soprattutto la critica del Consiglio di Stato: la modifica «potrebbe vanificare il raggiungimento degli obiettivi perseguiti, attraverso l'introduzione di un regime transitorio di non trascurabile durata» ed è per questo che «si raccomanda di non affievolire con deroghe rispetto al testo originario». Significa che la moratoria non si doveva fare.

E ora il governo ha due strade: tirare dritto e mantenerla, consapevole del fatto che il parere del Consiglio di Stato non è vincolante, o provare a trattare sulla durata, magari in commissione o di persona con i governatori. Il Mit ha sempre mal digerito quell'accordo trovato con le regioni e ora canta vittoria. Ma Renzi aveva imposto quella clausola per la Campania e, parzialmente, per la Liguria: **tra poco si vota e avere una rivolta in città per la soppressione di un porto sotto elezioni amministrative, non sarebbe stato saggio**.

## -segue

---

Ci sono alcuni punti poi che coincidono con le critiche che Assoporti aveva più volte ribadito: lo sforzo del decreto, ad esempio, secondo il Consiglio di Stato può essere «inficiato da duplicazioni di centri decisioni, con conseguente inattendibilità anche delle previsioni di invarianza di costi». **Nel mirino ci sono gli uffici territoriali che sostituiranno nelle Autorità di sistema l'attuale Authority, lanciando anche l'allarme sulla «frammentazione degli stessi centri decisionali».** La sentenza è che così si spende di più e si rischia di non riuscire a prendere decisioni. Il siluro più diretto è sull'Autorità portuale Spa: una proposta sempre delle Regioni, smontata dalla relazione con la Commissione che «esprime perplessità» e dubbi che «il modello societario possa presentare effettivi maggiori vantaggi in termini di efficienza».

**Critiche anche al Comitato di gestione, l'organo che sostituirà il comitato portuale.** C'è un «eccessivo sbilanciamento in favore degli enti territoriali, mentre vengono meno le componenti socio-produttive che entravano nella composizione del comitato portuale». Gli operatori contano poco nei nuovi tavoli delle Autorità di Sistema e il Consiglio di Stato invita a «definire con maggiore chiarezza il ruolo partecipativo del tavolo di partenariato della risorsa mare», l'organo consultivo che però per i giudici dovrebbe essere rafforzato. C'è infine un passaggio particolare sui presidenti: da un lato il Consiglio di Stato chiede di stringere sulle competenze e dall'altro sembra aprire ad una deroga sui pensionati: in una prima fase «il governo valuti» se conviene lasciare a casa a prescindere «professionalità ormai consolidate».

«L'impianto è confermato - è la prima analisi di Francesco Munari, avvocato marittimista - e questo è un bene. Condivido anche l'obiettivo di contrastare il localismo e il timore che la riforma possa venire annacquata: la moratoria non ha senso». Ora il decreto andrà avanti spedito e toccherà alle commissioni parlamentari. Qualche modifica è già prevista, ma forse questo parere potrà introdurre altre.

## Porti: pubblicato il parere del Consiglio di Stato sulla riforma delle Autorità portuali. Il testo

(FERPRESS) – Roma, 11 MAG – La Commissione speciale del Consiglio di Stato ha reso pubblico il parere sullo schema di decreto di riforma in materia di Autorità portuali. Il parere è il numero 1142 del 9.5.2016, relativo allo schema di decreto legislativo recante “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Il Consiglio sottolinea, tra i punti principali oggetto del parere, che si tratta della “prima riforma organica delle Autorità portuali dopo oltre venti anni”; le linee generali della riforma sono condivise, in particolare gli obiettivi di “riorganizzare e semplificare un sistema portuale frammentato e complesso”.

Il Consiglio condivide il principio della riduzione delle attuali 24 Autorità portuali ed il passaggio a 15 nuove “Autorità di sistema portuale”, cui vengono conferite anche le funzioni di raccordo nei confronti di tutte le amministrazioni aventi competenza sulle attività in ambito portuale; apprezzata è altresì l’individuazione di procedure più snelle e meritocratiche per la scelta dei futuri vertici delle Autorità. Tutte queste considerazioni spingono il Consiglio di Stato ad invitare, quindi, a mantenere coerente l’impianto di riforma, senza cedere a deroghe e dilazioni (provenienti soprattutto su spinta delle istanze regionali e locali e semmai “non sostenute da forti motivazioni oggettive”.

Dopo aver sottolineato che l’approccio della riforma è certamente innovativo (non solo dal punto di vista giuridico, ma anche socio-economico), il Consiglio rileva che si tratta di una riforma “necessaria ma non sufficiente”, insistendo sull’importanza della sua “fase attuativa” e dell’attuazione di altri interventi connessi, in particolare per quanto riguarda gli interporti e gli ambiti logistici di area vasta. Ciò che occorre – secondo il Consiglio – “è una più strutturata consultazione degli stakeholders, una pianificazione più strategica nazionale, ed una maggiore apertura al mondo della logistica e dell’intermodalità, in cui vengano portate avanti anche altre riforme in itinere strettamente collegate”, tra cui – appunto – quella degli interporti.

# Schema di decreto sulle autorità portuali, il parere del Consiglio di Stato

## I punti principali del parere 9.5.2016, n. 1142

La Commissione Speciale del Consiglio di Stato, nell'adunanza del 27 aprile scorso, ha espresso il [parere 9.5.2016, n. 1142](#) sullo [schema di decreto legislativo recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla l.28 gennaio 1994, n. 84"](#).

### I punti principali del parere del Consiglio di Stato sullo schema di decreto in materia di autorità portuali

#### 1 – La prima riforma organica delle Autorità portuali dopo oltre venti anni

La Presidenza del Consiglio dei Ministri procede all'attuazione della delega di cui all'articolo 8, comma 1, lett. f), della legge 7 agosto 2015, n. 124 (cd. legge Madia), tra cui è ricompresa la "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina in materia Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84".

La delega è circoscritta espressamente "al numero, all'individuazione delle Autorità di sistema nonché alla *governance*, tenendo conto del ruolo delle regioni e degli enti locali e alla semplificazione e unificazione delle procedure doganali e amministrative in materia di porti".

Lo schema di decreto si compone di 20 articoli e 1 allegato, che modificano profondamente la legge sui porti di più di vent'anni fa (legge n. 84 del 1994).

Dopo una prima pronuncia interlocutoria, volta ad acquisire il parere della Conferenza unificata, il parere del Consiglio di Stato è stato reso, tramite un'apposita Commissione speciale, in 18 giorni dall'arrivo dell'adempimento.

#### 2 - Gli obiettivi della riforma: riorganizzare e semplificare un sistema portuale frammentato e complesso

Il Consiglio di Stato esprime apprezzamento circa gli obiettivi della riforma, che si propone di 'riorganizzare' la struttura e 'semplificare' organi e procedimenti.

In particolare si propone, nel lungo e medio periodo, di:

- intervenire sulla dimensione "monoscalo" degli organi di governo dei porti (superando il modello obsoleto del *city port*), passando dalle attuali "Autorità portuali" alle "Autorità di Sistema portuale";
- superare l'eccessivo localismo attuale;
- realizzare maggiore interazione e integrazione con le aree logistiche del paese;
- esprimere maggiore capacità di coordinamento;
- semplificare e snellire gli adempimenti amministrativi connessi allo svolgimento delle attività portuali (nel breve periodo).

#### 3 – Il valore strategico della riforma: riportare l'Italia al centro dei traffici marittimi tra Oriente ed Europa

Ulteriore apprezzamento viene espresso dalla Commissione speciale per il taglio innovativo della relazione illustrativa, che fornisce la visione strategica e la logica (non giuridica, ma) socio-economica dell'intervento: in un'era di globalizzazione delle merci, occorre rendere più agile il governo dei nostri porti e connetterli con il mondo economico e sociale, per fare del "Sistema Mare" il motore di uno sviluppo economico che rilanci il ruolo dell'Italia di naturale protagonista del collegamento tra Oriente ed Europa.

Secondo il parere, la riforma si inquadra in quella "rinnovata visione dell'amministrazione pubblica, che il Consiglio di Stato sostiene e incoraggia", secondo cui "lo Stato è chiamato non solo a esercitare funzioni autoritative e gestionali, ma anche a promuovere crescita, sviluppo e competitività", con strumenti moderni e multidisciplinari.

#### 4 – Una riforma necessaria ma non sufficiente: importanza della sua "fase attuativa" e dell'attuazione di altri interventi connessi (ad es., gli interporti e gli ambiti logistici di area vasta)

Proprio per assicurare il raggiungimento degli obiettivi strategici, la Commissione speciale rileva che i soli interventi di 'riorganizzazione' della *governance* e di 'semplificazione', ancorché necessari, non sono da soli sufficienti a ridare slancio economico al settore.

Il Consiglio di Stato sottolinea l'importanza di una visione che non si limiti a una mera riduzione dei vertici territoriali di governo dei porti e alla istituzione di "tavoli" di coordinamento a livello locale e nazionale, ma sia di vero rilancio della portualità sulla base della pianificazione nazionale e dell'apertura al mondo della logistica e dell'intermodalità.

Segnala, in particolare, l'opportunità del compimento di altre riforme attualmente *in itinere* e strettamente collegate (vedi, ad es., la riforma degli interporti).

Inoltre, pone in evidenza l'importanza che il Governo curi anche qui – come negli altri settori – l'ulteriore fase attuativa, attraverso iniziative sia 'normative' (i decreti correttivi), ma anche (e soprattutto) 'non normative' di formazione, di comunicazione istituzionale, di informatizzazione, di monitoraggio delle prassi, insomma di 'manutenzione' costante del funzionamento della riforma.

Il parere segnala infine l'esigenza di accompagnare la riforma in esame, in tempi brevi, con iniziative ulteriori su temi (in parte, già delineati dalla Conferenza unificata) quali:

- l'istituzione sul territorio nazionale di ambiti logistici di area vasta, che coinvolgano soggetti pubblici e privati e, in particolare, i gestori delle altre infrastrutture, ferroviarie, stradali, aeroportuali;
- la possibilità di estendere alle aree retroportuali i regimi fiscali e doganali applicati ai porti;
- l'intervento sulle regole di dragaggio.

**5 - I punti di forza della riforma: riduzione delle Autorità, più efficace pianificazione del porto, Sportelli unici**  
Ad avviso del Consiglio di Stato, tra i punti principali del disegno di riforma vi sono:

- l'istituzione stessa delle "Autorità di Sistema Portuale", in numero più limitato (15) rispetto alle "Autorità portuali" attuali (24), e il conferimento a esse anche di funzioni di raccordo nei confronti di 'tutte' le amministrazioni aventi competenza sulle attività in ambito portuale;
- una dettagliata disciplina del Piano regolatore di sistema portuale e la semplificazione delle varianti di valore meramente tecnico-funzionali;
- il complessivo snellimento della struttura organizzativa facente capo all'Autorità di Sistema portuale;
- l'implementazione di competenze dello Sportello unico amministrativo e dello Sportello unico doganale e dei controlli.

**6 - I principali rischi da evitare: duplicazioni di centri decisionali, semplificazione solo 'sulla carta', dilazioni e deroghe per spinte localistiche**

Sempre avendo riguardo ai due obiettivi principali della riforma (razionalizzazione e semplificazione), la Commissione speciale segnala, in via generale:

- sul fronte della 'riorganizzazione', il rischio di duplicazioni di centri decisionali o di sopravvivenza di quelli già esistenti, laddove si prevede l'istituzione degli Uffici territoriali presso i porti già sede delle sopresse Autorità portuali, con il pericolo di mantenere l'attuale frammentazione e di aumentare i costi;
- sul fronte della 'semplificazione', il rischio che gli obiettivi del Governo non siano effettivamente raggiunti nella pratica, per cui si rende opportuno il monitoraggio e l'eventuale adozione di misure correttive *ex post*.

Vi è poi l'ulteriore rischio che – su spinta delle istanze regionali e locali – il disegno di riforma si affievolisca con l'introduzione di dilazioni e ri-frammentazioni. Ad esempio, la Conferenza unificata, che pure formula svariate osservazioni ragionevoli, propone di introdurre un meccanismo di rinvio fino a 36 mesi dell'entrata in vigore della riforma, o di rendere possibile l'inserimento di un porto di interesse regionale presso un'Autorità di sistema. Il Consiglio di Stato raccomanda di mantenere coerente l'impianto di riforma, senza cedere a deroghe non sostenute da forti motivazioni oggettive.

**7 - La scelta dei futuri vertici delle Autorità: procedure più snelle e maggiore professionalità**

Il parere segnala positivamente la scelta di un meccanismo più efficace per la nomina dei vertici delle autorità di sistema portuale (intesa Ministro-Regione), mettendo in guardia da sue possibili complicazioni. Inoltre, la commissione speciale rileva l'opportunità di modulare i requisiti per la scelta dei vertici delle Autorità in modo che essi siano rispondenti alle effettive esigenze di capacità e professionalità richieste dall'importanza strategica del settore. Avverte, altresì, il rischio di rinunciare – con il nuovo sistema di incompatibilità – a professionalità consolidate, specie in sede di prima applicazione.

**8 - Necessità di una più chiara separazione tra attività di gestione del porto e attività economiche, svolte anche 'indirettamente' tramite società partecipate**

Il Consiglio di Stato raccomanda di assicurare l'effettiva applicazione del principio della separazione tra attività di gestione del porto e attività economiche di interesse portuale, rendendo più chiaro il divieto per le Autorità di governo di svolgere operazioni economiche in ambito portuale, anche indirettamente (per il tramite di società partecipate).

**9 - Il "Tavolo di partenariato della risorsa mare" e il "Tavolo nazionale di coordinamento": l'esigenza di renderli più strutturati e incisivi**

La Commissione speciale segnala l'esigenza di chiarire il ruolo e il funzionamento di due nuovi organismi introdotti dalla riforma: uno consultivo (il "Tavolo di partenariato della risorsa mare") e uno di coordinamento (il "Tavolo nazionale di coordinamento").

In particolare, il Consiglio di Stato specifica che la 'consultazione' degli *stakeholders* deve essere costruita non solo come un procedimento decisionale trasparente e partecipato, ma anche in modo da trasformare gli apporti di questa partecipazione in elementi fattuali e motivazionali che rendano la decisione discrezionale una *evidence-based decision*, ben motivata sulla base di una istruttoria ampia e strutturata. Occorre, a tal fine, strutturare meglio il "Tavolo

di partenariato", anche con riferimento: alla identificazione chiara e 'selettiva' dei suoi componenti; alla scelta e alla circolazione dei documenti da discutere; alle modalità di partecipazione; al computo delle posizioni prevalenti; agli effetti sulla decisione finale.

Quanto al "Tavolo di coordinamento", occorre raccordarlo in modo più chiaro ed efficace con il piano strategico nazionale della portualità e della logistica (art. 29, comma 1, d.l. n. 133 del 2014), così come non appare chiara la ragione che lo limita a essere un organo espressivo delle sole Autorità di Sistema portuale.

#### **10 - Lo "Sportello unico amministrativo" e lo "Sportello unico doganale e dei controlli": istituti utili ma da rafforzare**

Nell'apprezzare l'intento di semplificazione delle procedure tramite "Sportelli unici", il Consiglio di Stato rileva che tale obiettivo potrebbe essere indebolito:

- per effetto dell'esclusione dallo "Sportello unico amministrativo" dei procedimenti amministrativi ed autorizzativi "che non riguardano le attività commerciali ed industriali in porto";
- in caso di mancato raccordo dello "Sportello doganale" con la emananda disciplina di riordino delle forze di polizia (art. 8, c. 1, lett. a), della stessa legge Madia).

Riconversioni. Investimento da un miliardo per trasformare un' area in centro città di grande valore urbanistico

## Trieste rilancia Porto Vecchio

La delibera del Cipe che, lo scorso 1° maggio, ha stanziato 50 milioni di euro per il Porto Vecchio di Trieste, è l' elemento di concretezza che sta accelerando progettualità e interessi sull' area. Una svolta storica per oltre 60 ettari, frontemare, praticamente nel centro storico, con la novità di una convergenza di intenti - dal Comune alla presidenza della Regione e del Consiglio regionale - che rende possibile un progetto di riuso e di rigenerazione urbana.

Ieri, al magazzino 26, la prima uscita pubblica del piano, in un incontro riservato con gli stakeholder (comprese le aziende che hanno sede a Trieste, da Generali a Fincantieri) e poi aperto alla cittadinanza.

«La legge di Stabilità 2015 aveva deciso la sdemanializzazione del Porto vecchio - spiega il sindaco Roberto Cosolini - e il resto dell' anno è trascorso per l' iter attuativo e il trasferimento dell' area a patrimonio nella disponibilità del Comune. Ora ci sono due fattori nuovi; la redazione di un piano strategico, con l' advisor EY, individuato dopo una selezione pubblica, e la destinazione dei primi fondi pubblici destinati a investimenti in cultura, ma che consentono di avviare anche opere infrastrutturali».

La maggior parte dell' investimento sarà però privato «e potrebbe superare il miliardo: in questo senso Trieste può diventare un simbolo della rinnovata capacità del sistema Paese di attrarre capitali anche dall' estero», sottolinea il primo cittadino.

La città, con i suoi 200mila abitanti, ha una buona qualità della vita e diverse vocazioni: il mare, naturalmente, ma anche la ricerca, con 37,1 addetti ogni mille lavoratori. Il centro di un ecosistema di milioni di europei.

Il Porto Vecchio ha 230mila metri quadri di superficie edificata, in gran parte sdemanializzati. Attualmente il 90% delle superfici edificate non è utilizzato e circa il 70% degli edifici necessita di interventi di riqualificazione.

«L' elemento interessante - spiega il commissario dell' **Autorità portuale** Zeno D' Agostino - è che non si riparte da zero, ma per la prima volta si guarda anche ai vecchi progetti mai realizzati.

Non solo: l' accento è sull' analisi dei punti e di forza e di debolezza, più che sull' aspetto puramente architettonico. Ad esempio qui ci sono aree di punto franco che potrebbero essere valorizzate da una free zone per l' arte, dove le opere potrebbero arrivare o essere prodotte, esposte, valutate».

## -segue

---

Numerosi sono gli esempi di riqualificazioni portuali, ma nel caso di Trieste i termini sono invertiti: una città piccola alle prese con un' area enorme, per una sfida complessa e originale. Le modalità edilizie di intervento - ha spiegato Fulvio De Blasio, director di EY - «privilegiano una integrazione tra storia e contemporaneità e il progetto prevede l' unione di interventi di risanamento e restauro insieme ad azioni di ricostruzione. L' obiettivo finale è quello di creare un ampio mix di destinazioni d' uso ai fini di un efficace riutilizzo degli spazi. Le aree del porto franco andranno ovviamente ridefinite considerando le potenzialità connesse all' uso per attività non tradizionali, con un' auspicabile flessibilità di utilizzo».

Progetti simili, sviluppati in altre città come Marsiglia, Lione ed Amburgo, hanno richiesto investimenti molto alti (tra i 3 e i 10 miliardi di euro) e attrazione di nuova domanda, ma con ritorni significativi, ad esempio sull' occupazione e il turismo. Casi internazionali hanno attratto tra i 3 e i 10 milioni di persone nel primo anno. Gli interventi sul Porto Vecchio dovrebbero avere inizio tra il 2017 e il 2018.

© RIPRODUZIONE RISERVATA @Ganz24Ore.

## Venezia inaugura il Fresh Fruit Corridors per alimentare

Dal mediterraneo frutta e verdura per nave, poi treno per Europa

(ANSA) - VENEZIA, 11 MAG - E' partito dal Porto di Venezia il primo treno "pilota" del "Fresh Fruit Corridors" che vede impegnata l'Autorità Portuale di Venezia, lo spedizioniere VLS Veneta Lombarda Srl e l'operatore ferroviario Rail Cargo Austria nella realizzazione della prima catena logistica per i container refrigerati e le merci deperibili destinate ai mercati europei. Un sistema interamente intermodale che fonde assieme nave e treno, cofinanziato dall'Unione Europea con 10 milioni di euro (di cui 1.5 milioni investiti a Venezia) con l'obiettivo di sostenere, sperimentare e implementare servizi di trasporto veloce per i prodotti agri-food (alimentari freschi) provenienti da Israele-Giordania-Palestina. Sbarcati a Venezia i primi 30 containers refrigerati contenenti patate provenienti da Israele e giunte in banchina via nave. Dopo i controlli fito-sanitari e le formalità doganali di transito, nella sono stati instradati via ferrovia e spediti a Rotterdam su un treno a temperatura controllata, la vera innovazione del progetto.(ANSA).

# Via libera al “fresh fruit corridor” di Venezia

Venezia - Partito il primo treno carico di patate verso Rotterdam. Risparmiati 5 giorni di viaggio.

Venezia - È partito dal Porto di Venezia il primo treno «pilota» del «Fresh Fruit Corridors» che vede impegnata l’Autorità Portuale di Venezia, lo spedizioniere VLS Veneta Lombarda e l’operatore ferroviario Rail Cargo Austria nella realizzazione della prima catena logistica per i container reefer (refrigerati) e le merci deperibili destinate ai mercati europei. Un sistema interamente intermodale che fonde assieme nave e treno, cofinanziato dall’Unione Europea (programma CEF Trasporti) con 10 milioni di euro (di cui 1,5 milioni investiti a Venezia) con l’obiettivo di sostenere, sperimentare e implementare servizi di trasporto veloce per i prodotti agri-food (alimentari freschi) provenienti da Israele-Giordania-Palestina.

Ieri, infatti, sono sbarcati a Venezia i primi 30 containers refrigerati contenenti patate provenienti da Israele e giunte in banchina via nave. Dopo i controlli fito-sanitari e le formalità doganali di transito, nella stessa giornata sono stati instradati via ferrovia e spediti a Rotterdam su un treno a temperatura controllata, **la vera innovazione del progetto. L’intera operazione si è svolta in sole 32 ore (da Venezia a Rotterdam) consentendo un risparmio complessivo per le merci di oltre 5 giorni rispetto al normale viaggio via nave e garantendo un monitoraggio costante del tragitto, della temperatura e quindi della catena del freddo, lungo tutto il percorso grazie all’innovativo sistema di monitoraggio da remoto.**

# Via al "fresh fruit corridor" di Venezia Partito il primo treno di patate per Rotterdam

È partito dal Porto di Venezia il primo treno "pilota" del "Fresh Fruit Corridor" che vede impegnata la società di Venezia, lo spedizioniere VLS Venezia Lombarda Srl e l'operatore ferroviario Rail Cargo Austria nella realizzazione della prima catena logistica per i container reefer (refrigerati) e le merci deperibili destinate ai mercati europei.

Un sistema interamente intermodale che fonde assieme nave e treno, cofinanziato dall'Unione Europea (programmi CEF Trasporti) con 10 milioni di euro (di cui 1,5 milioni investiti a Venezia) con l'obiettivo di sostenere, sperimentare e implementare servizi di trasporto veloce per i prodotti agricoli (alimenti freschi) provenienti da Israele-Giordania-Palestina. Ieri, infatti, sono sbarcati a Venezia i primi 30 container refrigerati contenenti patate provenienti da Israele e giunte in banchina via nave. Dopo i controlli fito-sanitari e le formalità doganali di transito, nella stessa giornata sono stati intradati via ferrovia e spediti a Rotterdam su un treno a temperatura controllata, la vera innovazione del progetto.

L'intera operazione si è svolta in sole 32 ore (da Venezia a Rotterdam) consentendo un risparmio complessivo per le merci di oltre 5 giorni rispetto al normale viaggio via nave e garantendo un monitoraggio costante del tragitto, della temperatura e quindi della catena del freddo, lungo tutto il percorso grazie all'innovativo sistema di monitoraggio da remoto.

Andrea Cosentino, general manager di VLS Venezia Lombarda



La movimentazione del container a temperatura refrigerata

srl ha dichiarato «La prima prova di questo progetto pilota è stata soddisfacente, era un test importante e tutto ha funzionato a dovere: in meno di 8 giorni è stato consegnato il prodotto fresco da origine a destino con l'utilizzo dell'inter-

modalità nave/treno, con il mantenimento costante della catena del freddo ed il monitoraggio costante da remoto per tutto la durata del trasporto. Le strutture del Porto di Venezia e tutte la parti coinvolte,

sia private che pubbliche, hanno dimostrato di saper organizzare e svolgere in tempi certi un'operazione decisamente complessa ed innovativa, ed a loro va il nostro ringraziamento. Adesso siamo pronti per i prossimi viaggi».

## INNOVAZIONE AL PORTO

### Venezia-Rotterdam, nuova rotta per gli alimentari

Da Israele a Rotterdam via Venezia. È l'itinerario di un carico di patate che per la prima volta è partito con un treno "pilota" del "Fresh Fruit Corridor" che vede impegnata [redacted] lo spedizioniere Via Veneta Lombarda e l'operatore ferroviario Rail Cargo Austria. Il sistema, che fonde assieme nave e treno, è cofinanziato dall'Unione Europea con 10 milioni con l'obiettivo di sostenere e potenziare servizi di trasporto veloce per merci deperibili provenienti da Israele, Giordania e Palestina.

Martedì sono sbarcati a Venezia i primi 30 container refrigerati di patate provenienti da Israele

e giunte in banchina via nave. Dopo i controlli fito-sanitari e le formalità doganali, nella stessa giornata sono stati instradati via ferrovia e spediti a Rotterdam su un treno a temperatura controllata, la vera innovazione del progetto. L'intera operazione si è svolta in sole 32 ore (da Venezia a Rotterdam) consentendo un risparmio complessivo per le merci di oltre cinque giorni rispetto al normale viaggio via nave. «Eravamo abituati a ricevere i treni da Rotterdam ora siamo noi a spedire loro la merce alimentando i mercati del Nord Europa», ha commentato il presidente [redacted] Paolo Costa.



## PROPELLER CLUB

### Genova, workshop su rotte ottimali

Si svolgerà oggi nel capoluogo ligure, presso la Sala dei Capitani di Palazzo San Giorgio, a partire dalle 17 il workshop organizzato dal Propeller Club Port of Genoa sul tema "Ships' routing quali benefici dall'ottimizzazione delle rotte?"

La determinazione delle rotte ottimali costituisce un profilo di estremo rilievo che coinvolge la gestione sia delle navi da carico che da crociera e richiede l'adozione di attente tecniche in considerazione delle numerose variabili (condizioni meteorologiche, situazioni politiche e/o belliche, terrorismo, pirateria, ecc.) che impongono complesse scelte operative, condizionando inoltre gli aspetti contrattualistici.

Per questi motivi il Propeller ha pensato di offrire una panoramica delle problematiche afferenti lo "ships' routing", viste attraverso gli occhi di operatori e di studiosi.

Partecipano all'iniziativa i relatori Umberto Novi (Ad. Burke Novi "Scelta delle rotte e soluzioni contrattuali"), Federico Baroli

(Head of Itinerary Planning - Costa Crociere: "Come costruire un itinerario nel mondo delle crociere"), Massimo Figari (Dirett. Università di Genova) e Emilio Ottaviani (Responsabile Scientifico On Air srl: "Tecniche per la realizzazione della "voyage optimization"). L'incontro sarà moderato dal Consigliere del Club, Andrea Cosulich.

# La Spezia: «Tutti i lavori sono in ritardo»

La Spezia - «I lavori di espansione del porto della Spezia viaggiano mediamente con un ritardo compreso fra i tre e in cinque anni rispetto alla tabella di marcia prevista. Purtroppo fra ricorsi e battute di arresto, il risultato è sconcertante»

**La Spezia - «I lavori di espansione del porto della Spezia viaggiano mediamente con un ritardo** compreso fra i tre e in cinque anni rispetto alla tabella di marcia prevista. Purtroppo fra ricorsi e battute di arresto, il risultato è sconcertante: sovrapponendo la piantina del porto di 30 anni fa con quella attuale, non fosse per il riassetto del molo Garibaldi, si dovrebbe constatare che non è cambiato niente». La nota diffusa ieri porta la firma di Andrea Fontana, che - a nome della community portuale spezzina, riunita in La Spezia Port Service, e dell'Associazione agenti marittimi che presiede - fa scattare un serio allarme.

«**La Spezia ha rappresentato per efficienza e produttività**, nonché per capacità organizzativa e di innovazione anche dei suoi operatori privati, una splendida eccezione nel panorama nazionale. Ma burocrazia, ricorsi e ritardi stanno producendo danni incolmabili». «È vero - prosegue Fontana - quello della dilatazione incontrollata dei tempi di realizzazione delle nuove infrastrutture è un fenomeno comune e tristemente noto a tutti i maggiori scali marittimi del paese. Ma per noi operatori non poter fornire agli armatori e alle compagnie internazionali risposte certe rischia di tradursi in un vero e proprio suicidio».

**FRONTE DEL PORTO** INNOVAZIONE

## Nuovo corridoio veloce collega Livorno e Prato sulle rotte dei container

**LIVORNO** - I **CONTROLLI** doganali si modernizzano e anche il porto labronico sta usufruendo dei nuovi "corridoi" veloci che consentono di avviare i contenitori allo sbarco fino agli interporti, dove avvengono le pratiche alleggerendo le banchine. Dopo l'attivazione, alla metà del mese di marzo del corridoio controllato doganale stradale, "Fast Corridor con l'interporto Vespucci di Guastalle, un nuovo "Fast Corridor", anch'esso stradale su Tir, è stato attivato con l'interporto della Toscana Centrale di Prato.

È dal terminal Lorenzini, base delle porta-contenitori della compagnia Msc, che un primo container è stato trasferito all'interporto della Toscana Centrale usando il canale che accelera i processi di sdoganamento attraverso un controllo full digital della merce. Il fast corridor ha consentito il trasferimento diretto del contenitore sino all'area di temporanea custodia di ben 17.000 metri quadrati gestito dalla società in house "Interporto Service" all'interno dell'interporto della Toscana Centrale. Il container, scaricato dalla nave "Erminia" della MSC, ha chiuso la sua missione dopo l'ora circa di viaggio da Livorno a Prato, mentre ancora in porto si stavano scaricando gli altri Teu dalla Erminia. L'attivazione del fast corridor Livorno Prato rientra nel quadro dei pia-

ni strategici dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per il rilancio della competitività del sistema portuale e logistico nazionale.

**ATTRAVERSO** il progetto "il Trovatore" sono stati individuati nuovi processi basati sull'impiego di nuove tecnologie, sul tracciamento elettronico delle merci per la semplificazione del ciclo import/export e la decongestione degli spazi portuali. Il

Corridoio controllato Livorno-Prato prevede la movimentazione di container dal punto di sbarco dal punto di sbarco terminal Lorenzini fino all'area di temporanea custodia presso il Nodo logistico di destinazione dell'interporto, senza ulteriori formalità doganali di trasferimento

in funzione di una maggiore sicurezza garantita dal monitoraggio degli automezzi su cui viaggiano le merci. Il test di sperimentazione del corridoio-sotolimeso i vertici della Lorenzini è stato possibile grazie alla disponibilità dell'Agenzia delle Dogane Ufficio di Livorno e di Prato e Pistoia, del direttore della Società Interporto della Toscana Centrale Luciano Pannocchia, al fondamentale ruolo del direttore della Società Schenker italiana (Gruppo 'DBSchenker) filiale di Prato Gianluca Vaccaro e alla professionalità del doganalista Alberto Galardi che ha curato lo sdoganamento.

A.F.



# Grandi Molini, cassa in scadenza Appesi al concordato i 55 addetti

Tra 7 mesi stop ammortizzatori, nuova banchina non prima di 18 mesi

di MONICA DOLCIOTTI

LIVORNO

DOPO un periodo di lacrime e sangue buone notizie per Alp (Azienda lavoro portuale che fornisce manodopera). All'ultima assemblea dei soci di Alp è stata espressa la volontà di procedere all'assunzione di nuovo personale. È stato chiesto il parere al ministero dei trasporti. Questo perché nell'ultimo anno e mezzo è calato il mancato avvio al lavoro: cioè Alp è passata da 700 mancati avvisi a solo 40. «È il segnale che grazie anche al piano regolatore del porto c'è la ripresa dell'attività per cui si intravede la luce in fondo al tunnel». Lo ha annunciato il segretario generale

Massimo Provinciali in commissione lavoro in Comune. Il consigliere Marco Martelli del Pd osserva però che «nonostante si creino i presupposti per nuove assunzioni, ci sono aziende che hanno incertezze per il loro futuro come La Lucarelli e SeaTrapi. In commissione si è poi parlato di Grandi Molini. «Il 7 dicembre scadrà la cassa integrazione straordinaria per i 55 dipendenti dell'impianto di Livorno - ha detto Michele Rossi di Flai Cgil - e non ci saranno altri ammortizzatori sociali. Perciò chiediamo la ripresa del lavoro almeno parziale con l'attivazione dei contratti di solidarietà». È tutto ciò «dovrà avvenire tra settembre e ottobre. È occorre che entro fine estate arrivi l'omologa dal tribunale di Rovigo per il concordato preventivo (chiesto da Grandi Molini a novembre 2015. A marzo 2016 ha



Ma Alp torna ad assumere

**Buone notizie per l'Azienda Alp: annunciata l'assunzione di nuovo personale**

già presentato il piano di concordato».

INTANTO gli impianti veneti (Grandi Molini ha sede in Vene-

to) «sono aperti e lavorano a pieno regime». Per la banchina di servizio per grandi Molini è stata sollevata la necessità di escavo del Canale per consentire la navigabilità a navi di tonnellaggio maggiore. E la sistemazione della banchina stessa. «I lavori alla banchina - ha spiegato Provinciali - che è condivisa con l'impresa Cagliata per un costo totale di 5 milioni, serviranno comunque una gara e tempi tecnici e standard procedurali complessi. E ad essere ottenuti occorre almeno un anno e mezzo. Per quella scadenza Grandi Molini deve arrivare in salute». Yari de Flicca del Pd sottolinea

che «al netto della disponibilità di [redacted] a fare la sua parte, occorre capire quale sia la reale volontà di Grandi Molini su Livorno». Gli ha risposto Ettore Bartolo di Confindustria. «Il futuro dipende dalla rinegoziazione dei contratti di approvvigionamento della materia prima per abbattere il costo. Questa è la strategia di Grandi Molini quando avrà l'omologa dal tribunale di Rovigo per il concordato chiesto per forti difficoltà finanziarie. Fatto questo in attesa che canale o banchina siano sistemati per accogliere navi più grandi, l'azienda dice che farà arrivare il grano via terra».

Per il presidente Luciano D'Alfonso si tratta di un "risorsa nazionale"

# L'Abruzzo spinge per la riconferma di Monti

Il Consiglio di Stato sulla riforma dei porti: «Necessaria, ma non basta»

«Riconosciamo in Pasqualino Monti l'essere una risorsa nazionale: noi faremo valere le nostre simpatie e la voglia di continuare a lavorare con Monti».

Lo ha sottolineato il governatore dell'Abruzzo Luciano D'Alfonso, nei giorni scorsi, a margine della lezione conclusiva del corso di formazione "Economia del Mare e valore della portualità". I corsisti ed una nutrita rappresentanza istituzionale abruzzese era stata in visita a Mulo Vespucci solo la scorsa settimana (nella foto un momento dell'incontro al porto di Civitavecchia), nell'ambito del progetto per la costituzione di un'unica Autorità, con il collegamento dei due mari, Tirreno ed Adriatico. Un'unità di intenti, tra Abruzzo e Civitavecchia; un'unità per lo sviluppo dell'intero territorio.

Grande l'impegno, in questi mesi, da parte del network laziale e della Regione Abruzzo, con il presidente D'Alfonso che ha riconosciuto quindi il ruolo anche dell'attuale commissario straordinario di Mulo Vespucci Pasqualino Monti. Tanto da chiederne la riconferma alla guida dell'ente, schierandosi con i componenti del comitato portuale laziale e delle imprese. C'è chi vorrebbe Monti, invece, a Livorno o a Genova. Ma ancora il futuro è incerto. Il ministro Delrio, nei giorni scorsi, ha assicurato: «I presidenti saranno nominati entro giugno». Il tempo, aveva assicurato, di portare "in porto" la nuova riforma.

Riforma su cui si è pronunciato il Consiglio di Stato, sottolineando l'ap-



proccio "innovativo". «Delinea una riorganizzazione e semplificazione di un sistema portuale ultra ventennale - spiega - considerato troppo complesso e frammentato e individua procedure più snelle e meritocratiche per la scelta dei futuri vertici delle Autorità». Ma "da sola" non è «sufficiente a ridare slancio economico al "Sistema Mare" dell'Italia, con il rischio, quindi, che si indebiti o resti incompiuta». Il Consiglio di Stato ha quindi stilato un parere sullo schema di decreto in materia, indicando dieci punti. Governance e semplificazione di organi e poteri: sono questi due aspetti della riforma delle Autorità portuali su cui il Consiglio di Stato manifesta "preoccupazione" nel parere redatto dalla Commissione speciale sul

provvedimento. Per quanto riguarda la governance, in particolare, i giudici amministrativi raccomandano di «assicurare l'effettiva separazione tra attività di gestione del porto e attività economiche di interesse portuale» e chiedono quindi che venga reso più chiaro ed esplicito nel testo normativo «il divieto per le Autorità di governo di svolgere operazioni economiche in ambito portuale, anche indirettamente per il tramite di società partecipate». Un ulteriore richiamo riguarda poi la semplificazione di organi e poteri intermedi: «sul fronte della riorganizzazione potrebbero, infatti, verificarsi - segnala il parere - duplicazioni dei centri decisionali, con il rischio di aumentarne la frammentazione ed i costi».

il caos

## Buferera sul porto, Delrio al tavolo del bilancio

### Tensione sui crediti non riscossi: nuovo incontro per l'approvazione alla presenza del ministro

**Antonino Pane**

Ora è ufficiale. Ci sarà il ministro Graziano Delrio alla riunione del Comitato portuale fissata per mercoledì prossimo. Le convocazioni sono arrivate e, come anticipato da Il Mattino ieri, confermano che alla riunione parteciperà anche il responsabile delle Infrastrutture. Un concreto tentativo, dunque, di rimettere in riga una situazione che si va sempre più sfilacciando per una vera e propria fuga dalle responsabilità di fronte alla malata riscossione di crediti da parte dell'Ente di piazzale Pisacane.

Una situazione gravissima che viene da molto lontano, con responsabilità precise all'interno della stessa **SA** e a cui il commissario straordinario Antonio Basile sta tentando di porre rimedio tra veti e veti che, ormai da anni bloccano il decollo del porto di Napoli. Ed è proprio per questo che non si placano le polemiche sulla mancata approvazione del bilancio consuntivo del 2015.

Lo strumento finanziario verrà riproposto al Comitato portuale, dunque, ma questa volta alla presenza del ministro Graziano Delrio in un momento strategico importantissimo per la riforma della portualità e della logistica, ma particolarmente critico per il porto di Napoli.

La nota dolente, come dicevamo, sono gli «accantonamenti prudenziali» sui crediti in sofferenza per circa 5,6 milioni di euro, in una Port Authority che - più

delle altre - soffre di una crisi di recupero crediti. Una situazione che è anche notevolmente migliorata negli ultimi due anni, grazie proprio alla determinazione di Basile e ad una serie di eventi concomitanti come la denuncia dei sindacati e di alcuni componenti del Comitato portuale. Ma determinante è stata anche l'azione messa in campo dalla Corte dei Conti che si è concentrata sui presunti mancati o intempestivi controlli da parte dei dirigenti dell'Ente, e la successiva azione conformativa che ha spinto molti concessionari ed armatori a sanare le rispettive posizioni debitorie o, quanto meno, ad accettare il debito con la sottoscrizione di «piani di rientro».

Un insieme di fattori che, tuttavia, lasciano con i nervi a fior di pelle quanti sono tenuti a prendere decisioni sulla rinuncia ai crediti maturati dall'Ente. Basti pensare che nel 2015 ben cinque sedute di Comitato sono andate deserte quando all'ordine del giorno veniva posta la cancellazione di crediti.

E questo anche per le posizioni assunte da alcuni membri del comitato tra cui la ferma denuncia dell'ex sindaco di Castellammare di Stabia, Nicola Cuomo, e gli stessi rappresentanti della precedente giunta regionale, ma anche per le dichiarazioni dei rappresentanti dei sindacati e degli imprenditori. Quanto basta per non condividere (nella sede di un par-

lamentino destinato presto a scomparire con la ormai prossima riforma) la scelta di appostare una voce prudenziale di «crediti a rischio»

senza fornire adeguate e dettagliate giustificazioni sulle attività svolte per garantire alla port Authority gli incassi.

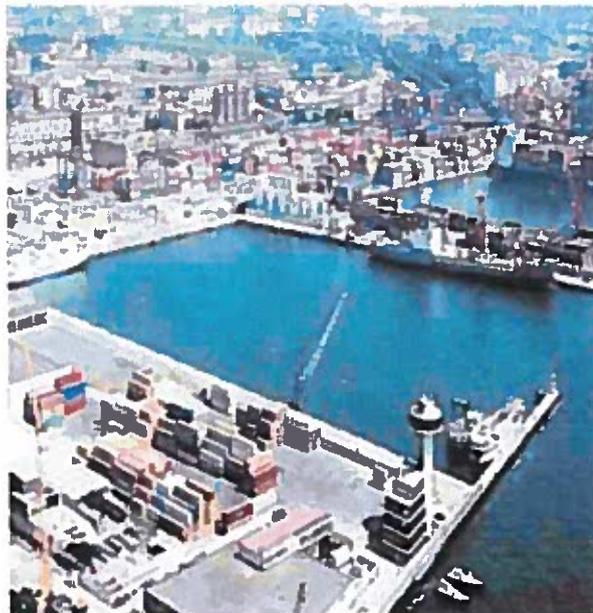
Insomma si teme che non incassare quei soldi potrebbe inasprire ulteriormente il contenzioso già aperto con la Corte dei Conti. Non a caso, dunque, dopo le richieste di chiarimento del consigliere Fabrizio Bouchè che, di fatto, hanno portato allo scioglimento della seduta del Comitato, c'è da registrare anche la netta presa di posizione del presidente degli agenti marittimi, Andrea Mastellone. «Siamo di fronte - ha detto - ad una situazione di estrema gravità. Ad ogni discussione sul bilancio ci sono mille dichiarazioni con cui mettevamo in mora

la necessità di recuperare i crediti. Ora basta. Ora è giunto il momento di accettare responsabilità contabili e penali. Tocca alla magistratura dire a noi e a tutta la città chi ha sbagliato e chi deve pagare. **SA** ha in mano fidejussioni che garantiscono le concessioni. Perché non sono state incassate? Il porto deve ritrovare competitività - ha aggiunto Mastellone - con gli escavi e con la trasparenza. Altrimenti non andiamo da nessuna parte».

di IPPOLITO CASERTA

#### Il vertice

Tra una settimana ci sarà il faccia a faccia decisivo del Comitato



### L'elenco

## Cento debitori anche il Comune di Napoli

Ma a quanto  
ammontano i crediti a  
rischio che

potrebbe non  
incassare? L'importo  
di 5,67 milioni è  
formato da circa 100  
debitori con  
esposizioni superiori a  
1000 euro. Tra questi  
ben 16 hanno  
esposizioni superiori a  
100mila euro e per  
molti sono stati  
azionati  
dall'avvocatura  
dell'Ente,  
frequentemente con  
conferimento di  
incarichi ad avvocati  
esterni, azioni di  
recupero crediti con  
istanza di rilascio di  
decreti ingiuntivi. Su  
quasi 100 debitori solo  
per 3 si stima il  
recupero della totalità  
del credito maturato,  
uno per il 70%, tre per il  
50% ed uno per il 30%  
del credito. Per tutti i  
restanti 92 creditori la  
stima dell'Ente  
«prudenziale» è  
impietosa: zero per  
cento di recupero. Da  
qui la scelta di  
accantonare una voce  
di 5,67 milioni di euro,  
forse una scelta  
dovuta, ma difficile da  
far digerire a chi  
potrebbe trovarsi a  
rispondere alla Corte  
dei Conti.

Tra i crediti a rischio vi  
sono quelli di ben 4  
primarie compagnie di  
navigazione (Medmar,  
Alliuro, Lauro.it,  
Tirrenia spa quando  
era pubblica) per un  
ammontare  
complessivo di oltre  
550 mila euro per diritti  
di approdo e security,  
ovvero quelle tasse  
pagate dai passeggeri  
sui biglietti e tratte  
dagli armatori ma non  
stornate alla Port  
Authority. Tra i grandi  
debiti a rischio vi sono

quelli della Porto  
Fiorito Spa (478 mila  
Euro), della Culp (481  
mila euro) della Yacht  
Del Mediterraneo  
(420 mila euro), del  
terminal Sotaco (330  
mila euro) e perfino del  
Comune di Napoli che  
resta debitore di 192  
mila euro.

## L'analisi

### Se il porto diventa metafora di un declino

Bruno Di Cece

Nuove nubi si addensano sul porto di Napoli e sul suo destino. Anche l'ultima riunione del Comitato Portuale, convocata per l'approvazione del bilancio consuntivo del 2015, si è risolta con un nulla di fatto e si attende ora, addirittura la venuta del ministro Del Rio per il pross-

imo 18 maggio, per richiamare i componenti dell'organismo ad un atto di responsabilità e consentire allo scalo napoletano una parvenza di governabilità che sembra essersi esaurita già da troppo tempo. Da almeno tre anni l'Autorità napoletana è infatti priva del suo vertice, un presidente che non si è riusciti a nominare, in tutto questo periodo, a causa di leggi complicate e procedure farraginose, ma anche per l'insipienza con la quale si sono mossi i vari attori istituzionali chiamati ad esprimere un loro candidato, in un balletto di rinvii o ribaltamenti di responsabilità equamente suddivise tra governo centrale, Regione Campania, Comune di Napoli, operatori e imprenditori del settore, sindacati.

Una vicenda al limite dello scandalo, se non altro perché è opinione diffu-

sa come l'attrezzatura portuale rappresenti la prima attività, o industria, della città di Napoli, per l'economia che genera, il numero di occupati, l'indotto che determina. Se però è evidente quanto possa pesare la mancata designazione del nuovo vertice nella governance dell'organismo portuale, è un fatto che molte delle deficienze degli insuccessi o fallimenti riscontrati in questi anni, non possono essere tutti attribuiti alla presenza di un commissario straordinario al posto di un presidente ordinariamente designato. Verrebbe quasi da pensare al contrario, e cioè che una figura investita direttamente dal governo dell'autorità di guidare un'istituzione composita, e particolarmente litigiosa, come nel nostro caso, dovrebbe garantire, almeno nel breve periodo, il funzionamento dell'Ente.

> Segue a pag. 36

## Segue dalla prima di cronaca

### Il porto e la manfrina

Bruno Di Cece

Diversamente non si comprenderebbe tutto il dibattito, e lo scontro, attualmente in atto per Bagnoli. E dunque resta legittima la domanda su chi debba ricadere la responsabilità, ad esempio, della perdita (di questo si tratta, nonostante siamo in tanti a voler contrabbandare la falsa tesi che nulla si è perso, ma soltanto slittato da un ciclo ad un altro nella programmazione dei fondi comunitari) di oltre 150 milioni di euro per le opere infrastrutturali: se in cinque anni non si è stati in grado di bandire

una gara per il dragaggio dei fondali si può onestamente sostenere che il problema è che non vi era un Presidente al suo posto? Che forse competeva a lui redigere o validare progetti e bandi?

La sensazione, ma forse anche molto di più, è che dietro la mancata designazione al vertice [redacted] ci siano ancora una volta saldati interessi, consolidate manovre e alleanze, celate responsabilità, il tutto rivolto a salvaguardare logiche di piccolo cabotaggio o la conservazione di equilibri e rendite di posizione a scapito di ogni prospettiva di crescita e sviluppo dello scalo napoletano. In questo quadro si fa pure fatica a sostenere, come si dovrebbe, che l'unificazione con Salerno consentirebbe di realizzare un sistema più competitivo, superando le remore degli operatori salernitani,

preoccupati più di subire i condizionamenti provenienti da Napoli che fiduciosi di poter esportare un modello virtuoso all'ombra del Vesuvio. A volte, per commentare vicende come queste, si suole affermare che la storia del porto è un po' come la metafora della città, tra luci e ombre, prospettive di rinascita e fallimenti clamorosi. Il problema è che, al pari del porto, sono decine gli episodi simili, come nel caso della Camera di Commercio, un'istituzione importante nell'economia cittadina, commissariata da oltre due anni per la semplice ragione che non si riescono ancora a contare e «pesare» i soggetti aventi diritto al voto. Naturalmente una vicenda come questa, altrove, produrrebbe solo ilarità. Forse, nella nostra città, si sono esaurite anche le storie da utilizzare come possibili metafore di un declino difficile da arrestare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## A Napoli nuove soluzioni per Marina Militare sostenibile

Da 'manutenzione preventiva' a trasformazione vecchie navi

(ANSA) - NAPOLI, 11 MAG - Dalla "manutenzione preventiva" attraverso sensori che segnalino quando è necessario un intervento, al "refitting", la trasformazione di navi militari per poi venderle a Paesi meno avanzati. Questi alcuni dei temi trattati a Napoli nella due giorni "La nuova logistica navale, per un sostegno efficace e sostenibile", che ha portato nella sede del Comando Logistico della Marina Militare di Nisida esponenti di alcune delle maggiori industrie del settore navale che si sono confrontati con i rappresentanti, di alcune associazioni di settore come Confindustria, ma anche l'Autorità Portuale di Piombino e alcuni docenti delle Università di Napoli e Palermo. Accolti dall'Ammiraglio Donato Marzano i partecipanti alla due giorni di studio hanno formato quattro gruppi di lavoro su temi specifici. Tra i problemi affrontati la "gestione delle obsolescenze", cioè la necessità di prolungare la vita operativa delle unità navali contrapposta all'ineluttabile "vecchiaia" dei componenti, degli apparati e delle armi di bordo. Dal confronto è emerso come la Marina Militare, per ottimizzare le risorse economiche assegnate, sia fortemente interessata a trovare, con l'appoggio dell'industria, soluzioni che consentano di contrastare, prevenire o mitigare gli effetti negativi della obsolescenze degli apparati di bordo. Un'altro nodo è la "gestione delle parti di ricambio", cioè la gestione intelligente di grosse quantità di materiali Stockate nei magazzini in previsione di un loro futuro possibile utilizzo. Si è discusso anche della "Ottimizzazione delle manutenzioni preventive", la nuova frontiera della manutenzione smart: normalmente la manutenzione viene svolta a cadenze prefissate oppure all'insorgere di avarie, l'obiettivo è invece di trovare tecnologie per le quali gli apparati, attraverso sofisticati sensori, riescano a segnalare autonomamente la necessità di operazioni manutentive prima che si verifichino avarie. In questo modo è possibile ottenere risparmi in termini economici, di disponibilità dei mezzi e di longevità degli apparati.

Di grande attualità anche il problema dello "Smaltimento delle Unità navali in dismissione", visto che la Marina Militare, nei prossimi dieci anni, dovrà rottamare molte navi che sono ormai giunte a fine vita operativa nonostante siano state sempre ben tenute e manutenzionate. Due le soluzioni prospettate: sottoporre la maggior parte di queste navi a lavori di trasformazione ed adeguamento ad un uso diverso, sostituendo alcuni apparati e armamenti per poi venderli a Paesi che non possono permettersi macchine tecnologicamente avanzate. (ANSA).

# Taranto, pronte entro giugno le nuove banchine

di Domenico Palmiotti

Dopo un 2015 negativo (-19 % sul 2014) con una perdita secca di 5,289 milioni di tonnellate di merci, il porto di Taranto prova a invertire la rotta, grazie anche alla ripresa del polo siderurgico Ilva.

Ci sono due segnali positivi. Il primo è che il bilancio del traffico di gennaio e febbraio 2016 si chiude col segno positivo: più 10 % a gennaio e più 16,5 % a febbraio. A giugno poi saranno pronti, riammodernati e ampliati con un avanzamento di dieci

metri fatto attraverso una palificazione in mare, i primi 600 metri di banchina del molo polisettoriale, laddove ha operato sino a qualche tempo fa il terminal container. Si tratta del 50% della parte messa a gara e assegnata ad un raggruppamento di imprese a fine 2014. Gli altri 600 metri dovrebbero essere pronti a fine anno.

Per il traffico, in particolare, gli sbarchi sono aumentati a gennaio del 15,8% e a febbraio del 2,5%. Nella voce imbarchi, invece, gennaio segna un incremento dell'1,9 e febbraio del 54,2. In aumento anche il movimento delle navi: più 16,8 % a gennaio, più 5,3 il mese successivo. Sono le rinfuse solide e liquide a trainare la ripresa di inizio 2016 mentre per il traffico container il porto rimane saldamente fermo sullo zero essendo il terminal container inattivo da oltre un anno, cioè da quando la società Tct, concessionaria dell'infrastruttura e che aveva Evergreen tra i suoi azionisti, prima si è disimpegnata dal porto e poi, a giugno scorso, ha messo in liquidazione la stessa società.

La riqualificazione della banchina è finalizzata a migliorare l'accesso al terminal, da febbraio scorso rimesso sul mercato con un bando - scade il 29 aprile - finalizzato a cercare un nuovo operatore. A tal proposito, si segnala l'interesse di alcuni soggetti ma nessuna manifestazione esplicita risulta ancora essere arrivata all'Autorità portuale di Taranto governata dal commissario Sergio Prete.

Se l'ammodernamento della banchina va avanti, è ancora in stallo il dragaggio dei fondali nel tratto di mare antistante per avere una profondità di 16,50 metri. Dopo i contenziosi al Tar e al Consiglio di Stato, i lavori sono stati appaltati a febbraio 2015 ma il progetto consegnato all'impresa aggiudicataria presenta problemi che non gli consentono di avviarsi.

Rispetto a quanto previsto, la quantità di materiali da dragare risulta inferiore (1,7 milioni

## **-segue**

---

di metri cubi anziché 2,3), le caratteristiche dei fondali sono diverse (il che richiederebbe l'uso di un altro tipo di draga) e alcune opere previste non si potrebbero più fare. Per rispettare il progetto iniziale, l'impresa affidataria chiede quindi una revisione dei costi - si potrebbe arrivare sino a 1,5 milioni di euro in più - e ora l'Authority sta studiando che fare.

# Porto di Taranto, si riaccende l'ottimismo

Taranto - L'arrivo di due manifestazioni d'interesse, più una ancora senza nome, per il molo polisetoriale di Taranto, (ex-terminal Tct), ha fatto saltare il tavolo sui licenziamenti dei dipendenti Tct, che doveva tenersi lunedì scorso in Provincia.

Taranto - L'arrivo di due manifestazioni d'interesse, più una ancora senza nome, per il molo polisetoriale di Taranto, (ex-terminal Tct), ha fatto saltare il tavolo sui licenziamenti dei dipendenti Tct, che doveva tenersi lunedì scorso in Provincia. A chiedere il rinvio dell'incontro sono stati i sindacati confederali con Oronzo Fiorino (Filt-Cgil), Francesco Tursi (Fit-Cisl) e Carmelo Sasso (Ultrasporti). **«E' in corso di formalizzazione - spiegano in un comunicato - un accordo con la Presidenza del Consiglio dei Ministri che miri a scongiurare i licenziamenti dei dipendenti della Taranto Container Terminal srl in liquidazione».**

Le buste arrivate all'Autorità portuale contengono soltanto manifestazioni d'interesse: nessuna piano industriale, ma la sorpresa a Taranto c'è stata, tanto che Gaetano Raguseo, della Filt, parla di «cauto ottimismo». I sindacati avevano accettato in un primo momento l'incontro in Provincia, nel quadro delle procedura di licenziamento per i circa cinquecento dipendenti del terminal, che hanno la cassa integrazione in scadenza il prossimo settembre. **«Visto - continua Raguseo - che sono arrivati questi segnali (ossia le manifestazioni di interesse, ndr), abbiamo cambiato posizione.** Non lo avevamo previsto». Il sindacato spera che l'ex-Tct in liquidazione cambi linea e arrivi a un accordo che eviti i licenziamenti. Entro la fine di maggio è previsto un incontro a Palazzo Chigi per parlare delle offerte che sono arrivate e del futuro del porto di Taranto. «A quel punto avremo le idee più chiare per incontrarci con Tct in provincia». Ma l'arrivo delle buste, fra cui quella che vede coinvolto il gruppo francese Bolloré, **è visto positivamente anche da Giancarlo Russo, già direttore di Tct e inserito lo scorso anno nella terna dei candidati alla presidenza dell'Autorità portuale di Taranto.**

## -segue

---

«Accattivarsi i grandi gruppi - spiega Russo - è fondamentale». Il manager spiega che «occorre lasciare ogni tipo di polemica, andare avanti a lavorare agli adeguamenti infrastrutturali» e che «la cosa principale è risolvere i problemi dei lavoratori». **Secondo Russo per la prima volta in vent'anni l'attenzione del governo è puntata su Taranto**, un'occasione da cogliere perché un domani «con 1.200 metri di banchina e 16,5 metri di pescaggio il molo polisettoriale potrà dire la sua nel Mediterraneo». Anche secondo Emilio Albani, della Fit, le manifestazioni d'interesse «sono un segnale positivo rispetto ad avere le banchine vuote. Speriamo che creino le condizioni per il rilancio. Bolloré porterebbe container, ma speriamo anche altre attività e sviluppo per il retroporto».

All'Autorità portuale sono arrivate complessivamente tre offerte. **Una è stata già ammessa, ossia quella della società tarantina Italcave, già concessionaria di un'area del porto per attività di scarico rinfuse**. La seconda è stata ammessa con riserva ed è quella del consorzio Ulisse guidato da Saga Italia, società del gruppo internazionale Bolloré, assieme a Ionian Shipping Consortium, Tecnomec Engineering e Taranto Iniziative Produttive. La terza e misteriosa busta arrivata varrà soltanto, come sottolinea l'Authority, per le aree che dovessero ancora risultare disponibili dopo la concessione e in ogni caso queste aree saranno oggetto di **un procedimento amministrativo a parte**.

Ad organizzare l'Iniziativa l'Ente Bilaterale Nazionale con l'Autorità portuale e la Snts

## Sicurezza, giornata di studio al porto

*Alla Stella Maris di Palermo importante seminario per gli addetti negli scali italiani*

Si è svolto lo scorso 29 aprile, presso la sala convegni Stella Maris (porto di Palermo Calata Marinai d'Italia), una giornata di studio in materia di sicurezza, organizzata dall'Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti, in collaborazione con l'Autorità Portuale di Palermo e con il supporto organizzativo della Scuola Nazionale Trasporti e Logistica. Una iniziativa con grande partecipazione e rivolta ai responsabili e addetti alla sicurezza delle autorità portuali della Sicilia e della Calabria. Ad organizzare l'Iniziativa l'Ente Bilaterale Nazionale con l'Autorità portuale e la Snts Sicurezza, giornata di studio al porto Alla Stella Maris di Palermo importante seminario per gli addetti negli scali italiani Il seminario, dal titolo La gestione delle interferenze e aspetti legati al D.lgs 231/01, era mirato a formare sulle problematiche della sicurezza sul lavoro le figure preposte alla gestione di tali fondamentali aspetti. La giornata di studio ha previsto un ricco programma di interventi, aperti dal presidente dell'Autorità portuale di Palermo, Vincenzo Cannatella, che ha portato anche i saluti di Assoport. A seguire, Luigi Robba, vice presidente Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti, quindi Maurizio Colombai, membro del Consiglio direttivo Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti, Antonino

Napoli, segretario regionale Fit CISL. Nella seconda parte della mattinata, si sono tenuti gli interventi tecnici sul tema Gestione interferenze e D. Lgs 231/01 a cura di: Alberto Andreani, magistrato onorario, rappresentante delle regioni e province autonome nella Commissione per gli interpellati, Rosaria Carcassi, chimico, già responsabile Unità Porto, e Renato Coroneo, segretario generale Autorità Portuale di Palermo. A chiudere la mattinata il question time e una tavola rotonda. I lavori sono stati moderati da Renato Goretta, vice presidente della Scuola nazionale Trasporti e Logistica.

## Sicurezza dei lavoratori, giornata di studio a Palermo Renato Coroneo: Non è un costo ma un investimento"

Solo una attenta prevenzione, informazione e formazione in materia di sicurezza ha detto ancora Coroneo - possono ridurre i rischi di incidenti sul lavoro. Altra attenzione deve riguardare la conoscenza dei rischi anche per i lavoratori della impresa ex art. 17 della Legge 84/94 che intervengono nel ciclo produttivo; i lavoratori che forniscono manodopera portuale alle imprese per i c.d. picchi di lavoro ed, allorquando se ne faccia ricorso, anche i lavoratori del c.d. interinalato. Un modello organizzativo in materia di lavoro, l'individuazione di procedure più complete possibili, la sorveglianza e vigilanza sono alla base di un'adeguata sicurezza per le imprese che operano in porto, un ambito complesso che ha richiamato spesso l'emanazione di norme più stringenti e specifiche. Lo stesso Coroneo ha evidenziato, infine, come la valutazione dei rischi appare più semplice in un terminal ex art. 18 L.84/94 rispetto ad attività espletate in banchine pubbliche. Nutrita, ovviamente, la presenza di esponenti dei sindacati, direttamente coinvolti in un tema così importante. Palermo, insieme a Termini Imerese sono gli unici porti a godere della presenza dell'RLS di Sito, costituito ai sensi del D.lgs 81/08 e assente nel resto dei porti della regione. L'obiettivo delle OO.SS.

commenta Agostino Falanga. L'obiettivo dei sindacati ha detto ancora - è far sì che il rappresentante di sito possa essere presente, presto, nel resto dei porti siciliani, dove la scarsa sindacalizzazione ne ha impedita la costituzione della figura. Le organizzazioni sindacali hanno sempre avuto come obiettivo primario la salute e la sicurezza delle maestranze, tante volte siamo stati costretti a mettere in atto dure proteste e molti dei presenti li hanno vissute in ruoli diversi, è per questo che la giornata di studio di oggi ci riempie il cuore di gioia. Abbiamo sempre creduto che un buon livello di sicurezza passi da una buona e continua formazione. Sicurezza non è soltanto interferenza, sicurezza è educazione all'uso dei mezzi individuali di protezione, ad una giusta applicazione del carico di lavoro.

## -segue

---

Mi sa che su questo punto ci sarebbe molto da dibattere, ma credo che sia indispensabile spingere le imprese in questa direzione, al fine di non mettere come obiettivo primario il business aziendale, ma la sicurezza dei propri lavoratori. Sul tema è intervenuto anche Maurizio Colombai della Cgil e membro dell'Ente bilaterale nazionale porti. Questa iniziativa si svolge il giorno successivo alla data individuata dall'ILO per celebrare la giornata mondiale per la sicurezza e la salute nei luoghi di lavoro voluta per ricordare le vittime del lavoro. Uno spunto in più per ricordarci che ciò che facciamo non è mai abbastanza. Per me sono fondamentali tre considerazioni. La prima riguarda il lavoro e l'impegno che stiamo realizzando come Ente Bilaterale Nazionale sui temi della sicurezza, iniziative che saranno portate in tutti i porti italiani. La seconda è l'obiettivo che ci siamo da sempre posti all'interno del Ccni dei lavoratori dei porti, ovvero di mettere a disposizione dei protagonisti del fare sicurezza nei porti gli strumenti adeguati ad esercitare i compiti che la legge assegna sia ai lavoratori, attraverso l'esercizio della rappresentanza, sia ai datori di lavoro. La terza è che rimane e sarà sempre fondamentale l'accrescimento della consapevolezza di ogni singolo lavoratore ed **i m p r e n d i t o r e**. Quindi, la presa di coscienza del ruolo degli R.L.S./R.L.S.S. e degli R.S.P.P. e di come, nel rispetto delle diverse e (per alcuni versi contrapposte) necessità, si riesce ad innalzare sempre di più il livello di sicurezza trovando soluzioni condivise, coscienti che i porti sono luoghi ad elevata rischiosità. Un Paese civile lo si misura dalla cultura della propria ed altrui sicurezza nei luoghi di lavoro, il nostro non ha raggiunto livelli sufficienti per potersi definire civile, le statistiche sui morti per incidenti sul lavoro lo stanno a dimostrare. Domenico Seminara Oggigiorno, più che mai, si ha la necessità di una trattazione seria sull'argomento a detto sul tema Domenico Seminara della Cgil - si ha bisogno di pubblicizzare la cultura della sicurezza, massicciamente e con determinante fermezza. La sicurezza, a ogni livello, dovrebbe trovare il proprio sinonimo in investimento di qualità: educazione, formazione e soprattutto rispetto. Un interesse comune alla ricerca di percorsi virtuosi da stabilire e perseguire, al fine di correggere i troppi errori che fino ad oggi hanno tolto frammenti o addirittura intere vite umane. Questo seminario è stato un eccellente momento di formazione, soprattutto grazie alle indiscutibili professionalità messe in campo da Alberto Andreani, Rosaria Carcassi e Luigi Robba, curriculum ad altissimo potere qualitativo dai quali si può solamente imparare.

## Coroneo "Non è un costo ma un buon investimento"

La sicurezza non è un costo ma un investimento. Si può sintetizzare con queste poche parole l'interessante intervento di Renato Coroneo, segretario generale dell'Autorità portuale di Palermo, nel corso della giornata di studio in materia di sicurezza, organizzata dall'Ente Bilaterale Nazionale (EBN) Porti e che si è svolta alla sala convegni della Stella Maris. Coroneo, dirigente dell'Area Operativa, ha esordito ricordando che la materia della sicurezza è oggi fondamentale, non può e non deve essere considerata un costo, ma un vero e proprio investimento per le aziende; un assetto organizzativo completo ed una valutazione dei rischi a 360 gradi pone l'impresa in grado di fronteggiare adeguatamente la materia di igiene e sicurezza sul lavoro. Secondo Coroneo, di particolare complessità e rilevanza sono gli aspetti di sicurezza in porto dove un ciclo operativo riguarda non solo le operazioni e servizi portuali di cui al primo comma dell'art. 16, ma può vedere cointeressati altri soggetti che espletano altre attività commerciali ed altri servizi di interesse generale o di instradamento, incolonnamento e di security. La tutela e sicurezza sui luoghi di lavoro di cui al decreto 81/2008 si intreccia con le previsioni di cui al D. Lgs. n. 272/1999 sulla sicurezza nelle operazioni portuali; il documento di valutazione dei rischi (D.V.R.) deve poi essere correlato al documento di valutazione da interferenze (DUVRI). Altra specialità è dovuta al fatto che, come nel porto di Palermo, le operazioni e servizi portuali vengono espletati a bordo di traghetti ro-ro in cui l'impresa portuale ex art. 16 L. 84/94 deve operare a fianco del personale marittimo di bordo. Solo una corretta interrelazione ed una preventiva conoscenza dei rischi può limitarne le conseguenze negative.

## GNV: 220 studenti a bordo per la 1° edizione del progetto SailOr Sicilia la nave dell' orientamento alle professioni del mare

Istituti nautici, turistici e alberghieri della Sicilia sulla linea Palermo - Genova di GNV per un' esperienza formativa unica nel settore marittimo Palermo, - È attraccata ieri sera a Palermo SailOr, la nave dell' orientamento alle professioni e ai mestieri del mare, salpata lo scorso 7 maggio con a bordo oltre 200 studenti degli Istituti nautici, turistici e alberghieri della Sicilia. I ragazzi, che hanno preso parte a un percorso formativo sulla linea Genova-Palermo, sono stati accolti al loro ritorno a Palermo dalla Regione Sicilia, dall' Ufficio Scolastico Regionale per la Sicilia, dalla Direzione Marittima della Sicilia Occidentale, dal Comune e dall' **Autorità Portuale di Palermo**. Il progetto formativo, un momento di orientamento scuola/lavoro basato sulla metodologia del "learning by doing", è promosso dall' Agenzia ARSEL per conto di Regione Liguria, dall' Ufficio Scolastico Regionale per la Liguria, dalla Capitaneria di Porto di Genova, da GNV e dall' Accademia della Marina Mercantile, con la collaborazione degli Istituti Nautico San Giorgio e Alberghiero Bergese, dell' Università di Genova, della compagnia di navigazione Costa e della Guardia costiera ausiliaria, oltre - per quest' edizione - alla partecipazione della Regione Sicilia, della Direzione Regionale Scolastica della Sicilia e della Direzione Marittima della Sicilia Occidentale e Capitaneria di Porto Palermo. GNV, che supporta il progetto sin dalla prima edizione del 2013, ha ospitato la prima edizione di SailOr Sicilia, ospitando a bordo del traghetto La Suprema oltre 200 ragazzi delle scuole secondarie di II grado provenienti da tutta la Sicilia, che in 4 giorni di navigazione hanno scoperto attraverso laboratori, prove ed esercitazioni pratiche, quali sono le opportunità professionali nel comparto marittimo e perché il mare può rappresentare un investimento in termini formativi e lavorativi. Il settore marittimo italiano infatti, nonostante la crisi, garantisce ancora ottime prospettive di occupazione, grazie anche al particolare rapporto che il nostro territorio da sempre conserva con il mare per la sua posizione strategica al centro del Mediterraneo. Per questo è importante che i ragazzi comprendano sul campo quali sono le opportunità professionali su cui orientarsi e se queste si adattino alle loro aspirazioni e alle loro qualità e capacità. I 131 ragazzi provenienti dagli Istituti Tecnico-Nautici, i 77 degli Istituti Alberghieri e i 22 degli Istituti Turistici, hanno

## -segue

---

partecipato con entusiasmo a un' esperienza innovativa, che ha alternato momenti di formazione e laboratorio a momenti di intrattenimento: la formazione ha riguardato le professioni del mare nell' ambito della sicurezza e dei percorsi di crescita e carriera nel settore marittimo. I ragazzi inoltre hanno potuto incontrare e intervistare i professionisti del mondo marittimo, accedere a una sala cinema con filmati e documentari dedicati al comparto marittimo, e hanno usufruito dello sportello "get on board", pensato per aiutare gli studenti a comprendere la loro reale propensione al lavoro a bordo di una nave attraverso una serie di colloqui con professionisti specializzati nell' orientamento alle professioni del mare.

Cgil e Uil commentano l'acquisizione dell'ex Sirema r: Si scrive fine a una storia travagliata, grazie ai Morace e ai Franza

## Liberty Lines forma i giovani marittimi del futuro

*La Compagnia avvia il progetto Professione navigare con due scuole: per i migliori 4 subito un contratto*

L'esigenza di promuovere cultura ed identità marittima tra i giovani della nostra terra. Offrire agli studenti gli strumenti e le conoscenze necessarie al fine di sviluppare le competenze pratiche ed esperienziali finalizzate all'inserimento lavorativo. Sono gli obiettivi importanti del progetto Professione Navigare lanciato da Liberty Lines, la ex Ustica Lines, con il Provveditorato agli studi della Provincia di Trapani e con l'Istituto Tecnico economico- tecnologico Da Vinci di Milazzo. Al progetto parteciperanno in totale 75 studenti delle IV e V classi degli istituti individuati. Le finalità sono quelle di dare ai giovani, ormai prossimi al diploma, di poter acquisire esperienza diretta sul campo, introdurli in un ambiente lavorativo perfettamente corrispondente agli studi effettuati e, chiaramente, stringere rapporti tra la scuola e l'azienda in un quadro di reciproche convenienze e sensibilità. In Sicilia è la prima volta che si avvia un progetto simile che contribuisce a dare quel quid in più agli insegnamenti impartiti e a far sì che i giovani della nostra terra sviluppino conoscenza in linea con il resto del paese e abbiano le stesse opportunità di inserimento lavorativo. Liberty Lines ed i Partners scolastici sono particolarmente felici di quanto posto in essere che si svilupperà attraverso corsi e stage sul campo per Customer Assistance ed attività di coperta e macchine. Al termine del corso che verrà sviluppato fino al termine dell'anno scolastico 2015-2016, ai migliori due studenti trapanesi e ad altri due milazzesi verrà riconosciuto un contratto di lavoro a tempo determinato. Un nuovo modo di concepire l'appartenenza al territorio e di offrire reali opportunità occupazionali ai giovani siciliani. Si tratta di una delle nuove iniziative lanciate da Liberty Lines dopo l'acquisizione, attraverso la Sns, della ex Siremar, cosa che ha permesso ai Morace di diventare la prima compagnia al mondo nei collegamenti veloci. Sul passaggio della ex Siremar sono tornati nei giorni scorsi i sindacati. Dopo un iter burocratico lunghissimo finalmente giustizia ha voluto scrivere la parola fine sulla travagliata vicenda - ha commentato Agostino Falanga, responsabile dipartimento marittimi della Uiltrasporti - concludendo una storia che se non fosse per i tanti danni procurati ai

## -segue

---

Lavoratori ed all'indotto, potrebbe essere definita una comica, in realtà invece è necessario definirla tragicomica. Altamente positivo il fatto che nessun lavoratore è stato escluso, neanche il personale della lista stagionale benché la nuova società non avesse obblighi. Un ottimo inizio per qualsiasi sindacato che abbia a cuore gli interessi dei lavoratori come la Ultrasporti. Adesso, chiuso il tristissimo capitolo di Compagnia delle Isole che in pochi anni è riuscita a distruggere tutta la credibilità che la precedente gestione aveva conquistato in decenni di ottimi servizi, si apre un nuovo ciclo. Confidiamo che la nuova compagine possa recuperare una flotta vetusta, rilanciando l'attività nautica, la certezza dei servizi, il confort degli stessi, per essere finalmente rispondente alle esigenze della mobilità siciliana e dei turisti che portano benessere alla nostra gente. Per i lavoratori sono stati anni di sacrifici e di difficoltà ha commentato Franco Spanò, segretario regionale Filil Cgil - non ripagati da parte di una azienda sempre alle prese con conflitti sia nella compagine societaria che nella capacità manageriale, che ne hanno compromesso il livello e la qualità e che non sono scomparse nemmeno nella fase conclusiva del passaggio rischiando di compromettere l'esito. E' stato grazie al sindacato che si è evitato che si arrivasse sull'orlo del baratro e grazie alla disponibilità degli armatori Morace e Franza che hanno garantito il mantenimento dei livelli occupazionali e retributivi. Alla Sns chiediamo di aprire subito un confronto con il quale si definisca un nuovo piano industriale elevare i servizi da garantire nella continuità territoriale superando tutte le diseconomie preesistenti.