



Primo Piano:

- **Riforma dei porti**

(The Medi Telegraph, quillivorno.it, Il Secolo XIX, Gazzetta del Sud)

Dai Porti:

Trieste:

"...Da Generali a Fincantieri il Porto Vecchio dei "big"..."

(Il Piccolo)

Genova:

"...Un Commissario per le opere "lumaca"..."

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph)

"...Darsena a I Saloni ma il Porto avvisa«L'offerta non è sufficiente»

(Il Secolo XIX, The Medi Telegraph, La Repubblica Ge, Ferpress)

"...Vte, arrivano le nuove Stacker..." (The Medi Telegraph)

La Spezia:

"...La Spezia lancia il 'Fast Import' ..."

(Ansa, Il Secolo XIX, Seareport.it, L'avvisatore Marittimo)

Livorno:

"...Darsena Europa risponde in pieno al target logistico del Mediterraneo..." (La Nazione, Il Tirreno)

"...Logistica, la Toscana cerca alleati al Centro..." (Il Secolo XIX)

"...Il Porto raddoppia e discute con la città (anche via social)..."
(Il Tirreno)

Piombino:

"...Vertice in Comune sulla formazione..." (La Nazione LI)

Gioia Tauro:

"...Sindacato Gioia Tauro, Mct non abbia animo colonizzatore..."
(Ansa)

Augusta:

"...Augusta e legge navale, pm pronti ad interrogare l'ammiraglio De Giorgi..." (Il Sole 24 Ore)

INDICE



Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data 12/4/2016



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

"...Lo Scandalo petroli una P" in scala sicula..." (La Sicilia)

Notizie dagli altri Porti italiani e stranieri

The Medi Telegraph



Authority unica tra La Spezia e Carrara,

Rossi incontrerà Toti

Livorno - Il governatore toscano: «Se avessi voluto fare il bischero avrei fatto di tutto per tenere il porto di Carrara indipendente da uno scalo ligure».

Livorno - Il presidente Regione Toscana, Enrico Rossi, incontrerà nei prossimi giorni il governatore della Liguria, Giovanni Toti, per discutere dello sviluppo della nuova Autorità di sistema portuale, che al suo interno, avrà gli scali della Spezia e di Carrara. È quanto emerso a margine del convegno degli agenti marittimi livornesi in corso nella città toscana. «Se avessi voluto fare il bischero avrei fatto di tutto per tenere il porto di Carrara indipendente da uno scalo ligure», **ha detto Rossi**. «Ma credo - ha aggiunto il governatore - che quella studiata dal ministro Delrio sia una buona riforma per il sistema portuale italiano, Toscana compresa. Carrara può avere uno sviluppo anche se unita alla Spezia».



Rossi: "Sì ad un'autorità portuale unica"

È questa la proposta che il presidente toscano, Enrico Rossi, ha formulato a Livorno nel corso delle conclusioni del convegno dedicato alla portualità e al suo futuro

"Dobbiamo definire quale deve essere la **missione dei porti** toscani dentro il quadro nazionale ed europeo. Chiedo al Governo di studiare insieme a noi e di produrre insieme un documento che indichi la strada da percorrere. Se il ministro Del Rio vorrà raccogliere il mio invito sono disponibile a mettermi al lavoro da subito in questa direzione. La Toscana ha interesse a presentarsi come un'**unica autorità portuale** che gioca un ruolo in rapporto con il nord, e grazie alla Tirrenica, anche con il sud". È questa la proposta che il presidente toscano, Enrico Rossi, ha formulato a Livorno nel corso delle conclusioni del convegno dedicato alla portualità e al suo futuro, organizzato da Asamar, l'associazione degli agenti marittimi. Dopo aver ricordato che un'iniziativa analoga è stata presa da Liguria, Lombardia e Piemonte e che anche le Regioni adriatiche ci stanno pensando, ha detto che la Toscana vuol essere **almeno la terza a farlo**. "Anche alla portualità toscana – ha sottolineato Rossi – deve essere consentito di giocare la propria partita, che è quella della **competitività** dei propri scali. Forse scontiamo qualche ritardo e il municipalismo ha rappresentato un freno, ma quando si capisce che è necessario fare, allora mettiamo gli **stivali delle sette leghe** e ci muoviamo veloci. Così anche grazie a voi stiamo facendo sulla costa, dove mi pare che gli imprenditori abbiano raccolto la sfida della competitività e del confronto con i migliori scali europei. Ora serve un'iniziativa che guardi a Nord est e al Brennero e pensiamo di giocare un ruolo di supporto anche nei confronti della ferrovia Pontremolese, verso la quale c'è interesse da parte di Liguria ed Emilia".

Il presidente si è infine detto convinto che una parte decisiva può essere giocata anche da **Rete Ferroviaria Italiana** e dal porto di Piombino, invitando a far sì che "il tema del mercato entri a pieno titolo in un dibattito che vedrà la Regione protagonista, anche perché il porto di Livorno ha un indubbio rilievo nazionale".

Asamar, Miele lancia il “modello Piombino”: «Serve sinergia»

dal nostro inviato

LIVORNO. Al convegno di ieri a Livorno, “La riforma portuale, la nuova governance, riflessi economici e sviluppo della portualità toscana”, era presente buona parte del cluster marittimo regionale. L’incontro è stato organizzato da Asamar, l’associazione che raggruppa gli agenti marittimi livornesi. Tra gli interventi più attesi dagli operatori, visto l’imminente riassetto degli scali italiani, quello di Ivano Russo, consigliere del ministro dei Trasporti. Nonostante le aspettative, il braccio destro di Graziano Delrio non ha annunciato novità rispetto alle scadenze già fissate e si è limitato ad assicurare che grazie alla riforma studiata dal Mit i porti italiani saranno «più semplici ed efficienti». Dopo i saluti di Laura Miele, presidente di Asamar, durante il convegno, tra gli altri, sono intervenuti il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi,

commissario del porto di Livorno, Luciano Guerrieri, numero uno dello scalo di Piombino, Michele



Laura Miele

Pappalardo, presidente di Federagenti, Nereo Marcucci, presidente di Confetra, Marco Conforti, alla guida di Assiterminal, e

Roberto Alberti, numero uno di Fedespedi.

Tra le richieste arrivate dagli operatori all’emissario del ministro dei Trasporti, quella di un potenziamento, da parte del governo, delle infrastrutture italiane che toccano porti e ferrovie, ma anche

una maggiore attenzione verso le esigenze delle imprese che operano nel settore marittimo. Da parte degli agenti marittimi livornesi è stato portato come esempio da seguire quello del porto di Piombino. «Non so se è il caso di parlare di “modello Piombino” – ha detto Miele – ma indubbiamente questo porto è la prova di una capacità nuova di fare squadra, anche da parte delle istituzioni, e di produrre ottimi risultati in tempi molto stretti. La crisi di questa città infatti, è stata gestita nel migliore dei modi, consentendo, anche e soprattutto al comparto marittimo, un immediato rilancio». «Nei prossimi anni – ha aggiunto il presidente degli agenti marittimi – dovremo lavorare in maniera sinergica per il rilancio di tutti gli scali della Toscana. Il mercato richiede elasticità, rapidità gestionale, efficienza e soprattutto grandi capacità per competere con i più grandi sistemi portuali a livello europeo».

M.D.A.

© BY NERO ALCLIP/DIRETTI RISERVATI

LO SOSTENGONO L'ING. MOLLICA E LA RETE CIVICA PER LE INFRASTRUTTURE

Scavata la fossa ai porti siciliani e calabresi

«Il Governo e l'incapacità dei nostri politici stanno scientificamente scavando la fossa ai porti siciliani e calabresi, che il Piano strategico della portualità destina a transhipment, senza alcun rapporto col territorio circostante».

Rincarano la dose - dopo gli affondi e gli allarmi già lanciati nelle scorse settimane - l'ing. Giovanni Mollica e la Rete civica per le Infrastrutture. L'analisi si basa su dati di fatto, su notizie che arrivano dal Nord e dal Centro d'Italia, oltre che dal resto d'Europa. «Tutte le nuove linee ci saltano e vanno verso Genova, La Spezia o i porti dell'Adriatico - è l'amara conclusione -. Lasciamo le illusioni (?) sul futuro dell'Autorità di sistema portuale di Gioia Tauro-Messina al prof.

Fera, all'on. Garofalo, al presidente dell'Ars Ardizzone e agli altri "sostenitori". Non parliamo di Augusta, alla quale sono riservati i danni del petrolio. Fino a quando durerà. Sono già in uso in altri Paesi e in sperimentazione in Italia, treni merci di 750 m. per abbassare i costi del trasporto. Naturalmente, è impensabile che possano circolare sulle nostre linee, per cui saremo sempre più fuori mercato».

12 aprile 2016 | Cronaca | 20

Cronaca di Messina

Mense scolastiche, si riapre il "fronte"

Le mense scolastiche di Messina sono state chiuse per un mese a causa di un incendio che ha distrutto il servizio di ristorazione. Le scuole sono state chiuse per un mese e i genitori sono costretti a cercare alternative per i propri figli.



Le mense scolastiche di Messina sono state chiuse per un mese a causa di un incendio che ha distrutto il servizio di ristorazione. Le scuole sono state chiuse per un mese e i genitori sono costretti a cercare alternative per i propri figli.

Il ritorno del Nord

Il ritorno del Nord è un tema che sta diventando sempre più attuale. Le notizie che arrivano dal Nord e dal Centro d'Italia, oltre che dal resto d'Europa, indicano che tutte le nuove linee ci saltano e vanno verso Genova, La Spezia o i porti dell'Adriatico.



Autorità portuale e moratoria «Caro Crocetta, ora tocca a te»

Il presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro-Messina, Carlo Crocetta, ha chiesto una moratoria per i porti siciliani e calabresi. Ha criticato il Piano strategico della portualità e ha chiesto che si prenda in considerazione il territorio circostante.



Il presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro-Messina, Carlo Crocetta, ha chiesto una moratoria per i porti siciliani e calabresi. Ha criticato il Piano strategico della portualità e ha chiesto che si prenda in considerazione il territorio circostante.

Comitato a difesa della Costituzione

Un comitato di cittadini si è formato per difendere la Costituzione italiana. Il comitato ha chiesto che si prenda in considerazione il territorio circostante.



Una città soffocata e arrabbiata

Una città è stata soffocata e arrabbiata a causa di un progetto di sviluppo. I cittadini hanno chiesto che si prenda in considerazione il territorio circostante.



Scavata la fossa ai porti siciliani e calabresi

La fossa è stata scavata ai porti siciliani e calabresi a causa di un progetto di sviluppo. I cittadini hanno chiesto che si prenda in considerazione il territorio circostante.



La fossa è stata scavata ai porti siciliani e calabresi a causa di un progetto di sviluppo. I cittadini hanno chiesto che si prenda in considerazione il territorio circostante.

Una città soffocata e arrabbiata

Una città è stata soffocata e arrabbiata a causa di un progetto di sviluppo. I cittadini hanno chiesto che si prenda in considerazione il territorio circostante.



URBANISTICA » LA TRASFORMAZIONE

Da Generali a Fincantieri il Porto vecchio dei "big"

L'advisor Ernst&Young ha concluso una prima tornata di audizioni sull'area. A consultare le grandi imprese c'era anche l'esperto che ha ridisegnato Marsiglia

di **Silvio Maranzana**

In piena riservatezza Ernst&Young, il colosso mondiale dell'advisory che ha vinto la gara per affiancare l'amministrazione comunale nel progetto sul «più grande spazio di rigenerazione urbana in Europa», come ha già definito il Porto vecchio di Trieste, ha svolto e concluso una prima serie di approfondite audizioni di stakeholder locali. Si è trattato di una due giorni particolarmente intensa svoltasi in un albergo cittadino durante la quale l'advisor ha schierato una folta rappresentanza guidata da Fulvio Lino Di Blasio direttore di Ernst&Young Italia e composta anche dal referente di E&Y Francia, centro di eccellenza per l'esperienza accumulata in contesti portuali.

Riservo sulle aziende audite in questa prima tornata, ma sono trapelati i nomi, del resto non difficili da ipotizzare, delle Assicurazioni Generali, di Fincantieri e del Gruppo Hera di cui fa parte AcegasApsAmg. Fincantieri, rispetto al Porto

vecchio, aveva già avanzato una manifestazione di interesse nel giugno 2014 e non più tardi di un paio di settimane fa il gruppo ha confermato di continuare a guardare con attenzione l'evolversi della situazione in quest'area. Il progetto riguarda la creazione di un porto per megayacht nel bacino tra Molo Zero e Molo Primo. La richiesta per la precisione è stata avanzata per «i capannoni 24 e 25, Molo Zero e bacino compreso tra il Molo Zero e il Molo Primo e corpi annessi per la durata di anni 35 allo scopo di creare un porto per megayacht di rilevanti dimensioni fornito di tutti i servizi vari a supporto dei clienti (foresterie, alberghi, uffici e servizi) e dotato di infrastrutture per effettuare lavori di piccola manutenzione ai natanti».

Generali e Porto vecchio sono invece accomunate da un ricordo tragico per Trieste: l'impossibilità, dai vincoli giuridici e architettonici, a insediarsi nell'area indussero il gruppo assicurativo a spostare la sede per l'Italia a Mogliano Veneto. Dinanzi agli «inquirenti» di

E&Y si sono seduti anche i rappresentanti di Greensam, la società di Pierluigi Maneschi nata per realizzare in Porto vecchio la sede per l'Europa meridionale di Evergreen, colosso taiwanese dei container di cui fa parte Italia marittima. L'ipotesi è tramontata ma Greensam ha in concessione per novant'anni i primi cinque magazzini.

Nel processo in corso di demanializzazione del Porto vecchio, con passaggio di magazzini e piazzali

al Comune sarà quest'area, come ha confermato il sindaco Roberto Cosolini, la prima a passare di mano. Ciò dovrebbe avvenire a breve e a quel punto Maneschi dovrebbe annunciare la vendita della maggioranza della società a un gruppo immobiliare finanziario europeo.

L'advisor però non si è limitato a sentire grandi aziende e società. C'è stato un doppio confronto, in due momenti diversi, con la giunta comunale pressoché al completo, mentre un approfondito scambio di

idee è avvenuto con la Regione e poi non solo con i vertici ma anche con un nutrito elenco di operatori portuali.

Logicamente, prima di fare tutto questo, la delegazione dell'advisor ha compiuto approfondite visite in Porto vecchio e acquisito una formida documentazione. È imminente un secondo round di consultazioni che dovrebbe coinvolgere altre aziende, altre istituzioni, rappresentanti della società civile e dell'universo culturale. Tra meno di un mese (una data ipotizzata sarebbe quella del 2 maggio) è previsto un primo momento pubblico di illustrazione del lavoro svolto ai cittadini. Ernst&Young ha già anticipato che per il progetto triestino utilizzerà in particolare l'esperienza accumulata nel Porto vecchio di Marsiglia dove sono stati poi effettivamente costruiti un ospedale, 6 scuole, un museo, 12 centri culturali, 2 palestre e una grande area con abitazioni, uffici, negozi, spazi verdi e spazi pubblici, oltre che a Marsiglia, ad Alessandria d'Egitto e a Wuhan.

OPERA ZAPPALÀ/REDA

Il Magazzino 20 set della fiction di Lucarelli

Il Porto vecchio in questi giorni è nuovamente la location per una fiction televisiva. Si tratta de "La verità di Anna", serial scritto dal giallista Carlo Lucarelli. A Trieste sono previsti ben centoquattordici giorni di riprese che si protrarranno fino al 9 luglio. In particolare da ieri e fino a venerdì prossimo la troupe è di stanza in Porto vecchio. A questo proposito ha emesso un'ordinanza in cui vengono stabiliti una serie di divieti di fermata e di sosta dei veicoli in particolare tra la palazzina dell'ex Demanio e quella dell'ex Direzione generale e sulla strada tra quest'ultima e il Magazzino 20. Il regista della fiction è Carmine Elia e il cast è composto tra gli altri da Gabriella Pession e Lino Guanciale.



Il Vieux Port di Marsiglia

PER BETTOLO, RONCO-CANEPA E VADO: «PRENDIAMO ESEMPIO DAL TERZO VALICO»

«Un commissario per le opere “lumaca”»

Proposta della Regione Liguria: «Rendere più veloci i cantieri in porto»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. È qualcosa di più di un'ipotesi di scuola e non è un caso che la Liguria abbia presentato la proposta durante gli Stati Generali della logistica di Novara, davanti al ministro Delrio e ai governatori Chiamparino e Maroni.

Per formare la macro regione del Nord Ovest da tempo i diversi uffici degli assessorati si stanno confrontando sulle infrastrutture e la Liguria, naturalmente, ha lavorato soprattutto sui porti. Il risultato lo ha spiegato il segretario generale della Regione, Paolo Signorini che ha sottolineato il peso del Nord Ovest, le sfide dei porti e l'accelerazione delle opere. Ma sono proprio le opere “lumaca” che rischiano di far perdere traffico e sviluppo ai porti e allo scalo di Genova in particolare. Signorini infatti mette l'accento su Bettolo, il

terminal da 600 mila teu ora bloccato dalle inchieste giudiziarie, e sul riempimento Ronco-Canepa, altra banchina dedicata ai contenitori, vicino al terminal dei Messina. Qui il problema è più complesso e il termine dei lavori ad oggi è indeterminato, complice anche, ma non solo, il fallimento di Copsette. Per far marciare questi cantieri, così come per assicurare alla piattaforma Mearsk di Vado una realizzazione in tempi celeri, la Liguria propone l'istituzione di un commissario governativo. Signorini spiega meglio: «Come per le grandi opere, che sono certamente più complesse, anche per le infrastrutture in corso essenziali per i porti, un commissario che sia terzo rispetto alle parti e di nomina governativa, potrebbe rendere più efficiente il processo di realizzazione». Le norme che provano a sveltire i cantieri non riescono nell'intento

«Ecco perché questa potrebbe essere una soluzione». La proposta sarà portata ai tavoli che il ministero dei Trasporti sta per convocare sia sulla riforma che sugli aspetti collegati al decreto. Ennio Cascetta, il coordinatore della Struttura di missione del Mit, ha espresso più volte la necessità da parte del governo di coordinare gli investimenti sulle opere portuali, anche attraverso una *project review* già annunciata e ora rafforzata nell'allegato infrastrutture al Def 2016. Ecco perché la proposta potrebbe piacere a Roma. Rimane una questione che il presidente del porto di Spezia Lorenzo Forcieri sempre a Novara, aveva sollevato: con la riforma dei porti le [] vengono svuotate di molti compiti e «si corre il rischio di avere un sistema completamente centralizzato» aveva spiegato. I commissari governativi alle opere portuali potrebbero essere un ulteriore tassello.



Calata Bettolo a Genova

MEDITELEGRAPH

The Medi Telegraph



Un commissario per le opere "lumaca"»

Genova - È qualcosa di più di un'ipotesi di scuola e non è un caso che la Liguria abbia presentato la proposta durante gli Stati Generali della logistica di Novara, davanti al ministro Delrio e ai governatori Chiamparino e Maroni

Genova - È qualcosa di più di un'ipotesi di scuola e non è un caso che la Liguria abbia presentato la proposta durante gli Stati Generali della logistica di Novara, davanti al ministro Delrio e ai governatori Chiamparino e Maroni.

Per formare la macro regione del Nord Ovest da tempo i diversi uffici degli assessorati si stanno confrontando sulle infrastrutture e la Liguria, naturalmente, ha lavorato soprattutto sui porti. Il risultato lo ha spiegato il segretario generale della Regione, Paolo Signorini che ha sottolineato il peso del Nord Ovest, le sfide dei porti e l'accelerazione delle opere. Ma sono proprio le opere "lumaca" che rischiano di far perdere traffico e sviluppo ai porti e allo scalo di Genova in particolare. Signorini infatti mette l'accento su Bettolo, il terminal da 600 mila teu ora bloccato dalle inchieste giudiziarie, e sul riempimento Ronco-Canepa, altra banchina dedicata ai contenitori, vicino al terminal dei Messina. Qui il problema è più complesso e il termine dei lavori ad oggi è indeterminato, complice anche, ma non solo, il fallimento di Coopsette. Per far marciare questi cantieri, così come per assicurare alla piattaforma Mearsk di Vado una realizzazione in tempi celeri, la Liguria propone l'istituzione di un commissario governativo. Signorini spiega meglio: «Come per le grandi opere, che sono certamente più complesse, anche per le infrastrutture in corso essenziali per i porti, un commissario che sia terzo rispetto alle parti e di nomina governativa, potrebbe rendere più efficiente il processo di realizzazione». Le norme che provano a sveltire i cantieri non riescono nell'intento «Ecco perchè questa potrebbe essere una soluzione». La proposta sarà portata ai tavoli che il ministero dei Trasporti sta per convocare sia sulla riforma che sugli aspetti collegati al decreto. Ennio Cascetta, il coordinatore della Struttura di missione del Mit, ha espresso più volte la necessità da parte del governo di coordinare gli investimenti sulle opere portuali, anche attraverso una *project review* già annunciata e ora rafforzata nell'allegato infrastrutture al Def 2016. Ecco perchè la proposta potrebbe piacere a Roma. Rimane una questione che il presidente del porto di Spezia Lorenzo Forcieri sempre a Novara, aveva sollevato: con la riforma dei porti le Authority vengono svuotate di molti compiti e «si corre il rischio di avere un sistema completamente centralizzato» aveva spiegato. I commissari governativi alle opere portuali potrebbero essere un ulteriore tassello.

Il Secolo XIX

PROROGATA

Darsena a I Saloni
ma il Porto avvisa:
«L'offerta
non è sufficiente»

LA DARSENA della Fiera del mare di Genova (in liquidazione) resta ancora per un anno in concessione alla società "I Saloni", ma l' [redacted] avvisa: in caso di una offerta migliore, che permetterebbe di organizzare meglio la prossima edizione del Salone nautico, tale concessione potrebbe essere anche sospesa.

[redacted] ha comunicato alle tre società concorrenti la conclusione dell'istruttoria relativa alla Nuova Darsena, che va nel senso della proroga fino al 31 dicembre 2016 della concessione a favore della società "I Saloni". La proroga, spiega Palazzo San Giorgio, «è necessaria dopo che nessuna delle tre istanze presentate è stata ritenuta adeguata nella prospettiva prioritaria di garantire l'organizzazione di un Salone Nautico all'altezza della tradizione della città di Genova e della aspettative del suo Porto. La proroga consentirà la continuità delle attività ordinarie sullo specchio acqueo e attività di promozione dello stesso Salone; mentre l'effettiva possibilità di gestire l'area per organizzare l'edizione del 2016, che richiede la disponibilità coordinata di maggiori aree e strutture, anche non di [redacted] è però subordinata proprio a tali condizioni». Quindi, nel caso di un'eventuale migliore e coordinata proposta di organizzazione e gestione del Salone Nautico 2016, la proroga conferita alla società "I Saloni" potrà essere sospesa nel periodo necessario all'allestimento, allo svolgimento e al disallestimento della manifestazione.

The Medi Telegraph



Darsena Genova ai Saloni, ma con riserva

Genova - La Darsena della Fiera del mare di Genova (in liquidazione) resta ancora per un anno in concessione alla società "I Saloni", ma l' Autorità portuale avvisa: in caso di una offerta migliore, che permetterebbe di organizzare meglio la prossima edizione del Salone nautico

Genova - La Darsena della Fiera del mare di Genova (in liquidazione) resta ancora per un anno in concessione alla società "I Saloni", ma l' Autorità portuale avvisa: in caso di una offerta migliore, che permetterebbe di organizzare meglio la prossima edizione del Salone nautico, tale concessione potrebbe essere anche sospesa.

L'Autorità portuale ha comunicato alle tre società concorrenti la conclusione dell'istruttoria relativa alla Nuova Darsena, che va nel senso della proroga fino al 31 dicembre 2016 della concessione a favore della società "I Saloni". La proroga, spiega Palazzo San Giorgio, «è necessaria dopo che nessuna delle tre istanze presentate è stata ritenuta adeguata nella prospettiva prioritaria di garantire l'organizzazione di un Salone Nautico all'altezza della tradizione della città di Genova e della aspettative del suo Porto. La proroga consentirà la continuità delle attività ordinarie sullo specchio acqueo e attività di promozione dello stesso Salone; mentre l'effettiva possibilità di gestire l'area per organizzare l'edizione del 2016, che richiede la disponibilità coordinata di maggiori aree e strutture, anche non di Autorità Portuale, è però subordinata proprio a tali condizioni». Quindi, nel caso di un'eventuale migliore e coordinata proposta di organizzazione e gestione del Salone Nautico 2016, la proroga conferita alla società "I Saloni" potrà essere sospesa nel periodo necessario all'allestimento, allo svolgimento e al disallestimento della manifestazione.

Autorità Portuale di Genova: nuova Darsena, proroga concessione alla società "I Saloni"



(FERPRESS) - Genova, 11 APR - L'Autorità Portuale di Genova ha comunicato alle tre società concorrenti la conclusione dell'istruttoria relativa alla Nuova Darsena, che va nel senso della proroga fino al 31 dicembre 2016 della concessione a favore della società "I Saloni". La proroga è necessaria dopo che nessuna delle tre istanze presentate è stata ritenuta adeguata nella prospettiva prioritaria di garantire l'organizzazione di un Salone Nautico all'altezza della tradizione della città di Genova e della aspettative del suo Porto.

La proroga consentirà la continuità delle attività ordinarie sullo specchio acqueo e attività di promozione dello stesso Salone; mentre l'effettiva possibilità di gestire l'area per organizzare l'edizione del 2016, che richiede la disponibilità coordinata di maggiori aree e strutture, anche non di Autorità Portuale, è però subordinata proprio a tali condizioni. Quindi, nel caso di un'eventuale migliore e coordinata proposta di organizzazione e gestione del Salone Nautico 2016, la proroga conferita alla società "I Saloni" potrà essere sospesa nel periodo necessario all'allestimento, allo svolgimento e al disallestimento della manifestazione.

The Medi Telegraph



Vte, arrivano le nuove Stacker

Genova - Il gruppo investe ancora nell'equipment.

Genova - È iniziato il processo di sostituzione dell'intero parco Reach Stacker del Terminal, previsto per il primo semestre 2016. Le prime tre sono appena arrivate, fornite dal costruttore CVS. Le nuove macchine sono più sicure e sostenibili a livello ambientale grazie a una serie di novità di rilievo. Per quanto riguarda la sicurezza, è da segnalare il sistema antincendio a nebulizzazione d'acqua, che si attiva automaticamente in caso di criticità. Due telecamere, inoltre, supportano l'operatore nelle sue mansioni: una, installata sotto il braccio, lo aiuta nel posizionamento dei container da 20' nel primo slot di terra; la seconda si attiva invece in automatico con l'inserimento della retromarcia e permette la visione dell'area retrostante. La retromarcia è inoltre coadiuvata da sensori anticollisione simili a quelli installati sulle normali automobili.

A livello ambientale, le Stacker hanno motori di tipo "D4" con "ADBlu" e trasmissioni "lock-up" che riescono ad abbattere i consumi di carburante e le relative emissioni prodotte. Intanto a marzo il Terminal PSA Voltri-Pra ha movimentato 118.100 teu, così spingendo a 322.529 teu il dato relativo al primo trimestre dell'anno. La cancellazione di alcune toccate in conseguenza del capodanno cinese non ha influenzato il positivo trend di crescita dei volumi (+12,2% rispetto al mese di febbraio 2016, +11,4% rispetto al primo trimestre anno 2015).

L'attrattività dello scalo di Pra-Voltri sarà ulteriormente rafforzata dalla oramai prossima entrata in servizio delle gru di recentissima acquisizione che consentiranno al **Terminal PSA Voltri-Pra**, sin dai prossimi mesi del 2016, di poter operare anche su navi portacontainer di capacità fino a 20.000 teu.



Porti: La Spezia lancia il 'fast import'

Anticipo delle pratiche portuali di svincolo prima dell'approdo

GENOVA, 11 APR - Anticipo delle pratiche di svincolo della polizza nelle operazioni di importazione dei container, quando la nave non è ancora nemmeno in vista del porto. Si chiama Fast import il nuovo sistema messo a punto nel porto di La Spezia ed entrato in questi giorni nel vivo della sua sperimentazione in attesa di uno sblocco delle procedure di pre-clearing. Fast import, spiega una nota, è il frutto della relazione di due sistemi telematici operativi: il pre-clearing dell' Agenzia delle Dogane (ovvero lo sdoganamento in mare) e il pre-svincolo elaborato da La Spezia Port Service, la società operativa degli spedizionieri, degli spedizionieri doganali e agenti, che (oltre ad essere capofila della Port Community) è, con questa innovativa procedura informatica, in condizione di sbrigare tutte le pratiche portuali di svincolo relative ai container sdoganati in mare ancora prima che la nave stessa sia ormeggiata alla banchina. Il Progetto Fast Import, (frutto di un'idea iniziale di Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri di La Spezia) che è in fase di sperimentazione da pochi mesi per quanto riguarda il pre-svincolo, anticipando le pratiche, consente di ottimizzare le procedure di sbarco e ridurre i tempi di uscita dal porto dei contenitori, liberando spazio in anticipo nei piazzali si incrementa la disponibilità delle aree portuali a costo zero.

SDOGANAMENTO IN MARE

La Spezia lancia il sistema “Fast import”

SPEZIA. Anticipo delle pratiche di svincolo della polizza nelle operazioni di importazione del container, quando la nave non è ancora in vista del porto. Si chiama *Fast import* il nuovo sistema messo a punto nel porto di La Spezia ed entrato in questi giorni nel vivo della sua sperimentazione in attesa di uno sblocco delle procedure di pre-clearing. Fast import è il frutto della relazione di due sistemi telematici operativi: il pre-clearing dell' Agenzia delle Dogane e il pre-svincolo elaborato da La Spezia Port Service, la società operativa degli spedizionieri, degli spedizionieri doganali e agenti, che (oltre ad essere capofila della Port Community) è così in condizione di sbrigare tutte le pratiche portuali di svincolo del container sdoganati in mare.

La Spezia si lancia nel FAST IMPORT

Sdoganamento lampo e operazione di svincolo per i container quando la nave non è neppure arrivata in porto

Anticipo delle pratiche di svincolo della polizza nelle operazioni di importazione dei container, quando la nave non è ancora nemmeno in vista del porto. Si chiama Fast import il nuovo sistema messo a punto nel porto di La Spezia ed entrato in questi giorni nel vivo della sua sperimentazione in attesa di uno sblocco delle procedure di pre-clearing. Fast import è il frutto della relazione di due sistemi telematici operativi: il pre-clearing dell' Agenzia delle Dogane (ovvero lo sdoganamento in mare) e il pre-svincolo elaborato da La Spezia Port Service, la società operativa degli spedizionieri, degli spedizionieri doganali e agenti, che (oltre ad essere capofila della Port Community) è, con questa innovativa procedura informatica, in condizione di sbrigare tutte le pratiche portuali di svincolo relative ai container sdoganati in mare ancora prima che la nave stessa sia ormeggiata alla banchina. Il Progetto Fast Import, (frutto di un'idea iniziale di Alessandro Laghezza, presidente degli spedizionieri di La Spezia) che è in fase di sperimentazione da pochi mesi per quanto riguarda il pre-svincolo, anticipando le pratiche, consente di ottimizzare le procedure di sbarco e ridurre i tempi di uscita dal porto dei contenitori. Liberando spazio in anticipo nei piazzali si incrementa la disponibilità delle aree portuali a costo zero. "Inoltre il tempo di sosta più breve dei contenitori all'interno del terminal - afferma Bruno Pisano rappresentante di Assocad - garantisce una serie di vantaggi indiretti quali: un livello di sicurezza superiore dovuto al minore accumulo di mezzi in spazi ristretti a tutela del personale impiegato nelle operazioni di piazzale, riduzione di consumo di carburanti, minore inquinamento acustico", oltre al controllo diretto e immediato dell'operazione di pre-svincolo con il dialogo telematico fra operatori e compagnie di navigazione. IL FAST IMPORT, le cui linee guida sono state presentate al convegno Valore Porto del 11 marzo scorso a Porto Lotti e che sarà pienamente operativo quando verranno liberate le procedure di pre-clearing soggette ancora ad alcune restrizioni doganali, rappresenta la conferma di una spiccata propensione degli operatori spezzini per l'innovazione e l'utilizzo della telematica quale strumento vincente di efficientamento del porto e della logistica connessa.

«Darsena Europa risponde in pieno al target logistico nel Mediterraneo»

Al convegno Asamar Enrico Rossi e il consigliere del ministro Delrio

LIVORNO- E ALLA FINE c'è scappata pure la battuta di spirito: quella secondo la quale nell'impegnarsi fin dall'inizio con caparbia volontà a sostenere il sogno - così appariva allora - della piattaforma Europa, il presidente della Regione Enrico Rossi doveva aver visto il futuro "nella sfera di cristallo". Battuta di Nereo Marcucci, presidente nazionale di Confetra, nella tavola rotonda sulla portualità toscana che si è sviluppata nel workshop dell'Asamar all'hotel Palazzo. Battuta ripresa anche da altri, a conferma di un riconoscimento all'impegno di Rossi che oggi viene "premiato" da tutte le analisi macro-economiche sulla evoluzione dei traffici marittimi: e sul fatto che la piattaforma Europa di Livorno risponde in pieno al target della logistica europea nel Mediterraneo, anche grazie alle sue proiezioni terrestri come il raccordo diretto con la rete ferroviaria Ue - anche questa voluta con forza da Rossi - e l'integrazione con il porto di Piombino, i suoi vasti spazi operativi e i suoi fondali a 20 metri.

CONVEGNO partecipatissimo quello di ieri dell'Asamar, con la presidente Laura Mele giustamente soddisfatta del panel ma anche del pubblico. La sua relazione

è stata tutta un richiamo alla consapevolezza del momento storico per i porti di Livorno e Piombino, ma più in generale anche al sistema logistico della toscana: un momento che si sviluppa in tempi di crisi ancora non risolta, ma per questo richiede l'impegno di tutti. E la chiusura con il presidente Rossi, che si è tenuta in prima serata dopo quasi 4 ore di dibattito, è stata preceduta da un altro importante intervento, quello di Ivano Russo (consigliere del ministro delle infrastrutture e trasporti Delrio) su "portualità nazionale tra riforma ed economia del mare". Due interventi, quello di Rossi e di Russo, che hanno avuto in comune l'analisi di un sistema dei trasporti, quello regionale e quello nazionale, arrivato negli anni al limite del collasso e oggi in forte rilancio anche per l'impegno delle istituzioni pubbliche. Impegno sul quale ha battuto anche il presidente di Confetra Nereo Marcucci, che ha richiamato gli operatori privati e le loro associazioni a fare la loro parte per l'innovazione, in una realtà che invece in troppi recenti momenti è apparsa come a rimorchio, o addirittura a cerca di mettere i bastoni tra le ruote. Esempi: la sorda guerra ai corridoi doganali, le lamentazioni dell'esclusione delle categorie dai futuri comitati di gestione dei por-

ti, la scarsa partecipazione alle problematiche sul nuovo controllo di peso dei containers, eccetera. In sostanza, ha detto Marcucci - che oggi presiederà un'assemblea nazionale di Confetra a Roma dove probabilmente alcune delle sue tesi esposte anche ieri gli saranno contestate - bisogna che il cluster portuale in tutte le sue componenti affronti l'ammodernamento dei sistemi logistici, e dello stesso mondo della produzione (ha avuto anche una citazione della rivoluzione delle stampanti 3D) a fianco con le istituzioni pubbliche più avanzate, nel comune interesse del paese.

ALLA TAVOLA rotonda hanno partecipato anche [redacted] e Luciano Guerrieri, commissari dei due porti di Livorno e Piombino in via di diventare un sistema unico; e inoltre Michele Pappalardo, presidente di Federgenti, Roberto Alberti presidente di Fedespedi e Marco Consorti, presidente di Assiterminal. Tra i saluti, quello del comandante del porto CV Vincenzo Di Marco, di rappresentanti del Comune e della Camera di Commercio e di Antonella Mansi, vicepresidente di VConfindustria, che ha messo il dito sull'arretratezza del sistema logistico italiano ma anche sulla volontà degli imprenditori di non farsi sorpassare nella grande sfida del trading mondiale.

A.F.

PORTO » LA STRIGLIATA DI ROSSI

«La maxi-Darsena non basta parliamo anche di efficienza»

Il governatore al convegno Asamar alza il velo sulle grandi manovre del Nord e chiede a Roma un dialogo sul ruolo della portualità della Toscana

di **Mauro Zucchelli**
LIVORNO

Arriva a fine giugno il d-day della verità per l'operazione maxi-Darsena che dovrà raddoppiare il "cuore" del porto: entro quella data dovrà farsi avanti chi è disposto a tirar fuori di tasca 300 milioni di euro pur di vedersi affidare il nuovo mega-terminal del porto di Livorno. «Ora la parola è al mercato», dice Nereo Marcucci, presidente di Confeira.

Ma gli occhi sono puntati sul governatore Enrico Rossi al convegno degli agenti marittimi: lo presentano con affetto («invito a parlare il nostro presidente, e sottolineo nostro»). Lui però non insiste granché a fare la ruota del pavone con i quartieri per la maxi-Darsena. Semmai torna a chiedere l'altra metà della svolta per ridare competitività al porto: «Da soli non bastano né la nuova infrastruttura né gli scavi. Serve un colpo d'ala nella produttività: gli imprenditori investano, gli enti di controllo sburocratizzino, i lavoratori si impegnino».

Non è una novità quel che dice di fronte all'affollatissima platea del conclave organizzato dall'Asamar al Grand Hotel Palazzo: è un refrain sul quale batte fin da quando per la prima volta ha detto che avrebbe messo una montagna di soldi sulla Darsena Europa. Era stato il commissario

«una necessità». Anzi, un aut aut: o Livorno lo fa o deve cambiare mestiere. «Lo spieghi a Rossi - ricorda - dopo l'episodio di una nave da 7 mila teu che aveva avuto mille difficoltà a entrare in porto».

Ora però Rossi teme anche qualcosa d'altro: le Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia già al tavolo del governo per una strategia comune sulla logistica e presto qualcosa del genere arriverà anche per l'Alto Adriatico. Rossi mette il piede nella porta come i vecchi commissari

viaggiatori e dice: «Anche la Toscana chiede un tavolo simile al governo».

Il motivo? Probabile che abbia paura che il Nord Ovest e il Nord Est si spartiscano a metà il mercato logistico a nord di Bologna e alla portualità toscana. Livorno in primis, non restino che le briciole.

Magari la "santa alleanza" Genova-Torino-Milano nasce dal terrore che l'imminente apertura del nuovo tunnel del Gottardo consenta ai grandi porti del Nord Europa di venire in Italia a conquistare ancor più merce di adesso: già ora vale il quinto-sesto porto italiano la rilevante quota di merce made in Italy che sceglie scali nord-europei invece che italiani per il proprio export. Si aggiunge poi che il presidente di Asamar, Laura Miele, mette il dito nella piaga del «rischio di emarginazione del Mediterraneo dalle grandi direttrici».

Rossi invece guarda proprio all'asse Nord Est-Brennero come espansione dei mercati di riferimento che la logistica targata Livorno potrà intercettare. Il governatore lo dice adesso così: «Dobbiamo definire quale deve essere la missione dei porti toscani dentro il quadro nazionale ed europeo».

Per Galliani Livorno ha un asso nella manica: «Saremo l'unico scalo "ferroviario", container che dalla nave saltano direttamente sul treno».

Detto per inciso, chissà se è leggibile anche in chiave interna al Pd (e alla battaglia per la leadership) il fatto che Rossi non ha esitazioni a scendere in trincea con Delrio e la sua riforma. Perfino là dove è mal digeribile: Marina di Carrara con La Spezia anziché con la Toscana? E se la vicepresidente nazionale di Confindustria Antonella Mansi spara a zero («è una assurdità che contraddice il Masterplan regionale»). Rossi taglia corto segnalando invece che «è naturale» che due porti così vicini siano insieme («c'è

un legame storico»). Non è tutto: figurarsi che un governatore pronuncia l'elogio della centralizzazione della "cabina di regia" proposta dalla riforma Delrio, nega di volersi avventurare in guerre a suon di ricorsi contro il ministro. Invita a uscire da eccessi di localismo (che «hanno avvelenato anche Livorno in passato»).

Lo aveva preceduto alla tribuna Ivano Russo, uno dei più ascoltati consiglieri del ministro Delrio: look Obama-Renzi, camicia bianca più cravatta, maniche rimboccate e eloquio a mitraglia che neanche Enrico Mentana nei tg o Francesco Ripice nelle radiocronache. Snocciola quel che è stato fatto per «dare una accelerata»: a cominciare dalla sburocratizzazione del Prg («in media ci voleva 17 anni per vararlo, tempi che nessun investitore può reggere») e dallo sportello unico che tanto unico non era («si ridurrà a un'ora il tempo di «olognamento, 5 ore se il controllo dev'essere diretto»). Inutile dire che se la prende con l'overdose di attenzione catalizzate da accorpamenti di nuova governance portuale («33 righe in un piano di 246 pagine»); anche se dimentica che è stato il suo ministro a sfilarle, in un primo momento, per evitare che il resto finisse a fondo.

Adesso il comandante della Capitaneria Vincenzo Di Marco mette l'accento sul ruolo di facilitatore che l'autorità marittima, al fianco di quella portuale, può avere sul "fronte del porto" mentre Roberto Alberti, imprenditore livornese, presidente nazionale degli spedizionieri, invita a vedere «tutti i tasselli da riformare in modo collegato, gli interventi devono essere sull'insieme dei pezzetti, non su questo o quello».

È stata Miele, in apertura di convegno, a dire che «per troppi anni ci siamo cullati nel mito della legge 84/94»: dopo 22 anni ben venga un nuovo as-

setti che, a giudizio della presidente di Asamar, può dare un sussulto positivo al sistema. Compreso là dove si segna il passo dell'esclusione delle categorie economiche dal comitato portuale.

È un aspetto che non va proprio giù a Mansi (Confindustria), invece sempre dal fronte delle imprese lo vedono positivamente sia Nereo Marcucci (presidente di Confeira) sia Michele Pappalardo (leader nazionale degli agenti marittimi). Intanto, il numero uno dei terminalisti Marco Comfori loda sì il governo («ha fatto in pochi mesi quel che non era stato fatto in anni») ma soprattutto addita la frontiera che verrà: quella delle concessioni. Regole unificate anziché questo bazar attuale che camia di porto in porto.

IVANO RUSSO
(MINISTERO)

«Che bailamme su accorpamenti e governance, eppure sono 33 righe su un piano di oltre 240 pagine che segna una svolta

LAURA MIELE
(ASAMAR)

Troppo a lungo ci siamo cullati nel mito dell'assetto deciso nel '94, ma ora è indispensabile voltare pagina (e lo si è fatto)

CABINA DI REGIA SULLE INFRASTRUTTURE CON EMILIA ROMAGNA, UMBRIA E MARCHE

Logistica, la Toscana cerca alleati al Centro

Il governatore Rossi: «Ferrovie e porti, imitiamo l'esempio del Nord-Ovest: lo proporrò a Renzi»

IL CASO

dal nostro inviato

MATTEO DELL'ANTICO

LIVORNO. Il governatore della Toscana, Enrico Rossi, lancia l'idea di un protocollo d'intesa per l'intero sistema logistico regionale, e più in generale per tutto il Centro Italia. «Lo proporrò al governo e ai soggetti interessati», spiega Rossi durante le battute finali del convegno organizzato a Livorno dagli agenti marittimi locali.

L'obiettivo del progetto è quello di coinvolgere porti, interporti e retroporti in grado di fare sistema tra loro per facilitare la circolazione delle merci, ottimizzare le infrastrutture e incrementare i volumi dei traffici: dalla Toscana all'Emilia Romagna, dall'Umbria alle Marche. Un programma, quello annunciato da Rossi, molto simile all'accordo firmato nei giorni scorsi a Novara, dai presidenti Maroni, Toti

e Chiamparino alla presenza del ministro dei Trasporti. Graziano Delrio, per quanto riguarda l'intera area del Nord Ovest. Per [redacted] commissario del porto di Livorno, si tratta di un'idea «intelligente», in grado di «agevolare lo sviluppo non solo degli scali marittimi, ma più in generale dell'intero sistema produttivo macro-regionale». «Un'intesa di questo tipo – prosegue Gallanti – potrebbe poi interessare anche gli interporti di Verona e Padova. E da Livorno, visto che qualcosa di questo tipo in città stiamo già cercando di fare, un corridoio logistico potrebbe arrivare fino all'Alto Adriatico».

Secondo alcuni dati emersi durante il convegno organizzato da Asamar, numeri che fanno parte dello studio Srm sul comparto dello shipping italiano, nel 2015, le imprese del cluster marittimo attive in Italia hanno toccato quota 9.094 unità. A livello di singole regioni la Toscana si è collocata al secondo posto con

una presenza del 12,3% di imprese presenti rispetto all'intero territorio nazionale. Al primo posto si è classificato il Veneto (15,5%), mentre il terzo gradino del podio è toccato alla Liguria con l'11,9%, seguita dalla Campania (11,4%). Scomponendo poi il dato per settori, le aziende attive nel settore trasporti rappresentano il 22,8% del totale, dietro a quelle attive nel comparto delle riparazioni navali (23,3%) e della cantieristica (43,7%).

«Condivido il progetto del governatore Rossi – sottolinea Nereo Marcucci, numero uno di Confetra – e ritengo che la Toscana, con il territorio limitrofo, debba siglare un'intesa simile a quella sottoscritta da Liguria, Lombardia e Piemonte. Studiare nuovi distretti logistici non è una moda del momento: si tratta semplicemente dell'unica possibilità che il sistema italiano ha per essere veramente competitivo a livello europeo».

www.themeditegraph.it

© BANCHE ALQUANTO RISERVATA

SHIPPING IN ITALIA

Le imprese del settore sono 9.094; Veneto, Toscana e Liguria le prime tre regioni per numero



Il porto di Livorno

ARCHIVIO MEDITERRANEA

IL CASO

Il porto raddoppia e discute con la città (anche via social)

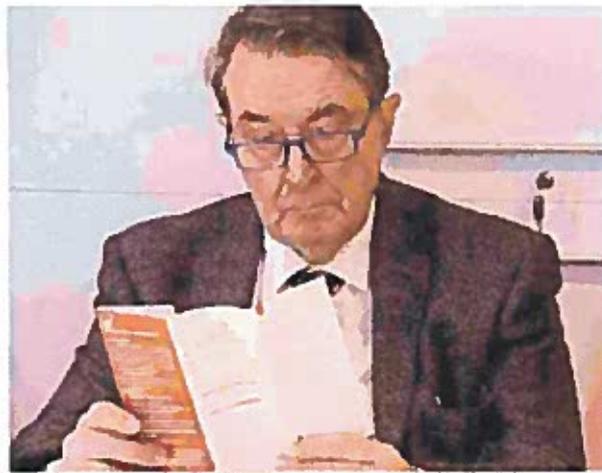
di Roberto Riu
LIVORNO

Si apre oggi con l'accoglienza (ore 16,30-18,30) presso il Port Center allestito in Fortezza Vecchia il dibattito pubblico che, snodandosi sino alla metà di giugno, avrà come tema la futura nuova configurazione del porto di Livorno con la Piattaforma Europa e la riorganizzazione della Stazione Marittima: si tratta di un processo partecipativo che la Regione Toscana con un'apposita legge (la 46/2013) ha reso obbligatorio quando siano previste opere richiedenti investimenti pubblici o privati superiori a 50 milioni di euro.

L'iniziativa è stata presentata proprio al Port Center con gli interventi di **[redacted]** commissario dell' **[redacted]** del vicesindaco Stella Sorgente, dell'assessore Alessandro Aurigi, di Antonio Floridia della Regione Toscana, di Claudio Vanni (Port **[redacted]**) e di Sophie Gullian, responsabile del Dibattito Pubblico, che ha illustrato le motivazioni e le linee guida del processo partecipativo (primo del genere in Toscana) che si articolerà attraverso una serie di momenti informativi, visite al porto e laboratori con eventi rivolti a istituzioni, operatori portuali, cittadini ed associazioni.

«Non si tratta di un referendum sulla Darsena Toscana - ha chiarito Gallanti - ma

Decolla oggi in Fortezza Vecchia il dibattito pubblico
È l'iter di partecipazione della nuova legge regionale



[redacted], accanto al titolo, Sophie Gullian (Marzi Pentafoto)

» Il commissario Gallanti: sia chiaro, non è un referendum bensì la presentazione della Darsena Europa

della presentazione di un grande progetto alla comunità locale, agli stakeholders e a quanti sono interessati alla vita del porto». Lo scopo è avere suggerimenti, opinio-

» La vicesindaca Sorgente: ben venga la discussione, occorre capire le istanze di chi non ha lavoro

ni, confronti su quelle che rappresenta la Piattaforma Europa per il porto e per la città con lo scopo di realizzare un terminal capace di intercettare il traffico contai-

ner ormai ampiamente attuato sulle meganavi potendo inoltre disporre in prospettiva di un collegamento ferroviario diretto con la Linea Tirrenica.

La vicesindaco Stella Sorgente ha apprezzato l'apertura del dibattito e sottolineato le aspettative sul piano occupazionale da parte di lavoratori, disoccupati, cassintegrati e sindacati. L'assessore Aurigi ha invece posto l'accento sull'impatto della Piattaforma Europa verso l'urbanistica della città, mentre per la Stazione Marittima la situazione è ancora aperta e sul tema deve ancora pronunciarsi il consiglio comunale.

Intanto, per Vanni con il Dibattito Pubblico bisogna chiarire bene di cosa si sta parlando. Alla conclusione del percorso partecipativo **[redacted]** si impegna pubblicamente nella valutazione di proposte e osservazioni emerse, esprimendone le ragioni per cui farà propri i risultati o se ne discosterà. Sul tema un ruolo rilevante sarà ricoperto anche dai social network e si potranno inviare osservazioni e foto a media@dibattitoinporto.it Info: www.dibattitoinporto.it

Vertice in Comune sulla formazione Incontro con le imprese del territorio

L'assessore Cristina Grieco e il consigliere Simoncini alla riunione

- PIOMBINO - INCENTIVI per la formazione e riqualificazione del personale delle imprese che investono sul territorio. Nell'ambito delle misure messe a disposizione dalla Regione nell'ambito dell'Accordo di programma per la reindustrializzazione del territorio, si è svolto ieri a Piombino, in sala consiliare, un incontro sul tema della formazione tra Regione, Invitalia, Comune di Piombino, Cna e Confindustria, e imprese interessate a investire sul territorio. La riunione è stata convocata da Gianfranco Simoncini, consigliere del presidente Rossi, e ha visto la partecipazione dell'assessore regionale all'istruzione Cristina Grieco, del sindaco Massimo Giuliani e del vicesindaco Stefano Ferrini.

TRA LE IMPRESE presenti le due aziende (di cui abbiamo già dato notizia nei giorni scorsi) che saranno sottoposte all'istruttoria per l'accesso ai 20 milioni di finanziamento per le agevolazioni ai sensi della legge 181 per l'area di crisi industriale di Piombino, che sono Crea srl e Piombino Logistics. Invitate inoltre le aziende ammesse in graduatoria e con possibilità di subentro in caso di istruttoria negativa delle due precedenti, Ecoline Tyre Srl, Società Coop La Chiusa Puntedoro e Etrusca Profilati Srl Nuova Solmine spa. Presenti inoltre Aferpi spa, Legacoop Toscana. «Abbiamo invitato quei soggetti che hanno investimenti in corso - ha spiegato Gianfranco Simoncini - che hanno vinto la gara

per lo smantellamento navi, quelle imprese che hanno partecipato al bando di Invitalia e che sono state ammesse in graduatoria per ottenere i finanziamenti, al fine di capire quali siano le necessità concrete in tema di formazione del personale, per portare avanti in maniera innovativa ed efficace i progetti e gli investimenti previsti». «Un modo per investire nel modo più proficuo le risorse a disposizione - ha affermato l'assessore Cristina Grieco - C'è l'esigenza infatti di collegare il fabbisogno formativo delle imprese con gli interventi formativi che dovranno essere mirati alle effettive esigenze del territorio mettendo a sistema e creando sinergie positive tra tutti i soggetti interessati».



REINDUSTRIALIZZAZIONE L'assessore regionale alla formazione Cristina Grieco ha partecipato all'incontro in Comune



Il punto

Presto disponibili altri 500mila euro per il personale

L'assessore Cristina Grieco ha infatti parlato della disponibilità di risorse differenziate sulla formazione. Per Piombino sono infatti disponibili 500mila euro sulla formazione continua che saranno resi disponibili dopo l'approvazione della delibera dalla giunta regionale, prevista per la prossima settimana.



Porti:sindaco Gioia Tauro, Mct non abbia animo colonizzatore

"Concili legittimo desiderio profitto con interesse generale"

GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 11 APR - "Se Mct pensa di poter continuare ancora per molto tempo a rapportarsi con il territorio della Piana di Gioia Tauro con l'animo del colonizzatore, che non spiega ma pretende di essere lodato, non ha capito nulla. L'azienda che gestisce il porto impari a confrontarsi in maniera limpida con i legittimi rappresentanti della città che li ospita, perché il futuro dello scalo non è faccenda che può interessare solo una ristretta oligarchia composta da privati che inseguono solo il profitto". Lo sostiene, in una dichiarazione, il sindaco di Gioia Tauro, Giuseppe Pedà.

"Il futuro della Calabria - aggiunge - passa da Gioia Tauro, una questione troppo seria per essere gestita nelle segrete stanze tenendo sostanzialmente all'oscuro la pubblica opinione.

Sarebbe il caso che i vertici della società principale si decidessero a spiegare in maniera puntuale e precisa le motivazioni che li hanno spinti a decapitare da un giorno all'altro la 'governance' posta alla guida di Mct, lasciando intravedere scenari poco tranquillizzanti. Non è più possibile mettere tutto sotto il tappeto nascondendosi dietro lo slogan della 'libertà di decisione' in capo ad una azienda privata.

L'azienda è privata e come tale ha diritto di determinarsi come meglio crede. Ma il privato deve imparare a conciliare il suo legittimo desiderio di profitto con l'interesse generale perché la concessione è pubblica. E una concessione può sempre essere ritirata. Tempo fa invitammo Mct a fare le valigie perché la sua presenza a Gioia Tauro non produce adeguate ricadute favorevoli.

Allora i sindacati rimasero sostanzialmente silenti, forse colti di sorpresa dalla chiarezza con la quale un nuova Amministrazione, in maniera limpida e forte, trovava finalmente il coraggio di affrontare i nodi veri. Oggi, dopo avere amaramente constatato il reiterato menefreghismo di Mct, cieca, sorda e indifferente rispetto al destino di centinaia di lavoratori e rispettive famiglie, i rappresentanti dei lavoratori hanno finalmente aggiustato il tiro".

"L'Amministrazione comunale di Gioia Tauro - conclude il sindaco Pedà - si schiera ancora una volta senza ambiguità al fianco dei lavoratori, nella convinzione che il dialogo con Mct si dimostra ogni giorno di più inutile e infruttuoso. Va immediatamente convocato un Comitato portuale che discuta in profondità delle tante criticità evidenziate".

Palinuro. Giovedì in procura - Oggi funzionari Eni al Riesame

Augusta e legge navale, pm pronti a interrogare l'ammiraglio De Giorgi

Ivan Cimmarusti

Gli interessi attorno alla Legge Navale 2014 e il business nel porto di Augusta. Su questi due temi sarà svolto l'interrogatorio del capo di Stato maggiore della Marina, l'ammiraglio Giuseppe De Giorgi, che sarà ascoltato giovedì dai magistrati della Procura della Repubblica di Potenza.

L'indagine riguarda il secondo troncone dell'inchiesta sul petrolio in Val d'Agri (Basilicata), che ha fatto luce sull'esistenza di una organizzazione, denominata «quartierino romano», che avrebbe tentato di indirizzare a proprio vantaggio le scelte del governo. È il caso dei vantaggi che avrebbe avuto l'imprenditore Gianluca Gemelli attraverso «l'emendamento» alla Legge di Stabilità 2014 che, nei fatti, avrebbe portato un'agevolazione al pro-

getto Tempa Rossa di Totai. In cambio Gemelli avrebbe ottenuto una commessa da oltre 2 milioni di euro. Ma non solo.

L'indagine dei pubblici ministeri di Potenza ruota attorno anche alla Legge Navale, una norma che ha previsto lo stanziamento di 5,4 miliardi di euro per l'ammodernamento della flotta militare e per il quale sarà ascoltato l'ammiraglio De Giorgi.

Intanto oggi si svolgerà l'udienza al Tribunale del Riesame dei cinque funzionari Eni arrestati nel filone d'indagine sullo smaltimento di rifiuti. L'azienda pubblica, invece, comparirà davanti al collegio del Riesame venerdì prossimo, per chiedere la revoca del sequestro di due vasche per la lavorazione dei rifiuti nello stabilimento Co.Va di Viggiano, in provincia di Potenza. Stando all'ipotesi accusatoria del procuratore capo Luigi Gay, dell'aggiunto Francesco Basentini e del sostituto Laura Triassi, l'azienda avrebbe smaltito illecitamente rifiuti prodotti dall'attività di estrazione petrolifera. Si tratterebbe, in particolare, di «ingenti quantitativi di rifiuti speciali pericolosi (provenienti rispettivamente dalle vasche Ta002 e Tm001) rifiuti che, data la loro origine e composizione, avrebbero dovuto essere contrassegnati con il codice «rifiuto pericoloso». Invece, è l'ipotesi dei magistrati, «al contrario venivano, dal management di Eni (di Viggiano, ndr) qualificati in maniera del tutto arbitraria ed illecita con il codice non pericoloso».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli arresti del 31 marzo

Nell'ambito del filone d'inchiesta della procura di Potenza sul petrolio in Basilicata, il 31 marzo scorso oltre all'ex sindaco di Corleto Perticara, Rosaria Vicino (Pd), indagata nel filone sull'impianto di Tempa Rossa, sono finiti ai domiciliari anche 5 dipendenti del Centro oli dell'Eni di Viggiano per presunto «smaltimento illecito di rifiuti».

Le udienze del Riesame

Oggi il tribunale del Riesame dovrà valutare la richiesta di revoca dei domiciliari dei 5 dipendenti. Venerdì sarà la volta dell'Eni e dell'istanza di dissequestro delle due vasche del Centro oli e del pozzo di reiniezione.

Lo scandalo petroli una P2 in salsa sicula

Vi ricordate cos'era la P2 di Licio Gelli? Era una organizzazione di mutuo soccorso i cui componenti, di alto profilo, si aiutavano l'un l'altro per fare carriera. E ci si iscrivevano tutti, perché tutti avevano bisogno di un qualche favore. Così nelle liste della loggia massonica messa su dal rappresentante di commercio dei materassi Permaflex sono finiti generali di divisione che volevano diventare generali di Corpo d'armata, politici che volevano diventare ministri, anche giornalisti che volevano diventare direttori di giornale. La cosa strana è che all'epoca non c'era il reato di «influenza».

Sto ricordando la P2 perché lo scandalo dei petroli che chiama in causa il **porto** di Augusta gli assomiglia «in nuce». La testa d'ariete era il riccioluto Gianluca Gemelli, rubacuori siculo, che aveva fatto innamorare di sé, «fino a trattarla come una squattera del Guatemala», l'allora potente ministro dello Sviluppo economico Federica Guidi, 46 anni, oltretutto ricchissima. Lui chiedeva a Ivan Lo Bello, vicepresidente nazionale di Confindustria, il favore di interessarsi con il ministro Delrio del **porto** di Augusta affinché riconfermasse il commissario Alberto Cozzo (ma non è detto che l'abbia fatto). Quindi un interessamento di Gemelli per la carriera di Cozzo e un favore a se stesso per i programmi che aveva in capa. C'era anche un certo Nicola Colicchi a tramare per la ditta. E pure l'ammiraglio comandante della nostra Marina militare pare avesse bisogno di un appoggio presso il ministro a fin di bene: cioè la modernizzazione della flotta (costo 5 miliardi). Una serie di «influenze», con Gemelli che sfruttava il legame con la ministra per ottenere tutti i favori possibili e immaginabili. Grandiosa la sua idea di portare il petrolio della Basilicata con le navi fino ad Augusta e conservarlo in attesa dell'aumento del prezzo del greggio. C'era da fare miliardi. Ma così come la P2 finì con una serie di processi e di distinguo, anche lo scandalo petroli, venuto alla luce per le intercettazioni, sembra destinato a sgonfiarsi. A rimetterci (al momento da sola) le penne è stato il ministro dimissionario per l'amore sbagliato col sicilianuzzo tradimentoso.

Life & Style
Un antropologo analizza il sapere etico e soprannaturale
Il sorriso irraggiante di Helen e George. What else?
La preghiera è poesia



Porti: Marsala, verso accordo programma per approdo turistico

Progetto Myr verso realizzazione. Venerdì la firma

MARSALA, 11 APR - Cominceranno nelle prossime settimane i lavori per il porto turistico di Marsala (Trapani) sulla base progetto della società Myr. Venerdì prossimo si procederà alla firma dell'Accordo di Programma che di fatto dà il via libera al "porto turistico" dell'ingegnere Massimo Ombra che potrebbe cambiare il ruolo commerciale e diportistico dello scalo marittimo marsalese.

Alla firma dell'Accordo di Programma sarà presente anche il presidente della Regione Rosario Crocetta.

Traghetti, rivolta dei sindacati: caos all'imbarco per Capri

Lo stop Fermi ieri aliscafi Caremar nelle isole e a Napoli per lo sciopero proclamato dall'Or.sa

Valerio Iuliano Un equipaggio con soli dieci uomini a bordo che parte regolarmente, tra le proteste dei sindacati e dopo l'intervento delle forze dell'ordine. Il singolare episodio si è verificato nella mattinata di ieri all'imbarco da Napoli per Capri. L'equipaggio del traghetto della Caremar era ridotto all'osso a causa della defezione di due lavoratori che avevano aderito allo sciopero di 24 ore indetto dal sindacato Orsa. Secondo il sindacato, «a bordo dovrebbero esserci 12 persone di equipaggio». Di parere contrario l'azienda che ha deciso di effettuare regolarmente la corsa con 10 membri dell'equipaggio a bordo, proprio per garantire un servizio minimo essenziale. La protesta dei sindacati, con il tentativo di impedire la partenza della nave, ha determinato l'intervento di carabinieri, polizia e Guardia di Finanza.

Nel giro di qualche minuto, il traghetto della Caremar ha preso il largo, dopo i controlli da parte dei carabinieri sulla regolarità delle operazioni. Secondo la tabella di armamento, peraltro, una nave può considerarsi in sicurezza con un'equipaggio di 7 persone. La giornata di sciopero dei dipendenti Caremar era stata indetta dal sindacato Or.s.a, settore marittimo, per protestare contro le condizioni stabilite nell'accordo raggiunto il 23 febbraio scorso dagli esponenti di Cgil, Cisl e Uil, dall'Ugl e dall'Uslac/Uncdim.

La maggior parte di navi ed aliscafi dell'ex flotta pubblica ieri sono rimaste bloccate nei porti di Ischia, Procida, Capri e Napoli.

Ma la Caremar ha garantito lo svolgimento delle corse dei servizi minimi essenziali previste dalla legge. Quella di ieri è la terza giornata di sciopero indetta nelle ultime settimane dal sindacato di base Or.s.a. i cui iscritti rivendicano il rispetto dei diritti sindacali previsti dalla legge. Molti dei lavoratori si trovavano ieri nella sala d'attesa di Porta di Massa, dove i bigliettai licenziati qualche mese fa protestano quotidianamente. La protesta del sindacato Orsa è destinata a proseguire nei prossimi giorni, nonostante l'accordo siglato dalle altre sigle sindacali con la Caremar che aveva garantito «un diverso impiego degli equipaggi delle proprie navi», dopo un altro sciopero dei marittimi del 16 novembre scorso. Un accordo, quello poi raggiunto a febbraio, che era stato siglato dai rappresentanti della Caremar e della Fedarlinea, insieme con gli esponenti sindacali di Filt-Cgil, Uiltrasporti e Fit Cisl. In virtù dell'intesa, Caremar aveva azzerato 35 esuberanti ed aveva poi aperto un tavolo per ulteriori trattative.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

30 Napoli Primo piano

Funicolare centrale ancora in tilt
«Trasporti, girone dell'inferno»
L'ora dei passeggeri - Corse che saltano e blackout, si resta sempre a piedi

Traghetti, rivolta dei sindacati: caos all'imbarco per Capri

VALERIO IULIANO