

INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...Riuso di Porto Vecchio. Sale la fiducia di Trieste..." (Il Piccolo)

Venezia:

"...Grimanldi punta sul porto di Venezia..." (Il Nautilus)

Genova:

"...Centrale enel, mercoledì las prima nave di carbone..."

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

Livorno:

"...Livorno, bacino di carenaggio. Provinciali:siamo i primi interessati s voler riprendere la gara..." (L'Informatore Navale, Il Tirreno, La Nazione)

"...Logistica, nautica e blue economy per rilanciare la costa toscana..." (Il Nautilus)

"...Radiografia del movimento navi a Livorno..."
(Gazzetta Marittima, Il Tirreno)

Napoli:

"...Napoli, in auimento traffico container e passeggeri..."
(Ansa, Il Nautilus, L'informatore Navale)

"...Molo San Vincenzo aperto al pubblico da giugno..."
(Ansa, L'Informatore Navale)

Taranto:

"...L'AdSP dello Ionio avvia Agenzia del lavoro..."
(Informazione Marittime, Corriere Marittimo)

Messina:

"...Un miliardo per il nuovo mega-hub logistico della sicilia..."
(The Medi Telegraph)

Altre notizie di porti italiani e stranieri

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

A Trieste l'88% tifa Porto vecchio

Indagine Confindustria-Swg: gran parte dei cittadini giudica positivo il recupero

L'82% dei triestini giudica positivamente il recupero di Porto vecchio. L'88% ritiene che l'ope-

razione possa essere un trampolino di lancio per Trieste. E il 55% non crede alle "cassandre" che profetizzano il fallimento di

un'iniziativa tanto imponente. È quanto emerge dalla nuova indagine commissionata da

Confindustria Venezia Giulia a Swg.

■ MARAZZANA ALLE PAGINE 2 E 3

URBANISTICA » L'ANTICO SCALO

Riuso di Porto vecchio Sale la fiducia di Trieste

Sondaggio commissionato da Confindustria a Swg sul futuro dell'area
Per l'88% degli interpellati può essere il volano per il capoluogo del Fvg

Dall'indagine emerge come i cittadini valutino positivamente il rilancio
Preoccupa il pericolo di fatti di corruzione

di Silvio Maranzana
► TRIESTE

La gran parte della popolazione di Trieste, per l'esattezza l'82%, considera positivamente l'operazione di utilizzo del Porto vecchio ai fini dello sviluppo urbano ed economico della città. In secondo luogo, la cittadinanza è convinta che l'operazione possa essere un trampolino per una Trieste più dinamica (80%). Anche la fattibilità del progetto è ritenuta possibile: il 55% della popolazione risulta essere in disaccordo con una prospettiva di fallimento dell'iniziativa perché vista come operazione troppo imponente per una città come il capoluogo giuliano.

È quanto emerge da una seconda indagine campionaria di

opinione commissionata da Confindustria Venezia Giulia a Swg i cui esiti completi saranno illustrati e commentati oggi, come si legge nel riquadro. Le prime interviste erano state somministrate nel periodo che va dal 29 maggio al 4 giugno 2015, queste ultime dal 2 al 6 maggio 2016. L'indagine quantitativa è stata condotta mediante due rilevazioni con tecnica mista Cawi (Computer assisted web interview) - Catì (Computer assisted telephone interview), all'interno di due campioni rispettivamente di 1296 e 1256 soggetti maggiorenni residenti in provin-

cia. Il confronto tra le due indagini mostra che l'opinione complessiva sul progetto non ha variazioni significative e resta largamente positiva, ma la cittadinanza è ancora più convinta che il recupero possa essere un trampolino per una Trieste più dinamica (88% nel 2016 rispetto all'81% del 2015).

Il dato negativo che emerge riguarda la scarsa fiducia che gli intervistati hanno dimostrato di nutrire sulla possibilità di far fronte alla corruzione nonostante la presenza di istituzioni come l'Autorità anticorruzione. Secondo il 50% la corruzione è difficilmente scansabile data la grande quantità di denaro in gioco e solo il 36% la ritiene evitabile. Secondo Confindustria si trat-

ta di una preoccupazione molto probabilmente influenzata da esperienze nazionali di opere pubbliche che sono state oggetto anche recentemente di fenomeni che non hanno rassicurato i cittadini.

Contestualmente, Swg e Confindustria Vg hanno organizzato un forum di esperti sulle prospettive e le opportunità relative al progetto di riutilizzo del Porto vecchio al quale hanno partecipato Rocco Giordano (Università Roma La Sapienza), Antonio Marano (presidente Trieste airport), Gianluca Martines (dirigente Mibact), Giulio Mellinato (Università Milano Bicocca), Stefano Micelli (Università Venezia Cà Foscari), Mauro Montagner (responsabile Real Estate Allianz spa), Andrea Oddi (consulente private equity), Pietro Perelli (Progettazione), Alberto Polacco (Pianificazione territoriale e dei trasporti).

Queste le considerazioni conclusive degli esperti. «In primo elemento costitutivo dell'intervento è rendersi conto che non si tratta solo di un contenitore dove vi è la possibilità di intervenire senza vincoli: non nel senso burocratico, ma di rispetto di un'identità costitutiva del luogo. La comunità triestina si ritroverà nell'equilibrio tra la conservazione dello spirito del posto e l'innovazione delle funzioni. In questo modo riceverà positiva-

mente il nuovo».

«Il progetto deve necessariamente avere una visione e pianificazione complessiva che affronti in modo coordinato i problemi. A questa impostazione si collega la capacità di mantenere una flessibilità nell'esecuzione per incrociare il divenire delle richieste e le modificazioni funzionali che potrebbero intervenire nel tempo».

«La partecipazione dei cittadini appare indispensabile - proseguono -; la città deve vivere questo momento che ha caratteristiche quasi rifondative. Forme di coinvolgimento dei triestini, oltre l'informazione, sono necessarie e predispongono a un'accoglienza favorevole delle conseguenze determinate dall'entità dell'opera».

«La mobilità è uno dei punti nodali della progettazione e della futura vita del comprensorio e del successo delle sue attività; dai collegamenti, alla fruizione dall'esterno, al trasporto interno, alla movimentazione delle merci». Gli esperti continuano poi: «Un costante e stringente rapporto tra pubblico e privato per quanto riguarda la programmazione, le risorse e gli adempimenti appare elemento imprescindibile. A questo si accompagna la necessità di un forte coordinamento tra tutte le parti interessate nell'opera lungo il suo divenire».

- segue

«La salvaguardia dei beni architettonici, culturali e paesaggistici e la cura dell'archeologia industriale richiedono un piano unitario del complesso e - concludono - una capacità di mantenimento delle caratteristiche di larga parte degli edifici».

CAPICCOLAZIONE RISERVATA



Una veduta di Porto vecchio a Trieste

150 MILIONI STANZIATI DAL CIPE PER IL PORTO VECCHIO LA SUDDIVISIONE PROPOSTA DAL MIBACT

5 milioni

restauro di complessi o edifici idonei alla riqualificazione culturale dell'area

5,5 milioni

recupero e valorizzazione della gru galleggiante Ursus destinata a divenire il simbolo del Porto vecchio

12 milioni

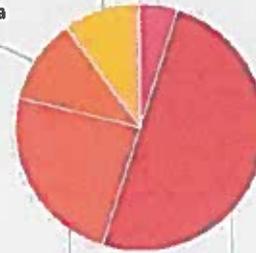
realizzazione della nuova sede dell'Icgeb con adeguamento del Magazzino 26 dove sarà collocato anche l'Immaginario scientifico

2,5 milioni

messa in sicurezza di una viabilità provvisoria tra città, Polo museale e viale Miramare con collegamento anche ciclabile e pedonale, creazione di rotatoria e rete di illuminazione pubblica

25 milioni

Museo del mare e aggregazione con altri musei e patrimoni pubblici e privati nei Magazzini 23, 24 e 25



Il Nautilus

GRIMALDI PUNTA SUL PORTO DI VENEZIA



VENEZIA – L'anno nuovo inizia nel migliore dei modi per il Porto di Venezia. A partire dal 3 gennaio 2017 infatti Grimaldi Lines accrescerà la propria presenza nello scalo di Fusina affiancando ai servizi già in essere anche il collegamento con Ancona, Igoumenitsa e Patrasso offerto dalla Società Controllata Minoan Lines. Ogni martedì e mercoledì partiranno infatti i traghetti per la Grecia mentre salperanno, da Patrasso, il lunedì e martedì e da Igoumenitsa il martedì e mercoledì. Il servizio verrà effettuato dalle navi Cruise Europa e Cruise Olympia – i cruise ferry più grandi nel Mediterraneo – con una capacità di carico di circa 3.000 metri lineari di merce rotabile nonché di 3.000 passeggeri e 215 auto al seguito.

Salgono così a cinque le partenze settimanali tra il porto lagunare e la Grecia per il trasporto di rotabili. I nuovi servizi rendono sempre più evidente il modello di trasporto che la nuova realtà portuale veneziana è in grado di soddisfare: minimizzazione dei costi di trasporto e conseguente efficienza logistica.

Una convenienza inverata grazie all'investimento fatto a Fusina nella realizzazione del nuovo scalo dedicato ai Ro/Ro e Ro/Pax, uno snodo intermodale che porta – e porterà sempre più in futuro – benefici economici e occupazionali a Venezia.

The Medi Telegraph

Centrale Enel, mercoledì la prima nave di carbone

Genova - Riapertura temporanea del sito per permettere alla Francia di ritornare ai livelli pieni di produzione, dopo lo spegnimento delle centrali nucleari.



Genova - Una riapertura temporanea e provvisoria, giusto il tempo perchè la Francia riprenda pienamente la propria produzione energetica. [È la conferma di quanto il MediTelegraph aveva annunciato a novembre](#) e Repubblica Genova ha scritto nell'edizione odierna.

Mercoledì dovrebbe arrivare la prima nave di carbone per riaccendere la Centrale Enel di Genova.

13/1/2017 11:00:00

PER DUE MESI

Centrale Enel riattivata: la prima nave di carbone arriva mercoledì

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Al massimo un paio di mesi, quando entro marzo i francesi risolveranno gli attuali problemi di produzione energetica. O almeno confidano di riuscirci.

Per questo tra due settimane, come rivelato a novembre dal *MediTelegraph* e confermato ieri nell'edizione locale di *Repubblica*, la centrale Enel di Genova, proprio sotto la Lanterna, comincerà di nuovo a produrre. Serve più energia per soddisfare il fabbisogno ma, al di là di questa fase di emergenza, il gruppo Enel conferma il progetto di chiusura dell'impianto. La prima nave dovrebbe arrivare già mercoledì prossimo, visto che oggi non c'è più carbone da bruciare e serve quindi la materia prima per riattivare l'impianto. La Francia sta cercando di risolvere i propri problemi con la produzione di energia nucleare e nel frattempo ha cominciato ad importare energia dal resto d'Europa. Per mettere in equilibrio la rete, il governo italiano ha così chiesto la riattivazione di alcune centrali, tra cui quella di Genova che

ormai aveva chiuso i battenti da alcuni mesi, decretando così l'addio al carbone nel porto di Genova. La settimana prossima arriverà la prima nave e i rifornimenti continueranno per un paio di mesi, quando l'emergenza dovrebbe rientrare.

«Per noi è ovviamente una notizia positiva perché la riapertura rappresenterebbe un carico di lavoro inaspettato - spiega Tirreno Bianchi, console della Pietro Chiesa, i *carbone* di Genova - Attualmente abbiamo circa 6 persone che lavorano anche perché, chiusa la centrale, restano cose da fare ma è chiaro che se riapre ci sarà più lavoro per noi e potremmo arrivare al triplo delle unità impiegate».

Il Wwf invece tuona contro il governo per la decisione: «È una decisione gravissima - attacca Mariagrazia Midulla, responsabile Clima ed Energia del Wwf Italia - che usa scuse rese risibili dalla enorme sovra-capacità italiana: si riapre al carbone dopo che erano venute prese di posizione e impegni formali per l'abbandono di questa fonte pericolosa sia per la salute che per l'ambiente e letale per il clima». Non solo: gli ambientalisti sono convinti che la richiesta di riapertura di Genova si configuri «come una violazione del libero mercato: Enel è diventata una "spa" e ci potrebbero essere altri operatori interessati a soddisfare la domanda di energia francese o il mancato acquisto dell'energia nucleare d'oltralpe a fini speculativi. Questa è una vicenda che certamente segnaleremo alla Unione europea».

Il ritorno del carbone

GIULIA DESTEFANIS
VALENTINA EVELLI

QUELLO che viene spacciato per un gesto di solidarietà verso la Francia, secondo Gramatico, «in realtà è solo una giustificazione per sostenere ancora una volta la lobby del combustibile fossile tra i più inquinanti al mondo, ma anche tra i più economici a causa dell'eccesso di offerta di carbone sui mercati mondiali delle materie prime».

Il pensiero torna alle manifestazioni sotto la Lanterna e gli striscioni di protesta: «Un pericoloso ritorno al passato — continua Gramatico — Si adotta ancora una volta una logica insostenibile piuttosto che puntare sulle energie rinnovabili tanto che chiederemo al ministero dello Sviluppo Economico e Terna di rendere operative le procedure per la definitiva dismissione della centrale senza ulteriori rinvii».

Una vicenda iniziata lo scorso settembre in Francia, quando 21 centrali nucleari vengono bloccate per manutenzione.

La Francia, che di solito esporta il suo surplus di energia (servendo anche il mercato italiano), si vede costretta a cambiare i suoi abiti e a diventare importatrice.

Si rivolge in Germania e in Italia dove il "soccorso" arriverà anche dall'Enel attraverso le sue

centrali, come quella di Genova, che aveva chiuso l'estate scorsa e ora dovrebbe ripartire per qualche mese.

Ma per Legambiente esiste già una fitta rete elettrica europea con cui poter scambiare energia, e prima di riavviare le centrali più inquinanti si dovrebbero attivare quelle a produzione meno impattante.

Sullo stesso fronte si schierano i comitati di quartiere che in quell'area sognano da tempo un piano di riqualificazione, che avrebbe dovuto partire proprio dalla struttura della centrale affacciata sul porto, vincolato dalla Soprintendenza, per la realizzazione di una sorta di "Tate Museum", un museo all'arte contemporanea sulla falsariga di quello inglese.

«Si blocca ancora una volta il piano di bonifica — rilancia Gianfranco Angusti, presidente delle Officine Sampierdarenesi — Prima la possibilità di spostare qui il polo petrolchimico e ora la riaccensione del terminal carbonifero rischiano di danneggiare un territorio già in forte sofferenza». E dove le polemiche sono accese anche per il possibile arrivo nella zona di un centro per migranti da 300 posti, ipotesi già bocciata anche dal presidente del municipio.

Dall'altra parte c'è chi guarda alla riapertura della centrale come un'opportunità, almeno occu-

pazionale. «Per noi è ossigeno, è uno spiraglio», spiega Tirreno Bianchi, console della compagnia "Pietro Chiesa" specializzata nelle operazioni di carico e scarico di carbone ma anche sale, sabbia e gli altri materiali del Terminal Rinfuse. «Non possiamo che essere contenti — continua — Anche perché, al di là dei bei discorsi sulla riconversione, la crisi del lavoro in porto causata dalla perdita del carbone non era ancora stata risolta».

Al tempi del pieno regime la compagnia occupava oltre 40 persone, «poi il rallentamento della produzione dal 2010, quindi la notizia della chiusura che avrebbe dovuto arrivare nel 2017 ma è stata anticipata di un anno». Nel frattempo i lavoratori della compagnia sono rimasti una trentina, «di cui 6 ancora impiegati nella centrale». Ora l'occupazione dovrebbe di nuovo crescere fino

a una dozzina di persone per la compagnia, un centinaio in tutto tra tecnici e operatori. Si riprenderà, come una volta, a «prelevare il carbone dalle navi, caricarlo sui nastri fino al deposito che ora è bello pulito ma tornerà sporco, compattarlo e rispedirlo verso la caldaia». Un lavoro d'altri tempi? «Ma si fa in sicurezza, con le mascherine, e comunque le polveri sono poche». Il tutto, comunque, solo per qualche mese: «Ma a quel punto ci pensino bene prima di chiuderla definitivamente — chiosa Bianchi — Se in futuro servisse altra energia?».

L'Informatore Navale

LIVORNO, BACINO DI CARENAGGIO. PROVINCIALI: SIAMO I PRIMI INTERESATI A VO- LER RIPRENDERE LA GARA



L'intervento del segretario generale dell'apl durante il dibattito sull'apertura dei bacini

Livorno, 12 gennaio 2017 – “Il compendio dei bacini è sotto sequestro penale da quel funesto 25 agosto. possiamo fare tutte le petizioni che vogliamo, le sottoscrivo anch'io se serve, ma a chi le indirizziamo, alla Procura della Repubblica? Questo è lo stato dei fatti”. È quanto ha dichiarato il segretario generale dell'Autorità Portuale di Livorno, Massimo Provinciali, intervenendo durante la conferenza/dibattito sul cantiere navale dei bacini di carenaggio, tenutasi questo pomeriggio nella sala conferenze della circoscrizione n.1 del comune di Livorno.

Provinciali ha ricordato che dal giorno dell'incidente non è trascorso un solo giorno in cui la pratica è rimasta ferma: “siamo in costante contatto con la Procura – ha detto il numero due dello scalo labronico – e siamo in attesa di conoscere la data in cui sarà possibile effettuare il sopralluogo limitatamente all'area in cui è attualmente appoggiata la nave, al fine di verificare l'entità e l'estensione dei danni. L'Autorità Portuale non si nasconde dietro a un dito: siamo i primi interessati a voler riprendere la gara. Questo è l'unica verità chi vi dice altro – “ha aggiunto Provinciali” – o non conosce le cose, e allora sarebbe il caso che si informasse prima di creare delle false aspettative, oppure lo fa strumentalmente speculando sullo stato d'animo dei lavoratori, sobillando uno stato di malessere che non ha fondamento nei dati di fatto”. Provinciali ha aggiunto che l'Apl non ha alcun interesse a cancellare il comparto dei bacini. “Noi difendiamo il bando di gara pubblicato due giorni dopo l'approvazione del PRP e a quest'ora l'iter si sarebbe già concluso se non ci fosse verificata quella tragedia. Ora dobbiamo aspettare l'esito del sopralluogo con l'accertamento dei danni prima di poter effettuare qualsiasi tipo di valutazione, anche in merito alla procedura di gara attualmente in corso. Noi vogliamo riattivare i bacini, compatibilmente con le attività che stanno sorgendo in quell'area”.

RIPARATORI » VERTENZA LIVORNO FA PARTIRE UNA PETIZIONE

Bacini, ipotesi variante Prg Scontro Nogarin-Authority

Il sindaco: li voglio riaprire. Provinciali: l'iter burocratico dura un anno e mezzo

I riparatori: al via un tavolo tecnico per coordinare gli sforzi verso Palazzo Rosciano

► LIVORNO

I bacini di carenaggio devono ritornare a funzionare, questo è l'imperativo categorico scaturito dall'incontro - assai numeroso e a tratti piuttosto acceso - promosso dai riparatori navali livornesi. Nell'auditorium Pamela Ognissanti della ex Circoscrizione I (Corea) erano presenti imprenditori del settore, sindacalisti, associazioni, oltre al sindaco **Filippo Nogarin** e al segretario **Enrico Fiorini**. **Massimo Provinciali** è il responsabile politico, inclusi diversi consiglieri comunali.

L'intento è di ritrovarsi prossimamente per definire come muoversi: «Abbiamo raccolto le firme - spiega **Roberto Pardini** - di referenti di ogni forza politica o movimento: li convocheremo e cominceremo a ragionare sul piano tecnico per vedere cosa dobbiamo fare. Oggi la politica ha detto che vuole riaprire i bacini e le mettiamo a disposizione le nozioni tecniche per capire come insieme cominciamo a proporci verso l'**Autorità Portuale**, verso il ministero e verso gli altri soggetti interessati».

Fra le questioni sul tappeto troviamo, ad esempio, il prolungarsi dei tempi di riapertura del bacino galleggiante che,

a distanza di 16 mesi dal tragico incidente costato la vita a un operaio, è tuttora sotto sequestro penale. Ma è riaffiorato anche il problema della compatibilità fra le riparazioni navali e le attività di produzione di imbarcazioni da diporto (e anche nei confronti degli insediamenti immobiliari), laddove **Adalberto Roncucci**, già responsabile dei bacini con il cantiere navale Fratelli Orlando, ha sottolineato che al giorno d'oggi le tecniche di intervento sulle navi sono ben diverse in termini di impatto ambientale rispetto a quelle di vent'anni fa.

Il tema più spinoso è risultato essere la limitazione dimensionale delle navi che possono entrare in bacino in rispondenza ai canoni del nuovo Piano regolatore portuale: limitazione sulla quale è stato proposto di intervenire mediante una variante. Fra i possibili in tal senso c'è il sindaco **Nogarin** che ha ricordato l'atteggiamento da lui tenuto a suo tempo in sede di Comitato portuale: «Ho rappresentato il volere della città e sono stato l'unico a votare contro percorsi che di fatto hanno portato alla situazione attuale. Ho parlato estremamente chiaro sulla volontà di riaprire il bacino a tutti i livelli ed in tutte le forme possi-

bili. Perché il problema è dare lavoro. Si parla sicuramente di beni del demanio marittimo e di un patrimonio della città, ma prima ancora è un patrimonio di tutti i lavoratori». **Nogarin** si è quindi mostrato favorevole alla proposizione di un emendamento teso a modificare il bando di gara sul bacino grande.

È questa però una ipotesi che non ha convinto il numero due dell'**Autorità Portuale**. L'emendamento - tiene a precisare **Provinciali** - è tecnicamente una variante al Piano regolatore portuale. Ci vuole un anno e mezzo solo per fare la variante. Facciamo prima a chiudere la gara». In risposta ad alcuni accenti polemici provenienti dalla platea **Provinciali** ha aggiunto che **Autorità Portuale** non ha alcun interesse a cancellare il comparto dei bacini: «Noi difendiamo il bando di gara pubblicato due giorni dopo l'approvazione del Piano regolatore portuale, a quest'ora l'iter sarebbe già concluso se non si fosse verificata quella tragedia. Ora dobbiamo aspettare l'esito del sopralluogo con l'accertamento dei danni prima di poter effettuare qualsiasi tipo di valutazione, anche in merito alla procedura di gara attualmente in

corso. Noi vogliamo riattivare i bacini compatibilmente con le attività che stanno sorgendo in quell'area».

Poi, parlando con i giornalisti, il segretario generale ha sottolineato che «chi dice qualcosa di diverso o non conosce le cose (e allora sarebbe il caso che si informasse prima di creare delle false aspettative) o lo fa strumentalmente speculando sullo stato d'animo dei lavoratori, sobillando uno stato di malessere che non ha fondamento nei dati di fatto».

È da aggiungere che **Vertenza Livorno** sta intanto, già da alcuni giorni, raccogliendo le firme per una petizione, «nell'interesse della città e del lavoro». L'obiettivo? Incalzare le istituzioni e le autorità interessate perché «si adoperino per sbloccare la procedura che blocca il bacino galleggiante al fine della svolgimento della gara bandita dall'**Autorità Portuale**».

Dal fronte di Palazzo Rosciano arriva la contoreplica: «Il compendio dei bacini è sotto sequestro penale da quel funesto 25 agosto, giorno dell'infortunio sul lavoro: possiamo fare tutte le petizioni che vogliamo, le sottoscrivo anch'io se serve, ma a chi le indirizziamo, alla Procura della Repubblica? Questo è lo stato dei fatti».

DEPREZZAZIONE INFERNA

Camera di commercio, l'anno dell'incertezza

Breda elogia Costalli: anticipata la riforma e ridotti i costi. «E sul porto serve un tavolo per imprese e lavoro»

di **Matteo Scardigli**
LIVORNO

Semplificazione attraverso il digitale, formazione, internazionalizzazione. Con il cambio di finalità introdotto dalla riforma la Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno presieduta da **Riccardo Breda** si muove con cautela per capire – anche in base all'esito delle proposte di modifica che verranno avanzate nei prossimi mesi – come rapportarsi con un territorio che va da Collesalveti a Capalbio a fronte della riduzione del 50% del contributo camerale.

«Nelle linee programmatiche abbiamo mantenuto ampi margini di manovra per un 2017 che si apre nell'incertezza», spiega Breda in una confe-

renza negli uffici livornesi di piazza del Municipio, sottolineando il valore della lungimirante opera di preparazione compiuta dal suo predecessore **Sergio Costalli**: «Abbiamo anticipato la riforma già da due anni grazie al contenimento dei costi ed alla riduzione di personale, arrivando ad approvare un bilancio preventivo con 1,2 milioni di disavanzo con 300 mila euro destinati alle imprese in difficoltà».

Quanto all'impiego di queste risorse, augurandosi che le prossime disposizioni tengano conto degli sforzi già compiuti dalla sua Camera, il presidente mette le mani avanti: «Al 30 settembre contiamo oltre 77 mila imprese, con una crescita di 1.300 unità trainata dal settore agricolo. È certo che

non daremo più contributi diretti ma punteremo sulla formazione delle imprese, sulla promozione all'estero invece aspettiamo di vedere cosa farà la Regione».

Stessa strategia anche per la razionalizzazione degli asset "non strategici" delle partecipate (Costalli circa un anno fa aveva indicato Porto 2000 e Interporto Vespucci) e per il Porto, sul quale Breda si esprime così: «Con il cambio al vertice **Del' Authority**, l'avvicinamento di Piombino e il più 15% di crociere in arrivo a Livorno è necessaria la formazione di un tavolo sul lavoro, dove le imprese possano mettere in luce le problematiche dello scalo e quindi fare massa critica al fine di creare sviluppo per tutti».

Tra i fardelli che rallentano la ripresa della costa, con Livorno e Grosseto ormai legate a doppio filo, il presidente annovera anche l'annosa questione dell'autostrada Livorno-Civitavecchia: «In previsione della conferenza dei servizi di lunedì 23 il prossimo giovedì 19 faremo un incontro con il commissario straordinario **Giorgio Firenze** e l'assessore regionale **Vincenzo Ceccarelli**. Si parlerà soprattutto della realizzazione del tratto sud ma anche dell'ammodernamento del tratto nord – conclude Breda – con particolare attenzione al costo del servizio: si prevede che si dovrà pagare solo nel tratto sud, il che lascia in sospeso la questione del casello cecinese. Ci auguriamo che la Regione comprenda il nostro punto di vista».



Riccardo Breda

Bacino ancora sotto sequestro I riparatori navali insorgono

«Danni enormi al nostro settore, la Port Authority faccia qualcosa»

di MONICA DOLCIOTTI

-LIVORNO-
L'UNICO e ultimo comandante dei bacini di carenaggio di Livorno Adalberto Roncucci ha dato il via all'incontro pubblico (foto) ieri pomeriggio all'auditorium di piazza Saragat sparando alto. «Come è possibile che dopo 17 mesi il bacino Mediterraneo teatro di un incidente mortale di lavoro nell'agosto 2015 sia ancora sotto sequestro e inattivo? E che a poca distanza sia fermo e inutilizzato anche il bacino grande in muratura, il secondo del Mediterraneo? A chi interessa questa inerzia?». Massimo Provinciali segretario dell'Autonomia Portuale ha cercato di fare chiarezza su questa situazione di stallo che ha infiammato la platea all'auditorium di piazza Saragat. «L'Authority ha dato il piano regolatore del porto adottato nel comitato portuale ed poi è stato recepito nel piano regolatore della città. E quindi stato approvato il 25 marzo 2015 in via defi-

nita e due giorni dopo è stato pubblicato il bando di gara per i bacini: il 27 marzo 2015 per una concessione di durata ventennale anche per le riparazioni navali di medie dimensioni. Alla scadenza del 30 giugno 2015 si fecero avanti sono due offerte. Ma il 25 agosto 2015 si verificò l'incidente al bacino galleggiante dove era collocata la nave Urania. Ed è ancora sotto sequestro con sospensione del bando indipendente dalla volontà dell'Authority. Il 12 ottobre 2016, ha detto sempre Provinciali «c'è stato il sopralluogo di Arpat sul bacino, il 13 dicembre 2016 l'Authority ha chiesto di poter svolgere l'accertamento sul bacino galleggiante, ma siamo ancora in attesa della risposta della Procura della Repubblica. Tale verifica è necessaria per capire l'entità del danno dopo l'incidente dell'Urania. Senza questo passaggio non sappiamo come regolarci con il bando. E anche i due soggetti che si erano fatti avanti per la gara sollecita-

no che la situazione venga sbloccata». Roberto Pardini a nome dei riparatori ha osservato che «la società Azimut Benetti ha ancora nella sua disponibilità i bacini pur non avendo provveduto alla loro manutenzione. E questo nonostante che i bacini fino al 2007 con le riparazioni navali avevano prodotto fatturati di milioni di euro». Provinciali chiamato nuovamente in causa da Massimo Luciani dei riparatori di Livorno ha sostenuto con forza l'interesse dell'Autonomia Portuale sulle riparazioni. «Non è vero che remiamo contro». L'avvocato Massimo Rossi in rappresentanza del consorzio Capital e dei riparatori navali ha invece puntato l'indice contro lo Stato di manutenzione dei bacini. E il bando sui bacini «così come è stato confezionato pare su misura». Provinciali è saltato sulla sedia ed ha gridato a Rossi «vada in Procura a dire queste cose!». L'avvocato gli ha risposto «abbiamo presentato esposti in Procura sullo stato di abbandono dei bacini che non sono arrivati a nulla».



«L'organismo di partenariato risorsa mare dovrà anzitutto rivedere i piani regolatori»

-LIVORNO-
MOMENTI importanti, per i nuovi passi che sta compiendo la riforma portuale di Livorno, anche per Livorno. E in attesa che il presidente designato dell'Autorità di sistema Livorno/Piombino venga insediato - purtroppo l'ingegner Stefano Corsini è stato colpito proprio in questi giorni da un gravissimo lutto familiare, per il quale gli porghiamo le nostre condoglianze - maturano le disposizioni per la creazione degli "organismi di partenariato della risorsa mare" che sostituiranno, anche a palazzo Rosciano, il comitato portuale. Il testo del nuovo organismo è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale di sabato scorso e prevede che ne facciano parte il presidente dell'AdSP, e da un rappresentante ciascuno delle seguenti categorie professionali: armatori, industriali, imprese portuali, spedizionieri, operatori logistici, operatori ferroviari, agenti marittimi, autotrasportatori, operatori turistici e tre rappresentanti dei sindacati. Sarà la conferenza nazionale delle Ad-

SP a individuare entro 60 giorni, quali associazioni potranno indicare i propri rappresentanti. Il potere dell'"organismo" è solo consultivo, ma sui piani regolatori in particolare l'Authority non può non tenerne conto.

PARERE TECNICO
Il numero uno di Assonautica comandante Angelo Roma traccia le priorità

PER QUANTO riguarda la pratica attuazione dell'ormai definito "sistema tra Livorno e Piombino, il comandante Angelo Roma, presidente dell'Assonautica e già "uomo-Zim" per lunghi anni, ha recentemente rilevato in una lunga intervista a la Gazzetta Marittima che uno dei primi provvedimenti da attuare sarà la rivisitazione e integrazione dei piani regolatori di Livorno e Piombino. Altra esigenza sottolineata da Roma è la ulteriore

valorizzazione dell'interporto Vespucci di Guasticce come retroporto. «Uno dei punti apprezzati del TDT - sottolinea Roma - è che accetta il carico non solo della prima nave schedata, ma anche della seconda e a volte della terza: senza la possibilità di sovrare il carico anche al Vespucci sarebbe karakiri».

Roma insiste poi sulla necessità che le "Porte vinciane" siano gestite da Livorno, contro le ipotesi fiorentine dell'Authority regionale o di un "tavolo Pisa-Livorno" proposto dal presidente di Toscana Logistica Vanni Bonadio.

Significativa infine la battuta di Angelo Roma sulla piattaforma Europa. Che, richiedendo un intervento privato al minimo di 250 milioni di euro ha bisogno appunto di un privato con spalle larghe. «Ma l'importante, a mio avviso - conclude Roma - è di non dare la piattaforma Europa in mano agli armatori. Sarebbe una strategia sbagliata dato che favorirebbe qualcuno a scapito di altri e sarebbe negativo per la pluralità dei traffici».

Il Nautilus

Porto di Livorno: Logistica, nautica e blue economy per rilanciare la costa toscana



LIVORNO – Un lavoro di squadra tra soggetti pubblici, sindacati e associazioni imprenditoriali. Due progetti, List e Best, appena approvati dall'UE e ammessi al finanziamento di 650 milioni di euro provenienti dal bando del Fondo Sociale Europeo 2014-2020, che destinava 1,3 milioni di euro alla formazione strategica. Un obiettivo da raggiungere: far diventare la costa toscana un polo di riferimento per intercettare le esigenze formative su scala nazionale e mediterranea in ambito portuale, logistico, industriale, con particolare riguardo al GNL.

I tasselli sono stati messi ognuno al proprio posto e l'intenzione dichiarata è quella di chiudere un processo di engineering formativo che presto potrebbe portare sul territorio nuova occupazione con l'inserimento di operatori della nautica da diporto, tecnici della cantieristica, piccoli imprenditori dei settori navale e portuale.

400: tante sono le persone che saranno coinvolte nella formazione nell'arco dei prossimi 18 mesi, secondo un cronoprogramma preciso e definito con le imprese coinvolte nel Tavolo di Formazione Strategica, strumento nato nel luglio del 2016 per effetto di un protocollo di intesa firmato a Palazzo Rosciano tra soggetti pubblici (Autorità Portuali di Livorno e di Piombino e Provincia di Livorno), sindacati (CGIL, CISL, UIL) e rappresentanze imprenditoriali (Confindustria, CNA, Asamar, Spedimar, Spedizionieri Doganali) e voluto dall'APL per definire un programma di offerta formativa tarato sulle esigenze reali del territorio.

I due progetti ammessi al finanziamento del Fondo Sociale Europeo, List e Best, si rivolgono rispettivamente alla logistica (List sta per "Logistica Innovazione e specializzazione Toscana") e alla nautica da Diporto (Best: Blue Economy and Strategic Training").

Il primo vede il coinvolgimento di numerose imprese industriali e logistiche che gravitano attorno alle infrastrutture chiave del "nodo logistico complesso della costa nord tirrenica": dal porto di Livorno a quello di Piombino, dall'Interporto Vespucci alla Darsena Pisana, sino all'interporto di Prato e all'area fiorentina. Il secondo è un esempio concreto di cooperazione tra l'Autorità Portuale di Livorno e NAVIGO, consorzio che raggruppa le imprese del settore nautico, e guarda alla nautica e alla "blue economy" come settori in grado di consolidare e rafforzare l'economia territoriale e regionale.

Sulla base di questi risultati incoraggianti, l'Autorità Portuale di Livorno, su mandato del tavolo Formazione strategica, ha definito la road map per la creazione del "Simulation and Training Center – Leghorn" (STCLEG), che concretizza la comunione d'intenti segnata dall'accordo del luglio 2016, facendo leva sui progetti appena approvati (come LIST e BEST) e su quelli già in corso (come GAINN relativo all'LNG).

"A partire dai nodi portuali, interportuali e logistici della costa- ha detto il commissario dell'APL, Giuliano Gallanti – è possibile lanciare una iniziativa per una formazione strategica non solo di livello regionale ma anche nazionale. Attraverso la sinergia tra soggetti pubblici e privati possiamo creare una realtà strutturata per la formazione e attivare procedure di monitoraggio delle ricadute occupazionali in porto".

Radiografia del movimento navi a Livorno: in crescita traghetti, ro/ro, porta-auto e crociere

LIVORNO - Puntuale e preciso come ogni inizio d'anno, l'Avvisatore Marittimo del porto labronico ci ha fornito le statistiche aggiornate del movimento delle navi nel 2016, con i confronti rispetto al 2015. Il tutto grazie al database del sistema ShipInfo della stazione di avvistamento e comunicazioni portuali.

Grafici, tabelle e "torte" (come quelli che pubblichiamo qui sopra) sono integrati da numeri precisi delle navi, dei contenitori, dei passeggeri e delle varie tipologie di merci.

In stretta sintesi, si può vedere che il traffico dei contenitori risulta annualmente leggermente inferiore a quello del 2015 (-1,79%) ma solo

perché i primi mesi (con una punta negativa a febbraio - hanno registrato una forte caduta, mentre da aprile in poi la crescita è stata costante. Gli aumenti per tipologia più sensibili riguardano i traghetti, sia passeggeri che ro/pax (vedi la tabella allegata a questo servizio) le navi-garage per automobili nuove (+20,57%) le navi passeggeri, con un totale di croceristi che sfiora (+14,78%) le 800 mila unità. Significativo anche il numero totale delle navi arrivate nell'anno: sono state 7.622, esattamente 863 navi in più dell'anno precedente.

Dalla "torta" riportata in prima pagina, si evidenzia che la tipologia in testa nel traffico portuale è costituita dalle navi traghetti (31%) seguita dai ro/ro (21%) che hanno l'incremento più forte. Le navi contenitori seguono al terzo posto (13%) anche se ovviamente il valore economico dei relativi traffici non

è necessariamente in quest'ordine.

Traghetti e ro/ro sono le tipologie che hanno registrato la maggior crescita ma a parte il lievissimo calo delle portacontenitori (peraltro più grandi) e delle motocisterne, tutte le altre tipologie di navi sono in aumento: dalle gasiere alle chimichiere e alle navi da crociera.

La provenienza dei traghetti vede in testa Olbia (34%) seguita da Bastia (28%) e Golfo Aranci (19%). Nel comparto delle navi da crociera quella arrivata il maggior numero di scali (32 nell'intero anno) è la "Norwegian Epic" mentre quella con il maggior numero di passeggeri è stata la "Carnival Vista" con 5.434 turisti il 16 maggio scorso. Il mese più "ricco" di navi passeggeri è stato settembre, contro il maggio del 2015. Dicembre, gennaio e febbraio sono i mesi di "stanca" per questa tipologia di navi, ma comunque ne sono arrivate lo stesso 2 o 3 al mese.

L'Avvisatore ha fatto anche una classifica delle agenzie sulla base del loro traffico di navi passeggeri. In testa con 98 arrivi c'è la Hugo Trumphy, seguita dalla Medov (94 arrivi) e quindi dalla William Shepherd (69 arrivi), tallonata da Cemar (68 arrivi).

Le banchine più utilizzate per le navi da crociera sono: in testa l'Alto Fondale (38,7%) seguita dal molo Italia (28,2%) e con una certa sorpresa la banchina 75 (17,4%) che dovrebbe essere da tempo destinata alle imbarcazioni da diporto.

In quanto alle bandiere delle navi arrivate, quella italiana è pur sempre la prima (4.641 navi) seguita da quella di Malta (680) e da quella della Liberia (289). Anche la bandiera delle Bahamas si piazza bene, con 206 arrivi. Sopra le 100 navi ci sono Hong Kong (164) Isole Marshall (154) ed Antigua (104).

Infine, la nave più lunga entrata in porto nel 2016 è stata la "Independence of the Seas" (338,8 metri) da crociera, mentre tra le portacontenitori il primato va a una serie di gemelle della UASC (a partire dalla "Al Hilal", tutte di 306,1 metri di lunghezza).

Il corposo lavoro dell'Avvisatore si conclude con i rilevamenti meteo durante tutto l'anno con le temperature e la piovosità. Per quest'ultima il mese più ricco di pioggia è stato febbraio seguito da ottobre mentre il più secco è stato luglio, seguito dal recente dicembre che ha avuto anch'esso un record negativo di piogge.

PORTO: TEMPO DI BILANCI

Boom love boat, oltre 800mila crocieristi

Anche i traghetti a livelli record grazie alla guerra Grimaldi-Moby: 2.1 milioni di passeggeri. E per il 2017 numeri in crescita

DI LIVORNO

Non siamo ancora ai livelli record del 2012, quando si superò il leggendario milione di crocieristi, ma la crisi per i traffici delle love boat sembra davvero alle spalle. Nel 2016 i viaggiatori arrivati sulle nostre banchine a bordo delle città galleggianti sono stati oltre 800mila: 807.935 secondo i dati forniti da Porto 2000, la società di proprietà di Autorità Portuale e Camera di Commercio che gestisce il traffico passeggeri (e che quest'anno sarà privatizzata). Più 18% rispetto al 2015 che già aveva registrato un più 11% rispetto al 2014, *annus horribilis* per il nostro scalo.

In ripida salita anche la curva dei traghetti: 2 milioni e 193mila passeggeri sono passati da Livorno per imbarcarsi o sbarcare da Sardegna e Corsica ma anche Barcellona, Marocco e Sicilia. In questo caso siamo al secondo miglior risultato degli ultimi anni dopo il record del 2010 (2 milioni e mezzo), anche grazie alla scelta di Grimaldi di puntare sul nostro porto accanto agli storici clienti Moby e Forship (Corsica e Sardinia Ferries).

Durerà? La storia recente ci insegna che i trend invertono rotta anche violentemente e dunque che non è il caso di abbassare mai l'attenzione. Ma una cosa è lampante: aver risolto la certezza degli accessi che nel 2013 e nel 2014 aveva

dato un'accettata al mercato livornese spostandolo d'un tratto su La Spezia, rappresenta il miglior investimento sul futuro e in questo **Auton** ha giocato, come abbiamo sottolineato più volte, il suo ruolo decisivo. La dimensione dei soggetti che stanno partecipando alla gara per la privatizzazione conferma poi che in Livorno credono i più grandi player mondiali del settore.

Intanto le previsioni per il 2017 sono incoraggianti: nonostante il mercato del Mediterraneo sia fortemente condizionato dal clima di tensione internazionale, Porto 2000 ha già programmato 355 scali per un totale di circa 700 mila passeggeri. Mentre La Spezia ha preso nel 2016 uno schiaffone con 461 mila passeggeri circa (dati non ancora ufficiali) e un meno 27%, che conferma anche le difficoltà del Golfo dei Porti a presentarsi come porta della Toscana e prevede un piccolo calo anche nel 2017.

Il nodo tuttavia è il solito: quanto la città è in grado di sfruttare questi sbarchi per aumentare reddito e lavoro?

406 LOVE BOAT, PIÙ DI UNA AL GIORNO. Sono stati 406 gli scali totali delle navi da crociera (+9%): la stagione ha visto l'ingresso di nuove navi ed una programmazione fitta ricca di acquisizioni e di rientri di importanti linee che in passato avevano lasciato Livorno.

Basti pensare ai viaggi inau-

gurali di Carnival Vista, la nuova nave di Carnival Usa e di Viking Sea, il nuovo gioiello extra lusso del Gruppo Norvegese Viking Cruise Line. Ed ancora, lo scalo di MeinShift 3 che ha programmato anche una significativa visita al Teatro Goldoni con un concerto dedicato agli ospiti della nave. Senza dimenticare la nuovissima Tui Discovery e Norwegian Star che è andata ad aggiungersi agli scali delle grandi navi Norwegian Spirit ed Norwegian Epic.

SEMPRE PIÙ HOME PORT. Per il porto di Livorno la stagione 2016 ha significato anche un aumento di scali in home port (come per Msc Armonia) grazie anche al miglioramento del Terminal Alto Fondale che si è dotato di due nuove zone di imbarco e sbarco dedicate ad operazione di inizio-crociera.

IL PORTO DELLA TOSCANA A MIAMI. Determinante, insieme alla soluzione dei problemi lamentati dalle compagnie, all'intensificazione delle operazioni a terra e dei servizi di ormeggio, di approvvigionamento viveri e di prima accoglienza al terminal, è stata l'operazione di marketing specifico attraverso anche un'augmentata collaborazione con la Regione Toscana e di potenziamento del ruolo del Porto di Livorno come "Porto per la Toscana" alle fiere di settore come il Sea Trade Cruise Global

di Ft. Lauderdale in Florida a marzo ed il Sea Trade Med di Tenerife a settembre e la partecipazione assidua e attiva agli appuntamenti internazionali organizzati da Clia (Associazione Internazionale degli Armatori) che ha visto una crescita delle relazioni commerciali con tutti i gruppi armatoriali, l'organizzazione di eventi sul territorio dedicati ai crocieristi, prima fra tutti l'evento SilverSea in Fortezza Vecchia nel mese di novembre.

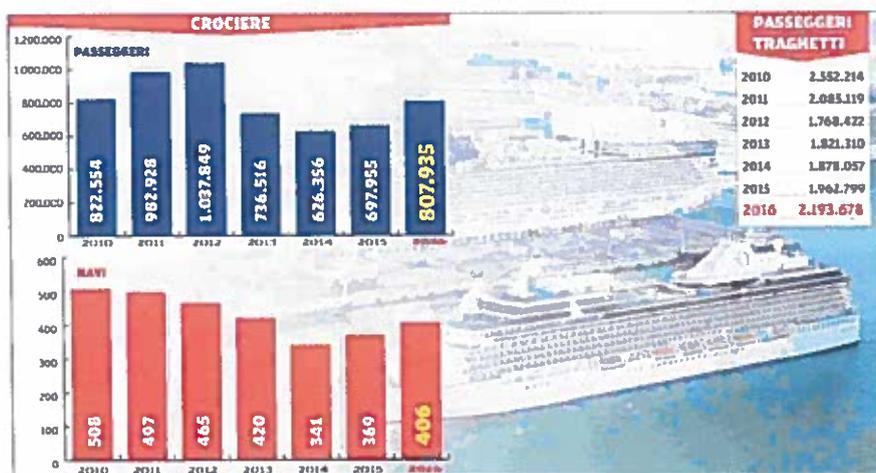
BOOM DEI TRAGHETTI. Sul fronte traghetti i numeri hanno superato le aspettative sia per quanti riguarda i passeggeri, il traffico mezzi e il numero delle partenze giornaliere suddivisi nei tre grandi gruppi Armatoriali di Moby, Forship e Grimaldi.

«Porto 2000 - sottolinea una nota della società - ha intensificato tutte le attività dedicate a questo traffico con l'aumento di alta stagione di personale e di servizi e con l'allargamento delle aree portuali volte a gestire questi flussi, a partire dalla nuova area di pre-imbarco dell'ex parcheggio Azzini».

La cosiddetta guerra dei traghetti ha fatto il resto, portando Grimaldi a lanciare in particolare la nuova linea per Olbia per contrastare la nemica Moby, ma creando alla fin fine un impatto positivo sul traffico passeggeri sulle nostre banchine.

Giulio Corsi

LE RIFERENZE RISERVATE



Porti: Napoli, in aumento traffico container e passeggeri

Settore crocieristico supera il milione di passeggeri



(ANSA) - NAPOLI, 12 GEN - Dopo quasi tre anni di Commissariamento e scioperi il traffico container nel Porto di Napoli ha fatto registrare una crescita: +10,3 per cento rispetto al 2015 con un'impennata dai 438.280 teu del 2015 ai 483.481 dello scorso anno.

L'attività, nello scalo partenopeo, va avanti ancora con gli stessi spazi, inalterati da 20 anni, in attesa della nuova banchina, in fase di costruzione, che potrà ospitare anche navi oltre le diecimila teu, con un tonnellaggio doppio rispetto alle attuali navi che approdano nel capoluogo partenopeo. La nuova struttura, inoltre, dovrebbe portare anche all'assunzione di 600 nuovi addetti, escluso l'indotto.

La Co.Na.Te.Co. da solo ha registrato un aumento, rispetto a due anni fa, del 13,36 per cento.

Buone notizie anche per il traffico crocieristico, che segna un lieve aumento del 2,8 per cento, passando da 1.269.571 passeggeri nel 2015 al 1.306.151. Una crescita dovuta, in massima parte, dalla decisione presa da molte società crocieristiche, di evitare per ragioni di sicurezza in alcuni paesi del Nord Africa.

Il Nautilus

Porto di Napoli: in aumento traffico container e passeggeri



NAPOLI – Dopo quasi tre anni di Commissariamento e scioperi il traffico container nel Porto di Napoli ha fatto registrare una crescita: +10,3 per cento rispetto al 2015 con un'impennata dai 438.280 teu del 2015 ai 483.481 dello scorso anno.

L'attività, nello scalo partenopeo, va avanti ancora con gli stessi spazi, inalterati da 20 anni, in attesa della nuova banchina, in fase di costruzione, che potrà ospitare anche navi oltre le diecimila teu, con un tonnellaggio doppio rispetto alle attuali navi che approdano nel capoluogo partenopeo. La nuova struttura, inoltre, dovrebbe portare anche all'assunzione di 600 nuovi addetti, escluso l'indotto.

La Co.Na.Te.Co. da solo ha registrato un aumento, rispetto a due anni fa, del 13,36 per cento.

Buone notizie anche per il traffico crocieristico, che segna un lieve aumento del 2,8 per cento, passando da 1.269.571 passeggeri nel 2015 al 1.306.151. Una crescita dovuta, in massima parte, dalla decisione presa da molte società crocieristiche, di evitare per ragioni di sicurezza in alcuni paesi del Nord Africa.

L'Informatore Navale

Eppur si muove...Nel 2016 e' cresciuto il traffico container portuale nello scalo di Napoli

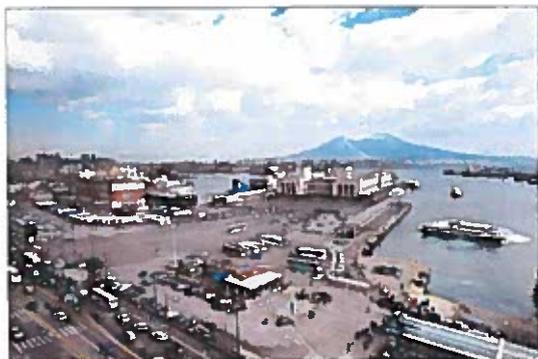


Napoli, 12 gennaio 2017 – Roba da non crederci, dopo 3 anni quasi di Commissariamento e scioperi a mitraglia nell'ambito portuale. Il traffico container ha registrato un piu' 10,3 per cento rispetto al 2015 con un'impennata dal 438.280 teu (un contenitore da 20' piedi) del 2015 ai 483.481 teu dello scorso anno. E si lavora, nello scalo partenopeo, ancora con gli stessi spazi di 20 anni fa, in attesa della nuova banchina in costruzione che potra' ospitare anche navi da e oltre le diecimila teu, con un tonnellaggio doppio rispetto alle attuali navi che approdano a Napoli. Non sara' soo il raggiungimento di un traguardo ma anche l'assunzione di 600 nuovi addetti diretti, senza pensare all'indotto.

La Co.Na.Te.Co. da sola ha registrato un aumento, rispetto a due anni fa del 13,36 per cento. Altra nota lieta e' quella del traffico crocieristico che segna un pur lieve aumento del 2,8 per cento passando da 1.269.571 passeggeri nel 2015 al 1.306.151, dovuto in massima parte alla situazione createsi per alcune misure di sicurezza da parte delle societa' crocieristiche in alcuni paesi del Nord Africa.

Napoli: Molo San Vincenzo aperto al pubblico da giugno

Accordo con Marina Militare. Nei weekend ci saranno bici e pedoni



SUCCESSIVA

(ANSA) - NAPOLI, 12 GEN - Il molo San Vincenzo di Napoli sarà aperto al pubblico a partire dalla prossima estate. E' quanto emerso dalla prima riunione operativa tra l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, la Marina Militare e il Comune di Napoli che si è svolto oggi. Nell'incontro è stato definito un primo percorso per aprire al passaggio pubblico il più antico molo di Napoli entro giugno.

L'idea, esposta dal Presidente Pietro Spirito, è definire un piano che preveda interventi di manutenzione straordinaria della strada interna, i cui costi saranno a carico dell'Autorità portuale di Napoli, definendo un cronoprogramma di avvio e conclusione dei lavori e individuando i ruoli delle Istituzioni coinvolte. Tra i diversi compiti, si apprende, anche la rimozione dei rifiuti sul molo, che sarà eseguita dal Comune. All'incontro erano presenti, per la Marina Militare l'Ammiraglio di Squadra Raffaele Caruso, per il Comune, gli Assessori comunali Mario Calabrese e Daniela Villani. Si è convenuto che si opererà per step successivi: il primo prevede l'invio da parte dell'autorità portuale, entro una settimana, a tutti i soggetti coinvolti, del piano; la pubblicazione, per fine mese, del bando di gara per i lavori; l'avvio dei lavori per la primavera e l'apertura del molo per l'estate.

La prima fase dovrà, anche, definire le modalità di accesso del pubblico nel rispetto delle norme di sicurezza e di controllo di un'area in dotazione alla Marina Militare e dovrà stabilire d'intesa con l'Assessorato alla Mobilità del Comune un collegamento di trasporto pubblico per connettere la città al molo. Inoltre sarà esaminata la possibilità che l'apertura sia concessa nei giorni di sabato e domenica, quando le attività militari sono molto ridotte, ai pedoni e ai ciclisti.

"Dobbiamo lavorare- ha precisato il Presidente Pietro Spirito- d'intesa con le Istituzioni e in una prospettiva di medio periodo. Una prima fase, dunque, è quella che si concluderà con l'apertura del molo San Vincenzo alla città; una seconda fase riguarderà la valorizzazione dell'infrastruttura con una gara di project financing; la terza e ultima la destinazione a finalità marittima della banchina del San Vincenzo". Il Molo San Vincenzo è una passeggiata di due chilometri e mezzo nel mare a Napoli proprietaria della parte iniziale del molo. Negli anni scorsi l'amministrazione de Magistris aveva a lungo provato a sbloccare la situazione, e ora, anche grazie all'intervento della nuova presidenza dell'autorità portuale, il molo va verso una riapertura. Un primo approccio era stato varato a inizio dicembre dal propeller club di Napoli, l'associazione che raccoglie gli operatori del porto, che aveva promosso una minimaratona all'interno del molo insieme al Comando logistico della Marina Militare.

L'Informatore Navale

Porto di Napoli: per il Molo San Vincenzo, prima riunione operativa. Al lavoro per aprire entro l'estate ai cittadini



Il sindaco Luigi De Magistris e Umberto Masucci i deus ex machina, unitamente al presidente Pietro Spirito.

Napoli, 12 gennaio 2017 – Prima riunione operativa tra Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, Marina Militare e Comune di Napoli nella sala riunioni dell'Ente di Governo dello scalo partenopeo. Scopo dell'incontro definire un percorso per aprire al passaggio pubblico il più antico molo di Napoli entro l'estate.

L'idea, esposta dal Presidente Pietro Spirito, è definire un piano che preveda interventi di manutenzione straordinaria della strada interna, i cui costi saranno a carico dell'AdSP, definendo un cronoprogramma di avvio e conclusione dei lavori, individuando i ruoli delle Istituzioni coinvolte.

All'incontro erano presenti, per la Marina Militare l'Ammiraglio di Squadra Raffaele Caruso, per il Comune, gli Assessori Mario Calabrese e Daniela Villani. Si è convenuto che si opererà per step successivi: il primo prevede l'invio da parte dell'AdSP, entro una settimana, a tutti i soggetti coinvolti, del piano; la pubblicazione, per fine mese, del bando di gara per i lavori; l'avvio dei lavori per la primavera e l'apertura del molo per l'estate.

La prima fase dovrà, anche, definire le modalità di accesso del pubblico nel rispetto delle norme di sicurezza e di controllo di un'area in dotazione alla Marina Militare e dovrà stabilire d'intesa con l'Assessorato alla Mobilità del Comune un collegamento di trasporto pubblico per connettere la città al molo. Inoltre sarà esaminata la possibilità che l'apertura sia concessa nei giorni di sabato e domenica ai pedoni e ai ciclisti.

“Dobbiamo lavorare- ha precisato il Presidente Pietro Spirito- d'intesa con le Istituzioni e in una prospettiva di medio periodo. Una prima fase, dunque, è quella che si concluderà con l'apertura del molo San Vincenzo alla città; una seconda fase riguarderà la valorizzazione dell'infrastruttura con una gara di project financing; la terza e ultima la destinazione a finalità marittima della banchina del San Vincenzo.”

L'AdSP dello Ionio avvia Agenzia del lavoro



Nel corso dell'ultima o di una delle ultime sedute del Comitato, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio (Taranto) ha avviato la procedura di istituzione dell' "Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale (transshipment)" prevista dal decreto legislativo del 29 dicembre 2016 (n. 243). L'agenzia interesserà 520 addetti dello scalo, attualmente in mobilità dopo la fine della cassa integrazione, scaduta a dicembre dell'anno scorso, dovuta alla messa in liquidazione, a giugno 2015, della Taranto Container Terminal. La norma prevede, all'articolo 4, l'istituzione dell'Agenzia per un periodo massimo non superiore a trentasei mesi, sentito il ministero dei Trasporti con delibera del Comitato di gestione o del Comitato portuale operante in prorogatio le proprie funzioni.

L'Agenzia, come anticipato anche dal ministro Claudio De Vincenti quando il governo ha varato il decreto a dicembre scorso, servirà a ricollocare il personale riqualificandolo, accompagnando i processi di riconversione industriale delle infrastrutture portuali ed evitando problemi gravi all'operatività e all'efficienza.

Il presidente dell'AdSP del Mar Ionio, Sergio Prete - riferisce una nota - ringrazia il governo e i sindacati per il raggiungimento di un risultato «estremamente importante» a supporto dell'economia portuale, «inserito nella più ampia politica di sviluppo territoriale che andrà consolidandosi sempre più nel corso dei prossimi anni».

L'Agenzia del lavoro portuale è nata insieme a quella del porto di Gioia Tauro, con cui procede parallela, dopo esser state riapprovate dal governo a fine anno a seguito della bocciatura della Commissione Bilancio della Camera. I finanziamenti complessivi per entrambe sono di 18,144 milioni quest'anno, 14,112 milioni il prossimo e 8,064 milioni nel 2019. All'Agenzia si applicano le stesse norme che disciplinano le agenzie di somministrazione, eccetto il finanziamento, che è pubblico, il personale avrà un'indennità per le giornate di mancato avviamento al lavoro e i lavoratori individuati devono accettare l'impiego proposto, pena la cancellazione dagli elenchi detenuti dall'ente.

Il Corriere Marittimo

Taranto: promuove l'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto

TARANTO- Il Comitato Portuale dell'AdSP con sede a Taranto, nell'ultima riunione ha votando all'unanimità la delibera per l'istituzione nel porto di Taranto dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro portuale e per la riqualificazione professionale (transshipment). La delibera che è stata successivamente trasmessa al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, è adesso in attesa del parere ministeriale.

Il D.L. 29 dicembre 2016, n. 243 art. 4 che prevede l'istituzione, per un periodo massimo non superiore a trentasei mesi, dell'Agenzia da parte dell'Autorità di Sistema Portuale, sentito il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con delibera del Comitato di Gestione o del Comitato Portuale operante in prorogatio le proprie funzioni. L'Agenzia ha come scopo sostenere l'occupazione, accompagnare i processi di riconversione industriale delle infrastrutture portuali e evitare grave pregiudizio all'operatività ed all'efficienza portuale, tramite attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi.

l'Authority in una nota rende noto: "Confidando nella conferma del continuo supporto della Regione Puglia, che lo stesso Decreto Legge individua quale cofinanziatore di iniziative di formazione o riqualificazione del personale". "Il Presidente Prete ringrazia il Governo ed i Sindacati per il raggiungimento di un risultato estremamente importante a supporto dell'economia portuale, inserito nella più ampia politica di sviluppo territoriale che andrà consolidandosi sempre più nel corso dei prossimi anni.

Un miliardo per il nuovo mega-hub logistico della Sicilia

Messina - L'annuncio è stato dato dal governatore Crocetta. Sponsor dell'operazione l'imprenditore indiano Mahesh Panchavaktra.



Messina - **Un investimento da un miliardo di euro, garantito da privati, per un aeroporto cargo-passeggeri, con un porto e centro logistico, nell'ambito di un progetto che individua l'area del Mela, nel Messinese, come punto di riferimento e di sviluppo delle attività aeree, marittime e ferroviarie, integrate nel sistema di trasporto internazionale.** Non solo: prevista la realizzazione di stabilimenti per la produzione di pannelli solari e luci led in varie aree della Sicilia, tra Agrigento, Milazzo e Pace del Mela, la trasformazione di prodotti agroalimentari e il trasporto rapido di merci e logistica, «in partnership con imprese locali».

Ne ha parlato il governatore Sicilia Rosario Crocetta, presentatosi alla stampa con il grande sponsor dell'operazione, l'imprenditore indiano Mahesh Panchavaktra, che si è presentato come «un vegano» che ama i giornalisti e crede nella possibilità di sinergie positive, anche economiche. Un piano di investimento spalmato su un lasso di tempo compreso tra i 3 ai 5 anni. Un "impero" che avrà la sua sede a Milazzo e una previsione ampia sulle posti di lavoro: **«Dai 1500 a 15.000, dipende dalla velocità con cui il governo approverà il progetto»**, chiosa Panchavaktra **che assicura che entro una settimana invierà il progetto alla Regione.** Per metà febbraio è prevista la firma di protocollo di intesa con la società, le comunità, gli assessorati interessati per la realizzazione dell'aeroporto, il potenziamento dell'attività portuale e del trasporto ferroviario.

Il progetto sarà inviato al ministero delle Infrastrutture, spiega Crocetta: «Se a Roma lo bloccheranno, ma non voglio crederlo - taglia corto il governatore sulle polemiche - lo interpreterò come un atto di inimicizia e ostilità verso la Sicilia».

- segue

Panchavaktra ha assicurato che il suo progetto favorirà lo sviluppo regionale e la veicolazione del made in Sicily: «Dall'agroalimentare, olio e vino in testa, all'artigianato e alle conoscenze più avanzate». Il business del gruppo indiano, con sede in India a tre chilometri da Delhi, conta 16.000 dipendenti e un utile di 2,5 miliardi, è focalizzato sul rinnovabile, in particolare solare, trasporto e abbigliamento, con il 70 per cento dei prodotti con destinazione Europa. L'hub del Mela potrà essere realizzato, assicura Crocetta, in un anno e mezzo dall'autorizzazione. **L'area individuata va da Monforte a San Pietro Niceto fino a Pace del Mela e Milazzo e la Regione ha già acquisito la disponibilità delle amministrazioni «nell'ambito di un progetto di sviluppo ecosostenibile».**

Crocetta considera «fortemente positiva l'idea di sviluppare attività portuali su Milazzo per intercettare dei grandi traffici marittimi che dall'Asia, attraversano il canale di Suez, il Mediterraneo, per arrivare fino a Rotterdam», considerando positivo, per la Piana del Mela, un hub intermodale di trasporto merci. Una infrastruttura «che non intende porsi come il terzo aeroporto siciliano in concorrenza con gli altri due: per questo l'intervento di Enac è fuori luogo e illegittimo, tanto più che l'investimento è privato. Potremo contribuire fortemente allo sviluppo dell'intera area metropolitana di Messina e della Sicilia che è nella posizione ideale per potere essere una stazione di collegamento tra nord e sud Europa, tra occidente e oriente. In tale contesto, ho promosso diversi incontri con le amministrazioni locali per coinvolgere le comunità nel progetto».

"Economia del mare": slitta l'avvio del corso

CIVITAVECCHIA - Il Comitato Esecutivo della Scuola di Alta Formazione Lazio-Umbria-Sardegna comunica che l'inaugurazione del Corso sulla Economia del Mare prevista per oggi 14,30 è stata rimandata a data da destinarsi.

"Lo slittamento della conferenza e l'inizio del Corso - hanno spiegato - sono stati decisi dal Ce della Saf Lus per dar modo alla Direzione della Scuola di pubblicizzare più efficacemente lo svolgimento dell'evento in oggetto, programmato purtroppo alla fine delle festività natalizie appena conclusesi e per dar modo ai soggetti interessati di approfondire meglio le finalità e le possibili opportunità di lavoro che il Corso intenderebbe conseguire".

Psa aumentano i volumi nel 2017

Londra - Singapore è rimasto sostanzialmente stabile a 30,6 milioni di teu con un decremento dello 0,1%, mentre gli altri terminal del gruppo hanno ottenuto un +10,6% a 37 milioni di teu.



Londra - PSA aumenta ancora i volumi e segna un record nell'anno appena trascorso. Nel corso del 2016 il gruppo di Singapore ha totalizzato 67,6 milioni di teu, con un incremento del 5,5% rispetto ai 64,1 milioni di teu ottenuti nel corso del 2015. A trascinare i risultati sono stati soprattutto i terminal "esteri": **Singapore è rimasto sostanzialmente stabile a 30,6 milioni di teu con un decremento dello 0,1%, mentre gli altri terminal del gruppo hanno ottenuto un +10,6% a 37 milioni di teu.**

Gruppo navale cinese verso Qingdao

Il gruppo navale guidato dalla Liaoning si è mosso in formazione seguendo i compiti assegnati sia rispettando i «requisiti dell'ampia flottiglia nel passaggio dello stretto» sia la «sicurezza della navigazione», ha aggiunto ancora il ministero. Il porto di nordest di Qingdao, inoltre, dovrebbe essere la destinazione finale. L'irritazione e il nervosismo cinesi verso Taipei (e gli Usa) sono aumentati per l'inconsueta telefonata di congratulazioni intercorsa a inizio dicembre tra la presidente di Taiwan Tsai Ing-wen e Trump, la prima del suo genere da quando nel 1979 Washington decise il cambio di rotta e di far convergere la sua attenzione e i rapporti diplomatici su Pechino. Il ministero della Difesa di Taiwan, per primo a dare la notizia della Liaoning, ha a sua volta confermato che la flottiglia, in transito da mercoledì mattina, stava completando l'attraversamento dello stretto, muovendosi verso nord eseguendo una rotta vicino alla costa cinese.

PSA

Volumi in crescita

PSA aumenta ancora i volumi e segna un record nell'anno appena trascorso. Nel corso del 2016 il gruppo di Singapore ha totalizzato 67,6 milioni di teu, con un incremento del 5,5% rispetto ai 64,1 milioni di teu ottenuti nel corso del 2015. A trascinare i risultati sono stati soprattutto i terminal "esteri": Singapore è rimasto sostanzialmente stabile a 30,6 milioni di teu con un decremento dello 0,1%, mentre gli altri terminal del gruppo hanno ottenuto un +10,6% a 37 milioni di teu.

Nasce a Bruxelles il Centro servizi per il mare



(ANSA) - BRUXELLES, 12 GEN - Promuovere gli interessi del settore marittimo presso le istituzioni Ue, ma anche creare scambi e sinergie fra il sistema italiano e quello europeo, fra il pubblico e il privato. Questa l'ambizione con la quale è stato inaugurato oggi a Bruxelles il Centro servizi per il mare (CS Mare), frutto di un protocollo d'intesa nato fra il 2014 e il 2015 tra soggetti pubblici e privati nell'ambito dell'economia blu, delle politiche marittime integrate e del trasporto intermodale. È un'iniziativa "che nasce dal basso, da una richiesta delle piccole e medie imprese che cercavano un interlocutore che li potesse aiutare nei rapporti istituzionali ma anche nello sviluppare attività imprenditoriali" ha spiegato Evelin Zubin, direttrice generale del CS Mare e presidente della Federazione italiana piccole e medie imprese, che rappresenta 30mila pmi.

"Il protocollo è gratuito e siamo riusciti in questi anni a portare a casa dei progetti strategici dove sono entrate anche le pmi" ha aggiunto, "abbiamo cercato non solo di aprirci a nuovi mercati, ma anche di creare posti di lavoro". Oggi il CS Mare conta una ventina di realtà, comprese associazioni, università e autorità portuali. L'evento odierno è servito anche per fare il punto su una serie di attività e progetti già in corso di realizzazione, per un totale di oltre 100 milioni di euro, e avrà un seguito l'8 febbraio, quando un secondo dibattito sul settore marittimo si svolgerà al Parlamento europeo. Oggi ha annunciato la sua adesione al protocollo e quindi al CS Mare anche Alis (Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile), che conta 350 aziende associate (fra cui Grimaldi Lines e Siremar). "Vogliamo fare in modo che i nostri soci possano utilizzare al meglio le risorse che vengono annualmente messe in campo dall'Ue, e purtroppo ancora oggi sono sfruttate molto male", ha spiegato Marcello Di Caterina, direttore generale di Alis. Noi "siamo anche fisicamente lontani dall'Italia", "avere invece finalmente una realtà che ci fa quasi da front office con le imprese, ma che funziona anche in senso inverso" è fondamentale, ha chiarito l'europarlamentare Pd Isabella De Monte. "L'Ue sta ridisegnando le politiche del trasporto marittimo", "quindi una delle cose che oggi è importante fare è portare avanti l'attività che sta facendo il Centro, cioè aiutare a essere vicini alle istituzioni europee e decodificare quelle che sono le linee guida che poi verranno applicate in Italia", ha dichiarato l'onorevole Andrea Causin (Area popolare), capogruppo in commissione Trasporti alla Camera. Il Centro è qualcosa di "molto positivo", "e per me in particolare, confrontarmi con voi e capire quali sono le esigenze del settore è fondamentale per guidare la nostra azione e confrontarla anche con Roma e i ministeri", ha spiegato Giovanni Pugliese, rappresentante permanente aggiunto dell'Italia presso l'Ue.

entro il 15 febbraio

Sicilia, 9,4 milioni per finanziare interventi sui porti

La regione Sicilia ha stanziato oltre 9,4 milioni di euro per finanziare interventi infrastrutturali pubblici sui porti di pesca, sulle sale per la vendita all' asta, sui siti di sbarco e sui ripari di pesca. Sono ammissibili a finanziamento le proposte avanzate da enti pubblici (Città metropolitane, comuni, liberi consorzi comunali), **Autorità portuali**, nonché altri organismi pubblici proprietari di aree **portuali** o designati della loro gestione. Sono finanziabili interventi di riqualificazione fisica dei porti pescherecci (rifacimento pavimentazioni, arredo urbano, illuminazione, realizzazione sotto-servizi, impiantistica ecc.

), riqualificazione e ampliamento di banchine, nonché riqualificazione o nuova realizzazione di piccoli ripari di pesca. Inoltre, i contributi sostengono progetti per la riqualificazione di sale per la vendita all' asta anche attraverso infrastrutturazioni immateriali (sistemi informativi di gestione della sala), realizzazione impianti di rifornimento acqua, realizzazione di impianti per lo stoccaggio e il recupero dei rifiuti marini.

Le amministrazioni proponenti dovranno avanzare proposte progettuali mirate a garantire effettiva efficacia all' investimento attivato, attraverso tipologie di intervento che

impattino significativamente e con determinazione sulla qualità fisica dei luoghi e nel miglioramento delle condizioni di lavoro degli operatori. Il bando relativo alla misura 1.43 del Po Feamp 2014-2020 prevede una quota di contributo pubblico pari al 100% del progetto. Le domande devono pervenire alla regione Sicilia entro le ore 18:00 del 15 febbraio 2017.