



Primo piano:

- **Riforma Portuale**
(Avvisatore Marittimo, La Gazzetta Marittima)

Dai Porti:

Venezia:

"...Mise, Pilkington: forno Porto Marghera tornerà in funzione a novembre..." (L'Informatore Navale)

Genova:

"...Porto , allarme "Tutto fermo da tre mesi"..." (La Repubblica GE)

"...Genova-Savona fanno 2sistema" con oli minerali..."
(Informazioni Marittime)

"...Amico, dall'Authority concessione in regola..." (The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...Blueprint, chi è contro vuole una fiamma 2?..." (Il Secolo XIX)

"...Blue Economy, persi 28 miliardi per mancati investimenti..."
(The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

"...L'Ammiraglio Dell'Anna a Genova nel Saluto di fine carriera..."(La Gazzetta Marittima)

La Spezia:

"...Avanti con la collaborazione tra porti niente più guerriglia tra le Autoritties..."(La Gazzetta Marittima)

"...BiLog, buona la prima..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Corsini in arrivo, è atteso per il 27 febbraio..."
(Corriere Marittimo)

"...Regione Toscana chiede a Grandi Monili e Promolog: revocate la mobilità..."(Corriere Marittimo, Il Tirreno)

"...L'Impegno di Gallanti per abbattere le barrire..." (La Nazione)

"...Darsena Europa dopo 20 anni scatta l'ora x..."
(Corriere Imprese)

"...Porta a mare: c'è stato un accordo. Ripensarlo è distruttivo per la città..."(La Nazione)

Piombino:

"...Aferpi cerca l'accordo con Lucchini..." (L Nazione)

Civitavecchia:

"...Gas naturale liquefatto: l'AdSP ci crede..."
(Civonline, Informazioni Marittime)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 18,19 e 20/2/2017



ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Napoli:

"...Porti campani ripartono da Pot waterfront e Salerno ..."
(Bollettino Avvisatore Marittimo)

Gioia Tauro:

"...Assoluzione Giovanni Grimaldi, il fatto non sussiste."
(Corriere Marittimo, Informazioni Marittime)

Augusta:

"...I moti di Augusta del '60e saraceno cuor di leone..." (La Sicilia)

"...Porto, Fratelli d'Italia "e' colpa di Pd e M5S"..." (La Sicilia)

Palermo:

"...Fiamme sul traghetti, tutti illesi..." (Il Messaggero, Il Secolo XIX, Ansa, The Medi Telegraph, Giornale di Sicilia, Gazzetta del Sud,)

Altre notizie di porti italiani ed esteri

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Lloyd's List

"Iter impantanato fra nomine di presidenti e tavoli ministeriali non ancora partiti"

Riforma portuale al palo, allarme di Federagenti

Giacomo D'Orsa

“Ci sono voluti dieci anni per farla, ora speriamo che non ne siano necessari altrettanti per renderla esecutiva e applicarla compiutamente”. Per Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, gli ultimi e ormai quasi quotidiani segnali che arrivano dalla portualità le giustificano oggi un forte allarme sugli esiti e l'efficacia della riforma portuale.

a pagina 3



Gian Enzo Duci: “Ci sono voluti 10 anni per farla, speriamo che non ne siano necessari altrettanti per renderla esecutiva”

Allarme di Federagenti: riforma portuale al palo

La Federazione chiede un'accelerata sul tavolo nazionale di coordinamento e la nomina dei presidenti

Giacomo D'Orsa

“Ci sono voluti dieci anni per farla, ora speriamo che non ne siano necessari altrettanti per renderla esecutiva e applicarla compiutamente”. Per Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, gli ultimi e ormai quasi quotidiani segnali che arrivano dalla portualità nazionale giustificano oggi un forte allarme sugli esiti e l'efficacia della riforma portuale varata ormai più di sei mesi fa dal governo ed eufemisticamente ancora oggi “in mezzo al guado”.

Secondo il presidente di Federagenti “i ritardi riguardano l'intera impalcatura della riforma che segna il passo su diversi fronti. Con 6/7 porti ancora in ricerca di un presidente, sembrano riemergere drammaticamente logiche di carattere puramente politico per posizioni che richiederebbe oggi soggetti dotati – come la riforma prevede – di professionalità ed esperienza incontestabili”. “Ciò riguarda i vertici delle Autorità portuali di sistema, ma anche i Comitati di gestione che, salvo rare eccezioni (e fra queste registriamo con piacere



quella di Umberto Masucci che ha rinunciato ai suoi incarichi di imprenditore privato per partecipare al difficile sforzo di rilancio del porto di Napoli), propongono scelte qualitativamente discutibili”. “Da un punto di vista formale – prosegue Duci – lo spostamento delle categorie produttive dall'organo decisionale, il Comitato Portuale, ad uno consultivo, il

Tavolo di partenariato, sembrerebbe una riduzione del peso del “privato” rispetto al “pubblico” nella governance portuale; tuttavia io credo che questa sia una partita ancora tutta da giocare. In linea teorica i tavoli di partenariato, se gestiti in maniera corretta, potrebbero garantire un peso specifico notevole agli imprenditori privati un peso forse maggiore di quello di

sostanziali testimoni che avevano nei Comitati portuali di cui, non si dimentichi, incarnavano la minoranza di voto (rispetto a soggetti pubblici e sindacati). Ma il partenariato, applicato per anni in Francia e oggetto oggi proprio oltre frontiera di una profonda revisione critica, richiede una sperimentazione complessa e un'applicazione rigorosa. E di certo – sottolinea Duci – non si è partiti con il piede giusto; lo stesso vale per il tanto enfatizzato tavolo nazionale di coordinamento delle scelte”.

Secondo Federagenti questo tavolo, finora inesistente, del quale non si conoscono neppure i nomi dei componenti ministeriali, sta già diventando il terreno per una rissa fra categorie alla ricerca di poltrone e ruoli. “E tutto ciò – conclude il presidente di Federagenti Duci – accade in un momento a dir poco complesso della portualità mondiale e italiana, travolte dal fenomeno delle concentrazioni, dall'ingresso in forza di Fondi di investimento e da una rivoluzione di mercato i cui effetti andrebbero come minimo gestiti dalle Autorità di sistema portuale”.

La Riforma?

Avanti adagio quasi indietro

LIVORNO - A rifletterci bene, ci sarebbe poco da aggiungere all'amaro e preoccupato richiamo di Gian Enzo Duci, che riportiamo qui sopra ed è apparso - anche se forse

Antonio Fulvi
(segue a pagina 10)

La Riforma? Avanti adagio

con un rilievo minore di quanto avrebbe meritato - su tutte le testate marittime. O meglio: c'è da aggiungere la preoccupazione che sia ormai diventando trasversale, ben oltre quella del presidente (e degli associati) di Federagenti, per una Riforma che sembra impantanata a metà del guado. Perché se ancora la Confetra di Nerco Marcucci e qualche altra primaria associazione sgomitano in Viale Asia perché il processo delle varie "governance" vada avanti, cercando di vedere quanto di buono è stato fatto e non solo lo stallò generale, è ormai evidente che il ministro Delrio e con lui l'intero governo siano presi da ben altri problemi che non quelli dei porti.

Priorità giustificabili? Presso me della UE sulla partita a scacchi del debito pubblico e del "rigorismo" tanto caro alla Germania? Infinita diafrasi interna al PD, della quale alla gente non frega un accidente ma che sta condizionando scelte vitali per l'economia e per i quotidiani problemi delle famiglie?

Siamo arrivati, dopo più di un anno dalla riforma diventata legge, a un panorama portuale a macchia di leopardo, dove alcuni porti sono stati "benedetti" dagli accordi partitici ed hanno almeno iniziato il nuovo percorso da Adsp, altri hanno designazioni "sospese", altri ancora si sono persi nelle nebbie delle ripicche, dei veti incrociati, del "farimmo ammunità". Non si sa che succederà di Assoportì, né del suo attuale presidente Pasquale Monti, che qualcuno vorrebbe giubilato e altri in corsa per un porto della Sicilia. In caso di fine corsa, che succederà di Assoportì? Non un piccolo dettaglio, nel marasma generale.

Perdonate il riferimento di casa mia: a Livorno da un mese è stato

designato presidente l'ingegner Stefano Corsini, ma il ministro Delrio non ha ancora firmato il relativo decreto e ovviamente Corsini se ne sta a Roma, in attesa (dicono nemmeno tanto convinta, visto che avrebbe preferito Venezia) degli atti. Che aspetta Delrio? Tra due giorni il ministro parte per la Cina e se nel frattempo il decreto non sarà firmato, si va a metà marzo, perdendo un altro mese. Dicono anche che il ritardo è dovuto ai veti incrociati sul futuro segretario generale: Enrico Rossi, governatore della Toscana, vorrebbe Luciano Guerrieri, il Pd livornese è diviso tra il preferire la conferma di Massimo Provinciali e Guerrieri, di Corsini dicono che vorrebbe portarsi un segretario tutto suo, magari "pescato" dalla più capace burocrazia locale (riaffiora in modo carsico il nome del capitano di vascello (Cp) e neocavaliere Nerio Busdraghi). Dicono tante cose, come si vede. Ma in quanto ai fatti, siamo all'avanti adagio quasi indietro. Mortificante per chi, a fronte della rivoluzione mondiale in atto sull'armamento, sul terminalismo, sull'ingresso (devastante?) dei fondi d'investimento, cerca ancora di investire, di programmare, di protettarsi sul futuro. Ma quale futuro?

Federagenti: la riforma al palo



Gian Enzo Duci

ROMA - La considerazione di partenza è amara: "Ci sono voluti dieci anni per farla, ora speriamo che non ne siano necessari altrettanti per renderla esecutiva e applicarla compiutamente". Per Gian Enzo Duci, gli ultimi e ormai quasi quotidiani segnali che arrivano dalla portualità nazionale giustificano oggi un forte allarme sugli esiti e l'efficacia della riforma portuale varata ormai più di sei mesi fa dal governo ed enfemisticamente ancora oggi "in mezzo al guado".

(segue a pagina 10)

La riforma al palo

Secondo il presidente di Federagenti i ritardi riguardano l'intera impalcatura della riforma che segna il passo su diversi fronti. Con 617 porti ancora in ricerca di un presidente, sembrano riemergere drammaticamente logiche di carattere puramente politico per posizioni che richiederebbero oggi soggetti dotati - come la riforma prevede - di professionalità ed esperienza incontestabili.

Ciò riguarda i vertici delle Autorità portuali di sistema, ma anche i Comitati di gestione che, salvo rare eccezioni (e fra queste registriamo con piacere quella di Umberto Masucci che ha rinunciato ai suoi incarichi di imprenditore privato per partecipare al difficile sforzo di rilancio del porto di Napoli), propongono scelte qualitativamente discutibili.

Da un punto di vista formale lo spostamento delle categorie produttive dall'organo decisionale, il Comitato Portuale, ad uno consultivo, il Tavolo di partenariato, sembrerebbe una riduzione del peso del "privato" rispetto al "pubblico" nella governance portuale; tuttavia io credo che questa sia una partita ancora tutta da giocare. In linea teorica

i tavoli di partenariato, se gestiti in maniera corretta, potrebbero garantire un peso specifico notevole agli imprenditori privati, un peso forse maggiore di quello di sostanziali testimoni che avevano nei Comitati portuali di cui, non si dimentichi, incarnavano la minoranza di voto (rispetto a soggetti pubblici e sindacati). Ma il partenariato, applicato per anni in Francia e oggetto oggi proprio oltre frontiera di una profonda revisione critica, richiede una sperimentazione complessa e un'applicazione rigorosa. E di certo - sottolinea Duci - non si è partiti con il piede giusto; lo stesso vale per il tanto enfaticamente voluto nazionale di coordinamento delle scelte".

Secondo Federagenti questo tavolo, finora inesistente, del quale non si conoscono neppure i nomi dei componenti ministeriali, sta già diventando il terreno per una rissa fra categorie alla ricerca di poltrone e ruoli.

E tutto ciò - conclude Duci - accade in un momento di un poco complesso della portualità mondiale e italiana, travolte dal fenomeno delle concentrazioni, dall'ingresso in forza di Fondi di investimento e da una rivoluzione di mercato i cui effetti andrebbero come minimo gestiti dalle Autorità di sistema portuale.

Mise, Pilkington: forno Porto Marghera tornerà in funzione a novembre



Roma, 19 febbraio 2017 – Si è tenuto il 16 febbraio scorso, presso il Ministero dello Sviluppo Economico, l'incontro tra i rappresentanti di Pilkington Italia e le parti sociali nel corso del quale il Presidente della società Graziano Marcovecchio ha annunciato che il forno fusorio di Porto Marghera tornerà in funzione a novembre 2017.

Nel corso della riunione, tutte le parti hanno evidenziato l'ottimo risultato raggiunto che rappresenta un caso di politica industriale di successo reso possibile grazie al lavoro sinergico di azienda, Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Veneto, Comune di Venezia e Organizzazioni Sindacali, insieme allo sforzo dei lavoratori che si sono resi disponibili ad aumentare la produttività. Una situazione favorevole che ha convinto NSG, una delle più grandi multinazionali del settore cui fa capo Pilkington, ad investire in Italia. Il sito di Porto Marghera, in crisi dal 2012 dopo lo spegnimento del forno, tornerà quindi a lavorare a pieno ritmo favorendo anche occupazione.

Porto, allarme “Tutto fermo da tre mesi”

> Bosco: “La burocrazia schiaccia i moli
diventa a rischio anche la pace sociale”
la Camera del Lavoro sprona Signorini

MASSIMO MINELLA

A tre mesi dalla nomina del presidente dell'**authority** che unisce gli scali di Genova e Savona nulla è ancora accaduto. Sono pesanti, le parole del segretario della Camera del Lavoro Ivano Bosco. Uno che dentro al porto praticamente c'è nato, visto che ha iniziato a fare attività sindacale da delegato del Bacini, e che non ha mai smesso di seguirlo e di battersi per il suo rilancio.

SEGUE A PAGINA 11

L'allarme della Cgil “In porto tutto fermo rischiamo la crisi”

Ivano Bosco, segretario della Camera del Lavoro
“Servono decisioni, ma è paralisi da tre mesi”

«DALLA PRIMA DI CRONACA

MASSIMO MINELLA

BOSCO torna ai tanti, troppi “stop and go” del porto di Genova negli ultimi anni. L'ultima fase della gestione Merlo, con l'annuncio del suo addio anticipato ancor prima delle elezioni regionali di maggio 2015, poi il lungo commissariamento

dell'ammiraglio Pettorino, che dai due mesi iniziali (previsione del ministro Delrio) si è allungato fin oltre l'anno. E infine la nomina del presidente Paolo Signorini, ufficializzata a inizio dicembre. Una nuova partenza? Niente affatto. Perché Signorini governa una squadra che, per decidere, ha bisogno di organi regolarmente insediati, il board e il se-

gretario generale. Ma sui nomi delle persone designate tocca all'Anac pronunciarsi. Fino ad allora, bocce ferme. Il fatto è che dal board, e dal segretario generale che dev'essere nominato a seguire, dipendono le decisioni strategiche per lo scalo.

E allora, segretario Bosco, come si può uscire da questa situazione di emparse?

«Si esce rendendo operativi tutti gli organi di governo dell'**authority**. Ma finora abbiamo solo atteso e questa vicenda è l'ennesima conferma del livello di burocrazia nel nostro Paese. I ritardi sono incredibili e arrivano dopo un commissariamento. In pratica è come se il commissariamento proseguisse».

L'**authority** si sta sforzando per accelerare la situazione...

«Non ho dubbi che lo stia facendo, ma ho altri timori...»

Che cosa intende dire?

«Temo che questi ritardi possano favorire alcune manovre politiche. Per cui non sono così sicuro che tutti siano dispiaciuti sulla piega presa dalla vicenda. A maggior si vita per le amministrative, non dimentichiamolo».

Qualcuno potrebbe accusarla di fare dietrologia, non crede?

«Bene, allora se non è così diamo finalmente una sveglia a questa situazione narcotizzata. L'elenco delle decisioni da prendere è lunghissimo».

Vogliamo rivederlo?

«Sì, parte subito da palazzo San Giorgio che ancora una volta rischia di essere mortificata dalla piega degli eventi».

In che senso?

«Siamo di fronte a una struttura valida, con grandi professionalità. Eppure, ogni volta che c'è un cambio al vertice tutto sembra messo in discussione, tutto deve ripartire da zero. Io credo invece che proprio da qui, dalla struttura si debba ripartire per affrontare insieme al vertice le emergenze dello scalo».

Ecco, e secondo lei da dove si dovrebbe partire?

«I punti di partenza delle emergenze, purtroppo, sono tanti. Io dico la proroga delle concessioni portuali, perché è la più paradossale. Negli altri porti è già stato tutto risolto. Qui è tutto fermo da anni. Insomma, ci lamentiamo degli imprenditori che

non investono. Qui vorrebbero investire e non lo permettiamo. Io non dico di dare proroghe gratis, i controlli ci devono essere e anche molto rigidi. Ma poi se i piani vengono approvati allora si deve procedere. Non ci può sfuggire che in parallelo sta cambiando la geografia di questo porto, gli accordi del Sech con un fondo straniero e dei Messina con Msc ribaltano assetti a cui siamo abituati da tempo».

Preoccupato?

«È un obiettivo stravolgimento dell'assetto portuale. E serve qualcuno che lo governi, che valuti l'arrivo di fondi o il rafforzamento di grandi compagnie armatoriali. Possono anche diventare opportunità, ma serve un authority forte che ragioni anche in un'ottica territoriale allargata, visto che coinvolge anche Savona o Vado. E questo vale per i privati e, ancor più, per il lavoro».

Si riferisce alla bocciatura dell'emendamento che consentiva di intervenire a favore delle

compagnie con una quota delle tasse portuali?

«Proprio a quella. Non possiamo assolutamente permetterci che una struttura come la Compagnia Unica possa andare in sofferenza. Verrebbe compromessa la pace sociale che è quella che ha permesso al porto di raggiungere questi risultati. Gli imprenditori hanno potuto investire e sono cresciuti perché sapevano di poter contare su una struttura flessibile e professionale come la Culmv. Ci vuole un authority che prenda in mano la situazione, un presidente che entri nel cuore del problema».

Lei in passato ha lanciato l'allarme anche sulle riparazioni...

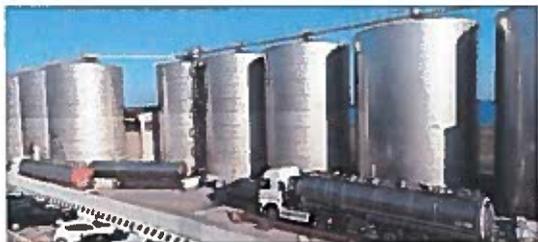
«E lo lancia di nuovo. Ci sono imprenditori che investono da altre parti in attesa di avere risposte qui. Ma le risposte non arrivano. E lo stesso vale sulle aree Piaggio. C'è un'azienda, la Phase, che vuole investire, ma per farlo ha bisogno di una concessione lunga, non certo di sei mesi. Come può programmare i suoi investimenti? Diamole risposta e così facendo aiuteremo anche i dipendenti in esubero della Piaggio che potrebbero trovare spazio con questa nuova opportunità produttiva».

ARMANDO TESTA PER L'ESPRESSO

“La burocrazia ci schiaccia, mentre occorre rapidità su concessioni e aree”

Informazioni Marittime

Genova-Savona fanno "sistema" con oli minerali



Comincia già a lavorare in un ottica di "sistema" l'**Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale**. I Depositi Costieri Savona, infatti, conquistano un nuovo traffico da 70mila tonnellate di oli vegetali per industria grazie all'alleanza fra aziende trasversale fra Genova e Savona. I protagonisti sono **Saar Depositi Portuali**, **Silomar** e la **Depositi Costieri di Savona**, presenti in entrambi i porti con impianti di sbarco, stoccaggio, ricarica e imbarco di rinfuse liquide alimentari e prodotti assimilabili, oli vegetali per uso industriale o energetico e altri prodotti liquidi compatibili.

Saar, che ha impianti a Genova per il trattamento di oli alimentari ma non ha mai implementato quelli per il biodiesel, ha stipulato un contratto di affitto con Depositi Costieri Savona per gestire gli impianti situati sulla Darsena Alti Fondali nel bacino portuale, 33 serbatoi di acciaio per una capacità complessiva di 26mila metri cubi, a cui si affiancano due pontili di ormeggio con un pescaggio di 16 metri. Questo ha permesso di conquistare il nuovo traffico, con l'attracco previsto di 12 navi nel 2017.

Amico, dall'Authority concessione in regola

Genova - Riparazioni navali nel porto di Genova. Sentenza del Consiglio di Stato: respinto il ricorso del cantiere Campanella.



Genova - Il Consiglio di Stato, con una sentenza dello scorso 16 febbraio, ha confermato quanto già era stato deciso più di un mese fa dal Tar della Liguria ed ha respinto il ricorso in appello da parte delle Leghe Leggere Campanella. Secondo il Consiglio di Stato, l'Autorità portuale di Genova ha quindi correttamente e legittimamente assegnato in concessione, al cantiere Amico & Co, le "Aree di Levante" nella zona delle riparazioni navali del capoluogo ligure, preferendo il progetto di Amico a quello delle Leghe Leggere Campanella. Nei capitoli della sentenza che vanno dal 20 al 26, **il Consiglio di Stato chiarisce come la procedura di comparazione tra istanze concorrenti per l'assegnazione di concessione del demanio sia non solo lecita ma addirittura preferibile rispetto alla procedura di "gara" con condizioni predefinite**, e ne spiega le ragioni in modo chiaro e dettagliato, tanto che questa specifica sentenza potrebbe risultare molto utile per future assegnazioni nel porto di Genova. «Nel comparare le due domande concorrenti - si legge - l'Autorità portuale non ha dato prevalenza alle controinteressate per la maggiore dimensione di queste società, come si sostiene nel motivo in esame, ma per i contenuti del progetto di utilizzo delle aree da queste proposte». **«In conclusione - chiude la sentenza del Consiglio di Stato - gli appelli principali devono essere respinti».**

GENOVA. SENTENZA DEL CONSIGLIO DI STATO

Amico, dall'Authority concessione in regola

Respinto il ricorso del cantiere Campanella

GENOVA. Il Consiglio di Stato, con una sentenza dello scorso 16 febbraio, ha confermato quanto già era stato deciso più di un mese fa dal Tar della Liguria ed ha respinto il ricorso in appello da parte delle Leghe Leggere Campanella.

Secondo il Consiglio di Stato, l'Authority portuale di Genova ha quindi correttamente e legittimamente assegnato in concessione, al cantiere Amico & Co, le "Aree di Levante" nella zona delle riparazioni navali del capoluogo ligure, preferendo il progetto di Amico a

quello delle Leghe Leggere Campanella. Nei capitoli della sentenza che vanno dal 20 al 26, il Consiglio di Stato chiarisce come la procedura di comparazione tra istanze concorrenti per l'assegnazione di concessione del demanio sia non solo lecita ma addirittura preferibile rispetto alla procedura di "gara" con condizioni predefinite, e ne spiega le ragioni in modo chiaro e dettagliato, tanto che questa specifica sentenza potrebbe risultare molto utile per future assegnazioni nel porto di Genova.



Il cantiere Amico & Co

«Nel comparare le due domande concorrenti - si legge - l'Authority portuale non ha dato prevalenza alle controinteressate per la maggiore dimensione di queste società, come si sostiene nel motivo in esame, ma per i contenuti del progetto di utilizzo delle aree da queste proposte». «In conclusione - chiude la sentenza del Consiglio di Stato - gli appelli principali devono essere respinti».

PUNTI DI VISTA

BLUEPRINT, CHI È CONTRO VUOLE UNA FIUMARA 2?

GIORGIA MANNU

Preferite il Blueprint o l'ennesimo centro commerciale? Dopo l'esito del concorso Blueprint Competition, ci siamo presi un po' di tempo per comprendere quale sia il nuovo scenario che si sta presentando. Un progetto vincitore avrebbe sicuramente facilitato i passi successivi, anche se ovviamente è irrealistico pensare che i lavori sarebbero iniziati il giorno dopo, per la mancanza del relativo investimento economico. Questo tuttavia non significa che il Blueprint abbia subito uno stop definitivo: il concorso riguarda l'area dell'ex Fiera, ovvero solo una parte delle aree del Blueprint, che si sviluppa dal Porto Antico alla Foce. Per noi il Disegno Blu è ancora assolutamente valido! Ma focalizziamo l'attenzione su alcuni punti:

1- Concorso di idee: non entriamo nel merito né del Concorso, né del lavoro della Commissione, né dei progetti presentati: non abbiamo la corsa a diventare esperti di tutto. Abbiamo un grande rispetto di tutti coloro che si sono messi in gioco, ciascuno per la propria parte.

2- Osservazioni emerse dopo l'esito del lavoro della commissione: sono state sollevate perplessità sui metri quadrati assegnati all'edilizia residenziale. Riportiamo quindi l'articolo de "Il Secolo XIX" del 15.02.2017: "(...) All'inizio erano destinati a residenziale 11.300 metri quadrati su un totale di 48.300 mq di nuove costruzioni.

Quando si è deciso di demolire anche il padiglione D, sono stati aggiunti 11.700 mq di superficie edificabile portando quindi il totale a 60.000 mq a fronte di 65.000 mq demoliti. In questa ultima versione, le superfici residenziali sono aumentate, mentre sono diminuite da 25.000 a 5.000 mq quelle per uffici".

3- Il Disegno Blu è trasversale: è stato accolto da un'intesa congiunta tra Comune, Regione Liguria e **Autorità Portuale**. Chi strumentalizza il Blueprint associando una sua eventuale mancata realizzazione ad un fallimento dell'attuale giunta comunale è fuori strada. Il progetto è del tutto bipartisan e ricordiamo ancora le incisive parole espresse dal governatore Toti in difesa del Disegno Blu in assemblea regionale nel giorno dello sciopero delle Riparazioni Navali: "il progetto è per la città e della città".

4- Pare che il residenziale non sia più appetibile per i grandi investitori, necessari per la realizzazione dell'opera, maggiormente attirati da centri direzionali e insediamenti turistici alberghieri. Sarebbe opportuno fare chiarezza su questo punto. Se la nuova proposta è un centro direzionale/alberghiero in area Fiera, non è chiaro se si

pensi di mantenere comunque l'impianto generale del Blueprint. Ad esempio: la nuova marina, che avrebbe anche gli ormeggi necessari al trasferimento delle imbarca-

zioni dal Duca degli Abruzzi, sarebbe compatibile? Sarebbero appetibili ormeggi di barche da diporto senza residenze ad esse collegate elemento di successo di tante marine in altre località del Mediterraneo?

Oppure il trend è di abbandonare la marina e si preferisce altro? Con quale tempistica? E sulla base di quale progetto? Con quali investitori? E soprattutto con quale sostenibilità ambientale, visto che il Blueprint prevede insediamenti all'avanguardia e soluzioni ecosostenibili? Non si penserà per caso ad un progetto in stile torri San Benigno o ad un centro commerciale, che potrebbe causare il k.o. delle attività commerciali del centro storico e del centro città? In altre parole, chi avversa il Blueprint, cosa vorrebbe al suo posto, una Fiumara 2?

5- Il Blueprint è stato anche pensato per la necessità di dare unità alle Riparazioni Navali, sistemare gli attuali bacini e ampliare il bacino quattro per poter accogliere navi più grandi che ormai sono lo standard per essere competitivi nel settore. Da cui il parziale tombamento del Duca degli Abruzzi e lo spostamento delle imbarcazioni da diporto nell'area ex fiera. Altrimenti 2000 persone perderanno il lavoro e in breve tempo. Necessità ribadita più volte dagli imprenditori e dai sindacati nei nostri incontri pubblici e anche a mezzo stampa. Ribadiamo infine che lo spostamento delle Riparazioni Navali

non è sostenibile né per i costi, né per la morfologia della nostra città e che quindi chi si nasconde dietro all'affermazione "Spostiamo le Riparazioni Navali a 5 chilometri dalla città, mica le vogliamo chiudere" mente sapendo di mentire.

6- I 28,5 milioni stanziati dal governo: Vogliamo iniziare ad attivarci per far sì che arrivino nelle tasche dell'amministrazione competente e che quindi si inizi ad abbattere l'ecomostro del Nira? Si è detto che si attendeva la nomina del presidente della nuova **Autorità Portuale**. Adesso c'è. Quanto dobbiamo attendere ancora? Quando Regione, Comune e **Autorità Portuale** inoltreranno la formale richiesta al Ministero?

Noi siamo a disposizione per un nuovo incontro allo scopo di fare chiarezza, ma non possiamo accettare che questa fase di rallentamento venga interpretata e cavalcata come un no al Blueprint.

L'autore è portavoce Comitato Sibblueprint

«Blue economy, persi 28 miliardi per mancati investimenti» / IL COLLOQUIO

Genova - Bucchioni: «Attività a rischio nei porti commerciali e turistici». Martedì a Roma un convegno sulla produzione legata al mare.



Genova - **Soldi, parecchi soldi, gettati totalmente al vento. Un capitale notevole, che avrebbe potuto contribuire allo sviluppo dell'economia italiana legata al mare. Un dato su tutti: il nostro Paese, dal 1980 ad oggi, ha perso senza neppure accorgersene ben 28 miliardi di euro a causa dell'erosione delle coste.** A lanciare l'allarme è Giorgia Bucchioni, agente marittimo e presidente di Blue Vision, l'associazione spezzina che sull'argomento organizzerà a Roma - il prossimo 21 febbraio con il patrocinio di Unioncamere e Legambiente - un convegno che avrà come tema principale proprio quello degli attuali problemi e dello sviluppo futuro della *blue economy nell'area del Mediterraneo*. **«Quello che l'Italia trascura da sempre - spiega Bucchioni - è una cura e un'attenzione per l'intero sistema costiero. Eppure, da un Paese come il nostro che si affaccia sul Mediterraneo, dovrebbe essere fatto un piano affidabile per salvaguardare l'intero tessuto produttivo legato al mare: dai porti commerciali che basano il loro business sul traffico merci, a quelli turistici dove scalano quotidianamente navi da crociera e yacht, senza dimenticare l'intera filiera legata alla pesca».**

Oggi, il macro-settore della *blue economy* occupa 5,4 milioni di persone e riguarda potenzialmente il 60% della popolazione europea, residente e impegnata in attività che si svolgono a ridosso delle coste. **Solamente il nostro Paese conta ottomila chilometri di coste, 24 porti commerciali e decine di scali turistici.** **«Ma il mondo della politica e in parte anche quello dell'impresa - denuncia la presidente di Blue Vision - dimostrano ormai una disattenzione cronica verso questo importante comparto».** Un altro importante argomento che

- segue

verrà affrontato durante l'incontro a Roma sarà quello dell'incidenza che il caos geopolitico presente in alcune aree del Mediterraneo può ancora avere sul turismo via mare e quindi su una importantissima fonte di reddito per l'Italia. «Già oggi sono più di 20 milioni i turisti in fuga - sottolinea Bucchioni - ma senza un'adeguata analisi di quello che ancora può accadere, il numero rischia di salire drasticamente». «Proprio per questo - prosegue - il nostro obiettivo vuole essere quello di accendere i riflettori sulla crescita delle economie connesse al mare, indicare al Paese le potenzialità di settore e focalizzare l'attenzione su criticità che potrebbero innescare reazioni a catena negative: in primis quelle relative alla security».

A Roma, tra gli altri, intervengono Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, il terminalista campano Agostino Gallozzi - in qualità di presidente di Marina D'Arechi -, il numero uno di Unioncamere Ivan Lo Bello, Rossella Muroni, presidente di Legambiente e Silvia Velo, sottosegretario al ministero dell'Ambiente. In Italia - secondo i vertici dell'associazione spezzina - il dibattito sul futuro dei mari è pressoché totalmente assente, rispetto invece a posizioni particolarmente forti di Spagna e Francia, attivissime nel dibattito in Unione Europea e presenti in forze con ministri e sottosegretari a tutte le occasioni di discussione e progettazione sul settore della blue economy. «Liguria, Toscana e Sardegna - chiude Bucchioni - sono le aree che nel nostro Paese stanno pagando più di altre la poca cura del nostro sistema costiero. Ma un'inversione di tendenza è d'obbligo se si vuole preservare l'intera economia italiana legata al mare».

MARTEDÌ A ROMA UN CONVEGNO SULLA PRODUZIONE LEGATA AL MARE

«Blue economy, persi 28 miliardi per mancati investimenti»

Bucchioni: «Attività a rischio nei porti commerciali e turistici»

IL COLLOQUIO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. Soldi, parecchi soldi, gettati totalmente al vento. Un capitale notevole, che avrebbe potuto contribuire allo sviluppo dell'economia italiana legata al mare. Un dato su tutti: il nostro Paese, dal 1980 ad oggi, ha perso senza neppure accorgersene ben 28 miliardi di euro a causa dell'erosione delle coste. A lanciare l'allarme è Giorgia Bucchioni, agente marittimo e presidente di Blue Vision, l'associazione spezzina che sull'argomento organizzerà a Roma - il prossimo 21 febbraio con il patrocinio di Unioncamere e Legambiente - un convegno che avrà come tema principale proprio quello degli attuali problemi e dello sviluppo futuro della *blue economy* nell'area del Mediterraneo.

«Quello che l'Italia trascura da sempre - spiega Bucchioni - è una cura e un'attenzione per l'intero sistema costiero. Eppure, da un Paese come il nostro che si affaccia sul Mediterraneo, dovrebbe essere fatto un piano affidabile per salvaguardare l'intero tessuto produttivo legato al mare: dai porti commerciali che basano il loro business sul traffico merci, a quelli turistici dove scalano quotidianamente navi da crociera e yacht, senza dimenticare l'intera filiera legata alla pesca». Oggi, il macro settore della *blue economy* occupa 5,4 milioni di persone e riguarda potenzialmente il 60% della popolazione europea, residente e impegnata in attività che si svolgono a ridosso delle coste. Solamente il nostro Paese conta ottomila chilometri di coste, 24 porti commerciali e decine di scali turistici. «Ma il mondo della politica e in parte anche quello dell'impresa - denun-



Veduta aerea di Molo Fornelli, terminal spezzino riservato al traffico container

cia la presidente di Blue Vision - dimostrano ormai una disattenzione cronica verso questo importante comparto». Un altro importante argomento che verrà affrontato durante l'incontro a Roma sarà quello dell'incidenza che il caos geopolitico presente in alcune aree del Mediterraneo può ancora avere sul turismo via mare e quindi su una importantissima fonte di reddito per l'Italia. «Già oggi sono più di 20 milioni i turisti in fuga - sottolinea Bucchioni - ma senza un'adeguata analisi di quello che ancora può accadere, il numero rischia di salire drasticamente». «Proprio per questo - prosegue - il nostro obiettivo vuole essere quello di accendere i riflettori sulla crescita delle economie connesse al mare, indicare al Paese le potenzialità di settore e focalizzare l'attenzione su criticità che potrebbero innescare reazioni a catena negative: in primis quelle relative alla security».

A Roma, tra gli altri, interverranno Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, il

terminalista campano Agostino Gallozzi - in qualità di presidente di Marina D'Arechi - il numero uno di Unioncamere Ivan Lo Bello, Rossella Muroni, presidente di Legambiente e Silvia Velo, sottosegretario al ministero dell'Ambiente. In Italia - secondo i vertici dell'associazione spezzina - il dibattito sul futuro dei mari è pressoché totalmente assente, rispetto invece a posizioni particolarmente forti di Spagna e Francia, attivissime nel dibattito in Unione Europea e presenti in forze con ministri e sottosegretari a tutte le occasioni di discussione e progettazione sul settore della *blue economy*.

«Liguria, Toscana e Sardegna - chiude Bucchioni - sono le aree che nel nostro Paese stanno pagando più di altre la poca cura del nostro sistema costiero. Ma un'inversione di tendenza è d'obbligo se si vuole preservare l'intera economia italiana legata al mare».

IN VISTA DEL CONGEDO DA VICE COMANDANTE GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE

L'ammiraglio Dell'Anna a Genova nel saluto di fine carriera

Un affettuoso incontro con il personale e con il cluster portuale del primo scalo d'Italia - Una prestigiosa serie di incarichi e il messaggio ai militari

GENOVA - Un passaggio dalla capitale dello shipping, della portualità, e dal Comando regionale più importante d'Italia, quello fatto dall'ammiraglio Narione Dell'Anna - vice comandante generale delle Capitanerie - a pochi giorni dal congedo dal servizio attivo per limiti d'età.

Accompagnato dal comandante del porto, l'ammiraglio ispettore Dell'Anna ha reso visita a Palazzo Tursi al sindaco della città Doria, dopo il saluto ed il confronto coi colleghi di Genova e di tutta la Regione. Dell'Anna ha voluto incontrare il cluster marittimo e portuale, per dare il suo saluto ai servizi tecnico-nautici (pilotti, ormeggiatori ed operatori del rimorchio) e ad un'utenza marittima che annovera i maggiori rappresentanti dello shipping e della portualità nazionale. Il leccese Dell'Anna è molto conosciuto al cluster marittimo nazionale per la sua prestigiosa carriera, culminata

al livello di vertice delle Capitanerie, che negli anni più recenti lo ha visto comandante dei porti di La Spezia e Livorno, poi capo del personale, ed infine, durante l'ultimo mandato, vice comandante del Corpo e commissario **Dell'Anna** **La Spezia** di Civitavecchia.

Nell'incontro con la comunità marittima e portuale, l'ammiraglio Dell'Anna - introdotto dal comandante del porto Pettorino - ha inteso mettere in risalto il legame forte fra Capitaneria ed utenza del mare, che a Genova trova la sua massima esaltazione nella caratterizzazione della centralità del ruolo dell'Autorità Marittima rispetto a tutte le attività portuali e costiere. Il vice comandante generale ha messo in evidenza la funzione moderna delle Capitanerie - che hanno competenze esclusive rivolte alla tutela degli usi civili del mare - ed ha sottolineato la strategicità di Genova rispetto all'intero cluster

marittimo e portuale nazionale. Guardando proprio Genova, ma allo stesso tempo rimarcando l'approccio sistemico ed uniforme con cui le Capitanerie operano su tutto il territorio nazionale, l'ammiraglio ha indicato il Corpo quale custode della cosiddetta "sicurezza produttiva": si tratta di quel modus operandi teso a garantire la sicurezza della navigazione in modo globale - declinabile nella tutela della nave, delle persone a bordo (equipaggio e passeggeri), delle infrastrutture portuali, dell'ambiente marino, e della sicurezza del lavoro - senza per nulla appesantire (tutt'altro) la gestione del processo nave, dalla sua presa in carico fuori dal porto, all'uscita dall'area di traffico marittimo di competenza. Dell'Anna ha da ultimo avuto parole di apprezzamento per l'accoglienza ricevuta dalla comunità marittima e portuale - dicendo di essere stato onorato di averla incontrata - ed ha

inoltre rimarcato la notevole considerazione con cui i media locali seguono la funzione e le attività della Capitaneria genovese.

L'ammiraglio Pettorino, nell'occasione, ha voluto testimoniare l'esaltante carriera di Dell'Anna, al quale è accomunato da molte condivisioni (fra cui il comando di Spezia) e da momenti fondamentali della storia contemporanea delle Capitanerie vissuti assieme, ed infine ha ringraziato e salutato calorosamente l'ammiraglio Dell'Anna per il prezioso contributo fornito al Corpo con il quarantennale, laboriosissimo ed appassionato servizio reso al Paese. Dell'Anna si è detto onorato di averlo fatto, e di essere stato testimone di una fase importantissima di evoluzione del Corpo, perché si tratta degli ultimi 40 anni dei 152 di storia.

All'ammiraglio ed amico Narione Dell'Anna giungano nell'occasione i più affettuosi saluti ed auguri anche de "La Gazzetta Marittima".



NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE CARLA RONCALLO

Avanti con la collaborazione tra i porti niente più guerriglia tra le Authorities

La riforma favorirà l'armonizzazione dei sistemi e valorizzerà le singole vocazioni - I programmi di sviluppo per La Spezia e Marina di Carrara - Gli impegni per i waterfront



Carla Roncallo

La riforma va avanti, anche se sconta qualche ritardo: e Carla Roncallo, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale, crede fermamente in una "New Age" in positivo. Ecco l'intervista.

Presidente, quali sono i punti di attrito e quali le opportunità che provengono dal processo di accorpamento del due porti La Spezia e Marina di Carrara?

Vedo più opportunità che criticità sull'integrazione dei due scali. La Spezia e Carrara hanno vocazioni completamente diverse, sono dimensionalmente diversi. Carrara è più piccola rispetto a Spezia ma ha delle eccellenze che vorremmo implementare, non solo mantenere, come ad esempio il project cargo. La General Electric si è già insediata assorbendo la Nuova Pignone; speriamo di avere anche altre grosse imprese di questo settore che per svolgere la loro attività utilizzino le aree a monte del porto di Carrara con la banchina portuale a servizio.

Cinzia Garofoli
(segue in ultima pagina)

Collaborazione tra i porti

di questo genere di trasporti. Per quanto riguarda Spezia invece stiamo cercando di portare avanti i progetti previsti dal piano regolatore portuale: due grossi progetti dei due terminalisti principali ed

anche altre nostre opere come il rilacimento del fascio binari che è attualmente in fase di gara e che cercheremo di concludere a breve per garantire una maggiore efficienza sotto il profilo del trasporto su ferro della merce dal nostro porto.

Ad inizio del suo mandato di commissario evidenziò l'importanza di superare la concorrenza tra porti vicini per competere uniti verso i porti europei. Ritiene

davvero che sarà un percorso facile?

Non so se sarà facile portare avanti un percorso simile, ma so che ci credo molto. Con il presidente Signorini ho buoni rapporti, ci conosciamo molto bene perché proveniamo ambedue dagli uffici della Regione Liguria, con il presidente Corsini invece al momento ho meno contatti, ma nei prossimi mesi sicuramente li avremo. Direi che il periodo delle ostilità è finito: la riforma si esprime nel senso della collaborazione tra le diverse autorità di sistema e quindi non sarà più possibile la "guerriglia" interna. Il sistema dei porti italiani dovrebbe lavorare in un'unica direzione.

Proprio riguardo alla riforma: il presidente di Federagenti Gian Enzo Duci ha recentemente espresso preoccupazione per i ritardi nella sua applicazione dato il momento complesso che il mondo della portualità sta attraversando. Cosa pensa di questa situazione?

In effetti è vero che siamo attraversando un periodo, non dico di fermo, ma di rallentamento del tutto. Sono però convinta che vedendo il tutto in prospettiva - magari tra un anno - questo ritardo sarà stato assorbito, forse dopo una riforma di questa portata è fisiologico che ci siano dei periodi di verifica e riflessione e che questi comportino rallentamenti.

Per quanto riguarda le nomine a che punto è l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale?

Da pochissimi giorni abbiamo avuto la nomina del collegio dei revisori e ritengo questo un importante tassello; per quanto riguarda il comitato di gestione abbiamo avuto la nomina dei rappresentanti della Capitaneria, del Comune di La Spezia, della Regione Liguria mentre stiamo aspettando la nomina della Regione Toscana e del Comune di Carrara. Penso che arriveranno a breve e credo dunque che potremo essere operativi in tempi ragionevoli.

Fra i vari temi che dovrete affrontare c'è anche quello del waterfront, sia per La Spezia che per Carrara: è un argomento molto sentito dai cittadini.

Stiamo dialogando con entrambe

le città. Con La Spezia abbiamo un confronto aperto, quasi quotidiano, molto collaborativo. In particolare in questa fase stiamo discutendo sulla parte del waterfront che dovrebbe riguardare il futuro delle crociere ossia la possibile realizzazione del nuovo molo da dedicare al servizio esclusivo degli operatori crocieristici, la richiesta ci viene proprio dagli stessi operatori che hanno tutto l'interesse a fare investimenti sulla nostra città. Ritengo che questa sia un'opera che dobbiamo assolutamente portare avanti, ci stiamo perciò confrontando per definire insieme le modalità.

L'EVENTO

Bilog, buona la prima: a Piacenza 400 persone

PIACENZA. Si è conclusa giovedì pomeriggio a 400 presenze la prima edizione della Bilog, la Biennale della Logistica, due giorni di esposizione-forum sulla logistica nata dall'accordo tra Comune di Piacenza e Autorità di sistema portuale La Spezia-Carrara. L'Europa è ora più vicina agli operatori logistici del corridoio La Spezia-Piacenza: significativa infatti la partecipazione a livello europeo, come sottolinea Alexio Picco, esperto di finanziamenti europei e amministratore delegato di Circle, azienda co-organizzatrice della Bilog al fianco di Piacenza Expo: «L'obiettivo di avvicinare l'Europa alla realtà degli operatori logistici del corridoio La Spezia-Piacenza è stato centrato, grazie al coinvolgimento del coordinatore delle Autostrade del Mare Brian Simpson, del suo advisor della Dg Move Wojtek Sopinski e al predecessore José Anselmo». Apprezzato il workshop di aggiornamento dedicato all'utilizzo degli strumenti per ottenere fondi europei. Nel pomeriggio l'incontro organizzato con la collaborazione di Ferrcargo ha proposto una panoramica sul comparto ferroviario dalla quale è emerso che, dopo alcuni anni di sofferenza del settore, il 2016 ha visto una significativa crescita dei volumi (+4%, con oltre 349 milioni treni/km complessivi).

Livorno, Corsini in arrivo, è atteso per il 27 febbraio

di Roberto Nappi

Livorno – Ancora poco più di una settimana e i porti di Livorno e Piombino avranno il nuovo presidente della loro Autorità di Sistema portuale. Finalmente ci siamo: Stefano Corsini, l'ingegnere cinquantottenne che il ministro Delrio ha scelto per lo scalo livornese (con il placet non entusiasta ma doveroso del presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi) arriverà nel suo ufficio di palazzo Rosciano tra lunedì e martedì della prossima settimana (il 27 o il 28 febbraio prossimo).

Ad aspettarlo ci saranno l'attuale commissario ed ex presidente Giuliano Gallanti e il segretario generale Massimo Provinciali. Due dirigenti che, bisogna dirlo, hanno fatto molto per il porto di Livorno: dal nuovo piano regolatore portuale, alla pubblicazione del bando per la Darsena Europa che, come è noto, è stato in extremis fatto slittare a maggio per aderire alla richiesta della Regione per una serie di approfondimenti e correttivi. Ma intanto proprio **per informare Corsini in merito ai più urgenti problemi del porto nei giorni scorsi, Provinciali si è recato, in una trasferta silenziosa, a Roma per incontrarlo.** Durante il colloquio che si è svolto a palazzo Chigi negli uffici del Dipartimento di programmazione per la politica economica del Cipe, dove Corsini lavora ancora in questi giorni nell'equipe interministeriale braccio operativo per le decisioni del governo.

Di cosa hanno parlato? Della futura Darsena Europa prima di tutto, ma non solo. Provinciali ha informato il neo presidente anche su temi attuali come la privatizzazione della Porto 2000 che si trova proprio nel momento cruciale dell'esame delle offerte presentate dai gruppi armatoriali che intendono subentrare all'Autorità portuale e alla Camera di commercio

- segue

nell'azionariato dell'azienda. **Altro tema caldo è quello dei Bacini vista la crescente pressione che su questo problema negli ultimi giorni ha avuto come protagonisti il sindaco Filippo Nogarini e il vescovo Simone Giusti.** Infine Provinciali ha informato Corsini che proprio fra un paio di giorni, il 20 febbraio, dovrebbe concludersi la trattativa per il passaggio del Terminal Darsena Toscana a un gruppo finanziario inglese. Inoltre proprio in questi ultimi giorni è scoppiato il caso Grandi Molini che chiede la riqualificazione della sua banchina per aumentarne il pescaggio e permettere l'attracco di navi di maggiore dimensione. A cui l'Authority ha replicato di essere pronta a investire 5 milioni ma prima l'azienda deve mostrare i piani e i prossimi impegni.

Insomma Corsini è stato sufficientemente informato per quanto riguarda i più urgenti problemi del porto di Livorno. Ma il neo presidente è un tecnico che ha alle spalle anni di esperienza nel project financing e saprà come e dove mettere le mani. A Livorno il mondo dello shipping è ottimista in proposito. **Auguri.**

Regione Toscana chiede a Grandi Molini e Promolog: revocate la mobilità

FIRENZE – Revocare la mobilità e utilizzare gli ammortizzatori sociali. Hanno ribadito la richiesta a Grandi Molini Italiani e Promolog la Regione insieme al Comune di Livorno a fronte della procedura di mobilità che le due società hanno attivato nei confronti di 30 dei 45 dipendenti dello stabilimento. L'istanza è stata avanzata nell'ambito dei tre incontri che si sono tenuti oggi nella sede della presidenza della Regione ai quali hanno partecipato il consigliere del presidente Gianfranco Simoncini, l'assessore Francesca Martini del Comune di Livorno e a tutti e tre i rappresentanti delle organizzazioni sindacali.

Al primo incontro era presente anche il segretario Massimo Provinciali dell'Autorità portuale di Livorno, interessata dalla possibile realizzazione di un lavoro di riqualificazione della banchina che, aumentando il pescaggio possa permettere l'attracco di navi di maggior dimensione. Il secondo incontro era con i rappresentanti dell'azienda e Confindustria. Il terzo ha visto la presenza di tutti i soggetti interessati. In particolare nell'incontro con l'azienda, Simoncini, per conto del presidente Rossi, ha chiesto il ritiro delle procedure di mobilità e l'utilizzo di ammortizzatori sociali che nel Comune di Livorno possano servirsi delle nuove previsioni (inserite nel Job Act sulla base delle richieste della Regione Toscana), di un anno aggiuntivo di cassa integrazione straordinaria valido per le aree di crisi complessa.

Una richiesta motivata anche dal fatto che nel precedente incontro con l'Autorità portuale, quest'ultima aveva informato di aver stanziato 5 milioni di euro per la realizzazione dei lavori di riqualificazione della banchina e che le opere propedeutiche ai lavori con gara d'appalto e quant'altro, sarebbero state attivate appena l'azienda avesse dato certezza sulla prosecuzione dell'attività lavorativa e in particolare sulle attività dopo il 2020.

- segue

A fronte della posizione dell'azienda che ha confermato la volontà di procedere verso la mobilità, pur dichiarandosi disponibile a un confronto sul numero degli esuberanti, l'assessore Martini e il consigliere Simoncini hanno ribadito la richiesta a Grandi Molini Italiani di revocare la mobilità e utilizzare gli ammortizzatori.

Hanno inoltre preso atto che l'Autorità portuale invierà una richiesta all'azienda per conoscere i lineamenti di sviluppo dopo il 2020, sottolineando l'impegno, che l'Autorità portuale ha ribadito nell'incontro con tutte le parti in causa, di attivare le procedure a fronte della volontà concreta dell'azienda di garantire continuità allo stabilimento di Livorno con livelli occupazionali adeguati. Per una verifica delle riposte dell'azienda è stata riconvocata una riunione di tutti i soggetti interessati per lunedì 27 febbraio. La Regione auspica che il quadro di disponibilità messa in campo dalle istituzioni pubbliche trovi una risposta positiva da parte della proprietà di Grandi Molini e PromoLog.

GUERRA DI COMUNICATI POLEMICI

E il Comune punta il dito contro l'Autorità portuale

■ LIVORNO

Sul caso Grandi Molini il Comune e l'Autorità tornano a incrociare le spade della polemica. Prima delle 16 da Palazzo Civico parte una nota in cui sostanzialmente si getta la croce addosso all'Autorità se gli addetti della Grandi Molini rischiano di perdere il lavoro.

Il Comune fa riferimento a «un accordo transattivo siglato nel 2014» per puntare il dito contro l'Autorità e dire che «avrebbe dovuto completare i lavori entro ottobre 2017, ma al momento non esiste ancora un progetto».

A Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, ci si limita inizialmente a tenere il punto: i 5 milioni ci sono ma l'azienda deve impegnarsi («trattandosi di un'infrastruttura che non può essere usata da nessun'altro» che da Gmi è visto che «in 45 giorni» Grandi Molini «ha ripreso e richiuso le lavorazioni»). Di più: «La società si è impegnata a fornire tali assicurazioni nei prossimi giorni e quindi - si ribadisce - Au-

torità portuale non avrà problemi ad onorare, come sempre ha fatto, i propri impegni». Pochi istanti più tardi, in fondo alla frase anziché il punto viene messa una ulteriore specificazione: tali impegni sono stati ferri «ribaditi davanti a Gianfranco Simoncini, che ne ha preso atto, e all'assessore Martini, che non ha commentato».

Non avrà commentato durante l'incontro ma nell'e-mail della nota municipale sì. E in modo durissimo: «Al di là delle rassicurazioni» è emerso che «il porto di Livorno non si è dimostrato sufficientemente competitivo, rispetto alle altre realtà che ospitano gli impianti della Grandi Molini. La scelta dell'azienda di licenziare a Livorno e non a Venezia è di peso proprio dal fatto che la banchina promessa a suo tempo dall'Autorità di Venezia è già pronta». Aggiungendo poi che «Livorno deve recuperare credibilità e affidabilità per questo credo sia molto positivo che tutte le istituzioni si siano presentate compatte sul tavolo di trattativa».

Le istituzioni a Gmi: revocate la mobilità

In ballo il destino di 30 addetti. Provinciali: pronti 5 milioni per sistemare la banchina ma l'azienda ci mostri piani e impegni

DI LIVORNO

Le istituzioni tornano a chiedere alla Grandi Molini (Gmi) e alla controllata Promolog di «revocare la mobilità e utilizzare gli ammortizzatori sociali» per trovare una via d'uscita che salvi i posti di lavoro, dopo che le due società hanno messo in moto la procedura di mobilità «per 30 dei 45 dipendenti dello stabilimento». Parola della Regione e del Comune: è questa una strada che, secondo Palazzo Civico, «potrebbe concorrere anche a rafforzare l'azienda nell'ambito della procedura di concordato preventivo in continuità attualmente in corso». E a tal riguardo viene riferito che la delegazione di parte aziendale si è «riservata di sottoporre la proposta al board nazionale» e di fornire una risposta in occasione dell'incontro «già convocato per lunedì 27». L'azienda ha confermato la volontà di procedere verso la mobilità ma si è detta «disponibile a un confronto sul numero degli esuberanti».

La trattativa serrata per salvare i posti di lavoro e la presenza industriale di Grandi Molini ha preso ieri la forma di un triplice round di incontri nel quartier generale della Regione che ha visto in tutte e tre le riunioni al tavolo Gianfranco Simoncini (consigliere del governatore Rossi), Francesca Martini (assessore al lavoro del Comune di



La sede dello stabilimento Grandi Molini in via Da Vinci

Livorno) e gli esponenti sindacali. Un faccia a faccia è stato con i rappresentanti dell'azienda e Confindustria, uno con tutti i soggetti coinvolti e uno nello specifico con l'Authority. In particolare, nel colloquio con Massimo Provinciali (segretario generale dell'Authority, il primo della serie, è emersa la questione della riqualificazione della

banchina che, «aumentando il pescaggio, possa permettere l'attracco di navi di maggior dimensione». Ed è stato su questo che, poi, nel pomeriggio, si innescherà la guerra dei comunicati (ma di questo ne riferiamo a parte).

Nel tardo pomeriggio l'Authority ha confermato «l'avvenuto accantonamento dei 5 mi-

lioni di euro necessari al miglioramento della banchina». Ma con una puntualizzazione: si tratta di «un'infrastruttura che non può essere usata da nessun'altro che dalla ditta proprietaria Gmi», dunque sono state richieste «assicurazioni sulla proficuità dell'investimento visto che in 45 giorni Gmi ha ripreso e ri-chiuso le lavorazioni e che le previsioni presentate si fermano al 2020, data per la quale i lavori potrebbero essere terminati».

Secondo quanto viene riferito, nell'incontro con l'azienda, Simoncini, per conto del presidente Rossi, ha chiesto «il ritiro delle procedure di mobilità e l'utilizzo di ammortizzatori sociali che nel Comune di Livorno possano servirsi delle nuove previsioni (inserite nel Job Act sulla base delle richieste della Regione Toscana), di un anno aggiuntivo di cassa integrazione straordinaria valido per le aree di crisi complessa». A sostegno della propria posizione, Simoncini ha portato il fatto che l'Authority portua ha detto di aver «stanziato 5 milioni di euro» per la riqualificazione della banchina: le opere propedeutiche ai lavori con gara d'appalto e quant'altro - era stato detto - sarebbero state attivate «appena l'azienda avesse dato certezza sulla prosecuzione dell'attività lavorativa e in particolare sulle attività dopo il 2020».

IL RICONOSCIMENTO SPORT INSIEME LIVORNO

L'impegno di Gallanti per abbattere le barriere

UN RICONOSCIMENTO per aver contribuito ad abbattere alcune delle numerose barriere architettoniche che si trovano in porto e per aver reso il mare accessibile anche da parte di chi è disabile. L'attestato lo ha consegnato al commissario dell'Authority portuale, **Giuliano Gallanti**, il presidente della Società Sport Insieme Livorno (SIL), **Claudio Rigolo**.

L'Authority Portuale è entrata a far parte delle Aziende amiche della SIL perché ha sempre sostenuto e accolto con entusiasmo tutti i progetti sociali dell'associazione», ha detto Rigolo ricordando il varo di "Primo Pensiero", la barca per disabili inaugurata nel 2015 per la quale **L'Authority Portuale** aveva concesso sei metri lineari di banchina in prossimità di largo Titoneri, installando a parete della stessa un pontile galleggiante.

PER IL NUMERO uno di Sport Insieme Livorno si tratta solo di un primo importante gradino per rendere il mare veramente accessi-



bile a tutti: «Contiamo molto sul sostegno della futura Autorità di Sistema per realizzare anche in altri porti progetti simili a quelli sviluppati qui a Livorno - ha aggiunto - penso a Capraia, Porto Ferrajo o a Rio Marina: sogniamo l'accesso libero in mare senza barriere su tutto l'arcipelago Toscano». «L'ho sempre sostenuto - ha dichiarato Gallanti ringraziando il presidente di SIL per il riconoscimento - oltre a gestire le aree demaniali, **L'Authority Portuale** ha anche il compito di svolgere una funzione sociale, di aprirsi alla città in modo sempre maggiore e questo è stato un impegno che ho voluto assumermi fin dall'inizio del mio mandato».

INFRASTRUTTURE DARSENA EUROPA, DOPO 20 ANNI SCATTA L'ORA X

La politica cominciò a parlare più di 20 anni fa. Ora Darsena Europa, il progetto del porto di Livorno per le grandi navi cargo, attende i tre mesi più importanti, decisivi: il 31 maggio scade il bando per le manifestazioni di interesse rivolto ai privati del project financing più grande mai concepito in Italia. All'Autorità portuale di Livorno contano i minuti: «I costi per i privati sono enormi, attorno ai 600 milioni, ma abbiamo ricevuto richieste di chiarimenti tecnici talmente dettagliate, e da soggetti di rilevanza mondiale che l'interesse c'è», spiega il presidente **Luigi N. Calanti**. Il «pubblico» (governo, Regione, **Autorità portuale**) ha stanziato più di 500 milioni, per gran parte destinati alla diga esterna che schermanà la darsena dalle mareggiate. Polemiche negli ultimi giorni perché la Corte dei Conti ha rimandato l'esame sul finanziamento di un pacchetto di 17 opere, tra cui la reindustrializzazione del porto di Livorno: così, il sindaco Cinquestelle Filippo Nogarín ha avanzato dubbi sulla effettiva disponibilità della quota del governo, ma Gianfranco Simoncini, consigliere speciale del governatore Enrico Rossi, ha spiegato che il finanziamento per il nuovo scalo ha già tutte le autorizzazioni e non rientra tra i progetti «rinviati». Così, ora si attende almeno una cordata che realizzi il canale largo 350 metri tra le banchine di quasi un chilometro. «Senza Darsena Europa nei prossimi anni non solo non conquisteremmo navi, ma ne perderemmo

molissime — dice Nogarín — La nostra attrattiva? La ferrovia che entra nel porto». A dicembre Enrico Rossi ha inaugurato il terminal di Livorno Darsena con il collegamento ferroviario tra il porto e la linea Tirrenica. La Regione vuole accelerare. E Nogarín, che ora chiede un migliore monitoraggio ambientale, assicura che non remerà contro: «È importante per lo sviluppo non solo di Livorno, ma per tutta la costa».

Giulio Gori

© RIPRODUZIONE RISERVATA



POLITICA

600

milioni di euro
Sono i costi
che dovranno
sostenere i
privati vincitori
del bando

LA CITTA' E IL LAVORO

IL NODO

L'UTILIZZO DEI BACINI DI CARENAGGIO PER LE RIPARAZIONI DELLE GRANDI NAVI È CONTESO DA ALCUNI CONSORZI MA L'ACCORDO SULLA PORTA A MARE PARLA CHIARO

«Porta a mare: c'è stato un accordo Ripensarlo è distruttivo per la città»

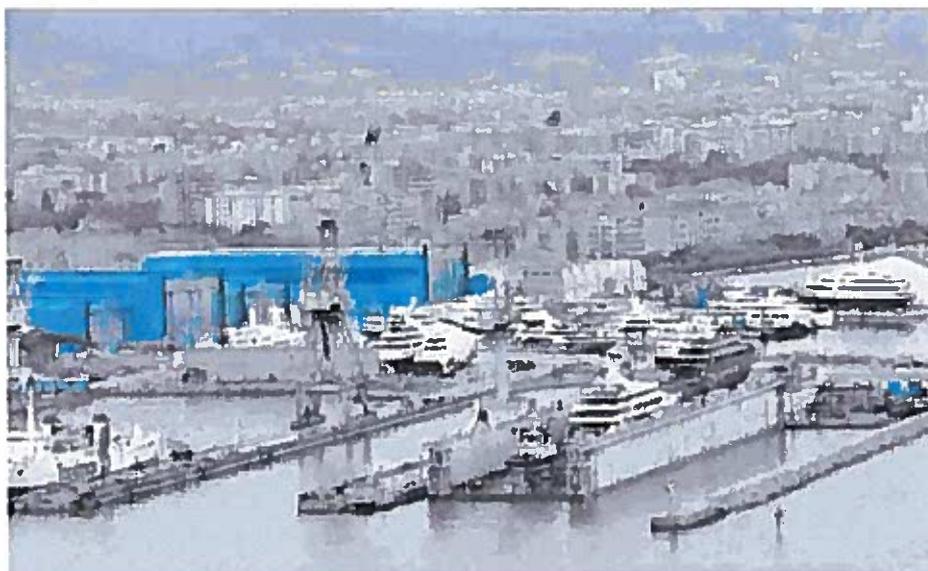
Continua il dibattito sul destino delle riparazioni navali e dei bacini

- LIVORNO -

IL DIBATTITO aperto sulla vicenda dei bacini di carenaggio dal "Buona domenica" del 5 febbraio scorso, ha registrato di recente l'intervento recente di Costanza Vaccaro a nome della Lega Nord livornese. Così il nostro giornalista Antonio Fulvi ribatte ai punti della lettera.

«Sono grato a chi, rispondendomi anche in termini critici, sta tenendo accesa la fiammella del dibattito: che dovrebbe spingere istituzioni delegate e imprese a ulteriori pressioni perché si arrivi a una soluzione. A questo punto, purché sia una soluzione: e non l'ennesimo rinvio. Perché di rinvio in rinvio, il porto sta davvero soffrendo come mai era successo. Prendo atto, con questa premessa, dell'intervento di Costanza Vaccaro a nome della Lega Nord livornese. Ringraziandola della stima che mi esprime, tanto più gradita in quanto viene da una bella donna (e ringraziandola anche per contribuire con argomentazioni serie al dibattito.

Il costo del ripristino del bacinone: 20 milioni, calcolati al RINA univis, non considerano la barca porta affondata, la viabilità d'accesso, le aree a servizio (da acquistare), le sofisticate coperture anti-pollveri. Infine: 20 o 40 o 60 milioni, chi dovrà pagare e per quali ricavi? Ancora: Costanza Vaccaro si richiama all'accordo per le riparazioni navali, che a suo dire non rispetterebbe la "terza gamba", ovvero le riparazioni navali. Ritengo che la "terza gamba" sia invece rispettata dal ban-



LA ZONA L'area della porta a mare e il bacino del cantiere Azimut Benetti

I NUMERI

Benetti ha un indotto di 2mila unità oltre ai dipendenti diretti

do, perché nessuno vuol cancellare le riparazioni navali, anzi: a fianco della Benetti sta operando un consorzio di riparatori, la Spa Società Gestione Bacini presieduta da Marco Fiorilla, che ha addirittura acquistato il bacino galleggiante "Ercolino" della Salvadori proprio per dare con-

tinuità al lavoro in attesa dello sblocco dei due bacini inutilizzabili.

Continuiamo? Costanza Vaccaro fu politica, non mette in dubbio la sua buona fede e che consideri pertanto la "mozione" approvata anche dal suo gruppo in Regione come un atto importante. Il problema rimane quello di una realtà d'oggi, quella del cantiere Benetti dei superyachts - del suo indotto di 2 mila unità lavorative e dell'assetto dell'intero comparto sud del porto con la pressante realizzazione del "Marina" del Meduse - che è del tutto incompatibile con un grande bacino di carenag-

gio per le grandi navi. Mentre sarebbe indispensabile per i mega-yachts. Ci fu, con gli accordi di Roma - come conclude Costanza Vaccaro - un errore "con la buona fede di molti operatori che a Roma si lasciarono convincere dalle promesse dei politici"? Non credo, ma l'accordo c'è stato, fu benedetto da tutti (compreso il presidente Ciampi) ed è stato rispettato fino ad oggi. Ripensarlo sarebbe non solo fuori tempo ma distruttivo per una realtà operativa che sta dando molto al territorio. Anche in chiave di prestigio internazionale. Valore per Livorno da non sottovalutare, specie oggi».

Aferpi cerca l'accordo con Lucchini In ballo 4300 tonnellate di lavorati

Ma la ripartenza del treno rotaie slitta dal 24 al 27 febbraio

- PIOMBINO -

SLITTA in Aferpi la ripartenza del treno rotaie. Aumentano le fermate per le manutenzioni. In stabilimento la situazione rimane critica. L'azienda ha comunicato alle Rsu che la ripartenza del treno rotaie prevista per il 24 febbraio slitta a lunedì 27 febbraio di secondo turno, mentre il 24 è prevista la riaccensione del forno del treno rotaie. A quel punto si andrà ad esaurimento del materiale a terra ed è prevista ad oggi una nuova fermata per il 17 marzo. Dall'incontro con i sindacati è emerso che Aferpi ha provato a trovare un accordo per laminare 4300 tonnellate di blumi per l'Iran, che si trovano stoccate in stabilimento ma che sono di proprietà della Lucchini in amministrazione straordinaria, ma tra Aferpi e Lucchini non è stato possibile trovare una soluzione per poterli utilizzare.

L'AZIENDA ha inoltre comunicato che è stata ordinata e pagata una nave di blumi da 12.000 tonnellate, il cui arrivo è previsto per fine marzo. Dalla ripartenza del treno rotaie è previsto un nuovo programma di turnistica che pre-



FERMENTO Gli operai in fabbrica

vede questa volta due turni di manutenzione di cui un sempre nel primo turno del lunedì e l'altro sempre nel secondo turno del mercoledì. Fino ad oggi era prevista una sola fermata manutenzione, il mercoledì di primo.

CON QUESTO scenario complicato dal punto di vista della produzione, uno stabilimento praticamente quasi fermo, si arriva

all'incontro del 21 febbraio al ministero dello sviluppo economico, con istituzioni e organizzazioni sindacali. Nel caso in cui da Roma non dovessero arrivare novità sostanziali, si avvicina lo sciopero generale che potrebbe arrivare dopo metà marzo, data ultima - consentita dal ministro Carlo Calenda - per la presentazione del piano industriale da parte di Issad Rebrab.



Focus

Assemblea al Perticale

IL COORDINAMENTO Articolo 1 - Camping Cig terrà la prossima assemblea martedì 21 febbraio alle 21, nella saletta del quartiere Perticale. All'ordine del giorno gli esiti della riunione al Ministero dello sviluppo economico. In base ai risultati dell'incontro saranno valutate le iniziative da intraprendere. La riunione sarà aperta al pubblico.

E PROPRIO per conoscere le vere intenzioni di Rebrab è stata data anche la proroga alle concessioni demaniali sul porto a Piombino Logistics fino al 15 giugno, allineando così la scadenza definitiva del contratto sottoscritto fra Cevital e il governo, prevista per quel periodo, con quella delle concessioni.

m. p.

Gas naturale liquefatto: l'Adsp ci crede

Il porto di Civitavecchia è stato inserito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come soggetto attuatore nel programma europeo Gainn, per l'implementazione dell'utilizzo del Gnl in ambito portuale



CIVITAVECCHIA - Il porto di Civitavecchia è stato inserito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come "soggetto attuatore", nel programma europeo Gainn, per l'implementazione dell'utilizzo del Gnl (Gas Naturale Liquefatto) in ambito portuale.

È una delle direttrici su cui si sta muovendo l'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, in materia di sostenibilità ambientale nei porti.

Nella giornata di mercoledì, a Piacenza, nell'ambito della Conferenza BiLog (promossa tra gli altri dal Ministero dei Trasporti e dell'AdSP del Mare Ligure Orientale), l'ente di Molo Vespucci, su invito degli organizzatori, ha illustrato ai partecipanti al Forum la propria politica energetica.

Nell'ambito della sessione "Technological innovation for green shipping: focus on new alternative fuels", i rappresentanti dell'AdSP hanno descritto i diversi progetti tesi a favorire l'uso del Gnl quale combustibile marittimo e portuale, visti gli indubbi benefici ambientali ad esso collegati dovuti anche all'assenza di composti dello zolfo in tale combustibile.

Martedì scorso, il Presidente dell'AdSP a tal proposito aveva partecipato ad una riunione, organizzata dalla Capitaneria di Porto di Civitavecchia, al Forte Michelangelo. L'incontro era finalizzato a valutare la proposta del Comune di Civitavecchia di anticipare l'applicazione della norma che prevede l'impiego durante la navigazione di combustibili aventi un tenore di zolfo inferiore allo 0,1%, introducendo l'obbligo di utilizzare tale combustibile a partire da due miglia dall'imboccatura del porto.

"Ho comunicato la mia disponibilità – ha spiegato il presidente Francesco Maria di Majo – laddove ne ricorrano le condizioni, a promuovere presso altre realtà portuali nazionali ed europee oltre a tale iniziativa, l'uso di combustibili alternativi, come il Gnl, o di sistemi di abbattimento delle emissioni, con i cosiddetti scrubbers".

Nei giorni scorsi il Presidente aveva anche aperto il seminario formativo inerente "Innovazione, evoluzione e rivoluzione degli impianti elettrici: la portgrid per l'utilizzazione "wise" nei porti", tenutosi presso la Facoltà di Ingegneria della Sapienza, a Roma. Tale seminario formativo, dedicato agli ingegneri iscritti all'Ordine della Provincia di Roma, ha visto la partecipazione dei rappresentanti del porto di Long Beach e dei porti di Taiwan, oltre che del vicepresidente di ANIE energia (associazione che raggruppa le imprese italiane del settore) Paolo Perani e di rappresentanti del mondo della ricerca.

- segue

Il presidente di Majo si è soffermato sui contenuti della recente riforma dell'ordinamento portuale ed ha illustrato le strategie di sviluppo energetico del porto di Civitavecchia che si troveranno dettagliatamente illustrate nel Documento di pianificazione energetica ed ambientale dello scalo, che verrà approvato quando si sarà insediato il Comitato di Gestione dell'ente.

Informazioni Marittime

Eng nei porti, Civitavecchia entra nel GAINN

Il porto di Civitavecchia è stato inserito dal ministero dei Trasporti come soggetto attuatore nel programma europeo GAINN, per l'implementazione dell'utilizzo del gas naturale liquefatto in ambito portuale. È una delle direttrici su cui si sta muovendo l'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che gestisce gli scali di Civitavecchia e Gaeta, in materia di sostenibilità ambientale nei porti.

Nella giornata di mercoledì, a Piacenza, nell'ambito della conferenza BiLog (promossa tra gli altri dal ministero dei Trasporti e dell'AdSP del Mare Ligure Orientale), l'ente di molo Vespucci ha illustrato la propria politica energetica. Sono stati spiegati i diversi progetti tesi a favorire l'uso di questo tipo di gas come combustibile marittimo e portuale, visti i benefici ambientali dovuti anche all'assenza di composti dello zolfo. Una strategia di sviluppo energetico su cui il porto di Civitavecchia ci lavora da tempo e che si concretizzerà in un primo atto, un documento di pianificazione energetica ed ambientale dello scalo che verrà approvato quando si sarà insediato il Comitato di gestione dell'ente. Martedì scorso, al Forte Michelangelo, il presidente dell'AdSP di Civitavecchia, Francesco di Majo, ha partecipato a una riunione con la Capitaneria di Porto locale per valutare la proposta del Comune di Civitavecchia di anticipare l'applicazione della norma che prevede in navigazione l'uso di combustibili con un tenore di zolfo inferiore allo 0,1 per cento, introducendo l'obbligo di utilizzare tale soglia a partire da due miglia dall'imboccatura del porto. «Sono disponibile a promuovere questa iniziativa – afferma di Majo – anche in altre realtà portuali nazionali ed europee, inclusi i sistemi di abbattimento delle emissioni con i cosiddetti *scrubbers*». Una politica portata avanti da di Majo anche all'Università, partecipando nei giorni scorsi a un seminario sull'energia presso la Facoltà di Ingegneria de La Sapienza, a Roma. Vi hanno partecipato, tra gli altri, i rappresentanti del porto di Long Beach e dei porti di Taiwan.

Comitato a ranghi completi

Porti campani ripartono da Pot *waterfront* e Salerno

Napoli. Si è svolta mercoledì scorso la prima riunione completa di tutti i componenti del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del mar Tirreno centrale. Il Comitato ha preso atto, innanzitutto, della delibera del presidente, Pietro Spirito, con la quale Nino Criscuolo, designato dal sindaco di Salerno, è stato nominato nuovo e ultimo componente. Il presidente spiega il Comitato in una nota: ha riferito sui confronti in corso con il Comune di Napoli e con la Sovrintendenza per giungere alla progettazione definitiva della prima fase funzionale del waterfront, che comprende la realizzazione della nuova Stazione Marittima al Beverello e la ristrutturazione degli ex Magazzini generali, nei quali saranno collocati gli spazi per l'attività accademica dell'Università Parthenope e il museo del mare e dell'emigrazione. È stato, inoltre, sottolineato che diventa necessario mettere a disposizione del porto di Salerno tutte le energie e le competenze dell'Autorità di sistema per garantire una continuità operativa adeguata, in attesa della formalizzazione del decreto sulla autonomia amministrativa, per dare impulso agli investimenti prioritari per la competitività. Il Comitato ha proseguito la discussione sul Piano Operativo, che sarà presentato alle forze economico-sociali e dopo, un passaggio con i soggetti istituzionali, sarà approvato nella prossima seduta del Comitato, fissata per il 3 marzo prossimo. Sono state infine analizzate le situazioni creditorie, per tenere sotto monitoraggio il rispetto degli impegni da parte dei soggetti concessionari, e sono state infine approvati i primi due atti concessori, con la decisione da parte del Comitato di inquadrare il percorso decisionale delle procedure in corso da lungo periodo per condurle a deliberazione conclusiva. Tale inquadramento di carattere strategico sarà affrontato nella prossima riunione del Comitato.

segue in ultima pagina

Porti campani

«Prosegue -ha sottolineato Pietro Spirito- il lavoro dell'AdSP per dare impulso da un lato alle decisioni per il porto di Napoli, fermo da troppo tempo e per consentire dall'altro al porto di Salerno di non perdere quel vantaggio competitivo che è stato acquisito dal buon lavoro svolto negli anni passati. Entro le prossime due settimane completeremo il lavoro di approfondimento e di perfezionamento del Piano Operativo, per disporre di quel quadro di indirizzo strategico necessario a definire le priorità lungo le quali ci muoveremo nei prossimi anni».

Gioia Tauro: Assoluzione Giovanni Grimaldi, il fatto non sussiste

GIOIA TAURO - Assoluzione con formula piena, perché il fatto non sussiste. E' chiara la posizione di Giovanni Grimaldi, ex presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, nell'annosa vicenda che lo ha visto coinvolto nel giudizio intentato dal Gruppo Zen, costruttore di imbarcazioni nell'area portuale e difeso dall'avv. Giacomo Saccomanno, che avrebbe voluto imputare all'allora presidente Grimaldi la responsabilità del proprio mancato sviluppo aziendale. Nulla di tutto questo. Con la motivazione della Corte d'Appello di Reggio Calabria viene chiaramente ribadita l'insussistenza della tesi accusatoria. Si chiude, così, un brutto capitolo che ha visto ingiustamente coinvolto Giovanni Grimaldi quale rappresentante legale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. E cade, quindi, totalmente la tesi accusatoria secondo la quale Grimaldi, in capo all'Ente, avrebbe, in violazione all'art. 328, comma 2 del Codice penale, ritardato l'adozione di determinazioni richieste nell'istanza presentata dalla Zen Marine per ottenere la concessione di uno specchio d'acqua nel bacino portuale. Il Collegio della Prima Sezione Penale della Corte d'Appello di Reggio Calabria, presieduto dal giudice Massimo Gullino, con a latere i giudici Tommasina Cotroneo e Cinzia Barillà, ha definito in modo pieno e chiaro la vicenda con un'interpretazione conforme alla realtà dei fatti e, soprattutto, in linea con i principi di diritto. Si giunge, così, alla piena assoluzione dell'ing. Giovanni Grimaldi difeso dall'avv. Antonio Feraco del Foro di Cosenza, con il supporto giuridico-amministrativo dell'avv. Giovanna Chilà, legale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, che hanno evidenziato l'inconsistenza dell'accusa sotto il profilo sia amministrativo che in punto di diritto. Con la motivazione della Corte d'Appello, che non lascia alcun dubbio all'interpretazione, non c'è stato quindi ritardo e tanto meno omissione di atti d'ufficio alla diffida ad adempiere presentata dalla Zen Marine contro la Pubblica Amministrazione

- segue

guidata dall'ing. Giovanni Grimaldi che, invece, ha dato risposta in modo completo ed esauriente. Cade, quindi, anche l'accusa che avrebbe voluto indicare l'ing. Giovanni Grimaldi quale responsabile, collegialmente e personalmente, di un atteggiamento ostruzionistico alla richiesta del Gruppo Zen. L'inconsistenza della tesi accusatoria è stata, così, riaffermata e definita dalla motivazione del giudizio emesso dalla Prima Sezione Penale della Corte d'Appello di Reggio Calabria che si è determinata nell'assoluzione con formula piena di. Giovanni Grimaldi perché, appunto, il fatto non sussiste.

Informazioni Marittime

Gioia Tauro, assolto l'ex presidente del porto Grimaldi



Assoluzione con formula piena, perché il fatto non sussiste. È chiara la posizione di Giovanni Grimaldi, ex presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, nell'annosa vicenda che lo ha visto coinvolto nel giudizio intentato dal Gruppo Zen, costruttore di imbarcazioni nell'area portuale, e difeso dall'avvocato Giacomo Saccomanno, che avrebbe voluto imputare all'allora presidente Grimaldi la responsabilità del proprio mancato sviluppo aziendale. Nulla di tutto questo. Con la motivazione della Corte d'Appello di Reggio Calabria viene ribadita l'insussistenza della tesi accusatoria.

Si chiude così -spiega una nota della stessa Port Authority- una vicenda che ha visto coinvolto Giovanni Grimaldi quale rappresentante legale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. Cade la tesi accusatoria secondo la quale Grimaldi, in capo all'ente portuale, avrebbe (in violazione all'art. 328, comma 2 del Codice penale) ritardato l'adozione dell'istanza presentata dalla Zen Marine per ottenere la concessione di uno specchio d'acqua nel bacino portuale. La sentenza arriva dal Collegio della Prima Sezione Penale della Corte d'Appello di Reggio Calabria, presieduta dal giudice Massimo Gullino con a latere i giudici Tommasina Cotroneo e Cinzia Barillà.

Si giunge, così, all'assoluzione di Grimaldi, difeso dall'avvocato Antonio Feraco del Foro di Cosenza, con il supporto giuridico-amministrativo dell'avvocato Giovanna Chilà, legale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, che hanno evidenziato l'inconsistenza dell'accusa sotto il profilo sia amministrativo che di diritto. Con la motivazione della Corte d'Appello non c'è stato quindi ritardo e tanto meno omissione di atti d'ufficio alla diffida ad adempiere presentata dalla Zen Marine contro la Pubblica amministrazione guidata da Grimaldi. Cade, quindi, anche l'accusa che avrebbe voluto indicarlo quale responsabile, collegialmente e personalmente, di un atteggiamento ostruzionistico alla richiesta del Gruppo Zen.

I MOTI DI AUGUSTA DEL '60 E SARACENO CUOR DI LEONE

Rita Levi-Montalcini ci viene incontro nello scippo dell' **Autorità portuale** di Augusta. Il suo pensiero ripara con un rappezzo di coraggio la rassegnazione di chi si arrende alla mediocrità. E scrive. «Nella vita non bisogna mai rassegnarsi, arrendersi alla mediocrità, bensì uscire da quella zona grigia in cui tutto è abitudine e rassegnazione passiva, bisogna coltivare il coraggio di ribellarsi».

Insegue l' attuale classe politica superpagata e un popolo che vive nelle comodità della moderna società dei consumi, ormai insensibile alle rivoluzioni di protesta. Mancano i condottieri capaci di mettersi al comando al l' avanzata dell' armata popolare.

Nel 28 dicembre del 1960, il Governo italiano con un decreto ministeriale voleva dividere in due il porto di Augusta: una parte ai siracusani con la logica di voler dare la giurisdizione a Priolo che era una frazione di Siracusa, e l' altra agli augustani.

Furono bloccati le strade, il porto e la ferrovia. E così dopo appena una giornata di lotta compatta e decisa, una sequela di contatti tra il prefetto dell' epoca e il ministero degli Interni, il decreto fu annullato e i cittadini di Augusta ridiventarono padroni della loro città **portuale**.

Non ci furono né morti né feriti, ma il sem plice coraggio di ribellarsi e un condottiero davanti a tutti i sostenenti decisi a non mollare i propri diritti. Il vice sindaco di Augusta, il comunista Giovanni Saraceno, con un colpo d' ala forte e decisa, sfilò la fascia tricolore al sindaco Bordonaro che tentennava a mostrare la forza e il coraggio del condottiero sagace che non aveva, l' indossò e portò a termine la missione che le circostanze imponevano, portando la sua spontanea armata alla vittoria.

Occorre confermare la regola secondo cui i pavidì sono sì esseri umani ma creano tanti problemi e difficoltà al prossimo. E se Augusta una volta era coraggiosa e decisa, oggi appare disorientata.

Porto, Fratelli d' Italia «E' colpa di Pd e M5S»

AUGUSTA. Non si spengono i riflettori sullo "scippo della sede dell' **Autorità portuale** subito da Augusta con attribuzione di responsabilità che, per i coordinatori cittadini di Fratelli d' Italia, Marco Failla e Vincenzo Inzolia è del Pd e del M5s. "Fratelli d' Italia continuerà a battersi per Augusta e per il suo porto. Ma non abbiamo gli occhi bendati: e questa rapina qualcuno l' ha chiamata stupro, ed è stata commessa per interessi all' interno di un partito, il Pd che, anche quando non ha direttamente governato, ha sempre avuto straordinaria influenza sulle nostre cose. Ma le responsabilità non si fermano al solo Pd. Il M5S se solo avesse voluto, avrebbe potuto inchiodare i governanti alle loro responsabilità».

A. S.

Tragedia sfiorata Linea Napoli-Palermo



Fiamme sul traghetti, tutti illesi

Un principio di incendio si è sprigionato nella sala macchine della motonave Snav Toscana proveniente da Napoli e arrivata ieri nel porto di Palermo. Ma per i 113 passeggeri e i 75 componenti dell'equipaggio nessun pericolo. Uomini, donne e bambini, spaventati ma incolumi, hanno lasciato la nave nella tarda mattinata di ieri al termine delle operazioni di messa in sicurezza. Ora i tecnici dovranno stabilire le cause dell'incendio. «C'è stata paura, qualche momento di panico, ma poi tutto si è risolto per il meglio. Nessuno è rimasto ferito - ha detto un passeggero - l'equipaggio è stato bravissimo».

LA LINEA NAPOLI-PALERMO

Scoppia incendio sul traghetti, nessun ferito

PALERMO. Saranno adesso i tecnici a stabilire la causa che ha provocato il principio di incendio sprigionatosi nella sala macchine della motonave Snav Toscana proveniente da



I soccorsi

Napoli e arrivata ieri nel porto di Palermo. Ma per i 113 passeggeri e i 75 componenti dell'equipaggio ora importa soltanto essere tut-

ti scampati al pericolo. Uomini, donne e bambini, spaventati ma incolumi, hanno lasciato la nave nella tarda mattinata di ieri al termine delle operazioni di messa in sicurezza. «C'è stata paura, un po' di panico, ma poi tutto si è risolto per il meglio», ha detto un passeggero.

Scoppia incendio su traghetto a Palermo, nessun ferito

Passeggeri e equipaggio incolumi, solo spavento. Aperta inchiesta



(di Giovanni Franco) (ANSA) - PALERMO, 19 FEB - Saranno adesso i tecnici a stabilire la causa che ha provocato il principio di incendio sprigionatosi nella sala macchine della motonave Snav Toscana proveniente da Napoli e arrivata oggi nel porto di Palermo. Ma per i 113 passeggeri e i 75 componenti dell'equipaggio ora importa soltanto essere tutti scampati al pericolo. Uomini, donne e bambini, spaventati ma incolumi, hanno lasciato la nave nella tarda mattinata al termine delle operazioni di messa in sicurezza. "C'è stata paura, qualche momento di panico, ma poi tutto si è risolto per il meglio. Nessuno è rimasto ferito", dice un passeggero. "Intorno alle 6 mi sono accorto che c'era qualcosa che non andava perché ho sentito un forte odore di gasolio - racconta -. Ero fuori dalle cabine. Non so quale sia stato il guasto. Ci hanno poi spostato in vari punti di raccolta per tenerci lontani dal rogo. L'equipaggio è stato bravissimo". "C'era solo un po' di fumo ma nient'altro. - aggiunge un ragazzo - Ci hanno rassicurati. Siamo stati portati nella parte scoperta della nave ma per fortuna c'era una bella giornata e non abbiamo sofferto il freddo". La Procura di Palermo aspetta la relazione sull'incendio per valutare se aprire un'inchiesta. L'eventuale ipotesi di reato è incendio colposo. Le fiamme sono divampate in prossimità del porto del capoluogo siciliano. "All'alba abbiamo avuto notizia che a circa 7 miglia dalla costa dalla sala macchine della Snav Toscana, nave del gruppo Grandi Navi Veloci, si era sviluppato un incendio messo molto presto sotto controllo dallo stesso personale di bordo. Non ci sono stati pericoli mai, né per i passeggeri né per l'equipaggio", dice il Presidente dell'Autorità portuale Vincenzo Cannatella. "Le squadre di bordo sono tempestivamente intervenute come da procedura, - afferma in una nota la Snav - e hanno operato in costante coordinamento con le strutture di terra preposte. I passeggeri sono stati radunati nei punti di raccolta previsti, dove sono stati costantemente informati circa l'evolversi della situazione". Prima di farli sbarcare i vigili del fuoco hanno dovuto terminare le operazioni di raffreddamento della sala macchine. I pompieri sono rimasti a bordo per tenere sotto controllo i macchinari ed evitare che il fuoco si riaccendesse. "Tutti i passeggeri del traghetto Snav Toscana dovranno ottenere un risarcimento per la paura e lo stress subiti e per i potenziali rischi corsi", chiede ora il Codacons. "Le autorità competenti dovranno fare chiarezza sull'accaduto, perché si tratta dell'ennesimo incidente che si registra sui traghetti italiani, per fortuna questa volta senza conseguenze", afferma il presidente dell'associazione di consumatori Carlo Rienzi.

- segue

Che aggiunge: "Vogliamo capire quale sia il livello di sicurezza delle imbarcazioni adibite al trasporto passeggeri in mare, perché gli ultimi episodi, vedi Costa Concordia e Norman Atlantic, hanno evidenziato gravi falle in merito al rispetto delle normative sulla sicurezza di navi e traghetti". "Intanto tutti i passeggeri presenti sulla motonave Snav Toscana devono essere risarciti per i danni morali subiti. In caso contrario - conclude Rienzi - sarà inevitabile avviare le dovute azioni legali contro la compagnia di navigazione a tutela dei viaggiatori".

Palermo, incendio a bordo di traghetto Gnv / GALLERY

Palermo - Incolumi i 113 passeggeri e i 75 uomini di equipaggio. Il comandante ha lanciato l's.o.s. quando si trovava a circa un miglio dalla costa.



Palermo - **Un incendio è divampato questa mattina nella sala macchine di un traghetto Gnv, nel porto di Palermo. Sul posto sono intervenute numerose squadre dei vigili del fuoco.** Incolumi i 113 passeggeri e i 75 uomini di equipaggio. Il comandante ha lanciato l's.o.s. quando si trovava a circa un miglio dalla costa palermitana. I passeggeri sono stati invitati a raggiungere i punti di raccolta sui ponti, come previsto dalle procedure di emergenza, mentre i marinai hanno tenuto sotto controllo il fuoco. Il ferry, partito da Napoli, è riuscito ad attraccare in banchina. Ancora da stabilire le cause dell'incendio.

INCENDIO IN MARE A BORDO DELLA NAVE **SNAV** «TOSCANA», IN NAVIGAZIONE DA NAPOLI A PALERMO , 113 PASSEGGERI E 75 UOMINI DI EQUIPAGGIO

Fiamme in sala macchine, paura sul traghetti

Puzza di plastica bruciata e fumo nero dai boccaporti: l'allarme è scattato a un miglio dalla costa siciliana. Non ci sono feriti

O All'alba la nave ha iniziato a fare puzza di gasolio e di plastica bruciata.

E poi il fumo nero è uscito dai boccaporti. Per i passeggeri momenti di tensione e paura, però senza nessuna conseguenza fisica.

Un principio di incendio si è sviluppato ieri mattina a bordo della nave **Snav** «Toscana» proveniente da Napoli. L'allarme è scattato poco dopo le 6 quando il traghetti si trovava a poco più di un miglio dalla costa palermitana e stava per entrare in porto.

Il rogo si è sviluppato nella sala macchine al motore numero 1, a bordo 113 passeggeri e 75 uomini di equipaggio.

Subito è scattato il piano di emergenza previsto in questi casi, tutti i passeggeri sono stati raggruppati sui ponti mentre il personale ha provveduto prima a circoscrivere e poi a spegnere le fiamme. Il rogo, secondo una prima ricostruzione, non si è mai realmente avvicinato alle aree dove erano state sistemate le persone. Il personale ha spostato di volta in volta i passeggeri per evitare che corressero pericoli e alla fine nessuno si è fatto male.

Non appena il comandante ha comunicato alla capitaneria di porto che c'era un incendio a bordo, due motovedette della polizia ed un mezzo navale dei vigili del fuoco hanno lasciato gli ormeggi, raggiungendo subito la «Toscana». Con dei potenti getti d'acqua hanno contribuito a domare le fiamme ed a raffreddare la struttura di metallo surriscaldata per il calore delle fiamme. Nessun ferito e nessun intossicato, precisano dalla capitaneria di porto, che ha coordinato dalla sala operativa tutte le operazioni.

La nave Toscana è attraccata al molo Santa Lucia pochi minuti prima delle 10,30, ma i passeggeri sono rimasti a bordo per un'ora e mezza. C'era il rischio che aprendo il portellone, l'aria entrasse nei locali interni, formando una sorta di effetto camino, ravvivando così un eventuale focolaio ancora acceso. Nel frattempo i vigili del fuoco hanno continuato a inondare d'acqua le parti esterne nella nave e il fumaiolo, con i passeggeri radunati sul ponte. Guardavano le operazioni affacciati al parapetto, salutano i parenti che li aspettavano a terra. A mezzogiorno finalmente il liberi tutti. Il portellone è stato aperto ed a poco a poco il traghetti si è svuotato. Dalla stiva sono usciti i primi mezzi che pare non abbiano subito alcun

- segue

danno. «Alle ore 15.50 - informa una nota della compagnia di navigazione -, le operazioni di sbarco dei passeggeri, delle autovetture e dei mezzi pesanti si sono concluse con successo».

Sulla vicenda è stata aperta un'in - chiesta, condotta dalla capitaneria di porto, per accertare le cause dell'incendio e ricostruire nel dettaglio la dinamica del rogo. La procura aspetta una prima relazione sui fatti per valutare l'apertura di un fascicolo per incendio colposo. Cosa abbia fatto divampare l'incendio non è chiaro, con ogni probabilità la causa va cercata nella sala macchine ma gli accertamenti sono appena iniziati.

«Tutti i passeggeri del traghetto **Snav** Toscana dovranno ottenere un risarcimento per la paura e lo stress subiti e per i potenziali rischi corsi. Sarà inevitabile avviare le dovute azioni legali contro la compagnia di navigazione - afferma Carlo Rienzi, presidente dell'associazione dei consumatori Codacons -. Le autorità competenti dovranno fare chiarezza sull'ac - caduto, perché si tratta dell'ennesimo incidente che si registra sui traghetti italiani, per fortuna questa volta senza conseguenze. Vogliamo capire - aggiunge -, quale sia il livello di sicurezza delle imbarcazioni adibite al trasporto passeggeri in mare, perché gli ultimi episodi, vedi Costa Concordia e Norman Atlantic, hanno evidenziato gravi falle in merito al rispetto delle normative sulla sicurezza di navi e traghetti».

LUIGI ANSALONI

A bordo del traghetto Snav proveniente da Napoli e diretto a **Palermo**

Fiamme nella sala macchine panico sulla nave, nessun ferito

Scampati al pericolo i 113 passeggeri e i 75 componenti dell' equipaggio

PALERMO Saranno adesso i tecnici a stabilire la causa che ha provocato il principio di incendio sprigionatosi nella sala macchine della motonave Snav Toscana, proveniente da Napoli e arrivata ieri nel porto di Palermo.

Ma per i 113 passeggeri e i 75 componenti dell' equipaggio ora importa soltanto essere tutti scampati al pericolo. Uomini, donne e bambini, spaventati ma incolumi, hanno lasciato la nave nella tarda mattinata al termine delle operazioni di messa in sicurezza.

«C' è stata paura, qualche momento di panico, ma poi tutto si è risolto per il meglio.

Nessuno è rimasto ferito», dice un passeggero.

«Intorno alle 6 mi sono accorto che c' era qualcosa che non andava perché ho sentito un forte odore di gasolio - racconta -. Ero fuori dalle cabine. Non so quale sia stato il guasto. Ci hanno poi spostato in vari punti di raccolta per tenerci lontani dal rogo. L' equipaggio è stato bravissimo».

«C' era solo un po' di fumo ma nient' altro - aggiunge un ragazzo - ci hanno rassicurati. Siamo stati portati nella parte scoperta della nave ma per fortuna c' era una bella giornata e non abbiamo sofferto il freddo».

La Procura di Palermo aspetta la relazione sull' incendio per valutare se aprire un' inchiesta.

L' eventuale ipotesi di reato è incendio colposo.

Le fiamme sono divampate in prossimità del porto del capoluogo siciliano. «All' alba abbiamo avuto notizia che a circa 7 miglia dalla costa dalla sala macchine della Snav Toscana, nave del gruppo Grandi Navi Veloci, si era sviluppato un incendio messo molto presto sotto controllo dallo stesso personale di bordo. Non ci sono stati pericoli mai, né per i passeggeri né per l' equipaggio», dice il Presidente dell' **Autorità portuale Vincenzo Cannatella**.

«Le squadre di bordo sono tempestivamente intervenute come da procedura, - afferma in una nota la Snav - e hanno operato in costante coordinamento con le strutture di terra preposte. I passeggeri sono stati radunati nei punti di raccolta previsti, dove sono stati costantemente informati circa l' evolversi della situazione».

- segue

Prima di farli sbarcare i vigili del fuoco hanno dovuto terminare le operazioni di raffreddamento della sala macchine. I pompieri sono rimasti a bordo per tenere sotto controllo i macchinari ed evitare che il fuoco si riaccendesse.

I passeggeri si aspettavano di scendere subito invece sono rimasti a bordo. È stata circa un'ora di tensione, i passeggeri sono stati sempre assistiti, secondo il loro stesso racconto. «Solo un po' di puzza di bruciato e di fumo - racconta un ragazzo -. Abbiamo solo dovuto aspettare per scendere». Immane le reazioni e le ventilate azioni legali: «Tutti i passeggeri del traghetto Snav Toscana dovranno ottenere un risarcimento per la paura e lo stress subiti e per i potenziali rischi corsi», chiede ora il Codacons. «Le autorità competenti dovranno fare chiarezza sull' accaduto, perché si tratta dell'ennesimo incidente che si registra sui traghetti italiani, per fortuna questa volta senza conseguenze», afferma il presidente dell'associazione di consumatori Carlo Rienzi. Che aggiunge: «Vogliamo capire quale sia il livello di sicurezza delle imbarcazioni adibite al trasporto passeggeri in mare, perché gli ultimi episodi, vedi Costa Concordia e Norman Atlantic, hanno evidenziato gravi falle in merito al rispetto delle normative sulla sicurezza di navi e traghetti». «Intanto tutti i passeggeri presenti sulla motonave Snav Toscana devono essere risarciti per i danni morali subiti. In caso contrario - conclude Rienzi - sarà inevitabile avviare le dovute azioni legali contro la compagnia di navigazione a tutela dei viaggiatori». Allegato: Le reazioni Il piano d'emergenza ha funzionato Volti sollevati per il pericolo scampato e gente che scende a terra e si allontana velocemente dal traghetto Snav, ma non c'è animosità fra i passeggeri. Il "Toscana" proveniente da Napoli e diretto a Palermo copre quella rotta ogni giorno. Ad un miglio dalla costa palermitana probabilmente un guasto in sala macchina ha dato vita ad un incendio. Il personale di bordo ha reagito subito. Mentre il capitano lanciava l'allarme a terra, la squadra antincendio di bordo entrava in azione e i componenti dell'equipaggio facevano scattare il piano di emergenza. I passeggeri sono stati velocemente radunati e portati nei punti di raccolta stabiliti dal piano di evacuazione, lontani dalla sala macchine.

Vado, il petrolio in porto va agli olandesi

Genova - Il gruppo Alkion mette le mani sul deposito Petrolig. Saranno garantiti contratti e occupazione. Operazione in dirittura d'arrivo. Atteso l'ok definitivo da parte dell'Authority di Genova-Savona.



Genova - Gli olandesi mettono le mani sul petrolio del porto di Vado Ligure, a Savona. **Il colosso Alkion Terminals - attraverso la partecipata Alkion Terminal Vado Ligure - ha infatti firmato nelle scorse settimane, secondo fonti vicine al dossier, un contratto preliminare di compravendita che ha come oggetto proprio il deposito di greggio presente nello scalo ligure (con esercizio su oleodotto e pontile).**

L'intera struttura, fino al 2016, era nella mani di Eni che la gestiva attraverso la società Petrolig, partecipata - oltre che da Eni - anche da Esso. Dopo l'uscita di scena da parte di Esso, Eni ha trovato un'intesa con il gruppo olandese che si è impegnato ad acquisire tutti gli impianti e la forza lavoro, mantenendo i contratti già firmati sia con Eni che con Esso. Alkion Terminals, realtà operativa sia nel settore della logistica che in quello energetico, è partecipata dai fondi Coloured Finches e InfraVia Capital Partners. I primi documenti, da parte della società Alkion Terminal Vado Ligure, sono già arrivate agli uffici della nuova Autorità portuale che raggruppa al suo interno gli scali di Genova e Savona, ma l'operazione si potrà ritenere conclusa solamente quando ci sarà il nullaosta della stessa Authority. **L'ok definitivo, da parte di Palazzo San Giorgio, sarà dato solamente dopo aver effettuato tutte le verifiche del caso, ma potrà arrivare solamente attraverso un parere favorevole da parte del comitato di gestione dell'ente, che però non è ancora stato nominato per via di un parere favorevole da parte dell'Anac che tarda ad arrivare.**

- segue

Il petrolio stoccato nel deposito ex Petrolig, una volta immesso nell'oleodotto, arriva fino alla raffineria Sarpom di San Martino di Trecate (Novara). Lo stabilimento piemontese ha una capacità di nove milioni di tonnellate all'anno e impiega 400 addetti. Esso ha la maggioranza del pacchetto azionario della raffineria (74,84%), mentre il restante (25,16%) è di TotalErg. Già dopo l'uscita di scena da parte di Esso dal deposito di Vado Ligure, i sindacati savonesi avevano espresso preoccupazione per il mantenimento di tutte le unità lavoratori - circa 20 addetti - proprio in vista dell'arrivo in porto di un nuovo gruppo. **L'intenzione di Alkion, anche in vista del potenziamento dello scalo con l'entrata in funzione della piattaforma Maersk, dovrebbe essere quello di mantenere, se non potenziare, l'intera forza lavoro.**

Interporto ISC in crescita a doppia cifra

NOI A - ISC, Interporto Servizi Cargo, impresa ferroviaria di Interporto Campano che opera prevalentemente nel trasporto intermodale tra il nord ed il sud del paese, continua la sua crescita e chiude il 2016 con risultati positivi e a doppia cifra. Infatti, la
(segue in ultima pagina)

Interporto ISC in crescita

società oltre a incrementare le percorrenze sulle proprie relazioni storiche Milano - Pomezia - Nola e Verona - Bologna - Nola ha anche attivato il servizio sulla direttrice adriatica, collegando Verona con Bari, terminal di Giovinazzo, in partnership con Lugo Terminal.

In particolare nel 2016 la ISC ha effettuato 1724 treni (+25%) per una percorrenza di 1.034.000 km e movimentato 29.500 unità di carico (+21,5%). Il load factor dei treni ha raggiunto un livello di assoluto rilievo (90%).

Nel corso del 2016 sono continuati gli interventi mirati a migliorare ulteriormente la qualità del servizio. È stato attivato l'impianto di manutenzione delle locomotive presso Nola Interporto che ha permesso alla società di poter gestire le manutenzioni delle locomotive in modo tempestivo ed efficiente, aumentando l'affidabilità del servizio. Servizio offerto anche ad altre imprese ferroviarie private.

È stato inoltre implementato il sistema di booking on line per le prenotazioni degli spazi sui treni, rendendo molto più snello il flusso di informazioni tra la società e la propria clientela.

Una ulteriore significativa crescita è prevista per il 2017, grazie all'ulteriore potenziamento dei servizi storici, ed alla attivazione del nuovo servizio tra Melzo e Nola in collaborazione con le società Contship (Hannibal) e Oceanogate.

Pireo, conti positivi grazie a Cosco

Genova - L'anno scorso il colosso cinese ha acquisito la maggioranza dello scalo greco.



Genova - **I risultati del porto greco del Pireo si sono chiusi in crescita nel 2016, merito della performance operata dal terminal Cosco.** L'anno scorso peraltro il colosso cinese aveva acquisito la maggioranza dello scalo, mentre nelle attività del terminal l'incremento delle entrate è stato pari a 3,9 milioni di euro. A trainare il risultato positivo sono stati i dati dei volumi del car terminal che è cresciuto del 13,4% e del cruise terminal che ha visto un aumento dell'8%. Il profitto della Ppa così è cresciuto dell'11% nel 2016 a 11 milioni di euro. Anche i costi operativi sono calati, per una percentuale pari all'8%.

Gestione ambientale: Monastir (Tunisia), primo porto turistico 'ecologista'. Unico in Africa

(FERPRESS) – TUNISI, 17 FEB – Il Porto turistico di Monastir in Tunisia ha ottenuto la certificazione ISO 14001 V 2015 per il suo sistema di gestione ambientale che contribuisce allo sviluppo sostenibile. Lo riporta l'ANSAméd, precisando che si tratta del primo in Africa ad ottenere questa certificazione, rilasciata dagli studi internazionali Veritas alla Compagnia Turistica Araba (Cta), società che gestisce l'intera attività della marina portuale.

Questa certificazione conferma il forte impegno della (Cta) nei confronti dell'ambiente, evidente anche nel riconoscimento dal 2009 ad oggi del titolo di Bandiera Blu a livello internazionale che premia i litorali e i porti turistici per i loro sforzi in materia di tutela ambientale.

“Questa importante certificazione rafforza il nostro senso di responsabilità verso l'ambiente”, ha dichiara M. Hedi Reguig, Ceo del Cta, “e conferma ancor di più la nostra volontà di poter offrire ai turisti, ma anche ai residenti e visitatori una realtà portuale amica della natura, rispettosa dell'ambiente, e conforme alle regolamentazioni internazionali. Questo è per noi un traguardo importante strategico non solo per la Marina di Monastir, ma anche per la Tunisia, nell'ottica di uno sviluppo sostenibile a livello globale”.

Il porto turistico di Monastir ha ben 300 aree e offre ai turisti tutti i servizi necessari, garantendo loro una costante sicurezza con un monitoraggio dell'intera area tramite telecamere attive 24 ore su 24 e una forte presenza di agenti di sicurezza. La Marina di Monastir, costruita nel 1985, si è sempre contraddistinta per il numero di realtà interessanti presenti nella zona. In primo luogo, la sua posizione quasi al centro di Monastir, con il suo ricco patrimonio storico e i numerosi luoghi d'attrazione; importante anche la sua vicinanza a soli 6 km dall'Aeroporto Internazionale Habib Bourguiba e a 25 km da Sousse. Vantaggi che l'hanno resa una delle mete più conosciute e popolari della regione.

El puerto de Valencia expone sus servicios de transporte marítimo de corta distancia en Zaragoza

Página 5



Fátima Zayed, gerente de Servicios Logísticos de la APV, repasó las principales magnitudes del TMCD en el puerto de Valencia

El puerto de Valencia expone sus servicios de transporte marítimo de corta distancia en Zaragoza

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV), representada por su gerente de Servicios Logísticos, Fátima Zayed, participó el viernes en la jornada «Ventajas para las empresas de transporte de mercancías por carretera de la utilización del transporte marítimo de corta distancia (TMCD)». Durante su intervención, Fátima Zayed destacó los servi-

cios regulares y de autopistas del mar que los que cuenta el puerto de Valencia.

En su intervención, titulada «La oferta de servicios de TMCD en el puerto de Valencia», la gerente de Servicios Logísticos de la APV señaló que Valencia cuenta con 9 servicios regulares de corta distancia que le conectan con 22 enclaves de 13 países, además de dos

servicios regulares de autopistas del mar que enlazan semanalmente Valencia con puertos italianos. Estos servicios permitieron que en el 2016, el tráfico ro-ro de la APV creciera un 4,3% alcanzando los 8,9 millones de toneladas, lo que supone un 12,5% del tráfico total de los puertos de la APV.

Asimismo Zayed destacó el componente estratégico de Aragón

para la Autoridad Portuaria de Valencia, como lo demuestra su participación en Noatum Rail Terminal Zaragoza, así como las inversiones anunciadas en la mejora de la conectividad entre Valencia y Sagunto con Aragón. Cabe recordar que estas inversiones serán del alrededor de 100 millones de euros en mejorar en la línea ferroviaria Valencia-Zaragoza y en los accesos ferroviarios al puerto de Sagunto.



Fátima Zayed, gerente de Servicios Logísticos de la APV, repasó las principales magnitudes del TMCD en el puerto de Valencia

Shenzhen apuesta por el puerto de Barcelona

Página 3



Una amplia delegación de Shenzhen visitó el puerto de Barcelona

Shenzhen apuesta por el puerto de Barcelona

El miércoles una delegación de Shenzhen y de la terminal de contenedores de Yantian visitó el puerto de Barcelona con el objetivo de potenciar relaciones y tráficos entre ambos enclaves.

La delegación china, estaba encabezada por el vicepresidente del puerto de Yantian, VE Zhongxiao; el gerente, MA Qiang, y la diputada de turismo de Shenzhen, Ma Qiang. Fue recibida por el subdirector general de Estrategia y Comercial, del puerto de Barcelona Santiago García-Milà, y por el jefe de Estrategia, Jordi Torrent. Al encuentro también asistieron Pamela Zhang, y Francisco Espinosa, delegada y consejero delegado de la Federación Empresarial de Shenzhen en el Sur de Europa, respectivamente, y Roger Costa y Carlos Palacín, FDI promotion and services director y FDI project manager de Acció.

La visita del miércoles, fue el segundo contacto entre el puerto de Barcelona y la Federación Empresarial de Shenzhen, y sirvió para dar a conocer a la delegación china los servicios que Barcelona ofrece como puerta de entrada a Europa y como *hub* euromediterráneo. En el encuentro, las dos organizaciones hablaron de cómo aumentar el tráfico marítimo entre ambos enclaves, y destacaron su potencial de crecimiento. El puerto de Shenzhen, que durante 2016 registró 22.5 millones de contenedores (teu), junto a su importante Zona Franca, es el tercer puerto del mundo en tráfico de contenedores.

El puerto de Barcelona cuenta en la actualidad con cinco servicios marítimos de contenedores con Shenzhen (integrado por las terminales de Yantian, Chiwan y Shekou) y

durante 2016 mantuvo un tráfico superior a los 72.000 Teu, con un crecimiento del 25% respecto al año anterior.

El puerto de Barcelona miembro de la Asociación Logística de Shenzhen

El puerto de Barcelona ha participado, a través de China's European Logistic Center (Barceloc), en las dos últimas ediciones de la China International Logistics Fair Shenzhen, la principal feria de logística de la región. En el marco de esta feria, el puerto, junto a otros enclaves de todo el mundo, firmó en octubre del 2016 la Declaración de Shenzhen que promueve tres líneas de trabajo: el desarrollo de los puertos inteligentes gracias a la tecnología; la potenciación de puertos sostenibles mediante la innova-

ción en el ahorro de energía, y la cooperación entre los puertos para generar cadenas logísticas más eficientes y sostenibles.

Desde el 2016 el puerto catalán es miembro de la Asociación Logística de Shenzhen que aglutina a las principales empresas industriales.

La Federación Empresarial de Shenzhen aval exportador

La Federación Empresarial de Shenzhen (FSZI) con sede en Barcelona, apuesta por convertir a la capital catalana en un *hub* para importar y exportar tráficos desde Xina. Por este motivo, uno de sus servicios es otorgar un sello de calidad que homologue las credenciales europeas de las empresas que quieran exportar a China para agilizar sus operaciones.