



Primo Piano:

- **Conferenza delle AdSP (La Gazzetta Marittima)**

Dai Porti:

Venezia:

"...Formazione, borsa di studio..."
(L'Avvisatore Marittimo, La Gazzetta Marittima)

Genova:

"...Salone Nautico..."
(Corriere Marittimo, Informazioni Marittime, The Medi Telegraph, Il Secolo XIX)

La Spezia:

"...strategi per la catena logistic..." (L'Avvisatore Marittimo)

Ravenna:

Livorno:

"...Riunione Comitato di gestione AdSP ..." (La Gazzetta Marittima)

"...Nomina Segretario Generale..." (Il Telegrafo)

"...Bando Darsena Europa..."

(Il Telegrafo, La Gazzetta Marittima, Il Messaggero Marittimo)

Piombino:

"...Progetto per l'altoforno 'pulito'..." (Il Telegrafo, Il Tirreno)

Civitavecchia:

"...Cambio della guardia in capitaneria..."
(La Gazzetta Marittima)

Olbia:

"...Il presidente Deiana in visita ad Olbia..." (La Gazzetta Marittima)

Gioia Tauro:

"...Dopo il blocco del porto, autorizzata la prima mensilità Ima..."
(Informazioni Marittime, Ferpress)

Messina:

"...No a tutto tranne alla..speculazione edilizia..."
(Gazzetta del sud)

Notizie da altri porti italiani ed esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare Messaggero Marittimo

IERI AL MINISTERO ALLA PRESENZA DEI PRESIDENTI DEI PORTI NAZIONALI

Coordinamento delle Autorità di sistema primo incontro tra principi e scelte reali

I temi della conferenza di coordinamento per armonizzare le scelte strategiche - La selezione delle categorie per i "partenariati del mare" locali - I correttivi alla Riforma

ROMA - Passo dopo passo, anche se il ritmo non è così veloce come l'economia richiederebbe, la riforma portuale si avvia a mettere a punto i propri organismi. Ieri al ministero delle infrastrutture e trasporti si è riunita la preannunciata Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema, con tutti i presidenti delle 14 Autorità insediate. Compito del comitato: "coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche dei 15 sistemi portuali italiani". Missione impossibile, visti i precedenti? Secondo il ministro e i suoi consiglieri - tutti presenti all'incontro - missione possibile e indispensabile, perché le risorse non sono infinite e occorre finalmente vedere i porti italiani come un sistema integrato, in grado di reggere la concorrenza internazionale e non di strapparsi carico e lavoro l'un con l'altro.

Il principio generale è sostanzialmente semplice, ed è stato - almeno a parole - ampiamente condiviso. Poi però si è entrati nel dettaglio:

A.F.
(segue in ultima pagina)

Coordinamento delle Autorità

con l'individuazione dei criteri di scelta delle associazioni nazionali "più rappresentative" di ciascuna categoria, per la formazione del Partenariato del mare nei singoli sistemi. Organo solo consultivo, il Partenariato della risorsa mare sostituirà i plebiscitari parlamentari che erano i comitati portuali e le parallele commissioni consultive: ma non mancano comunque le aspirazioni a parteciparvi. Certe divisioni, o secessioni, all'interno di categorie importanti, non contribuiscono a rendere più facile un percorso già di per sé complesso.

Il secondo tema trattato ieri riguarda le "Linee guida per la gestione dello spazio marittimo europeo", sulla base di una direttiva europea come al solito affrontata con il ritardo di oltre un anno (coordinamento costituito nel 2016

sulla base di una direttiva UE del 2014). Le "linee guida" - riferisce un documento del MIT - "sono strumento fondamentale per il percorso metodologico da seguire per i piani di gestione dello spazio marittimo, individuando le aree di riferimento, comprese quelle terrestri rilevanti per le interazioni tra terra e mare, e definendo un sistema di governance che assicuri un costante coinvolgimento di tutte le parti economiche e sociali interessate". Si è iniziato a discutere sui criteri, sarà poi - è stato ribadito ieri - il comitato tecnico del MIT a elaborare per ogni area marittima i piani di gestione dello spazio marittimo: piani che infine saranno sottoposti al tavolo interministeriale di coordinamento per la definitiva approvazione. Tutt'altro che semplice e tutt'altro che veloce. Ma l'impegno del ministro è di far presto e bene.

C'è stata poi, e non poteva mancare, anche una parte meno ufficiale ma altrettanto importante e scontata: l'informativa sull'ormai prossimo "correttivo" della Riforma portuale che il consiglio dei ministri varerà il 15 settembre, salvo ulteriori slittamenti. Sul piano politico, il "correttivo" dovrebbe anche ufficializzare il nict alla partecipazione ai comitati di gestione portuale di chi ha incarichi politici in essere (sindaci, presidenti di Province, di Regioni etc). E si preannuncia una nuova stagione di scontri di partito, con le opposizioni che preannunciano battaglia non appena il parlamento riprenderà a lavorare dopo gli ozi di agosto e metà settembre.

L'INIZIATIVA

Formazione, borsa di studio a Venezia

Logistica, l'Authority garantisce 6 mila euro a 5 studenti dell'Its Marco Polo

VENEZIA. Al porto di Venezia il biennio formativo 2017-2019 parte sotto i migliori auspici: si rinnova l'offerta formativa dell'ITS in "Tecnico Superiore per la Mobilità Internazionale delle Merci e delle Persone in ambito marittimo-portuale e aeroportuale", che ha dato molta soddisfazione sotto il profilo dell'inserimento nel mondo del lavoro con più della metà degli allievi assunti già a fine stage.

Per il prossimo anno, l'Authority di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha ritenuto di premiare i ragazzi più meritevoli mettendo in palio 5 borse di studio a copertura dell'intera quota di partecipazione al percorso ITS, per un investimento complessivo di 6.000 euro. La Fondazione ITS Marco Polo propone due percorsi formativi post diploma:



Operazioni di sbarco per un traghetto a Fusina

"Tecnico Superiore per la Mobilità Internazionale delle Merci e delle Persone in ambito marittimo-portuale e aeroportuale" e "Tecnico superiore per la gestione e conduzione dei mezzi ferroviari". Entrambi i corsi della durata di 2 anni, prenderanno il via ad ottobre 2017 e preve-

dono il 50% di ore in aula e le restanti in tirocini in azienda. Le selezioni sono già aperte. L'offerta formativa del Porto di Venezia è completata anche dai corsi professionalizzanti messi a punto dal CFLI Consorzio di Formazione Logistica-Intermodale, che da oltre 10 anni offre oppor-

tunità di lavoro a giovani e meno giovani, contribuendo a supportare le esigenze formative nel settore della logistica portuale.

"Un investimento sui giovani, un investimento sul futuro del porto. I corsi attivati dall'ITS Marco Polo hanno ottenuto il doppio risultato di contribuire alla formazione ragazzi del territorio ma anche di inserire nel mondo del lavoro nuove figure professionali capaci di accompagnare la crescita e lo sviluppo del porto di Venezia negli anni a venire. Con questo piccolo, ma importante, investimento vogliamo contribuire a fare dello scalo e delle imprese che lo animano il nuovo cuore pulsante dell'economia veneziana trattenendo (o attirando) a Venezia i migliori talenti", ha dichiarato Pino Musolino presidente del Porto di Venezia.

SI RINNOVA L'OFFERTA FORMATIVA NELL'AMBITO DELLA LOGISTICA DI SISTEMA

Il porto di Venezia investe sui giovani

Finanziate 5 borse di studio del corso ITS Marco Polo in logistica portuale per il biennio 2017-19

VENEZIA - Al porto di Venezia il biennio formativo 2017-2019 parte sotto i migliori auspici: si rinnova l'offerta formativa dell'ITS in "Tecnico Superiore per la Mobilità Internazionale delle Merci e delle Persone in ambito marittimo-portuale e aeroportuale", che ha dato molta soddisfazione sotto il profilo dell'inserimento nel mondo del lavoro con più della metà degli allievi assunti già a fine stage.

Per il prossimo anno, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha ritenuto di premiare i ragazzi più meritevoli mettendo in palio 5 borse di studio a copertura dell'intera quota di partecipazione al percorso ITS, per un investimento complessivo di 6000 euro.

La Fondazione ITS Marco Polo propone due percorsi formativi post diploma: "Tecnico Superiore per la Mobilità Internazionale delle Merci e delle Persone in ambito marittimo-portuale e aeroportuale" e "Tecnico superiore per la gestione e conduzione dei mezzi ferroviari". Entrambi i corsi della durata di 2 anni, prenderanno il via ad ottobre

2017 e prevedono il 50% di ore in aula e le restanti in tirocini in azienda. Le selezioni sono già aperte (www.itsmarcopolo.it)

L'offerta formativa del Porto di Venezia è completata anche dai corsi professionalizzanti messi a punto dal CFLI Consorzio di Formazione Logistica-Intermodale, che da oltre 10 anni offre opportunità di lavoro a giovani e meno giovani, contribuendo a supportare le esigenze formative nel settore della logistica portuale.

"Un investimento sui giovani, un investimento sul futuro del porto. I corsi attivati dall'ITS Marco Polo hanno ottenuto il doppio risultato di contribuire alla formazione ragazzi del territorio ma anche di inserire nel mondo del lavoro nuove figure professionali capaci di accompagnare la crescita e lo sviluppo del porto di Venezia negli anni a venire. Con questo piccolo, ma importante, investimento vogliamo contribuire a fare dello scalo e delle imprese che lo animano il nuovo cuore pulsante dell'economia veneziana trattenendo (o attirando) a Venezia i migliori talenti", ha dichiarato

Pino Musolino presidente del Porto di Venezia.

Per scoprire tutte le opportunità formative, è stato organizzato un incontro che si terrà il prossimo giovedì 7 settembre alle ore 18.30 presso la sede di CFLI situata nel Waterfront antico, all'interno del cd. "Magazzino 16", il primo ad essere stato riqualificato dopo l'abbattimento del muro di Santa Marta nel 2000.

Nell'occasione saranno presentati i due nuovi percorsi ITS e le opportunità offerte dai percorsi formativi di CFLI. All'incontro di presentazione, rivolto ai ragazzi che hanno terminato le Superiori e anche a Studenti Universitari che intendono specializzarsi nel campo della logistica, saranno presenti anche "ex allievi" dell'ITS e esponenti di imprese che porteranno la loro testimonianza e risponderanno alle curiosità dei partecipanti e alle domande delle famiglie.

La partecipazione all'evento è libera ed è possibile prenotarla inviando una mail a info@itsmarcopolo.it o telefonando allo 041 5334155-56.

Salone Nautico di Genova: Crescono gli espositori +8%

La presidente di Ucina, Carla Demaria, ha dichiarato: Mancano quest'anno circa 1,5 milioni di fondi governativi.

GENOVA - La 57ma edizione del Salone nautico di Genova (21-26 settembre) anche in virtù di una nuova alleanza tra Ucina Confindustria Nautica e le istituzioni locali, oltre che dalla ripresa del mercato, **si preannuncia con numeri in crescita rispetto a quella passata.** *"Gli espositori sono in aumento dell'8% (erano 800 nel 2016) e quelli esteri del 10% in più"*, ha dichiarato la presidente di Ucina **Carla Demaria** durante la presentazione della rassegna in Comune con il sindaco **Marco Bucci** e il governatore **Giovanni Toti**. *"Abbiamo riempito le darsene, rispetto all'anno scorso ci sono 80 barche in acqua in più e in generale le imbarcazioni sono in aumento dell'8%. Sono presenti 70 marchi nuovi, per 45 di loro è un ritorno"*. Tra i nomi prestigiosi che ritornano ci sono: Azimut, Baglietto, Apreamare. *"Stiamo cavalcando un'onda molto positiva, per il fatto che il rapporto che abbiamo oggi con le istituzioni si è completamente ribaltato rispetto al passato. Certo che l'accelerazione fatta dalle istituzioni locali è superiore all'atteggiamento del Governo"*. Tuttavia la divisione nel settore tra Ucina e Nautica Italiana ha generato la diminuzione di circa 1,5 milioni di fondi governativi. *"Abbiamo comunque tirato fuori i muscoli"* - ha continuato Demaria- *"avremo un grandissimo salone. Rivendichiamo però il diritto ad un aiuto per questa rassegna trasversale a tutta la filiera nautica. Speriamo che il governo riconosca il valore di Ucina"*. All'inaugurazione saranno presenti il ministro delle infrastrutture e dei trasporti **Graziano Delrio** e il vice ministro dell'economia **Luigi Casero** e il presidente di Confindustria **Vincenzo Boccia**.

Informazioni Marittime

Presentato il Salone Nautico di Genova



E' stata presentata ieri a Genova la **57° edizione del Salone Nautico**, organizzata nel capoluogo ligure dal 21 al 26 settembre prossimi da Ucina Confindustria Nautica. Gli espositori previsti quest'anno saranno l'8% in più rispetto al 2016, aumentano del 10% quelli provenienti dall'estero. Le imbarcazioni esposte saranno +8 % e 80 le unità in più esposte in acqua. Motivo di grande soddisfazione, il ritorno o l'esordio di 70 brand.

Grande l'attenzione per lo sport che caratterizzerà tutte le sei giornate di manifestazione. A tal proposito, il Salone rinalda la sua veste Experience con un format dedicato al mondo degli sport nautici, di grande interesse per gli appassionati del mare. Tra gli eventi che saranno presentati al Salone, la Millevele organizzata dallo Yacht Club Italiano, le regate dei catamarani volanti M32, la Barcolana di Trieste, gli incontri con i protagonisti dell'America's Cup e delle imprese oceaniche, la premiazione della Barca dell'Anno.

Salone Nautico, a Genova più espositori e barche in acqua

Genova - La 57ma edizione della manifestazione ligure (21-26 settembre) si annuncia con numeri in crescita rispetto a quella passata.



Genova - **Spinta da una nuova alleanza tra Ucina Confindustria Nautica e le istituzioni locali, oltre che dalla ripresa del mercato, la 57ma edizione del Salone nautico di Genova (21-26 settembre) si annuncia con numeri in crescita rispetto a quella passata.** «Gli espositori sono in aumento dell'8% (erano 800 nel 2016) e quelli esteri del 10% in più», afferma la presidente di Ucina **Carla Demaria** presentando la rassegna in Comune con il sindaco **Marco Bucci** e il **governatore Giovanni Toti**. «Abbiamo riempito le darsene, rispetto all'anno scorso ci sono 80 barche in acqua in più e in generale le imbarcazioni sono in aumento dell'8%. Sono presenti 70 marchi nuovi, per 45 di loro è un ritorno». Tra queste Azimut, Baglietto, Apreamare.

«Stiamo cavalcando un'onda molto positiva, per il fatto che il rapporto che abbiamo oggi con le istituzioni si è completamente ribaltato rispetto al passato. Certo che l'accelerazione fatta dalle istituzioni locali è superiore all'atteggiamento del Governo». **Alla manifestazione mancheranno circa 1,5 milioni di fondi governativi a causa della divisione nel settore tra Ucina e Nautica Italiana.** «Abbiamo comunque tirato fuori i muscoli e avremo un grandissimo salone. Rivendichiamo però il diritto ad un aiuto per questa rassegna trasversale a tutta la filiera nautica. Speriamo che il governo riconosca il valore di Ucina». Demaria ha annunciato che all'inaugurazione saranno presenti il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio e il vice ministro dell'economia Luigi Casero e il presidente di Confindustria Vincenzo Boccia.

Nautica, decolla la stagione dei saloni / IL CASO

Genova - Più espositori a Genova, ma il governo non sostiene l'evento: «Nessun finanziamento previsto». Oggi la presentazione della rassegna ligure. Montecarlo leader nei mega-yacht, Cannes in difficoltà.



Genova - **Tutto è pronto per l'inizio della stagione dei grandi saloni nautici europei: Cannes, Genova e Montecarlo.** Data di partenza il 12 settembre quando in Francia inaugurerà il Cannes Yachting Festival, a chiudere l'esposizione nel Principato di Monaco che si terrà dal 27 al 30 di questo mese. Nel mezzo Genova, con il tradizionale Salone Nautico che quest'anno si svolgerà dal 21 al 26 settembre. La manifestazione ligure, in ripresa rispetto alla scorsa edizione, ha fatto registrare espositori in crescita del 12%, mentre il 60% circa delle aziende presenti alla rassegna nel 2016 ha chiesto di aumentare i propri spazi espositivi.

Nonostante i segnali di ripresa che arrivano dal mercato, per l'edizione 2017 gli organizzatori della kermesse ligure - "I Saloni Nautici", società al 100% di Ucina - dovranno fare a meno dei fondi pubblici che da Roma, negli anni passati, sono sempre stati messi a disposizione dell'evento. **Il ministero dello Sviluppo economico, contattato dal Secolo XIX/The MediTelegraph, ha infatti comunicato che «al momento non sono previsti finanziamenti a favore del Salone Nautico di Genova».** Lo scorso anno dal Mise sono arrivati quasi 1,5 milioni di euro. Ma i fondi a sostegno degli eventi nautici organizzati sul territorio italiano sono al momento congelati fino a quando le due associazioni che rappresentano le aziende italiane del diporto - Ucina e Nautica Italiana - non firmeranno, dopo mesi di contrasti, un accordo di collaborazione a favore dell'intero comparto per lo sviluppo del made in Italy.

- segue

Guardando ai saloni esteri, invece, se Montecarlo si conferma anche per quest'anno come la prima kermesse in Europa per numero di mega-yacht esposti in banchina e presenza di grandi marchi, dalla manifestazione francese di Cannes arriva qualche segnale di crisi. Lo Yachting Festival è stato al centro di una battaglia legale per la gestione della kermesse tra la Fin (Federazione delle industrie nautiche francesi) e la società Reed Exhibitions. Il contenzioso si è risolto solo il mese scorso quando, dopo essere stata interpellata dalla Fin, l'Autorità della Concorrenza, una delle più alte istanze amministrative francesi, ha respinto la denuncia per "abuso di dipendenza economica" presentata contro Reed Exhibitions che avrà la piena e totale gestione dell'evento.

Il Secolo XIX

Toti: «Lavoriamo per far sì che la città sia sede di un polo nautico tutto l' anno»

zione di un settore strategico per il Paese e di cui siamo leader mondiali. Faremo tutta la pressione e la moral suasion possibile sul Ministero». «D' altra parte- ha aggiunto - il governo mi sembra ben rappresentato all' inaugurazione (saranno presenti il ministro Delrio e il vice -ministro Casero, ndr) - e moral suasion l' abbiamo fatta fra le due associazioni di categoria, Ucina la legittima interprete di Confindustria, e Nautica Italiana, che riconosce fra i suoi membri tante eccellenze, affinché si trovi un punto di sintesi. Vedendo le barche schierate e il dialogo più disteso credo che ci siano tutte le condizioni per arrivare al più presto a una gestione condivisa del settore».

Il piano della Regione «Stiamo lavorando da tempo per far sì che Genova possa diventare la sede di un polo della nautica al di là del periodo del Salone», ha sottolineato il governatore Toti parlando di una edizione della manifestazione «di svolta» per le aziende che operano nel settore del diporto. «Siamo impegnati sul progetto del waterfront di Renzo Piano per costruire attorno all' area della Fiera un centro che possa vivere tutto l' anno sul mondo degli yacht - ha aggiunto - e si sta lavorando anche sull' utilizzo tutto l' anno della Darsena nautica della Foce con l' Autorità di sistema portuale e il Comune».

AGENDA FITTA: A BREVE L'INCONTRO CON DESCALZI (ENI)

Porti, missione svizzera per Toti vertice con Aponte su Genova

Sul tavolo il grande polo dei container a Sampierdarena

SIMONE GALLOTTI
ALBERTO QUARATI

GENOVA. Alla fine di questo mese Gianluigi Aponte, numero uno del colosso dello shipping Msc e Giovanni Toti, governatore della Liguria, si vedranno a Ginevra, in quello che è diventato un appuntamento fisso annuale. Sul tavolo, diversi dossier sul porto di Genova, a partire dal caso Terminal Rinfuse (Trge): a breve l'Autorità di sistema portuale Genova-Savona darà il via libera all'ingresso dei traghetti merci sulle banchine di quell'area, come domandato dai neo-azionisti Msc e Spinelli. Una pratica rimasta sospesa con l'estate, dopo i dubbi del Comitato di gestione, il ricorso ventilato dal gruppo Pir, rimasto fuori dalla trattativa per la proprietà del Trge e interessato ora alle aree Enel, adiacenti al Terminal, che hanno concessione in scadenza al 2020.

Il parere dell'Avvocatura ha confortato l'orientamento positivo dell'Adsp nei confronti di Trge. Tuttavia, nell'ottica di favorire la costituzione del quarto grande polo container di Genova (che giustificherebbe in pieno il finanziamento del governo alla nuova diga foranea, necessaria per far arrivare sotto la Lanterna navi di ultima generazione), la Regione, di concerto con l'Authority, sta lavorando a una soluzione che dia una risposta anche a Pir.

Il gruppo ravennate deve, da piano urbanistico comunale,

lasciare le aree su cui ora insistono i depositi costieri della controllata Superba.

La proposta Regione e Adsp sarebbe quella di collocare gli impianti su un'area già adibita alle rinfuse liquide, il Porto petroli, controllato dall'Eni al 40%, e in cui le società dei depositi (oltre a Superba, la Carmagnani) pesano in totale per il 10%. I depositi potrebbero quindi essere trasferiti sul fronte mare nella zona di Mulledo, poco distante dalla Fincantieri di Sestri Ponente, magari già nell'ottica dei lavori del ribaltamento a mare. Per ora l'ipotesi è ancora allo studio, ma non è un caso che Toti incontrerà a breve anche l'amministratore delegato dell'Eni Claudio Descalzi. Si tratta di una soluzione già caldeggiata in passato dalle autorità, che avrebbe però il limite di non permettere ai depositi l'allaccio ferroviario, a causa di un forte dislivello tra linea e ban-

PETROLCHIMICO

L'ipotesi:
i depositi
di Superba
trasferiti
al Porto Petroli

- segue



I depositi di Multedo e sullo sfondo il Porto Petrol

china in quel tratto.

Ancora nella recente intervista al *Secolo XIX*, Aponte ha spronato il porto di Genova a essere «più dinamico». Del resto, l'armatore dovrebbe spiegare a Toti i suoi progetti sullo scalo, che ormai vede Msc in arrivo al Terminal Messina e già presente al Rinfuse, a Bettolo e alle Stazioni Marittime. Uno dei temi sarebbe l'idea di destinare il Sech alle crociere e concentrare su Bettolo l'attività dei contenitori. Si tratta di un tema confermato da tre fonti, che dovrà essere valutata con Msc e con la Cip 2.0, il gruppo

guidato da Giulio Schenone e dai fondi Infravia e Infracapital, presente anche a Livorno, dove si realizzerà la Piattaforma Europa, nuovo terminal contenitori toscano.

Ma il colloquio di Toti è mirato anche a contrastare la concorrenza e i possibili progetti di espansione su Trieste, indicata dal governo con Genova come porto su cui investire nel contesto della Via della Seta: là Msc è già azionista del Molo VII e come ha spiegato Aponte «comanda chi ha volumi». Avviso difficile da non cogliere.

© BY NC ND ALCUN DIRITTI RISERVATI

INTERVISTA ALL'AD DI LSCT CUPOLO

«La Spezia strategica per la catena logistica europea»

Il terminal di Contship è cresciuto del 15% nel primo semestre grazie all'export

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Gli ultimi dati del terminalista Eurokai, a cui fa capo Contship Italia, mostrano che uno dei terminal più attivi del gruppo è il La Spezia Container Terminal, con una crescita nel primo semestre del 15 per cento. I dati di luglio sono ancora migliori e mostrano un aumento di traffico del 40 per cento. Sulla Spezia, Contship ha puntato molto e tre anni fa si è impegnata a investire 200 milioni di euro in attrezzature e infrastrutture. A che punto è la messa in atto di quell'investimento?

«Il progetto di investimento - afferma Franco Cupolo, amministratore delegato del terminal - è confermato, nonostante i ritardi burocratici. L'investimento è mirato in particolare all'espansione del molo Garibaldi e della Marina del Canaletto. Il nostro progetto è pronto da tre anni, ma non ha ancora potuto essere realizzato. È un chiaro esempio in cui una burocrazia non efficiente non aiuta il privato.

Il porto della Spezia può diventare strategico per una catena logistica efficiente, italiana e europea».

Quando pensate che si potrà realizzare questo progetto? «È difficile prevedere i tempi burocratici, ma pensiamo che i lavori potrebbero cominciare al principio del 2018 e avere il molo Garibaldi consegnato alla fine del 2019».

Fra quando avete annunciato l'investimento e oggi c'è stata la riforma portuale. Per voi che cosa è cambiato? «Con l'istituzione dell'Autorità di sistema portuale abbiamo visto un deciso miglioramento nel lavoro di squadra dell'ente. Presidente e segretario generale hanno garantito di portare avanti i lavori, che permetteranno di consegnare al servizio dell'economia italiana un terminal che potrà accogliere contemporaneamente 4 o 5 navi di ultima generazione».

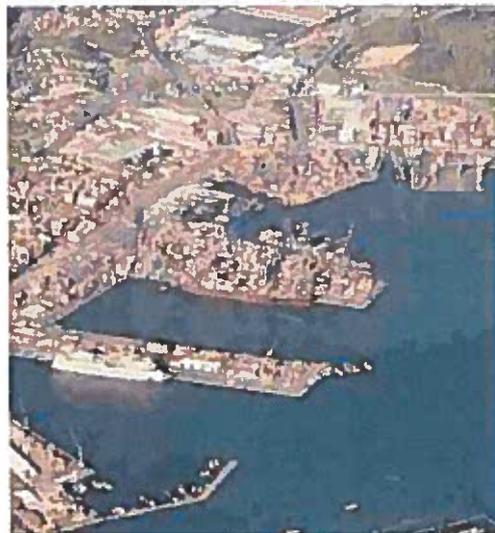
Come si risolverà la contesa delle aree al molo Garibaldi fra container e crociere?

«Sia noi che l'Authority veniamo a prendere atto di una

situazione che si era strutturata in un determinato modo. Auspichiamo che le banchine e gli spazi pubblici del porto della Spezia siano massimizzati nel loro utilizzo, quindi che non si creino riserve improduttive e monopolistiche, ma che vengano liberamente messi a disposizione di chi ha i numeri per fare impresa e per utilizzare quelle banchine, che rimangono pubbliche».

In attesa dell'ampliamento delle aree, quali progetti avete?

«Il cambiamento più importante che stiamo affinando e sviluppando ulteriormente è la nuova governance. Nasce da una visione degli azionisti che non è nuova, ma era già di Angelo Ravano, che strutturò Contship in maniera che non rappresentasse l'eccellenza soltanto in un anello, ma in tutta la catena logistica. Nel nostro dna non ci sono soltanto le attività marittime, ma anche la ferrovia, la trazione ferroviaria, il terminal, gli operatori intermodali. La novità maggiore è che sotto un



Il porto della Spezia

unico marchio la macchina della catena logistica Contship esprime tutte le proprie potenzialità. Per garantire il futuro della Spezia, c'è bisogno di treni e terminal intermodali. Questa è la scommessa che può far crescere il porto, che già oggi Contship gestisce attraverso La Spezia una quota di traffico ferroviario del 30 per cento. Diventeremo strategici per l'intera Europa e l'Unione europea non può non tenerne conto. Non possiamo pensare che soltanto Genova e Trieste possano fare da ponte per le merci europee perché parliamo di milioni di contenitori, che né Genova né Trieste, per ragioni geografiche e orografiche potranno mai assorbire». Gli autotrasportatori hanno lamentato ritardi ai gate del

terminal spezzino. Come risponde?

«Adesso abbiamo un rapporto ottimo con l'autotrasporto, che beneficia dell'aumento di traffico del 40 per cento del luglio scorso. Abbiamo dovuto affrontare un problema di crescita che si risolverà con il progetto di espansione del porto, che è in ritardo di tre anni».

Siete soddisfatti della scelta di tornare in Assologistica?

«È in atto una rivoluzione, le compagnie di navigazione sono scese da 20 a meno di 10 e forse in futuro a 5. Non si può rispondere con mezze misure, ma offrendo un servizio integrato. Con il cambio della governance di Contship, è naturale la scelta di Assologistica».

© 2017 CON ALTRI DIRITTI RISERVATI

Quel comitato di gestione senza gestire

LIVORNO - Così, per l'argomento clou della prima seduta del comitato di gestione provinciale nel sistema del Tirreno settentrionale - Livorno e Piombino - si è deciso di non decidere.
Antonio Fulvi
(segue a pagina 10)

Quel comitato di gestione

Scelta quasi obbligata, quella di rinviare a una prossima seduta la nomina del segretario generale, viste le tensioni, i "net" alla conferma di Provinciali, i tanti incontri che a Firenze e Roma si sgranano. Livorno e Piombino restano così, in sostanza, porti "separati in cusa": in uno il segretario pro-tempore (sempre riconfermato a scadenza) Massimo Provinciali, nell'altro il quasi-segretario (da 4 anni!) Claudio Capuano, in attesa di che? Forse - ma è una nostra ipotesi - che le castagne dal fuoco vengano tolte dal governo, con l'annuncio raffica di decreti "correttivi" della Riforma in programma per il 15 settembre. O forse, come dicono i maligni, di un accordo che consenta a Provinciali di rimanere fino a quando non saranno maturi i tempi per nominare Renata Macu, che viene descritta come l'Asso pigliatutto "in fieri" a Roma, a Firenze e piano piano anche a Piombino e Livorno.

Sulla seduta di due giorni fa a Palazzo Rosciano, si possono cogliere stati d'animo più che dichiarazioni. L'unico che ha parlato un pò di più è il sindaco Filippo Nogarini: ammesso al

comitato di gestione dal Tar, sia pure in regime temporaneo in attesa della sentenza definitiva sul caso, Nogarini ha dato importanza al brandello di riunione cui ha partecipato, sottolineando che sono stati fatti alcuni passi avanti sulle regole. Val la pena di ricordare che da parte sua il presidente dell'AdSP Stefano Corsini è uscito dalla lunga seduta - oltre tre ore - con aria visibilmente seccata. E la sua nota stampa, quantomeno lucida, conferma che probabilmente avrebbe voluto una soluzione diversa. "Nel giorno della sua prima seduta - ha scritto l'AdSP - l'organo collegiale ha approvato le nuove regole di fun-

zionamento dell'organo, dopo di che è stata disposta la sospensione della seduta a causa degli impegni istituzionali già assunti da parte di alcuni componenti". Punto a capo, se ne riparerà "tra alcuni giorni". Da Corsini non è stato possibile avere commenti. Adelante Pietro, con juccio...

LE SFIDE DEI PORTI

AL MINISTERO

IERI A ROMA LA CONFERENZA NAZIONALE PER LE LINEE GUIDA DELLA RISORSA MARE CON TUTTI I SISTEMI PORTUALI ITALIANI

IL CONFRONTO

NOGARIN: «SUI NOMI DEL SEGRETARIO CI CONFRONTEREMO SENZA ACREDINI ALMENO DA PARTE MIA E IN MANIERA COSTRUTTIVA»

LE NUOVE RISORSE

I PORTI ITALIANI AVRANNO 500 MILIONI PER LE PROGETTAZIONI E ALTRI 320 CHE ARRIVERANNO DALLA FINANZIARIA



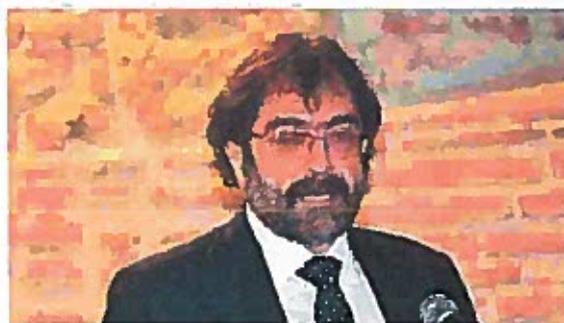
«Il voto del presidente vale doppio, non è giusto»

«RIVENDICO, ai suggerimenti che anch'io ho portato in comitato di gestione, il varo di un regolamento migliore e più realistico rispetto alla bozza che ci era stata presentata». Non le manda a dire il sindaco Filippo Nogarin il giorno dopo la tanto attesa - e per un aspetto almeno, quello della nomina del segretario dell'AdsP deludente - prima seduta del comitato. Ma subito dopo ecco il ramoscio d'olivo. Che visti i precedenti, sembra addirittura un ramo grosso, se non tutto un olivo.

Sindaco, dunque la bozza del regolamento era deludente?
«Posso dire che aveva parecchi aspetti discutibili, ma nelle tre ore di discussione pacata e in chiave collaborativa, i miglioramenti che sono stati approvati vanno a merito di tutti. La bozza di partenza veniva, mi hanno detto, da Assoporti e non era tassativa».

Un miglioramento cui tiene particolarmente?

«Mi sono proposto di insistere perché il territorio non sia mortificato nel funzionamento del comitato. E sotto questo aspetto, ho insistito perché tutti i cinque componenti dell'organismo abbiano



IL RUOLO Il segretario dell'Autorità portuale Livorno-Plombino di sistema Massimo Provinciali pronto per la riconferma

pari dignità e pari peso nelle decisioni».

Però la Riforma già fa una distinzione, limitando il voto del direttore marittimo ai soli temi della Safety & Security...

«Il che mi sembra abbastanza discutibile, visto che i temi della sicurezza entrano in quasi tutte le problematiche di cui deve occuparsi la governance. Ma c'è dell'altro: la Riforma stabilisce che in caso di parità nel voto del comitato, il voto del presidente vale il dop-

plo. Non sono d'accordo, è una 'diminutio' delle rappresentanze del territorio, Regione compresa. E se rimarrà l'esclusione del direttore marittimo sui temi gestionali, il pareggio potrebbe diventare molto frequente».

La mancata nomina del segretario generale è stata attribuita alla sua opposizione...

«Premesso che la mia posizione sul tema è nota, io mi sono limitato a suggerire una posposizione

nell'ordine del giorno, ma in puro spirito di collaborazione. Non sono le comitato per fare il guastatore, ci sono per dare un contributo a nome della città».

Sento sindaco: lei conosce bene le chiacchiere sui nomi Provinciali come "traghettatore" in attesa che maturi un segretario generale definitivo per la Maci...

«Da mesi si gira intorno a questo

IL REGOLAMENTO

«Abbiamo lavorato sulla bozza, c'erano molti punti discutibili»

toto-segretario. Mi incuriosisce di più, semmai, il ruolo della dottoressa Maci nella commissione regionale per la Darsena Europa, lei che è segretario generale a Civitavecchia. A che titolo vi partecipa? Con quale compenso? Se l'incarico è stato dato dal presidente della Regione, è compatibile con la carica a Civitavecchia? Credo che la stessa curiosità l'abbia il collega sindaco Cozzolino. Vedremo di chiarire».

Antonio Fulvi

Livorno e Piombino in pole Caccia grossa a 820 milioni

Il nostro sistema resta tra i più articolati in Italia

PREANNUNCIATA fin dal mese scorso, ieri si è insediata al ministero Infrastrutture e Trasporti, la conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale per coordinare la composizione degli Organismi di Partenariato della Risorsa Mare e varare le Linee Guida per la Gestione dello Spazio Marittimo Europeo. Ha partecipato per il sistema Livorno-Piombino il presidente Stefano Corsini. Per il coordinamento, il neo capo della struttura Catalano, Russo e Cascetta come esperti.

RAGGIUNTO in tarda serata, il presidente Corsini ha sottolineato come nell'incontro sia stato ribadito che il sistema Livorno-Piombino è tra i più considerati; elemento importante anche in vista delle nuove risorse (500 milioni disponibili per progettazioni da ripartire tra i porti e altri 320 milioni che dovrebbero arrivare dalla Finanziaria). Sui "partenariati" - è stato sottolineato - che dovranno fungere da luogo di confronto tra il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale e le categorie economico-sociali, i criteri per l'individuazione delle associazioni nazionali rappresentative per categoria sono quelli

della legge, ma con alcune possibilità di affrontare temi locali con partenariati locali. Partenariati consultivi, ma di cui si dovrà tener conto - ha riferito Corsini - con particolare attenzione su temi legati a priorità per il porto. Il secondo tema erano le Linee Guida per la Gestione dello Spazio Marittimo Europeo, documento che è stato elaborato dal Tavolo Interministeriale di Coordinamento. L'obiettivo è di creare una maggiore coerenza tra le diverse attività che si svolgono

in mare, "sviluppando migliori strumenti regolamentari relativi alla pianificazione dello spazio marittimo e sfruttando in maniera ecologicamente ed economicamente sostenibile ed efficiente il potenziale dei mari e del settore marittimo". Belle parole e grosso impegno, da trasferire su ogni "sistema". Sarà poi il Comitato Tecnico del Mit, ad elaborare per ogni area marittima individuata i piani di gestione dello spazio marittimo.

A.F.



IL PRESIDENTE Stefano Corsini al timone dell'Autorità Portuale



I punti

Numeri positivi

Verranno stanziare risorse notevoli e il sistema Livorno e Piombino è considerato tra i maggiori nel panorama italiano avendo numeri importanti



Linee guida

Verranno stabilite direttive generali per lo sviluppo del sistema dei trasporti via mare e anche per la tutela dell'ecosistema mediterraneo

Potenzialità

Corsini ha messo in luce le potenzialità dei nostri due scali, mentre verranno sviluppati i partenariati con le categorie economiche e sociali



PIATTAFORMA EUROPA

A metà mese il bando di gara

ACCELERAZIONE sul progetto della Darsena Europa. Il via alla parte operativa è stata data dal governatore Enrico Rossi alla riunione di lunedì pomeriggio a Firenze del comitato tecnico.

L'impegno di Rossi è quello di indire la gara per la parte pubblica, che vale 260mila euro, entro metà settembre. Il nuovo progetto porterebbe la firma degli uffici dell'Authority (ingegner Enrico Pribaz e suoi collaboratori) escludendo ogni collegamento con la Ocean Consulting che aveva co-firmato il progetto di gara della grande piattaforma. E' stata tracciata una road map che contempla la possibilità di avere il progetto esecutivo della nuova Darsena Europa entro l'anno e l'avvio dei lavori entro la metà del 2018. Un calendario dai tempi molto stretti, rispetto ai quali il presidente della Regione comunque ha invitato tutti ad accelerare più possibile.

Il Telegrafo

DARSENA TOSCANA I lavori al microtunnel



RIPRENDONO i lavori per allargare la 'strettoia' dell'ingresso del canale industriale sotto la torre del Marzocco. Un cantiere, quello in atto, che ha già costruito uno dei due 'pozzi' necessari perché la speciale talpa meccanica in arrivo entro metà settembre possa scavare il microtunnel per spostare i tubi dell'Eni che da anni condizionano larghezza e profondità del canale stesso. Opera significativa per rendere accessibile sia il canale industriale, sia in particolare la Darsena Toscana, alle grandi portacontainer e alle car-ferries che sono sempre più frequentemente in servizio. Con lo spostamento delle tubazioni dell'Eni nel micro-tunnel sotto il canale, la larghezza navigabile di quest'ultimo sarà superiore al raddoppio e la profondità arriverà ai 13 metri che è il fondale dell'intera Darsena Toscana. Misure compatibili con full-containers da 8 mila Tcu a pieno carico, ad oggi impossibilitate a entrare in Darsena.

IERI A FIRENZE LA PRIMA RIUNIONE DELL'ORGANO TECNICO-POLITICO

Darsena Europa, la frusta di Rossi

Il governatore della Toscana impegnato a bruciare i tempi - Presentata la road-map del progetto



Enrico Rossi

FIRENZE - Correre, e poi ancora correre. Il governatore della Toscana Enrico Rossi ha mantenuto la promessa di mettere (segue a pagina 10)

Darsena Europa

il fuoco alle calcagna **Dell'An** locale portuale di sistema del Tirreno settentrionale - Livorno e Piombino - perché sia pronto entro i primi di ottobre il nuovo bando di massima per la Darsena Europa "light". E nell'incontro che si è svolto lunedì pomeriggio in Regione, presenti sia il presidente dell'AdSP Corsini sia il sindaco di Livorno Nogarini, sul tavolo c'era il primo documento predisposto da palazzo Rosciano come base dell'apertura della gara: con un sostanzioso taglio dei costi, un concentrare gli sforzi sul solo terminal contenitori (il resto, comprese le Autostrade del mare, arriverà in una seconda fase: se ci sarà una seconda fase) e una road-map estremamente precisa sui vari passaggi tecnico-burocratici che l'intera operazione dovrà percorrere, tra Livorno, Firenze e Roma.

Qualcuno si aspettava scintille tra Corsini e Nogarini, entrambi reduci da una mattinata in cui l'insediamento del comitato di gestione dell'AdSP ha eluso il tema più scottante, la nomina del segretario generale. Ma da entrambe le parti è stato mantenuto il gentleman agreement di non scannarsi in pubblico. Sulla Darsena "light" - che nessuno però vuole ammettere sarà light rispetto al precedente progetto - Nogarini ha parlato anche da ingegnere oltre che da sindaco, mentre Corsini dall'alto della

sua esperienza professionale su progetti e realizzazioni portuali ha avuto buon gioco a presentare il lavoro dei propri uffici, sul quale ha dichiaratamente messo mano, anche sentito il MIT a Roma.

In questi giorni del resto stanno maturando, come abbiamo scritto oggi in altro articolo, le scelte nazionali per l'armonizzazione dei grandi progetti infrastrutturali nei porti. E in questo quadro generale, già abbozzato ieri tra i presidenti delle AdSP, la Darsena Europa si giocherà il proprio futuro reale.

Nogarin: ben venga accelerazione, ma persi tre anni Rossi: entro metà Settembre bando per la darsena Europa

FIRENZE - «Mi pare che mentre molti chiacchierano e sono fermi sulle nomine, noi lavoriamo. Entro metà Settembre pubblicheremo il bando per assegnare l'incarico

della progettazione della parte pubblica dei lavori per la darsena Europa, un'opera da 260 milioni di euro». Così ieri pomeriggio il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, ha stigmatizzato la man-

cata elezione del segretario generale dell'Adsp del Mar Tirreno settentrionale, da parte del Comitato di gestione riunitosi in mattinata a Livorno per la prima volta, rivendicando con soddisfazione l'attività

svolta dal nucleo operativo sulla darsena Europa, che si è riunito nel pomeriggio di lunedì nei locali della presidenza della Regione Toscana, presenti il Comune di Livorno (continua a pagina 2)

Rossi: entro

vomo con l'assessore Francesca Martini in sostituzione del sindaco. Rete Ferroviaria Italiana, le direzioni regionali mobilità e ambiente oltre alla delegazione dell'Adsp guidata dal presidente Stefano Corsini.

«La tabella di marcia - ha aggiunto il presidente Rossi - è stata

rispettata e abbiamo fatto un buon passo avanti. Conto che entro Settembre siano appaltati i sondaggi sul porto, così come ho richiesto un incontro intorno a metà Settembre all'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile, per decidere definitivamente sui problemi relativi all'avvio dei lavori per lo scavalco ferroviario e alla sistemazione dell'infrastruttura ferroviaria portuale già nell'ottica di un collegamento con la linea ferroviaria Collesalveti - Vada. Il nostro obiettivo è quello di accelerare il più possibile i tempi di realizzazione delle opere».

Al termine della riunione anche il presidente Stefano Corsini si è detto soddisfatto perché «stiamo procedendo nei tempi che ci siamo dati e andiamo avanti senza scossoni. Rispetto allo scavalco ferroviario è emerso che ci sarà da fare qualche aggiustamento sugli ade-

guamenti tecnologici, ma anche qui stiamo andando avanti come da programma e contiamo quindi di realizzarli nei tempi previsti. Anche gli altri lavori sul porto viaggiano nei tempi attesi e sono quindi fiducioso circa il fatto che riusciremo a procedere senza perdite di tempo ma cercando di andare più velocemente e per quanto possibile di recuperare tempo».

Il presidente Rossi ha quindi cercato di tracciare una road map che contempla la possibilità di avere il progetto esecutivo della nuova darsena Europa entro l'anno e l'avvio dei lavori entro la metà del 2018. Un calendario dai tempi molto stretti, rispetto ai quali ha comunque invitato tutti ad accelerare il più possibile.

«E' infatti questo - ha concluso Enrico Rossi - il passo che vorrei dare all'intera vicenda: un ritmo il più possibile serrato. E' per questo che ho appuntamento a tutti per una nuova riunione di questo nucleo operativo agli inizi di Ottobre, quando potremo compiere una nuova verifica circa lo stato di attuazione del cronoprogramma che ci siamo dati».

Al termine della riunione fiorentina, il sindaco di Livorno, Filippo Nogarin, ha scritto su Facebook: «Ben venga questa accelerazione: è curioso notare come gli stessi che hanno perso tempo per tre anni dietro a un progetto inutile e faraoni-

co, ignorando scientemente le critiche che arrivavano non solo da noi, ma anche dalla stessa Europa,

ora si riempiano la bocca con espressioni come, tempi certi e ritmo serrato».

«Ed è bene non dimenticarsi - ha aggiunto Nogarin - dei 200mila euro di soldi pubblici gettati al vento per commissionare uno studio sul progetto colmo di lacune e imprecisioni alla Osc. Insomma, se Governo, Regione e **Autorità portuale** non avessero avuto la presunzione di andare avanti contro il parere di esperti e tecnici, oggi sicuramente i lavori di realizzazione della nuova Darsena sarebbero cominciati». Ma il sindaco vuol vedere il bicchiere mezzo pieno e concedere il beneficio del dubbio, ancora una volta, al governatore Rossi: «Noi continueremo a vigilare sia sulla fase di redazione del bando - ha aggiunto - che su quelle di assegnazione dei lavori, che al momento in cui apriranno i cantieri».

Infine ha lanciato una stroccata all'**Autorità** sulla questione dell'esclusione dal Comitato di gestione della sua nomina, ribaltata venerdì dal Tar: «E lo faremo, finalmente, dall'interno del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, che si è riunito per la prima volta e in cui siamo riusciti ad ottenere alcuni primi importanti risultati. Nel rispetto del principio per cui, anche a quel tavolo, uno vale uno. E non ci sono monarchi e sudditi».



L'ULTIMA COLATA PIÙ DI TRE ANNI FA

TRE ANNI E MEZZO FA LE ULTIME COLATE
DI ACCIAIO NELLO STABILIMENTO
ORA C'È L'IDEA DI RIPARTIRE CON JINDAL

Il progetto per l'altoforno 'pulito' Nuovo impianto con 120 milioni

Piombino, esperti di Jindal alle Acciaierie per valutare la situazione

I TECNICI di Jindal hanno già preso visione dello stabilimento delle Acciaierie di Piombino. Una squadra di esperti ha passato in rassegna gli impianti e fatto una serie di verifiche per capire lo stato di conservazione dei macchinari, le possibilità di intervento e i loro costi. Secondo una stima ufficiosa si parla di circa 120 milioni di euro per far ripartire l'altoforno. L'investimento comprende il rifacimento di molte parti e di molti impianti come i nastri trasportatori che sono stati smontati. In questo caso la sostituzione di vecchi impianti e il rifacimento di altri permetterebbe di avere una resa migliore e ridurre l'impatto ambientale con nuove tecnologie di aspirazione fumi. In pratica tra il gas d'altoforno recuperato e altri sistemi di contenimento dell'impatto, un altoforno di ultima generazione sarebbe molto meno inquinante del vecchio Afo 4. Anche perché, da quanto si è appreso, non ci sarebbe la volontà di riavviare la cokeria, ma di far arrivare il coke via nave con navi di grandi dimensioni che possono utilizzare il fondale e -20 metri del porto.

E I NASTRI trasportatori e i carbonili sarebbero tutti chiusi in modo da evitare la dispersione delle polveri. Ma tutti questi sono elementi che debbono essere messi neri su bianco e ben definiti da un progetto organico e dettagliato.



EX LUCCHINI Con Jindal si torna a parlare della riattivazione dell'altoforno delle Acciaierie

to. Per questo suprogetto Jindal, il sindaco Massimo Giuliani ha chiesto un incontro al ministero dello sviluppo economico. Sono sempre più insistenti le voci che danno in arrivo il colosso indiano a Piombino al posto di Cevital. Ma per adesso non c'è nessuna certezza se non lo stallo di tutta la vicenda Aferpi. Stabilimento chiuso in attesa che il governo decida cosa fare in merito al contratto firmato con Issad Rebrab e disatteso per l'ennesima volta. In-

tanto il sindaco ha confermato che «alcune settimane fa, abbiamo preso un primo contatto con i rappresentanti di Jindal. È importante che un gruppo di primaria importanza nel mondo dell'acciaio come Jindal guardi a Piombino - evidenzia Giuliani - bisogna considerare che siamo ancora in una fase prodromica e al di là dell'interesse manifestato dal gruppo indiano dobbiamo ancora comprendere in che rapporti sta questo interesse con il piano Cevital, e dall'altra parte il tipo di pro-

gettualità prevista per il ritorno alla produzione e lavorazione dell'acciaio a Piombino». Il sindaco proprio in queste ore ha inviato una lettera al Ministero dello sviluppo economico per richiedere un incontro al ministro Carlo Calenda sulla vicenda. «Sulla proposta Jindal è necessario infatti capire - conclude Giuliani - che cosa si produce, come lo si intende produrre e dove si intende proporre l'eventuale dislocazione degli impianti».

M.P.

- segue

➔ IL PROGRAMMA

Domani c'è Furfaro, poi dialoghi su porto, lavoro e mostre

Dal lavoro al porto, passando per l'urbanistica e il turismo. La festa "Ripigliamoci! Insieme, dal basso: dialoghi a sinistra" si aprirà domani e andrà avanti fino a domenica. Domani è in programma un dibattito su "Immigrazione, lavoro e legalità" con rappresentanti delle comunità straniere, del sindacato di polizia, di Buongiorno, dell'Arci e del Prc. Parteciperà anche Marco Furfaro (Campo progressista). Venerdì riflettori sul porto: "Punti di transito o nodi logistici?". All'appuntamento (che tra l'altro arriva dopo le tensioni scoppiate

sulla nomina del segretario generale) è annunciata la presenza del sindaco Filippo Nogarini, del segretario dell'Authority di Livorno, Massimo Proviacchi, oltre a Mario Sommariva (Autorità di sistema del mare Adriatico orientale) e ai vertici di Filtr Cgil e AssoportL. Modera Vladimir Mennocci, che dice: «Rispetto alla discussione da comari in corso, vogliamo alzare il tiro su temi concreti e con esponenti di alto livello». Sabato tavola rotonda con Stefano Romboli e Simona Corradini (Buongiorno) e con i rappresentanti

di forze politiche e realtà impegnate sul territorio su "planificazione urbana e beni comuni". «Affronteremo il tema del municipalismo, dei beni comuni e della partecipazione», anticipa Corradini. Domenica la chiusura con l'incontro dal titolo: "Livorno e lo sviluppo che vorremmo fra industria e turismo". Sarà coordinato da La Comba, ci saranno esponenti della Cgil, del mondo imprenditoriale e di realtà come Campolab (l'associazione industriali - viene riferito - ha declinato l'invito).



La presentazione della festa. A sinistra Francesco Renda e Simona Corradini (Pentafoto)

CHI C'È

Rifondazione comunista, Partito comunista italiano, Oltre per Livorno, Buongiorno Livorno, Alba

CHI NON C'È

Sinistra italiana, Articolo uno Mdp, Possibile, Futuro

POLITICA » I MOVIMENTI



IL FUTURO DELLE ACCIAIERIE

Aferpi, il Governo mette in mora Rebrab

Nardi formalizza con una lettera il mancato rispetto del primo punto dell'addendum. Ma tutti sperano in un accordo Cevital-Jindal

di **Cristiano Lozito**
PIOMBINO

È in partenza la lettera del commissario **Piero Nardi** alla Cevital di **Issad Rebrab** con cui viene denunciato il mancato rispetto del primo impegno contenuto nell'addendum firmato appena due mesi fa, e cioè la riaccensione del treno rotale entro il mese di agosto.

In realtà Aferpi lamenta la mancata consegna dei blumi ordinati alla Jsw di **Sajjan Jindal** e alla **British Steel**, cioè i due gruppi che da qualche mese mostrano il loro interesse per lo stabilimento piombinese.

Problemi giustificati in vario modo, ma che non cambiano i termini della questione rispetto agli impegni sottoscritti da Aferpi.

In realtà proprio ieri l'azienda ha comunicato ai sindacati la riaccensione del treno rotale per l'11 settembre, 5 mila tonnellate provenienti da Voestalpine, laminazione

che dovrebbe concludersi pochi giorni dopo, probabilmente il 16. Sempre secondo quanto riferiscono fonti sindacali l'azienda ha fatto sapere che altre 11 mila tonnellate di blumi sono in produzione in India, e arriveranno a Piombino a fine mese.

Piccoli quantitativi, e uno stop and go dell'impianto motivato solo dalla necessità di provvedere ad alcune consegne nei tempi previsti dai contratti ed evitare penali.

Ieri il sindacato ha incontrato anche Nardi, un confronto da cui non sono emersi fatti nuovi. Il commissario anzi rispetto all'interessamento di Jindal è stato molto prudente e non ha fornito altri elementi rispetto a quelli circolati in questi giorni.

Nardi ha fatto intendere che in questa fase sono le parti a confrontarsi e che di conseguenza il Governo segue la vicenda con attenzione ma senza entrare nella trattativa.

Situazione che non contrasta con l'invio della lettera

con cui formalmente Rebrab viene messo in mora. L'idea è che Rebrab proprio in virtù di questo tipo di azione da parte del Governo si convinca che non ci sono più spazi per andare avanti, e che a questo punto la sua convenienza è quella di trovare un accordo con Jindal. Che sarebbe disponibile a mettere sul piatto una cinquantina di milioni, somma inferiore ai 120 milioni che Rebrab sostiene di aver investito a Piombino, ma un modo comunque per uscire di scena senza altri problemi e ricorsi dall'esito incerto.

I sindacati però vogliono comunque un incontro al ministero dello Sviluppo economico. Anche ieri hanno ribadito al commissario che ritengono indispensabile un incontro con **Carlo Calenda** per conoscere la realtà del piano industriale di Jsw, che potrebbe prevedere anche un'intesa con **British Steel**, col gruppo inglese a occuparsi dei prodotti lunghi e Jindal concentrato sui coils.

Il sindacato chiede dunque che, considerato che viene accertata dal Governo l'inadempienza di Rebrab, si apra subito un tavolo di discussione.

Difficile comunque che arrivi una convocazione prima della fine del mese, visto appunto che in realtà tutti aspettano di capire se nel frattempo Rebrab e Jindal troveranno un accordo.

Intanto ad avvalorare la serietà del tentativo di Jsw di acquisire le acciaierie piombinesi è arrivata ieri una dichiarazione del sindaco **Massimo Giuliani**, che riferendosi ai progetti di Jsw, ha parlato «di una volontà concreta da parte di un grande produttore siderurgico come Jindal di impegnarsi su Piombino», confermando quanto aveva già sostenuto nei giorni scorsi, e cioè «che si tratta evidentemente di un fatto positivo. A noi interessa diversificare l'economia e difendere l'ambiente ma anche insistere nel tornare a fare una cosa in cui siamo molto bravi, e cioè colare acciaio».

■ ALTRO SERVIZIO A PAGINA 8

«Via Cevital, e subito gli smantellamenti»

Camping cig chiede chiarezza e un dibattito in città sulle proposte del gruppo indiano

► PIOMBINO

Il dibattito che si è aperto con le indiscrezioni di un presunto interesse di Jindal, «richiede molta cautela», secondo il Coordinamento Art. 1 - Camping Cig.

Per la necessaria prudenza visto «che è al momento abbiamo solo indiscrezioni di stampa e poi perché la storia della fabbrica ex Lucchini ci ha già pesantemente abituato a proposte faraoniche disastrosamente naufragate».

Camping cig dunque dice di «non comprendere ancora se Jindal si propone come partner siderurgico di Cevital, (la quale resterebbe in campo con i suoi piani di agroindustriale e logistica) o se rilevarebbe completamente Cevital. Nel primo caso ribadiamo quanto abbiamo detto a dicembre: Rebrab se ne deve andare. Il Governo deve ripren-

dere il controllo della fabbrica, garantendo tre cose fondamentali: la continuità produttiva, la realizzazione delle infrastrutture e l'avvio immediato e massiccio degli smantellamenti e delle bonifiche».

Il gruppo sostiene anche che «con la fine di Cevital devono anche decadere quegli accordi sindacali che penalizzano fortemente i lavoratori e vanno ripristinate le condizioni precedenti in termini di salario e diritti».

Camping cig rispetto alla ripresa dell'Afo dice che «le stesse indiscrezioni non chiariscono se questo comporterebbe la rimessa in funzione della vecchia acciaieria collocata a bordo del muro di viale della Resistenza o se si prevede la costruzione di una nuova acciaieria e dove. Noi crediamo che questo tipo di scelte non debba essere lasciato alla discrezione di una multinazionale assolutamente non

interessata al destino del territorio e dei suoi abitanti. Non vogliamo - prosegue - che si produca una frattura tra lavoratori siderurgici che legittimamente chiedono un lavoro e altre categorie di cittadini-lavoratori che altrettanto legittimamente chiedono di vivere in un ambiente pulito e sano, dove siano realmente possibili linee di sviluppo in altri settori».

Così prima di accettare un qualsiasi programma, «è indispensabile che tutta la città elabori una pianificazione territoriale, decidendo a quale uso destinare le varie parti del suo territorio e non svendendolo alle "esigenze" della multinazionale di turno. Le amministrazioni locali e territoriali devono farsi carico di raccogliere le istanze dei cittadini e trasformarle in atti amministrativi vincolanti».

Per Camping cig dunque «è

indubbio che qualunque sia la soluzione per la siderurgia, non potremo più vivere di sola industria pesante, ma dovrà svilupparsi sul territorio una pluralità di attività che ne valorizzino le vocazioni e le potenzialità. Gli effetti sull'occupazione e sulla ricchezza saranno visibili solo dopo diversi anni, per non lasciare che il territorio muoia, è indispensabile pensare a forme di sostegno al reddito che comprendano tutti coloro che sono e saranno colpiti da questa contingenza. Se per i lavoratori della ex-Lucchini ed ex-Lucchini Servizi è stato messo in campo un ammortizzatore sociale apposito, niente è stato fatto invece per tutti gli altri che hanno visto peggiorare le loro condizioni di vita, fino all'indigenza. Pensiamo ai lavoratori dell'Indotto - è la conclusione - ma anche a tanti lavoratori dei servizi, a tanti piccoli artigiani e commercianti».

DOMANI ALLA PRESENZA DEL COMANDANTE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE

Il cambio alla direzione marittima Toscana

LIVORNO - E' un normale cambio della guardia che avviene, secondo i canoni militari, ogni due o tre anni. Ma questa volta per la direzione marittima della Toscana il passaggio di consegne tra due neo-contrammiragli (Cp), l'uscente Vincenzo Di Marco e l'entrante Giuseppe Tarzia - in programma per domani, giovedì 7 alla presenza dell'ammiraglio ispettore Vincenzo Melone - avviene in un momento estremamente delicato per il "sistema" portuale. Come hanno confermato le tensioni dei giorni scorsi sul comitato di gestione dell'AdSP (vedi in questo stesso giornale) il "sistema" sta avviandosi al suo assetto definitivo e vi sono urgenze in ballo sulle quali il direttore marittimo sarà chiamato ad esprimersi in un ruolo tutt'altro che secondario.

Lascia la direzione marittima il contrammiraglio (Cp) Di Marco, che va ad assumere il comando del IV reparto a Roma. Laureato in ingegneria idraulica, con una lunga esperienza sul campo - anche per aver ricoperto il ruolo di commissario governativo dell'**Aut. portuale** di Cagliari, è stato apprezzato dal cluster portuale per la disponibilità, la professionalità (segue a pagina 10)

Il cambio alla direzione

e la chiarezza con la quale si è sempre espresso, anche sui temi più delicati. Ne è testimonianza l'onoreficenza che gli è stata conferita dal presidente della Repubblica nel corso del consueto incontro annuale in prefettura.

Il contrammiraglio Giuseppe Tarzia, coetaneo di Di Marco (entrambi del 1958) e laureato in giurisprudenza a Pisa, torna a Livorno dopo essere stato direttore marittimo del Lazio e comandante della Capitaneria di Civitavecchia. Ruoli anch'essi molto delicati, in particolare per le note controversie attraversate dall'**Aut. portuale** di Pasqualino Monti, con gli scontri al calor bianco tra lo stesso Monti e uno dei suoi più accaniti avversari, l'ex sindaco di Civitavecchia, ex sindacalista Cgil e oggi esponente di Forza Italia Gianni Moscherini. Tarzia ha un'ottima conoscenza della realtà portuale livornese avendo militato tra gli ufficiali superiori della locale Capitaneria di porto (comandante in

2° dal 2005 al 2008). In precedenza aveva comandato nell'ambito della direzione toscana il porto di Viareggio, ed era stato anche ufficiale superiore addetto al ministro delle infrastrutture e trasporti.

Dal settembre 2015, gli oltre 500 militari della Guardia costiera - dice una nota della Direzione marittima - in servizio nei 26 uffici marittimi periferici dislocati sui 600 km di fascia costiera della Toscana, isole comprese, hanno assolto agli ordini dell'ammiraglio Di Marco i compiti istituzionali assegnati per legge alla Guardia costiera, assicurando la tutela del pregiato ecosistema ambientale dell'arcipelago, la sicurezza dei trasporti marittimi e della navigazione in generale (quasi 30.000 le navi arrivate e partite nel solo porto di Livorno). Grazie all'organizzato assetto operativo dei mezzi navali schierati nei porti di giurisdizione, sono state tratte in salvo 704 persone e assistite 438 imbarcazioni dalla Guardia costiera in Toscana sotto la guida di Di Marco. Che ora alla guida del IV Reparto, è preposto alla gestione dei mezzi aeronavali della Guardia costiera, importante settore strategico per il Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera. L'ammiraglio Di Marco, nel lasciare il Comando - conclude la nota - desidera ringraziare tutta la cittadinanza che è stata sempre vicina alla Capitaneria di porto.

"Desidero pubblicamente ringraziare - ha dichiarato a sua volta Francesco Maria di Majo, presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Centro Settentrionale - il contrammiraglio Giuseppe Tarzia per il lavoro svolto in questi anni a Civitavecchia e per la faticosa collaborazione che ha sempre avuto con questa amministrazione nell'affrontare e risolvere le diverse situazioni e problematiche del nostro scalo".

"Sin dal primo giorno del mio insediamento qui a Civitavecchia come presidente di questa nuova AdSP - ha detto ancora di Majo - con il contrammiraglio Tarzia ci siamo confrontati su diverse tematiche, dalla tutela dell'ambiente sino alla sicurezza, trovando sempre una sinergia di intenti ed una convergenza di vedute sugli obiettivi da raggiungere nel rispetto delle reciproche competenze".

"Auguro al contrammiraglio Giuseppe Tarzia - ha concluso il

presidente di Majo - un buon lavoro per il suo nuovo incarico a Livorno e nel contempo voglio dire il benvenuto al nuovo direttore marittimo del Lazio e comandante del porto di Civitavecchia, il capitano di Vascello Vincenzo Leone, con il quale sono sicuro proseguirà questa proficua e sinergica collaborazione istituzionale".



Giuseppe Tarzia



Vincenzo Di Marco

RICEVUTO NELLA DIREZIONE MARITTIMA DEL NORD SARDEGNA

Il presidente Deiana in visita ad Olbia

Ribadita la collaborazione tra Autorità di sistema portuale e Autorità marittima - Le priorità per il porto



OLBIA - Il direttore marittimo del Nord Sardegna, capitano di Vascello Maurizio Trogu ha ricevuto la visita del presidente dell'Autorità di sistema dei porti sardi Massimo Deiana.

Il comandante della Capitaneria di porto - Guardia Costiera di Olbia ha illustrato al prestigioso ospite le principali attività svolte dalla sede olbiese per il coordinamento e il mantenimento degli standard di sicurezza e per garantire il corret-

to svolgimento delle operazioni portuali, in sicurezza e assicurando la sinergica collaborazione con gli operatori portuali.

Inoltre, il comandante Trogu, anche per fornire il quadro insieme al nuovo presidente, ha esposto lo stato dell'arte dello scalo olbiese, indicando, secondo il punto di vista dell'Autorità marittima, le priorità da attenzionare per un vero salto di qualità del Porto.

In sintesi, massima attenzione alla security, il dragaggio dei fondali, la manutenzione e la nuova installazione di arredi portuali necessari a rendere maggiormente fruibile e sicuro specialmente il porto industriale.

Durante l'incontro si è ribadito l'impegno volto alla collaborazione tra l'Autorità di sistema dei porti, e la Capitaneria di Porto - Guardia Costiera nell'ambito dello scalo di Olbia, strategico crocevia, che, oltre a rappresentare uno dei più importanti porti passeggeri del Mediterraneo, con quasi quattro milioni di presenze ogni anno, è anche un importante scalo commerciale con circa sei milioni di tonnellate di merci.

Fondamentale, infatti, la posizione strategica del Servizio Sicurezza della navigazione e portuale, distaccato all'interno del porto di Olbia, che, da anni, collabora con l'Autorità di Sistema portuale per garantire un servizio sicuro ed efficiente in perfetta sinergia con le diverse figure che lavorano, ogni giorno, nello scalo gallurese.

Informazione Marittime

Gioia Tauro, Agenzia portuale eroga Indennità



Torna la quiete nel porto di Gioia Tauro all'indomani delle agitazioni dei lavoratori dopo i licenziamenti del Medcenter Container Terminal (Mct). Lunedì il prefetto Michele Di Bari ha convocato una specifica riunione, a Reggio Calabria, alla quale hanno partecipato l'Agenzia portuale e l'Autorità portuale di Gioia Tauro, quest'ultima precisando di aver «ossequiato a tutti gli obblighi derivanti dalla normativa al fine dell'erogazione della prima Indennità di mancato avviamento, relativa al mese di agosto», pari ad un 26esimo del trattamento massimo mensile di integrazione salariale straordinaria. Un atto che, fa sapere l'ente portuale guidato dal commissario Andrea Agostinelli, è stato reso possibile proprio dalla presenza dell'Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro, denominata qui Gioia Tauro Port Agency, **costituita il 27 luglio**. «Un risultato – spiega l'authority – frutto di un inteso lavoro e di confronto tra l'Autorità portuale, il ministero dei Trasporti, l'Inps e l'Ispettorato del Lavoro che ha portato a conferimento, lo scorso 26 luglio in sede di Comitato portuale, al commissario straordinario Andrea Agostinelli del potere di rogare l'atto costitutivo e lo statuto sociale dell'Agenzia». Sono stati inoltre designati l'amministratore unico e il revisore dei conti di Gioia Tauro Port Agency, rispettivamente nelle persone di Cinzia Nava e Paolo Germanò.

Il primo agosto sono stati ricevuti, in Autorità portuale, i 364 lavoratori licenziati dal terminalista Mct. È stato così possibile procedere alla loro iscrizione nell'elenco dell'Agenzia portuale la quale ha così provveduto alla redazione del registro dei lavoratori che saranno destinatari della erogazione della prima mensilità di Indennità di mancato avviamento (Ima) registrata dal 1 al 31 agosto. La settimana scorsa Nava ha rimesso all'Autorità portuale di Gioia Tauro le schede di ciascun lavoratore, da lei stessa certificate e recanti le giornate di disponibilità relative alla mensilità di agosto. Tramite l'Autorità portuale, il primo settembre le stesse schede sono state comunicate al ministero dei Trasporti che, a sua volta, avvierà i relativi controlli sui dati forniti e decreterà l'autorizzazione all'Inps di procedere all'erogazione dell'Ima direttamente a ciascun lavoratore. «Con tali provvedimenti l'Agenzia portuale e l'Autorità portuale hanno ossequiato a tutti gli obblighi derivanti dalla normativa al fine dell'erogazione della prima mensilità di Ima», spiega in una nota l'ente portuale. «Naturalmente - conclude - in una atmosfera di costruttiva sinergia istituzionale, l'Agenzia portuale, per il tramite dell'Autorità portuale, parteciperà attivamente a tutte le successive riunioni, convocate in Prefettura o presso il ministero dei Trasporti, ritenute necessarie all'approfondimento delle ulteriori rivendicazioni che potrebbero essere avanzate in un prossimo futuro».

Il contesto di Gioia Tauro è quello di uno scalo dove il maggiore terminalista opera da almeno cinque anni in stato di crisi. Gioia Tauro Port Agency è una società pubblica con l'Autorità portuale - "Autorità di sistema portuale del Tirreno meridionale" quando finirà il commissariamento - unico socio, a differenza di Trieste dove l'Autorità di sistema ha la maggioranza. Ha poteri di controllo, ingerenza e condizionamento, un amministratore e un revisore unici. Durerà tre anni. Vi confluiscono i lavoratori in esubero dalle imprese che operano ai sensi dell'art. 18 della legge 84/94, autorizzate alla movimentazione container che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di ammortizzatori sociali. È stata adottata ai sensi dell'art. 4 del DL 243 del 2016 convertito in Legge 18/2017. Ogni lavoratore potrà godere di un'Indennità di mancato avviamento al lavoro (a Trieste non può superare un quinto del totale degli iscritti) nel caso in cui, pur essendo disponibile, non sarà chiamato ad effettuare alcuna prestazione lavorativa.

Porto Gioia Tauro: pagata prima mensilità di Ima relativa al mese di agosto

(FERPERSS) – Reggio Calabria, 5 SET – “In seguito alle recenti agitazioni spontanee dei lavoratori, che hanno generato il blocco del porto di Gioia Tauro e, di conseguenza, hanno determinato la decisione del prefetto Michele di Bari di convocare una specifica riunione, che si è tenuta in data odierna in Prefettura a Reggio Calabria, alla quale hanno partecipato l’Agenzia portuale e l’Autorità portuale di Gioia Tauro, si precisa che l’Agenzia portuale e l’Autorità portuale hanno ossequiato a tutti gli obblighi derivanti dalla normativa al fine dell’erogazione della prima mensilità di Ima, relativa al mese di agosto”.

Lo si legge in una nota dell’Autorità portuale di Gioia Tauro. “Si è giunti a questo importante risultato – prosegue – dopo che l’Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha costituito, lo scorso 27 luglio con atto notarile, l’Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro, denominata Gioia Tauro Port Agency srl. Un risultato che è stato il frutto di un intenso lavoro e di confronto tra l’Autorità portuale, il Ministero dei Trasporti, l’Inps e l’Ispettorato del Lavoro che ha portato a conferimento, lo scorso 26 luglio in sede di Comitato portuale, al commissario straordinario Andrea Agostinelli del potere di rogare l’atto costitutivo e lo statuto sociale dell’Agenzia. Al fine di rendere celermente operativa l’Agenzia portuale, e in seguito ad una selezione ad evidenza pubblica, sono stati designati l’amministratore unico della Gioia Tauro Port Agency srl, nella persona della dott.ssa Cinzia Nava, e il dott. Paolo Germano nel ruolo di revisore dei conti, per come imposto dalla normativa di settore. Lo scorso 1 agosto sono stati ricevuti, in Autorità portuale, i 364 lavoratori licenziati dal terminalista Mct. E’ stato così possibile procedere alla loro iscrizione nell’elenco dell’Agenzia portuale che ha, celermente, provveduto alla redazione del registro dei lavoratori che saranno destinatari della erogazione della prima mensilità di indennità di mancato avviamento (IMA), relativa alla disponibilità manifestata dagli stessi e registrata dal 1 al 31 agosto. Esattamente lo scorso 31 agosto, l’amministratore unico, Cinzia Nava, ha rimesso all’Autorità portuale di Gioia Tauro le schede di ciascun lavoratore, da lei stessa certificate e recanti le giornate di disponibilità, relative alla mensilità di agosto. Per il tramite dell’Ente, guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, lo scorso 1 settembre le stesse schede sono state comunicate al Ministero Vigilante che, a sua volta, avvierà i relativi controlli sui dati forniti e decreterà l’autorizzazione all’Inps di procedere all’erogazione dell’Ima direttamente a ciascun lavoratore”.

“Con tali provvedimenti, quindi – conclude la nota – l’Agenzia portuale e l’Autorità portuale hanno ossequiato a tutti gli obblighi derivanti dalla normativa al fine dell’erogazione della prima mensilità di Ima. Naturalmente, e in una atmosfera di costruttiva sinergia istituzionale, la Port Agency, per il tramite dell’Autorità portuale, parteciperà attivamente a tutte le successive riunioni, convocate in Prefettura o presso il Ministero dei Trasporti, ritenute necessarie all’approfondimento delle ulteriori rivendicazioni che potrebbero essere avanzate in un prossimo futuro”.

No a tutto tranne che alla... speculazione edilizia

Mentre c'è chi tenta di bloccare importanti progetti e opere pubbliche (la riqualificazione della Falce e di Maregrosso, il nuovo porto di Tremestieri), nella città dall'anima schizofrenica si continuano a consentire speculazioni edilizie come quella sul litorale di San Saba, in una delle zone più fragili del nostro territorio, contrada Calamona.

Pag. 24.

In piena campagna elettorale la svolta di Salvini che presenta un Piano da 22 miliardi per le regioni meridionali

La Lega cambia rotta e punta tutto sui porti siciliani

Lucio D' Amico Messina I tempi della vecchia Lega, quella che considerava il Sud solo una palla al piede e qualunque risorsa destinata alle regioni meridionali un vero e proprio affronto alle laboriose popolazioni del Lombardo-Veneto, sembrano finiti davvero. È sorprendente sentire la ricetta che, in nome e per conto del segretario Matteo Salvini, è stata presentata nei giorni scorsi al meeting di Cernobbio da Armando Siri, il principale consigliere del leader del Carroccio.

Nel programma di governo della Lega, infatti, è inserito un Piano cantieri da 22 miliardi di euro, destinati proprio al Sud. E vi sono alcuni capitoli di particolare interesse, perché recepiscono in pieno le istanze contenute in quel "Manifesto del 29 Aprile" che alcuni movimenti messinesi, la Rete civica per le infrastrutture nel Mezzogiorno e CapitaleMessina in testa, avevano inviato al Governo nazionale e a tutte le forze politiche, perorando la causa delle grandi opere e delle infrastrutture in Sicilia e Calabria, ma anche nel resto del Meridione.

La nostra Isola "hub del Mediterraneo": il concetto è trito e ritrito ma sentirlo ripetere dal duo Salvini-Siri appare come una svolta rispetto al passato. È evidente che siamo in

piena campagna elettorale, ma c'è la consapevolezza dell'importanza di un ruolo che, purtroppo, per decenni è stato sminuito o disconosciuto: il ruolo delle Città metropolitane del Sud e dei loro porti, compreso il sistema Messina-Milazzo e quello dell' Area integrata dello Stretto.

Ventidue miliardi in otto anni: è questo il Piano fantasmagorico di Salvini, per realizzare la Rete di "alta portabilità" (l'equivalente dell'Alta velocità per le merci) tra Salerno e Palermo, per ampliare i fondali dei porti di Augusta e Taranto e per potenziare la dotazione infrastrutturale di Sicilia, Calabria, Puglia, Basilicata, Campania.

A Cernobbio, che non è certo una località meridionale, il leader della Lega ha dedicato quasi 10 minuti del suo discorso proprio al Piano cantieri per il Sud.

E il suo consigliere Siri ha spiegato agli inviati dei grandi quotidiani del Nord il perché della "svolta": «Le infrastrutture al Sud sono state sempre fuori dall'agenda leghista. Ma l'Italia non può ignorare la fortuna che ha di collocarsi in una zona strategica, naturale cerniera di collegamento tra il Canale di Suez e il Nord Europa». E ora la Lega vuole cambiare rotta, non solo rispetto al suo passato ma anche «ai

Governi di Centrosinistra che hanno di fatto precluso la possibilità di sfruttare i porti dell'estremo Sud del Paese». Da qui l'affondo durissimo nei confronti del Piano nazionale della portualità e della logistica, la riforma largata Delrio che penalizza i porti meridionali e umilia il sistema Messina-Milazzo. La Sicilia è la carta decisiva da giocare al fine di «intercettare il continente chiave per il futuro della logistica italiana: l'Africa».

- segue

della giunta Buzzanca Gianfranco Scoglio e, pur rimodulato in varie parti, **portato** avanti nel segno della continuità amministrativa dall' assessore della giunta Accorinti Sergio De Cola, prevede la rigenerazione urbana del litorale di Maregrossso (c' è bisogno di ricordare in quali condizioni si trova, da tempo immemorabile, questo fazzoletto di paradiso che noi messinesi abbiamo deciso di trasformare in un girone d' inferno?). Il progetto viene ammirato e lodato alla vetrina internazionale in corso a Seoul, nella Corea del Sud. Ma non si può fare, perché c' è il rischio dei terremoti, dei maremoti, della liquefazione dei terreni. E lo stesso vale per un' altra opera pubblica di vitale importanza per Messina: il nuovo **porto** di **Tremestieri**, che è stato rimesso in discussione proprio alla vigilia dell' apertura del cantiere.

Ville e villette, case, casette e casermoni. E nessun' opera vera e utile. E Messina si spopola, ogni giorno di più. Ha un senso tutto questo?

Informazioni Marittime

Merci, continua la ripresa del trasporto nel primo semestre



Il trasporto merci in Italia cresce in tutti i settori. L'unico che soffre è il settore delle rinfuse solide. I dati del primo semestre elaborati da Confetra sono confortanti: le spedizioni internazionali via mare sono cresciute del 5 per cento, analogamente a quelle per via aerea (+4,9%). Dati che «mostrano come la ripresa nel settore si stia consolidando e che la crisi sia ormai alle spalle. Anche le aspettative della maggioranza degli operatori per il prossimo semestre si confermano ottimistiche», commenta il presidente Confetra Nereo Marcucci.

Mare

Nel comparto marittimo le prestazioni sono brillanti. Crescita del 9,8 per cento nel settore ro-ro. I container crescono del 5,4 per cento. Per quanto riguarda il trasbordo, cala a con Gioia Tauro, che perde l'8,8 per cento, mentre cresce nella quota a Genova e La Spezia. Le rinfuse liquide crescono del 2 per cento mentre quelle solide perdono l'11,2 per cento.

Autotrasporto

Trend in salita anche per l'autotrasporto, che registra un +4,9 per cento nei trasporti nazionali e un +5,2 per cento negli internazionali. Il fatturato cresce del 4,7 per cento nel nazionale e del 3,8 per cento nell'internazionale.

Ferrovie

In rallentamento, ma sempre in crescita, il trend ferroviario con un +1,7 per cento – nel primo semestre 2016 è stato del 3,8 per cento.

Aereo

Crescita a doppia cifra per il trasporto aereo che cresce di ben l'11,7 per cento.

Corrieri

Sia il traffico che il fatturato registrano crescita del 3 per cento nel nazionale. Gli express courier vedono salire il numero di consegne (+6,5%) e il fatturato (+4,9%)

CON DUE BANDI VALIDI A LIVELLO NAZIONALE

L'economia del mare alla ricerca di giovani talenti

L'I.T.S. "Fondazione G. Caboto" offre un'eccezionale opportunità ad oltre 40 giovani

GAETA-L'I.T.S. per la Mobilità Sostenibile Fondazione Giovanni Caboto di Gaeta - Scuola Superiore di Tecnologia per il Mare ha pubblicato due nuovi bandi per l'ammissione ai Corsi biennali di alta formazione per 22 allievi al Corso di Conduzione del Mezzo Navale (Allievo Ufficiale di Navigazione) e 22 allievi al Corso di Gestione degli ApparatI e Impianti di Bordo (Allievo Ufficiale di Macchine).

44 giovani avranno l'opportunità di intraprendere un percorso didattico d'eccellenza: durante i due anni di formazione alterneranno fasi d'aula ad esperienze dirette a bordo. Alle circa 1.500 ore di lezioni si avvicenderanno tre periodi di imbarco per un totale di 12 mesi sempre retribuiti, che consentiranno ai giovani di conseguire il Diploma Tecnico Superiore (V livello EQF) e di accedere all'esame per il titolo di Ufficiale di Coperta o Macchina.

Le domande di ammissione ai Corsi potranno essere presentate entro il 22 Settembre. I candidati che avranno tutti i requisiti di ammissione dovranno superare una prova scritta e un colloquio

interdisciplinare e motivazionale che mireranno ad accertare livello culturale, competenze, abilità scientifiche e tecnologiche del settore, abilità linguistiche ed informatiche.

Per la preparazione alle prove di selezione sarà possibile prendere visione delle Linee guida di preparazione all'esame oltre all'opportunità di esercitarsi sui test delle selezioni precedenti, scaricabili sul sito web www.fondazionecaboto.it.

L'Istituto continua così a crescere ed investire nel percorso formativo dei giovani, confermandosi un Centro all'avanguardia e d'eccellenza per la formazione dei futuri professionisti del mare. L'obiettivo principale resta quello di creare talenti in grado di contribuire allo sviluppo di un settore, quello marittimo, fondamentale per l'economia del nostro Paese.

Da quest'anno, inoltre, gli allievi potranno formarsi anche a bordo del veliero "Signora del Vento" Nave Scuola dell'I.I.S.S. G. Caboto, Scuola di riferimento dell'I.T.S. Questa opportunità garantisce ancor di più che il carattere pratico e applicativo del percorso di studi,

volto ad offrire ai ragazzi una prospettiva occupazionale reale e tangibile sin dalla fase formativa, costruendo in loro la convinzione che l'aggiornamento e l'integrazione delle competenze attraverserà tutta la loro vita lavorativa.

Aciresei anni dall'avvio del primo Corso dell'ITS Fondazione G. Caboto, il bilancio è molto positivo: sempre più numerosi sono infatti i diplomati attualmente in forza alle Compagnie di Navigazione partner dell'Istituto.

Questo sta contribuendo a dar vita ad un processo virtuoso di scambio di conoscenze, in quanto gli allievi trovano a bordo come possibili formatori i precedenti diplomati dell'ITS Fondazione G. Caboto, oggi Ufficiali di Coperta o di Macchina, pronti a trasferire le proprie conoscenze e competenze, secondo i principi e le modalità della formazione in alternanza.

Per tutte le informazioni, scaricare i bandi completi ed effettuare l'iscrizione si può visitare il sito web www.fondazionecaboto.it, telefonare allo 0771712517 o inviare una email a selezioni@fondazionecaboto.it.

L'ANALISI DEI PRIMI SEI MESI DELL'ANNO IN CORSO

Confetra: i Teu nei primi nove porti chi guadagna e chi perde la sfida

Un aumento generalizzato dei traffici si è però concentrato solo in alcuni scali, con la crescita (percentuale) di Ancona e Trieste e la caduta di Livorno - Il transhipment

ROMA - L'ufficio statistica di Confetra ha reso noti i movimenti dei contenitori Teu nei primi nove porti nazionali nel semestre tra gennaio e luglio 2017. Partendo dal dato generale, che registra un aumento nazionale del 5,4% del movimento dei contenitori sui porti italiani, risulta che l'unico porto italiano ad aver superato la soglia del milione di Teu nel semestre è Genova, con un aumento del 7,1% rispetto allo stesso semestre dell'anno scorso. Genova ha toccato

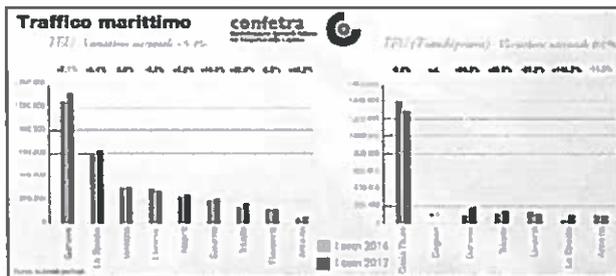
la vetta di 1 milione e 100 mila Teu. Segue distaccata La Spezia che ha superato di slancio i 600 mila Teu, con un incremento del

6,4% rispetto al semestre 2016. In terza posizione arriva Venezia con circa 300 mila Teu, praticamente allo stesso livello del semestre 2016 di riferimento. In quarta posizione Livorno, che insieme a Ravenna segna un decremento del 4,8%, registrando un movimento di circa 300 mila Teu.

Con Napoli, in quinta posizione, si torna al segno positivo, 5,2% di incremento, superata di poco la soglia dei 200 mila Teu. Buon incremento percentuale (+10,3%) anche per Salerno, che tallona Napoli sopra i 200 mila Teu. In settima posizione il porto di Trieste che ha registrato il più forte incremento percentuale tra i nove scali, (+22,6%) a sfiorare i 200 mila Teu. Ravenna, nono porto in ordine decrescente, soffre di una riduzione del 2,2%, intorno ai 110 mila Teu di plafond. Forte l'incremento invece

per Ancona, ultimo porto dell'analisi Confetra (+38,3%) anche se le cifre rimangono modeste, sotto gli 80 mila Teu.

Il secondo grafico (a destra) allegato a questa analisi registra la variazione del transhipment, che a livello nazionale non ha subito variazioni rispetto al primo semestre 2016. A parte i dati numerici, si nota in percentuale la pesante caduta di Livorno (-21,2%) e l'incremento clamoroso di La Spezia (+146,7%), risultato del cambio di strategie di due delle più importanti Alleanze in atto.



Sui traffici e sulla governance a Livorno. I dubbi, le certezze e i problemi aperti

UNA NOTA DELL'EX SEGRETARIO GENERALE **DELL'AUTORITÀ** FRANCESCO RUFFINI

Dal calo totale dei contenitori alla crescita dei pieni - Il comitato di gestione del "sistema", la Darsena Europa e l'impegno della Regione - L'appello per la soluzione dei bacini di carenaggio



Francesco Ruffini

Dal dottor Francesco Ruffini, già segretario generale dell'autorità portuale di Livorno, riceviamo la seguente analisi sui traffici portuali labronici e sulle varie problematiche aperte nel "sistema".

LIVORNO - Contraddittori, ma comunque da valutarsi positivamente, i dati sui teu's movimentati

dal porto labronico. Infatti su una contrazione complessiva nel semestre del 21,2%, va apprezzato il significativo incremento del 7,3% sui pieni, a fronte della riduzione del 13,5% sui vuoti, mentre non sono stati computati i trasbordi.

Per gli altri traffici, in calo i prodotti forestali e in ripresa gli olii minerali, il che fa ben sperare sul futuro della Raffineria di Stagno e sulla piattaforma OI T, nonché sulla rete di depositi costieri del Canale Industriale.

Sul fronte degli assetti gestionali, si consolidano le trattative della Compagnia Lavoratori Portuali per la cessione del 50% della controllata CILP al gruppo genovese di Luigi Negri, ormai positivamente radicatisi in TDT, e al cavaliere del lavoro Piero Neri. Entrambi gli operatori continueranno la loro partnership a Piombino nell'ambito della concessione 50^a ottenuta dalla cessata **Autorità Portuale**.

Va anche posta in giusta evidenza l'attività del terminal Lorenzini che, anche grazie agli accordi con MSC, ha fortemente incrementato i propri

traffici con l'arrivo il 20 luglio della "MSC JUDITH" 324,80 mt x 42,80, pesc. 10,00, a cui ha fatto seguito il 1° 09 la "MSC KWANGYANG" mt. 294,00 x 40,00 testimoniando la perizia del Corpo Piloti e professionalità degli addetti ai servizi nautici e dei lavoratori del terminal.

Tali risultati sono destinati a consolidarsi grazie alle condizioni di agibilità nautica del porto (dragaggio dell'imboccatura Sud - completamento del microtunnel per le tubazioni ENI).

Per concludere, alcune osservazioni sulla AdSP. Il Governatore della Toscana Enrico Rossi ha di fatto avocato a sé - come è stato scritto anche su queste colonne - le procedure per la realizzazione in dimensione ridotta della Darsena Europa, imponendo l'annullamento del bando di gara precedentemente emesso e costituendo un Nucleo Tecnico regionale di valutazione che ha tenuto a Firenze la sua prima riunione il 4 settembre. Dal cantosuo, come riportato in prima pagina di questo stesso giornale, anche

il presidente Corsini ha tenuto la prima riunione del neo-costituito Comitato di Gestione, inclusa l'ammissione (con riserva) del Sindaco Nogarin in attesa della trattazione collegiale in camera di consiglio il 20 settembre e sempre che non intervengano più puntuali indicazioni dal summit dei presidenti delle AdSP convocato presso il MIT, oppure che il Consiglio dei Ministri nella successiva riunione del 15 settembre non licenzi le attese leggi di modifica della ingloriosa riforma Delfino.

L'ultima osservazione riguarda, per l'ennesima volta, l'irrisolta, infelice vicenda dei bacini.

Forse sarebbe tempo - fallito ogni altro tentativo - che a distanza di 15 anni dall'acquisto da parte di Azimut-Benetti Spa delle proprietà immobiliari dell'ex Cantiere Orlando si affrontasse in termini diversi la drammatica situazione venutasi a determinare, con gravissime conseguenze per l'Enario, i lavoratori della navalmeccanica, l'economia della Città.

LA NOTA CONGIUNTURALE DI CONFETRA PER IL PRIMO SEMESTRE

Si consolida la ripresa del settore traffici

Particolarmente significativa la performance del cargo aereo - Brillanti i risultati dei ro/ro mentre cala il transhipment dei contenitori



Nereo Marcucci

ROMA - I dati relativi al traffico del primo semestre 2017 confrontati con quelli dell'analogo periodo del 2016 sono nettamente positivi. Fa eccezione il trasporto delle rinfuse solide che ha registrato un calo generalizzato in vari porti (-11,2%). Lo rileva la Nota Congiunturale del primo semestre 2017, elaborata dal Centro Studi Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) intervistando un panel di imprese tra le più rappresentative dei vari settori.

Roma
(segue in ultima pagina)

Si consolida la ripresa

I dati relativi al fatturato sono tutti di segno positivo, evidenziando un buon recupero dei margini anche per i comparti delle spedizioni internazionali via mare (+5%) e via aerea (+4,9%) che nell'ultimo anno avevano mostrato sofferenza.

Gli express courier continuano ad avere le performance migliori, sia per il numero di consegne (+6,5%) che per il fatturato (+6,0%), coerentemente con la crescita costante dell'e-commerce.

Rallenta il recupero del trasporto ferroviario che segna un +1,7% rispetto al +3,8% del primo semestre 2016.

Trend positivo a doppia cifra (+11,7%) per il trasporto aereo che è ormai ben oltre i livelli pre-crisi.

Anche l'autotrasporto, sia nazionale che internazionale, ha registrato un buon andamento nei traffici (rispettivamente +4,9% e +5,2%) e nel fatturato (rispettivamente

+4,7% e +3,8%).

Discreti i risultati dei corrieri nazionali che si mantengono in una crescita intorno al 3% sia in termini di traffico che di fatturato.

Nel comparto marittimo l'andamento è stato particolarmente brillante nel traffico RO-RO (+9,8%). Il traffico TEU vede un aumento generalizzato del +5,4%. Il transhipment cala nei porti di pure transhipment (Gioia Tauro -8,8%) mentre in alcuni porti di destinazione finale la quota di transhipment è stata più elevata rispetto al passato (es. Genova e La Spezia).

Per le spedizioni internazionali si registra, oltre all'aumento dei fatturati, un discreto recupero dei traffici, in linea con la crescita degli scambi internazionali attestata dall'Istat nel primo semestre 2017 rispetto al primo semestre 2016.

"In generale i dati mostrano come la ripresa nel settore si stia consolidando - ha dichiarato il presidente di Confetra Nereo Marcucci - e che la crisi sia ormai alle spalle. Anche le aspettative della maggioranza degli

operatori per il prossimo semestre si confermano ottimistiche".

MIT: Delrio in Qatar per inaugurazione Porto di Hamad. Visita ai cantieri italiani

(FERPRESS) – Roma, 6 SET – Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio è in Qatar dove, su invito del governo di Doha, ha preso parte all'inaugurazione del Porto di Hamad, uno dei principali progetti infrastrutturali dell'Emirato.

Delle relazioni tra i due Stati e dei rapporti economici bilaterali il ministro Delrio ha parlato in una serie di incontri istituzionali con il Primo ministro Nasser Al Thani, con il ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni Al Sulaiti, con il presidente dell'Autorità per i lavori pubblici Al Muhannadi e con l'amministratore delegato di Qatar Airways Al Baker.

Successivamente il ministro Delrio ha visitato i cantieri delle imprese Salini Impregilo e Rizzani de Eccher rispettivamente impegnate nella realizzazione della "Red Line North Underground" della Metropolitana di Doha e dello stadio di "Al Khor" per i Campionati Mondiali FIFA 2022 in consorzio con Cimolai e per la prosecuzione in superficie della linea nord della metropolitana, sezione della nuova strada orbitale.

Informazioni Marittime

Paesi Bassi-Italia, aumenta di due terzi il trasporto merci ferroviario



Il trasporto merci ferroviario fra l'Olanda e l'Italia è cresciuto di due terzi tra il 2010 e il 2016. I Paesi Bassi, rende noto il centro studi olandese CBS, spediscono in Italia il doppio di merci per ferrovia rispetto a quelle spedite via strada. Rappresentando il 15% di tutte le merci trasportate da e per i Paesi Bassi via rotaia, l'Italia costituisce il secondo maggior partner di trasporto merci-ferroviario dei Paesi Bassi, dopo la Germania.

Tuttavia, riferiscono *railfreight.com* e *Cisco*, il trasporto merci ferroviario da e per la Germania è diminuito, mentre il 2016 ha testimoniato un incremento ancora più pronunciato dei volumi di merci trasportate fra i Paesi Bassi e l'Italia rispetto all'anno precedente, superando anche i volumi trasportati su gomma.

L'apertura del [tunnel del Gottardo](#) in Svizzera ha contribuito notevolmente all'espansione del trasporto merci ferroviario su questo collegamento. Il viaggio è ora più breve, disponibile per treni più lunghi e può essere effettuato a velocità più alta. Per ogni 100 tonnellate trasportate dai Paesi Bassi all'Italia, 83 tonnellate hanno preso la direzione opposta l'anno scorso. Complessivamente 3.088 tonnellate sono state trasportate dai Paesi Passi all'Italia per ferrovia, rispetto alle 1.483 tonnellate trasportate via strada.

TORNA DI ATTUALITÀ UN GRANDE PROGETTO PER LA VIA DELLA SETA

Un canale cinese dall'Egeo fino ai porti del Danubio?

Consentirebbe di risparmiare fino a 4 mila miglia di navigazione verso il cuore dell'Europa - Le caratteristiche del percorso e gli obiettivi dei finanziatori e dei paesi interessati

Dal blog FaqTrieste riprendiamo questo interessante articolo, a sua volta estratto dal Limes Club di Trieste, a firma di Carlo Nicolato.

TRIESTE - Un paio di progetti redatti 44 anni fa sotto l'egida delle Nazioni Unite studiavano la possibilità di unire il Danubio all'Egeo attraverso una serie di fiumi e canali già esistenti regolati attraverso delle chiuse. Una nuova via di navigazione lunga 650 chilometri che all'epoca per la verità, attraversando Stati e territori per lo più sottosviluppati e poco interessati alle economie di mercato, non faceva gola a nessuno.

Era più che altro l'approfondimento accademico di traiettorie che ai tempi degli antichi permettevano il trasporto via terra e poi via fiume e mare, dell'ambra dal mare del nord alle civiltà elleniche e romane. In questi 44 anni, però, molte cose sono cambiate, sia economicamente che politicamente e quel sogno di pochi

potrebbe presto diventare una realtà concreta per tanti e addirittura un mezzo incubo per altri. Ne è interessato in primis Belgrado, ma anche Skopje, e forse nell'area balcanica ancora di più Atene.

L'interesse cinese - ma più di tutti, ed è questo il fattore che tenderà il

canale fattibile in brevissimo tempo - interessata è la Cina che proprio in Grecia sta già investendo molto, a iniziare proprio dai porti (il Pireo è già per il 67% in mano al colosso asiatico Cosco), e in Serbia sta aprendo nuove

prospettive industriali e commerciali. Non può essere un caso che solo un paio di mesi fa il sindaco di Belgrado ha firmato a Pechino un accordo per la costruzione di un nuovo parco industriale a Smederevo, sulle rive del Danubio, e che almeno tre compagnie cinesi (una delle quali è intenzionata a produrre auto elettriche) hanno promesso investimenti in Serbia per miliardi nei prossimi anni.

Il canale permetterebbe alle merci

cinesi di raggiungere le destinazioni balcaniche e più in generale dell'est Europa con un risparmio di tempo e di denaro considerevole. Le due vie utilizzate in questo momento infatti sono quella classica di Gibilterra con destinazione al porto di Rotterdam in Olanda, lunghissima e costosa, e l'altra più breve ma più complicata politicamente e doganalmente che passa attraverso il Bosforo, controllato interamente dalla Turchia, entra nel Mar Nero e risale il Danubio.

Rispetto a quest'ultima il canale farebbe risparmiare all'incirca 1200 chilometri, oltre tre giorni di navigazione e costi annessi.

Per Pechino, che già di fatto controlla i porti greci sarebbe una manna, per Atene una festa a dispetto della Turchia ma soprattutto dell'Europa del Nord, specie dell'Olanda la cui importanza da questo punto di vista verrebbe considerevolmente ridimensionata. Per la Macedonia e la Serbia potrebbe addirittura essere l'occasione per far definitivamente decollare le rispettive economie.

Via libera - tecnicamente il progetto, anche se ancora non è stato pubblicamente reso noto in tutti i particolari, sarebbe in stato avanzato, pronto a decollare come quello del canale (anch'esso cinese) in Nicaragua alternativo a Panama. Ci sarebbe uno studio di fattibilità già pronto condotto dalla ditta cinese China Gezuba Corporation, che il presidente serbo Tomislav Nikolic avrebbe approvato e presentato al suo omologo macedone. Anche Tsipras, attraverso la Hellenic Shortsea Shipowners Association avrebbe annunciato il suo pieno sostegno. In pratica il canale sfrutta i corsi dei fiumi Axios/Vardar, Morava e Danubio, parte da Salonico e arriva dritto a Belgrado.

Pechino, per quella che è già stata battezzata "la nuova via della seta", prevede un investimento iniziale di 10 miliardi di dollari. Soldi ben spesi se si considera che grazie agli accordi di libero scambio tra i Balcani e la Ue, la Repubblica popolare potrebbe accedere direttamente al mercato di 800 milioni di persone aggirando le restrizioni commerciali che la Ue mette in atto.



Shanghai sempre in testa alla classifica dei porti

Genova - Gli scali spagnoli (Algeciras e Valencia) risalgono posizioni, mentre l'Italia è rappresentata da Gioia Tauro (al 56esimo posto). Genova è scesa di una posizione al 72esimo.



Genova - **Il porto di Shanghai rimane lo scalo con maggior traffico al mondo. Nell'ultima classifica stilata da Lloyd's List i cinesi guidano il ranking, mentre Rotterdam difende le posizioni europee. In totale nel 2016 i porti mondiali hanno movimentato 555,6 milioni di teu, segnando il 2,2% in più rispetto all'anno precedente. Si tratta di un miglioramento rispetto al totale del 2015. L'Europa cresce moderatamente, ma il Mediterraneo è invece frammentato. I porti spagnoli (Algeciras e Valencia) risalgono posizioni, mentre l'Italia è rappresentata da Gioia Tauro (in rapida ascesa al 56esimo posto). Genova è scesa di una posizione al 72esimo.**