



INDICE



Primo Piano:

- **Porti, il gruppo del Ministero esclude Livorno** (La Nazione)
- **Porti, l'Italia torna a crescere** (Il Sole 24 Ore)
- **Le nomine al capolinea** (Il Piccolo)
- **Il Governo prepara plafond di 5 miliardi da usare in 15 anni** (Il Sole 24 Ore)

Dai Porti:

Venezia:

"...Venezia vota no alle grandi navi..." (La Repubblica, Corriere della Sera)

Genova:

"...Genoa Shipping Week..." (Corriere Marittimo)

"...Avanti tutta..." (Il Secolo XIX)

"...Lavoriamo per stabilizzare il Salone Nautico di Genova..." (Adnkronos)

Savona:

"...Lancia la sfida all'avversario più subdolo..." (La Sicilia)

La Spezia:

"...Forcieri e il PD..." (Il Secolo XIX, Tiscali)

"...Blue Economy, corsi e bandi per trovare lavoro..." (Città della Spezia)

"...Pianificazione portuale. Convocata l'Authority..." (La Nazione, Il Secolo XIX, Il Tirreno)

Livorno:

"...Il benvenuto alla Silver Muse..." (Il Messaggero Marittimo, Il Tirreno)

"...Meglio organizzare che prorogare..." (Il Tirreno)

"...Darsena Europa..." (Corriere Marittimo, Il Tirreno)

"...La Rappresentanza doganale..." (Informatore Navale)

"...Il servizio idrico in porto a rischio tilt...?" (Corriere Marittimo)

"...330 mln tratta ferroviaria Prato-Bologna..." (Corriere Marittimo)

Civitavecchia:

"...Port Mobility tende la mano alle donne..." (Civonline)

"...Civitavecchia tra le aree di crisi industriale complesse..." (Civonline)

Brindisi:

"...Terminal di GNL nel porto di Brindisi..." (Brindisi Time)

"...La Procura ordina il sequestro del grano proveniente dal Canada..."
(Like Puglia, La Gazzetta del Mezzogiorno)



INDICE



Gioia Tauro:

"...Governo tuteli i livelli occupazionali del Porto..." (Ferpress)

Messina:

"...Vitale il mantenimento dell'autonomia..." (Gazzetta del Sud)

"...Per Accorinti il Porto di Messina non si tocca..." (Normanno)

"...Al via Mare Sicuro..." (Gazzetta del Sud, La Sicilia)

"...Fiera, consegna lavori..." (Gazzetta del Sud)

Notizie da altri porti Italiani e esteri

Altre notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Porti, il gruppo del ministero esclude Livorno

Ecco la squadra in Assoporti

-LIVORNO-

PIANO PIANO, prende forma la pianificazione nazionale nell'ambito della riforma dei porti. E' il caso del gruppo di lavoro ristretto che il ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha creato in ambito Assoporti, sotto la nuova presidenza di Zeno D'Agostino (Trieste) succeduto a Pasqualino Monti, oggi in attesa di diventare presidente dell'Autorità di sistema di Palermo. Nel gruppo di lavoro ristretto sulla pianificazione portuale che opera presso Assoporti, sono state chiamate solo quattro Autorità di sistema: quella del Mar Ligure Orientale, (La Spezia e Marina di Carrara), quella del Mar Ligure Occidentale, (Genova, Savona e Vado), quella del Mar Tirreno Centrale (Napoli e Salerno) e infine del Mar Ionio (Taranto). Partecipano anche Regione Toscana, Regione Campania, l'Istituto Nazionale di Urba-

nistica, Assoporti e Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Significativo che l'Autorità di sistema di Livorno e Piombino non ci sia, anche se la Toscana sembra rappresentata con una delega presidenziale - si dice - anche dalla dottoressa Roberta Macii, già funzionario dell'Autorità di Piombino, oggi segretario generale a Civitavecchia e per le ricorrenti voci di Piombino destinata addirittura a sostituire Massimo Provinciali come segretario generale dell'Autorità di sistema del Tirreno settentrionale (Livorno e Piombino). Su questa ipotesi il presidente Corsini si è sentito chiedere chiarimenti nella recente visita a Piombino, senza peraltro dare conferme. Il gruppo di lavoro in Assoporti - sottolinea il presidente D'Agostino - si è costituito per rispondere alla necessità di un confronto più diretto ed approfondito sul tema della pianificazione

dei porti, allo scopo di superare congiuntamente le novità introdotte in materia di pianificazione portuale dalla recente riforma della L.84/94.

CON LA NUOVA LEGGE, infatti, la pianificazione portuale dovrà abbracciare tutti i porti dei neo costituiti Sistemi, con la complessità che questo comporta, soprattutto nei casi di sistemi che ricadono in Regioni diverse, e non riguarderà più, come fino ad oggi, i porti visti singolarmente. Da qui l'esigenza di approfondire meglio la tematica, con intenti per quanto possibile, volti ad agevolare il processo decisionale ed autorizzativo. Particolarmente soddisfatta la presidente dell'Autorità di La Spezia Carla Roncalla, mentre si fa notare che nessuna Autorità di sistema dell'Adriatico sia stata chiamata nel gruppo di lavoro, anche se il presidente di Assoporti è il presidente di Trieste.

A.F.

Merci. Rapporto Srm: l'attività degli scali nazionali ai livelli del 2009, aumento del 55% nel Tirreno settentrionale

Porti, l'Italia torna a crescere

Record del movimento rotabili - Il Mediterraneo incalza il Nord Europa

Raoul de Forcade

I porti italiani hanno raggiunto, nell'ultimo anno, un traffico di 484 milioni di tonnellate movimentate: il valore più elevato dal 2009 (per arrivare più alti si deve risalire al 2008: 509 milioni). Il traffico ro-ro (rotabili) ha, inoltre, sfiorato i 94 milioni di tonnellate; si tratta di un record, considerando gli ultimi 12 anni. Del resto, a livello mondiale, il trasporto marittimo ha superato per la prima volta la soglia dei 10 miliardi di tonnellate, di cui il Mediterraneo rappresenta ben il 20%. E per quanto riguarda i container l'area mediterranea sta guadagnando punti sul Nord Europa.

Questi dati che, insieme a molti altri, danno la misura della crescita sorprendente che si sta verificando nel Mediterraneo, dalla quale anche l'Italia trae beneficio, sono stati raccolti dal centro studi Srm (gruppo Intesa Sanpaolo) e inseriti nel rapporto *Italian maritime economy*, che sarà presentato domani a Napoli.

Dall'analisi emerge, tra l'altro, come, per l'Italia si registrino, nell'ultimo quinquennio, intense crescite nel ro-ro e nelle autostrade del mare: «Aggregando i dati per Autorità di sistema portuale, ad esempio - si legge nel report - l'Adsp del Tirreno settentrionale (Livorno-Piombino, ndr) cresce del 55%, l'Adsp del Tirreno centrale (Napoli-Salerno, ndr) del 5%, l'Adsp Ligure occidentale (Genova-Savona) del 32% l'Adsp dell'Adriatico orientale (Trieste, ndr) del 58%».

Applicando una nuova meto-

dologia di ricerca, ha spiegato, inoltre, Massimo Deandreis, direttore generale di Srm, quest'anno Srm ha utilizzato «una serie storica comprendente oltre 800 mila dati di posizioni navali che indicano, attraverso geo-rilevazioni, gli spostamenti di più di 800 navi portacontainer che navigano intorno al globo terrestre».

È così emerso che, «dal 2012 a oggi, la presenza di portacontainer nel Mediterraneo di dimensione superiore a 7 mila teu è aumentata di oltre il 21%». Inoltre la presenza di grandi navi nei tre principali scali italiani per container (Gioia Tauro - che fa transhipment - Genova e La Spezia) «è cresciuta complessivamente, dal 2012 a oggi, dell'86,4%». In particolare, «a Genova la presenza di portacontainer è raddoppiata (+99,4%)», nel periodo. Si tratta, però, di navi grandi che hanno sostituito quelle più piccole; infatti il traffico container in Italia risulta stabile, da anni, sui 9,5-10,5 milioni di teu (container da 20 piedi).

Nel Mediterraneo, invece, «la movimentazione di container è cresciuta, nel periodo 1995-2016, del 430%» con i primi 30 porti dell'area che «hanno quasi raggiunto i 50 milioni di teu», quando, nel '95, erano a 9,1 milioni. Nell'area ormai sono 17 i porti che hanno superato la soglia del milione di teu movimentati. E cresce anche «il ruolo degli scali del Mediterraneo rispetto al Nord Europa nel mercato containerizzato: dal 2008 a oggi il Nord perde 6 punti percentuali (quota di

mercato attuale 41%) mentre il Med guadagna 5 punti (quota di mercato attuale 40%)».

Di questa crescita è attrice anche la Cina che «ha investito - spiega il report - in 6 porti del Mediterraneo e del Nord Europa, circa 4 miliardi di euro. La Cosco (la più grande shipping company cinese, ndr) realizzerà investimenti nel porto greco del Pireo per 1,5 miliardi di euro; ma sono interessati al programma anche porti del Nord-Europa e dell'East-Med (Israele e Turchia)». A fronte di tutto questo, quindi, l'Italia ha un'occasione in più: quella, sottolinea Deandreis, di «proporsi come punto strategico di imbarco e sbarco e come hub logistico per le *silk ships*, cioè le navi che percorrono la nuova Via della seta»; forte anche del fatto che la Cina «è uno dei nostri maggiori partner in termini di import-export marittimo, con un valore di interscambio, nel 2016, di oltre 27 miliardi di euro».

È RIPRODOTTO DAL RPT BUSINESS

I NUMERI CHIAVE

484 milioni

Movimento merci Italia
Stima sulla tonnellate di merci movimentate nel 2016, una quota ai massimi dal 2009 ed appena inferiore ai 509 milioni del picco del 2008

10 miliardi

Crescita globale
Quantità in tonnellate del commercio mondiale effettuato via mare, il movimento globale è sui valori massimi

20%

Il Mediterraneo
Quota del Mediterraneo sul totale del commercio mondiale via mare, nei container guadagna posizioni sul Nord Europa

LE NOMINE AL CAPOLINEA

Terminata l'ultima serie di designazioni dei responsabili delle nuove Autorità

VENEZIA Di recente sono arrivati gli ultimi tre nomi mancanti per completare il puzzle delle nomine dei presidenti delle autorità di sistema portuali nel dopo riforma. Per Giola Tauro è stato scelto l'assessore regionale Francesco Russo, professore dei Trasporti all'Università della Calabria, per Palermo l'ex presidente di Assopporti Pasqualino Monti e per la Sardegna l'assessore ai Trasporti Massimo Deiana. Si concludono dunque le 15 nomine dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, che sono andate a sostituire le ex 24 Autorità Portuali.

Il provvedimento è entrato in vigore lo scorso 15 settembre e porta a termine una riforma di cui si discute da almeno 20 anni. «Le riforme che abbiamo fatto e i passi avanti che stiamo facendo», ha sottolineato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, «sono frutto di un lavoro collettivo e di squadra, sono molto orgoglioso di essere, in qualche modo e temporaneamente, allenatore di questa squadra che vuol far progredire il nostro bellissimo Sistema Mare». Con la riforma sono state centralizzate le scelte strategiche, che evitano la competizione tra porti vicini e stimolano invece la cooperazione.

Inoltre rispetto agli ex 113 procedimenti amministrativi, svolti da 23 soggetti, la riforma prevede l'istituzione di due sportelli che abbasseranno drasticamente i tempi di attesa: lo Sportello Unico Doganale per il Controllo sulla merce e lo Sportello Unico Amministrativo per tutti gli altri procedimenti e per le altre attività produttive in porto non esclusivamente commerciali. «Perché l'Italia sia davvero il porto dell'Europa abbiamo introdotto misure per la semplificazione e la competitività dei nostri porti - ha spiegato ancora il ministro - La sfida è quella del confronto con le grandi potenze portuali del mondo, il Nord Europa, il Nord Africa, il Pireo, il Far East». I porti di rilevanza nazionale sono in tutto 57 e vengono riorganizzati nelle nuove 15 Autorità di Sistema Portuale, centri decisionali strategici con sedi nelle realtà maggiori, ovvero nei porti definiti core dall'Unione europea.

Il Governo prepara plafond di 5 miliardi da usare in 15 anni

Potrebbe arrivare a una cifra di circa 5 miliardi, ripartiti nell'arco di 15 anni, la parte di investimenti che il Governo riserverà alla portualità. A spiegarlo è Antonio Cancian, ad uscente di Rete autostrade mediterranee (Ram), società inhouse del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, che sta lasciando il posto al suo successore, appena eletto dall'assemblea: Ennio Cascetta, già alla guida della struttura tecnica di missione del Mit.

Cancian spiega che «nella legge di bilancio per il 2017, sono previsti investimenti pubblici per 47 miliardi nei prossimi 15 anni». Le infrastrutture, prosegue Cancian, ottengono «una porzione significativa degli investimenti con 20,4 miliardi». Ora il Mit dovrà elaborare una proposta di ripartizione della somma al Mef. Ancora non c'è nulla di definitivo ma, aggiunge, dei 20,4 miliardi, «circa 9,9 saranno destinati a Rfi per il trasporto su ferro» e altri «5 andranno ad Anas per il trasporto su gomma». Quindi «le infrastrutture portuali e gli operatori del sistema, penso alle neonate Autorità di sistema portuale ma anche ai privati, dovrebbero avere a disposizione circa 5 miliardi, da spartire con il trasporto pubblico

locale, la rete ferroviaria regionale». Il ministro delle infrastrutture, Graziano Delrio, da parte sua, nei mesi scorsi, aveva manifestato la volontà di creare un fondo in parte dedicato ai porti, senza però quantificarne la dotazione.

«Nel fondo nazionale per la portualità - prosegue Cancian - oltre alle risorse nazionali verrebbero messe quelle regionali ed europee, con un blending di fonti di finanziamento pubbliche, private o in partnership tra pubblico e privato». Sui progetti da finanziare, sarà la struttura tecnica di missione del Mit a dettare le priorità. «Ram, da parte sua - dice Cancian - potrebbe coordinare e coagulare gli stakeholder privati e pubblici locali, comprese le Adsp, gli armatori, le imprese che vogliono investire, per cercare di far partire la macchina e seguirli fino alla costruzione dell'ex progetto preliminare che oggi si chiama fattibilità tecnico-economica. Tra la struttura tecnica di missione e Ram, peraltro, c'è una perfetta sintonia: non a caso è Cascetta a prendere in mano la guida di Ram, come amministratore unico».

Intanto, però, non è ancora decollato il marebonus, cioè l'incentivo al trasporto delle merci da gomma a nave, su cui Ram ha lavorato negli ultimi tre anni. Il decreto sull'incentivo è stato approvato ed è stato

superato anche lo scoglio dell'Ue, che ha dato l'ok. Ora però il provvedimento sta rimbalzando tra Mit ed Economia, visto che Ram è inhouse al Mit ma di proprietà del Mef. «È pronto sia il decreto che il bando per chiedere l'incentivo - afferma Cancian - ma a frenare, credo sia una questione di cassa. Perché i soldi devono essere disponibili appena parte il bonus».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

R.d.F.

Quasi ventimila alle urne. I comitati promotori: ora la giunta dovrà tenerne conto Ma il sindaco Brugnaro: operazione politica e menzognera, altro che plebiscito

Venezia vota no alle grandi navi ma è lite sul referendum fai-da-te

VENEZIA. L' esito del voto era scontato, il numero di partecipanti no. Oltre 18mila persone hanno votato ieri, secondo i promotori, al referendum organizzato e gestito dal Comitato No Navi per chiedere di tenere le navi da crociera fuori dalla laguna.

Il quesito rivolto ai veneziani era: "Vuoi che le grandi navi da crociera restino fuori della laguna di Venezia e che non vengano effettuati nuovi scavi all' interno della laguna stessa?". È stato un plebiscito di sì. «Un successo di partecipazione oltre le aspettative. Per noi l' importante era far vedere i nostri gazebo in città, ma siamo stati letteralmente travolti dal voto», dicono Tommaso Cacciari e Luciano Mazzolin, tra i leader dei No Navi, «un plebiscito di cui chi decide dovrà tener conto».

Sessanta seggi aperti in città, tra Venezia, Mestre e Marghera, più altri tre a Chioggia e a Mira, comuni che si affacciano sulla laguna. Il maggior numero di votanti al Lido e nei seggi del centro storico, dove le grandi navi sfilano tra Piazza San Marco e l' isola della Giudecca. Veneziani nove su dieci, è la stima in attesa delle verifiche sui documenti presentati ai gazebo. Il peso giuridico della consultazione è pari a zero, quello politico si misurerà nei

prossimi giorni. Ma a sentire le parole del sindaco Luigi Brugnaro, difficile pensare che il voto di ieri possa influire sulle scelte di Comune, **Porto** e governo nella gestione delle grandi navi. «È un' operazione politica e menzognera, bravi come sempre a farvi le regole da soli», ha fatto notare in serata Brugnaro a chi, su Twitter, lo invitava «ad avere a cuore l' opinione dei cittadini ». E l' assessore Simone Venturini, tra i più vicini al sindaco è altrettanto tranchant: «Per essere gentili: il cosiddetto referendum sulle navi da crociera è una cialtroneria». Non è d' accordo il sociologo e scrittore Gianfranco Bettin, presidente della Municipalità di Marghera: «Intanto diciamo la nostra, visto che chi dovrebbe decidere non decide».

Lo stallo dura da anni. Nel 2012 sull' onda emotiva del naufragio dell' isola del Giglio, il decreto Clini-Passera impedì il passaggio delle navi da crociera sopra le 40mila tonnellate per il bacino di San Marco, ma solo dopo aver individuato vie di navigazione alternative. Dal 2014, grazie a un accordo tra istituzioni e compagnie di crociera, non ci passano più quelle sopra le 96mila. "In attesa di una

-segue

soluzione definitiva", prevedeva la stretta di mano tra le parti. Soluzione che ancora non c'è. «Manca poco», ha fatto sapere il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio che sabato era a Venezia. E tra fine giugno e inizio luglio è prevista a Roma una riunione del Comitato per Venezia. Sul piatto ci sono da analizzare varie ipotesi come lo scavo del canale Vittorio Emanuele, sostenuto da Comune e Porto, che vedrebbe le grandi navi entrare in laguna dalla bocca di porto di Malamocco, evitando il transito nel bacino San Marco, per raggiungere l'attuale stazione marittima. È anche contro questo progetto, e lo scavo di nuovi canali, che è stata promossa la consultazione di ieri. C'è poi l'ipotesi del trasferimento delle navi a Marghera, che richiede però tempi più lunghi. Le compagnie di crociera dal canto loro spingono per una soluzione che mantenga il passaggio per San Marco, ma solo per mega navi di nuova costruzione e tecnologia, ritenute più sicure e meno inquinanti. Sullo sfondo, l'ipotesi di un terminal galleggiante alla bocca di porto del Lido, fuori della laguna. Il progetto, chiamato Venice Cruise 2.0, è sostenuto dagli ambientalisti ma osteggiato da Comune e Porto che lo ritengono poco sicuro. Una parte della città, in attesa da anni di una soluzione, ieri ha detto la sua.

©RIPRODUZIONE RISERVATA Gli organizzatori: "Travolti dalla gente che voleva esprimere il proprio parere" L'impegno del ministro Delrio per trovare una soluzione definitiva: "Manca ancora poco" TUTTI IN FILA Sopra, una grande nave da crociera in laguna. A fianco, uno dei gazebi allestiti dal Comitato No Grandi Navi a Venezia. Le 25mila schede del referendum autogestito sono andate tutte esaurite. Lunghe code per votare.

FRANCESCO FURLAN

Venezia

Il referendum boccia le grandi navi in Laguna

«Un trionfo!

», esulta Tommaso Cacciari, uno dei leader del Comitato No Grandi Navi. Dà i numeri: «63 seggi (il grosso nel centro storico, 5 fra Mestre e Marghera, 2 a Mira, 1 a Chioggia), circa 18 mila votanti». Lunghe file, oltre l'orario previsto di chiusura. Chi ieri è andato al gazebo, tranne eccezioni, fa parte di quel popolo contrario al passaggio delle navi da crociera non solo lungo il Canale della Giudecca (come è stato per lungo tempo) ma neppure nel canale esterno Vittorio Emanuele, finora solcato da navi-cargo. È la soluzione B, che prevede scavi ad hoc e vede impegnati governo, Amministrazione comunale e **Autorità portuale**. Ma il quesito del referendum autogestito era: «Vuoi che le grandi navi restino fuori dalla Laguna e non vengano effettuati nuovi scavi?». La valanga di sì (un centinaio i no) è un segnale forte.

Marisa Fumagalli

Genoa Shipping Week 2017 - PORT&SHIPPINGTECH

GENOVA - E' pronta al via la GENOA SHIPPING WEEK, la settimana di iniziative dedicate allo shipping, organizzata da Assagenti e Clickutility Team che coinvolgerà la città di Genova dal 26 giugno al 1 luglio e terminerà con la 14^a edizione dello SHIPBROKERS AND SHIPAGENTS DINNER, la tradizionale cena di gala degli agenti marittimi genovesi. La manifestazione nasce dalla fusione di due importanti eventi internazionali. Nel frattempo si arricchisce il programma delle iniziative

FOCUS SUL FORUM PORT&SHIPPINGTECH E ALTRE CONFERENZE

mercoledì 28, giovedì 29 e venerdì 30 giugno 2017

Sono previsti oltre mille e duecento partecipanti

Grande interesse per le conferenze della III edizione della Genoa Shipping Week che si svolgeranno a Palazzo San Giorgio e presso la Fondazione Garrone. Sono attesi oltre **1.200 partecipanti** in rappresentanza di tutti i principali settori del Cluster Marittimo e Logistico nazionale e internazionale; saranno tre giornate di lavoro molto intense animate da **14 conferenze** che vedono confermati al momento **129 relatori**, che interverranno nell'ambito del Forum Port&ShippingTech e delle altre conferenze.

La partecipazione è gratuita, previa registrazione [online](#).

Mercoledì 28 giugno

I° FORUM NAZIONALE SUI "FUMI" DELLE NAVI

Monitoraggio delle emissioni a fumaio: problematiche e prospettive

MED SECURITY SUMMIT

Geopolitica e rischi futuri

La sicurezza dei Porti e dei Terminal e l'efficienza dei processi operativi

SAFETY

Tecnologie e ricerca per la sicurezza e gestione della navigazione

Giovedì 29 giugno

GREEN SHIPPING SUMMIT 2017: Innovazioni tecnologiche, best practices organizzative e nuovi carburanti per l'efficienza energetica ed ambientale del trasporto marittimo

Prima Sessione (CO2 ed efficienza energetica): L'entrata in vigore del regolamento MRV: situazione attuale e scenari futuri. Il contributo del trasporto marittimo all'efficienza energetica ed economica della catena logistica

INFRASTRUCTURE & FINANCE

Il ruolo degli investitori per lo sviluppo delle infrastrutture portuali e logistiche

Seminario "UN ANNO DI VGM"

TECHNOLOGY TREND DEL SETTORE MARITTIMO – PORTUALE

Evoluzione nei sistemi di comunicazione, realtà aumentata, cloud platform, internet of things

GREEN SHIPPING SUMMIT 2017:

Seconda Sessione: Lo sviluppo dei green port e i processi di riqualificazione del waterfront: esperienze nazionali a confronto

SAFETY OF LIFE AT SEA NEL CANALE DI SICILIA: Seminario sulle operazioni di salvataggio di Guardia Costiera e Marina Mercantile

-segue

Venerdì 30 giugno

GREEN SHIPPING SUMMIT 2017:

Terza Sessione: Nuovi carburanti e tecnologie emergenti per la riduzione del tenore di zolfo

SMART PORT & LOGISTICS

Il potenziamento dei corridoi logistici e digitalizzazione dei nuovi sistemi portuali nazionali: focus sul rilancio del sistema logistico del Nord Ovest

I Nuovi Mercati

MOBILE OFFSHORE UNITS PROPERTY RISK AND LIABILITY: INSURANCE AND MORE

Crivello: «Avanti tutta con Gronda, Blueprint e Scolmatore ma nessuna decisione sarà mai calata dall' alto»

AVANTI tutta, ma ascoltando tutti. L' approccio di Gianni Crivello al tema delle Grandi opere, infrastrutture, riqualificazioni urbane e sanità, è quello costruito in tanti anni da amministratore. Nessuna marcia indietro sul Terzo valico, sulla Gronda, sulle opere di messa in sicurezza del territorio «ma niente sarà calato dall' alto», assicura il candidato del centrosinistra.

Ad esempio sul mega -cantiere della Gronda (se mai partirà), «tutte le decisioni passeranno attraverso l' osservatorio a cui parteciperanno i Municipi coinvolti e i comitati, come abbiamo fatto con il Nodo ferroviario e con i lavori dello Scolmatore: per superare le comprensibili paure di chi si trova a convivere con i cantieri servono soprattutto ascolto, trasparenza, informazione».

È lo stile Crivello: incontri sul terreno senza risparmiarsi: «Per lo Scolmatore del Bisagno (la più grande delle opere previste contro le alluvioni) abbiamo già pensato ad un organismo che riunisca i tre municipi coinvolti e tutti gli abitanti sul tracciato». Insomma, Crivello non sarebbe un sindaco barricadero anti -Grandi opere, ma nemmeno uno che tira dritto senza riconoscere il diritto di replica degli abitanti. Questo non significa che l' assenso dell' amministrazione sia scontato su tutti i progetti di cui a Genova si discute da anni.

Se Crivello sarà sindaco, ad esempio, difficile che si torni a discutere del tunnel sotto il porto: «Mi sembra ormai acclarato che in questo caso tra il dire e il fare c' è di mezzo il mare», commenta il candidato.

Il tunnel era stato inserito come ipotesi progettuale nell' ambito del Blueprint. E sul disegno di Renzo Piano Crivello intende accelerare e rompere lo stallo determinato dalla mancanza di un vincitore nel concorso di architettura. «Intanto dobbiamo andare avanti con le opere di infrastrutturazione previste nel progetto per le quali abbiamo avuto un finanziamento del governo da 30 milioni».

Quindi via all' abbattimento del Nira e all' abbassamento della Sopraelevata. «Il Blueprint è una grande occasione per Genova, per ripensare sia l' area delle riparazioni navali, oggi preziosa in termini di lavoro e occupazione, sia quella fieristica con un intervento di marketing territoriale ad hoc (anche a livello internazionale) e in collaborazione con l' Autorità di Sistema Portuale per promuovere il progetto e stimolare l' ingresso di idee e di capitali privati».

-segue

Dall'incontro recente con il ministro delle Infrastrutture e trasporti Graziano Delrio Crivello ha tratto elementi di speranza anche per le opere di infrastrutturazione portuale, inclusa la nuova diga foranea: «La città ha bisogno di completare le grandi opere per il porto e per migliorare i collegamenti che rompono l'isolamento di Genova: siamo passati da un'industria che chiedeva soprattutto spazi ed aree ad un'industria che chiede soprattutto servizi ad alto valore aggiunto e capacità di collegamento infrastrutturale, incluse le infrastrutture materiali, la banda larga».

Disco verde, per Crivello, anche al progetto del Nuovo Galliera «ma con tutti i paletti decisi dalla Giunta comunale», mentre rispetto all'idea della Regione dell'ospedale del Ponente finanziato dai privati il candidato del centrosinistra storce il naso: «Io sono per la sanità pubblica, il modello lombardo ha evidenziato parecchi limiti anche per i pazienti».

EMANUELE ROSSI

Toti: "Lavoriamo per stabilizzare Salone della Nautica di Genova"

"Stiamo lavorando per stabilizzare il Salone Nautico, lo abbiamo aiutato già lo scorso anno, lo aiuteremo quest'anno con i nostri contributi, la nostra presenza e tutta la regia pubblica che si può fare insieme all'Autorità portuale, per garantire spazi adeguati e per consolidarlo per gli anni a venire. Stiamo lavorando in modo tale che le darsene legate alla Fiera possano diventare un polo duraturo, occupate non solo per il Salone Nautico ma anche mi auguro per tutta l'attività accessoria e correlata al mondo dello shipping". Lo ha detto il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, a margine della convention Ucina Satec 2017, dal titolo "Fabbrica Nautica. Un patto per la crescita", oggi a Santa Margherita Ligure. "Diventare capitale mondiale del turismo - sottolinea Toti - e della nautica da diporto in termini di produzione e ospitalità è uno degli obiettivi di Regione Liguria. Lo abbiamo fatto diminuendo le imposte su Marina Resort, un provvedimento di natura fiscale legato al Grow Act insieme all'abolizione dell'Irap per chi investe e a misure per le imprese. Con Ucina c'è un ottimo rapporto, stiamo lavorando così come lavoriamo con gli imprenditori che operano in Liguria in questo campo". Il governatore ligure ha poi commentato i dati positivi legati alle stime di crescita del fatturato registrati da Ucina rispetto al 2016 e ai primi mesi 2017. "La nautica - ha aggiunto ancora - è un settore che ha sofferto tanto negli anni passati e che da due anni è in decisa ripresa, merito dei produttori e imprenditori del settore che hanno resistito alla crisi e hanno saputo rilanciare e per la Liguria questo è un segnale molto importante". Poi un cenno all'appuntamento più atteso per il settore, il Salone Nautico internazionale di settembre. "Genova - ha concluso Toti - è la capitale della nautica con il suo salone che anche quest'anno sarà un salone in crescita. La Liguria ospita i principali cantieri del nostro Paese, in questo senso, e sono un partner privilegiato per crescita e lo sviluppo del nostro territorio".

Savona lancia la sfida all' avversario più subdolo: il quorum

Trapani Un solo candidato nel ballottaggio più anomalo della storia elettorale siciliana. Pietro Savona, Pd ieri ha chiamato i vertici del suo partito per sostenere l' impensabile sfida che gioca contro il quorum. Per essere eletto dovranno andare a votare 30.000 persone, il 50% più uno degli aventi diritto e ottenere il 25% delle preferenze. Il vicepresidente della Camera, Roberto Giachetti, arrivato ieri in città con il sottosegretario alla Salute Davide Faraone, ha definito l' elezione «un miracolo laico». Ma non per questo non ci si deve provare», ha detto e ha chiamato a raccolta la città. «Per chi ci vuole stare» ha aggiunto Pietro Savona, chiudendo le porte «a mafiosi e corrotti» e aprendo un dialogo con il Psi dell' on. Nino Oddo si è preso dodici ore per riflettere.

La singolare questione, che mette anche in discussione la legge regionale (restano dubbi ancora sui consiglieri eletti), è ormai nota: il candidato Girolamo Fazio, arrivato primo al ballottaggio, e accusa di corruzione nell' inchiesta sui trasporti marittimi regionali, finito per 16 giorni ai domiciliari, ha deciso di non presentare gli assessori ed è decaduto. Tra polemiche roventi e esacerbate posizioni contrapposte la città si è trovata ad un bivio: votare il 25 giugno l' unico candidato rimasto o non andare alle urne e dare il via libera a un lungo commissariamento. «Sarebbe devastante per la città - ha detto Savona - si andrebbe a votare a maggio o giugno 2018 - Faccio appello a tutte le forze politiche ed economiche affinché ciò non accada, ma sulle questioni morali non faccio un passo indietro». Faraone ha riconosciuto la difficoltà della situazione e ha detto: «Si sta consumando una delle pagine peggiori della nostra democrazia con un candidato pronto a far fallire le elezioni pur di non far eleggere nessuno al di fuori di lui stesso». Giachetti ha avvertito dei pericoli del commissariamento: «La città sarebbe affidata ad una persona che non può fornire le risposte che i cittadini si attendono».

Il ministro Alfano invece ieri era andato in senso opposto e contrario: «Grande rispetto per Fazio, decisione dignitosa e rispettosa delle istituzioni». E di rimando Faraone: «È scandaloso, non si può condannare la città all' immobilismo». Ieri davanti ad un' ampia platea è partita così la sfida contro il quorum mentre Forza Italia, in serata, ha escluso avvicinamenti: «Lo scempio di Fazio è amplificato da Savona, si ritiri dal ballottaggio».

Quindi esclusi accordi politici alla luce del sole e anche sottobanco, forse. Ai cittadini la parola. mariza d' anna.

La Spezia, Forcieri inguaia il Pd

L' ex senatore ha deciso di non appoggiare il candidato del centrosinistra

LA SPEZIA. Lorenzo Forcieri dice di no all' apparentamento con il candidato del Pd e del centrosinistra Paolo Manfredini. E nell' arco della notte di sabato, nelle ore concitate della domenica mattina, il centrodestra a trazione totiana comincia a vedere vicina la vittoria al ballottaggio di Spezia. Forcieri non tradisce completamente il suo passato quattro volte senatore, sottosegretario alla Difesa, due volte all' **Autorità Portuale** spezzina sotto le insegne del Democratici di Sinistra e del Partito democratico - ma neppure aiuta il Pd spezzino a rimontare i 3 mila voti che gli mancano contro il candidato sindaco Pierluigi Peracchini (32,62%). Per il ballottaggio di domenica gli elettori delle liste di Forcieri, al "Lavoro per Spezia" e "Avanti per Spezia", che insieme hanno raccolto il 9,19 che corrisponde a 3.716 voti, «saranno liberi di votare chi vorranno».

Il dietro le quinte di ore convulse racconta di Pd ed alleati che si presentano al cospetto di Forcieri quasi con il cappello in mano. Offrono assessorati, la poltrona di vice sindaco, la testa degli assessori che hanno composto la giunta dell' ex sindaco Massimo Federici. Ma nulla hanno potuto. Alla fine, Lorenzo Forcieri ha detto no.

Così emergono altri passaggi, altrettanto delicati: i contatti frequenti tra l' ex presidente dell' **Autorità** portuale spezzina e il presidente della Regione Liguria e il segretario ligure della Lega Nord, Edoardo Rixi.

C' è chi racconta della voglia di Forcieri di sostenere apertamente il candidato schierato dal centrodestra, il sindacalista della Cisl Peracchini. Lavo glia, però, viene ricacciata indietro e alla fine Forcieri e i suoi optano per un "liberi tutti" che aiuta il centrodestra e inguaia il Pd. Tra Toti e Forcieri, d' altro canto i rapporti sono sempre stati più che buoni: Forcieri litigava con Federici sul Waterfront ? Il governatore ligure si schierava al fianco del presidente dell' **Autorità** portuale. Al quale, a differenza pare del Pd, ha offerto sostegno morale nelle ore dell' inchiesta per corruzione e turbativa d' asta nella quale l' ex senatore è indagato. Dicono, a Spezia, che questo abbia avuto il suo bel peso nelle scelte più recenti dei Forcieri.

Il Pd in queste elezioni amministrative a Spezia paga un prezzo carissimo, passando dal 27% del 2012 al 15% di oggi nonostante l' accordo tra le due anime forti dei democratici spezzini, il ministro della giustizia Andrea Orlando e la capogruppo dem in Regione Liguria, Raffaella Paita. E sebbene, per evitare divisioni e sfracelli, Orlando e Paita avessero deciso di evitare le primarie.

-segue

Di fronte al tutto è perduto è l' europarlamentare spezzino Brando Benifei a indicare il re nudo: «La mancanza di un' unità più netta a una settimana dal ballottaggio è prima di tutto responsabilità del partito maggiore, il mio, il Partito Democratico, evidentemente percepito come una zavorra e non un valore aggiunto, tanto da essere punito con solo il 15% dei consensi al primo turno». Ma detto questo agli spezzini chiede di «non punire la città per punire me, con questi risultati il Pd ha comunque perso, ora la partita è un' altra.

Consegnare la città a Toti e Sal vini non può essere la soluzione giusta per i prossimi 5 anni».

Si è rivolto invece agli elettori spezzini il preside Manfredini, che al ballottaggio si presenta con il 25,07%: «Le li ste di Forcieri, che comunque si dichiarano come movimento dentro il perimetro del centrosinistra, parlano di "significativo vantaggio in termini di incarichi di giunta" in caso di apparentamento. Questo è un retropensiero ingiusto, in quanto la discussione ha ri guardato decisamente altro.

Abbiamo parlato diteni, di proposte programmatiche che si potevano condividere perché su molti aspetti c' è reale convergenza, ma mai di poltrone».

La Spezia: Forcieri chiude al c.sinistra

La Spezia: Forcieri chiude al c.sinistra
ANSA(ANSA) - LA SPEZIA, 18 GIU - Lorenzo Forcieri, ex senatore Pd ed ex sottosegretario alla Difesa, non farà apparentamenti e non darà alcuna indicazione di voto per il ballottaggio tra i candidati sindaco del centrosinistra Paolo Manfredini (25,07%) e del centrodestra Pierluigi Peracchini (32,61%). L'ex presidente dell'Autorità Portuale della Spezia, uscito dal Pd alla vigilia delle elezioni comunali per candidarsi contro il suo ex partito, al primo turno aveva ottenuto il 9,19%. Dopo giorni di colloqui con Manfredini (socialista ed ex presidente del Consiglio comunale), che aveva chiesto, in questa fase, ai partiti che lo sostengono un passo indietro e totale indipendenza per cercare di recuperare voti in una sinistra divisa in più liste, Forcieri ha deciso di non fare alcun endorsement per Manfredini. 18 giugno 2017.

Forcieri: «A Spezia il Pd ha toccato il fondo»

L' ENDORSEMENT di Pierluigi Peracchini?
«Una falsità totale». La scelta è fatta: le liste di Lorenzo Forcieri, ex senatore, ex sottosegretario, due volte presidente dell' Autorità portuale spezzina, hanno deciso di negare l' apparentamento con il centrosinistra che va al ballottaggio con Paolo Manfredini in svantaggio di 3 mila voti nei confronti del candidato di centrodestra, Pierluigi Peracchini.

E Forcieri, diesse di nascita e dem fino all' inchiesta della magistratura su illeciti sul porto di Spezia, difende i motivi del divorzio elettorale dal Pd.

Forcieri, è vero che farà dichiarazioni di voto per Peracchini?

«È una falsità totale. Noi siamo alternativi al centrodestra, ma anche a questa giunta di centrosinistra che è stata fallimentare. Noi abbiamo messo un paletto chiaro: siamo un movimento liberal, laico e riformista collocato nell' alveo ampio del centrosinistra. Con il centrodestra non abbiamo mai trattato, ma abbiamo ricevuto apprezzamenti per il nostro programma».

Ma senza apparentamento con le sue liste e il suo 9%, la corsa di Manfredini è in salita.

«I ministri del governo Gentiloni di Area Popolare, che in Liguria sta con il centrodestra, sono venuti a sostenere Peracchini e poi la colpa è mia? Ma insomma... Il nodo è che il Pd a Spezia ha toccato il fondo, il 15%».

Di chi è la responsabilità?

«È un problema interno al Pd: si facciano delle domande e si diano delle risposte. E già che ci siamo: da Manfredini mi sarei aspettato una risposta diversa al nostro comunicato».

Accordo su Manfredini sindaco Forcieri e i suoi hanno detto «no»

«Siamo dentro il centrosinistra ma i nostri elettori votino come vogliono»

«ANDATE a spigolare». Le parole non saranno state queste ma il loro senso certamente sì.

Lorenzo Forcieri ha bocciato la richiesta di apparentamento avanzata dal Partito democratico e delle altre forze politiche di centrosinistra che sostengono Paolo Manfredini candidato a sindaco al ballottaggio di domenica 25 giugno.

Forte del 9,19% complessivo pari a 3716 voti raggiunto dalle sue due liste civiche, "Al lavoro per Spezia" (4,53% e 1723 voti) e "Avanti per Spezia" (2,96% per 1126), Forcieri ha discusso, valutato, chiesto e, infine, non ha fatto nessun apparentamento nonostante Pd e alleati gli si siano presentati davanti praticamente col cappello in mano offrendo - si dice, perché di ufficiale non è trapelato nulla - un paio di assessorati compreso il posto di vicesindaco oltre all'assicurazione (come richiesto dall'ex presidente dell'Autorità portuale) che la composizione della passata giunta Federici sarebbe stata azzerata. In più, proprio grazie all'apparentamento, Forcieri avrebbe avuto due consiglieri comunali in più.

Poco dopo la mezzanotte di sabato l'accordo di apparentamento con Manfredini e Andrea Stretti, uomo del Pd presente all'incontro, era stato praticamente raggiunto.

Per convincere l'ex senatore è sceso in campo anche il segretario regionale del Pd, Vito Vattuone.

Il tempo di andare a dormire e, nella mattinata di ieri, domenica, il dietro front di Forcieri, probabilmente costretto da buona parte dei suoi la cui acrimonia nei confronti di questo Pd ha raggiunto un livello tale che, se fosse possibile, voterebbero perfino Goebbels come sindaco di Spezia.

Insomma, non se n'è fatto niente. Buona parte del 9,19% incassato dalla due liste forcieriane nel primo turno avrebbe pesato non poco nel cantiere di Manfredini, impegnato al 25,07% in un'ardua ricorsa nei confronti del centrodestra di Pierluigi Peracchini al 32,62% che ha ricevuto il gradito endorsement da parte delle liste civiche di Giulio Guerri (6,26%).

Nel primo pomeriggio di ieri, "Al lavoro per Spezia" e "Avanti per Spezia" hanno diramato una nota congiunta per spiegare in stretto politichese il mancato accorso sull'apparentamento con il centrosinistra.

-segue

"Il ballottaggio di domenica prossima riveste un' importanza cruciale per la nostra città- si legge- Nel primo turno elettorale gli elettori si sono espressi per il cambiamento, non premiando però a sufficienza la proposta che abbiamo messo in campo, alternativa alla continuità della vecchia giunta e al centro destra. Abbiamo quindi elaborato un documento con i punti principali del nostro programma e con le nostre valutazioni sul voto e sulle prospettive future. Abbiamo ricevuto attenzione da parte di entrambi gli schieramenti, ed anche la proposta di apparentamento da parte del candidato sindaco Paolo Manfredini; proposta che avrebbe comportato per noi significativi vantaggi in termini di consiglieri eletti e incarichi di giunta. Desideriamo ringraziare lo stesso e i suoi collaboratori. Il carattere civico del nostro movimento non ci consente di considerare icon sensi da noi ricevuti trasferibili da una parte all' altra, né possiamo far pensare, neanche per un attimo, che le nostre posizioni possano essere condizionate dalla possibilità di ricoprire incarichi. Fondamentale rimangono per noi il progetto di città e il programma presentati agli spezzini.

Per questi motivi, dopo un ampio e sereno dibattito, pur essendo il nostro movimento liberale, laico e collocato nell' ampio alveo del centrosinistra, riteniamo che la soluzione più corretta, in questo momento, sia quella di non dare indicazioni di voto ai nostri elettori che, siamo certi, sapranno valutare e scegliere la soluzione migliore per il futuro della città».

A seguire è arrivata la replica di Manfredini. «Le liste di Forcieri, che comunque si dichiarano come movimento dentro il perimetro del centrosinistra, parlano di "significativo vantaggio in termini di incarichi di giunta" in caso di apparentamento. Questo è un retropensiero ingiusto, in quanto la discussione ha riguardato decisamente altro.

Abbiamo parlato di temi, di proposte programmatiche che si potevano condividere perchè su molti aspetti c' è reale convergenza, ma mai di poltrone».

Blue economy, ecco i corsi e i bandi per trovare lavoro

Presentate in Confindustria le opportunità occupazionali promosse da Cisis Formazione superiore e Scuola nazionale trasporti e logistica.

La Spezia - Cisis Formazione superiore e Scuola nazionale trasporti e logistica, hanno presentato questa mattina in Confindustria l'offerta formativa e i bandi di prossima pubblicazione rivolti a giovani e adulti in cerca di lavoro, per l'accesso a percorsi di formazione qualificanti. I due enti sono infatti assegnatari di due importanti progetti finanziati dalla Regione Liguria attraverso fondi Fse, volti a favorire l'occupazione nel settore dell'economia del mare, strategico per la nostra Regione. L'opportunità offerta dalla Regione Liguria nasce dalla consapevolezza che la crescita blu rappresenta un punto di forza dell'economia italiana contribuendo al Pil nazionale all'1,7% (considerando oltre agli occupati diretti le unità di lavoro a monte e a valle e l'indotto turistico) della forza lavoro del paese. Il settore ha dimostrato, nonostante la crisi, di mantenere buone performance di competitività anche grazie all'integrazione tra le diverse attività economiche sia al suo interno sia con il resto dell'economia, e di avere una forte capacità di traino su altri ambiti produttivi. Nella dimensione territoriale specifica della Liguria, l'economia del mare assume un'importanza cardine, in quanto la vocazione per il mare e il ruolo economico svolto dalle attività connesse risultano particolarmente significative, anche in un'ottica di compresenza e integrazione tra diversi comparti (sia più tradizionali sia più recenti e a forte potenzialità di crescita). Conseguentemente, si genera un importante fabbisogno in termini di occupazione e nuove figure professionali. E' in questo scenario che si inserisce la proposta formativa di Cisis Formazione Superiore e Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, rivolta a disoccupati e inoccupati e specificamente progettata in funzione dell'esigenza di creare competenze e professionalità concretamente richieste dal mercato 'blu', nelle sue diverse declinazioni. Cisis Formazione Superiore nell'ambito del piano di crescita Economia blu propone due percorsi formativi rivolti a giovani disoccupati diplomati/qualificati o laureati. "Salite a bordo" è un progetto che vuol dare risposte concrete alle nuove sfide del mercato e alle nuove frontiere della economia del mare, una nuova opportunità per specializzarsi nei settori della cantieristica navale, della navalmeccanica e della nautica da diporto.

-segue

attraverso un percorso di formazione che prevederà un'esperienza di stage in azienda, strumento indispensabile per acquisire le competenze richieste dalle aziende presenti sul nostro territorio. Il percorso ha una durata di 800 ore complessive, 560 d'aula e visite guidate + 240 ore di stage presso imprese del settore cantieristica/nautica da diporto. E' attualmente aperto il bando di selezione per i due corsi Capo barca - coordinatore lavori a bordo nave e Operatore polivalente per la nautica (scadenza per la presentazione delle domande: ore 12.00 del 28 giugno 2017). Il percorso formativo del Capo barca - coordinatore lavori a bordo nave forma una professionalità che trova collocazione come dipendente presso cantieri di produzione o di manutenzione di imbarcazioni. La sua attività richiede ampia flessibilità in quanto per ogni imprevisto è richiesto il suo intervento di supporto e di coordinamento. Il percorso formativo Operatore polivalente per la nautica forma una professionalità che trova collocazione all'interno di micro e piccole imprese operanti nel settore della nautica da diporto, sia individualmente che in partecipazione al lavoro della squadra. Si interfaccia, a seconda delle situazioni lavorative, con l'armatore, il comandante da diporto, il responsabile di cantiere e/o con il capo barca; ha inoltre rapporti con tutti i ruoli coinvolti nelle fasi di realizzazione e manutenzione di un'imbarcazione con i quali si confronta e collabora per lo svolgimento dei propri compiti. L'attività lavorativa si svolge a bordo delle imbarcazioni sia in fase di costruzione che di manutenzione. L'inserimento lavorativo può essere sia come lavoratore dipendente sia come lavoratore autonomo. I corsi partiranno a metà luglio presso la sede di Cisita. Per info: Barbara Bonati - Elena Ceretti, Cisita Formazione Superiore: Tel: 0187-578431 E-mail barbarabonati@cisita.it Il progetto attuato da Scuola nazionale trasporti e logistica, denominato "Porti e occupazione blu", è una proposta formativa specificamente dedicata allo sviluppo di competenze e professionalità nel comparto Porti e Logistica. La proposta è articolata in 3 percorsi di qualifica professionale di diverso livello, basata sulle concrete esigenze di inserimento manifestate dalle imprese di riferimento, con le quali la Scuola intrattiene un confronto costante. E' previsto il coinvolgimento di 46 allievi totali, dei quali è previsto che almeno 31 trovino occupazione al termine del progetto. Il progetto vede la partecipazione di realtà tra le più rappresentative del comparto, che ad esso aderiscono con varie forme di sostegno. In particolare: Cieli - Centro Italiano di Eccellenza per la Logistica Integrata dell'Università degli Studi di Genova aderisce attraverso una partnership organizzativa nell'ambito del percorso post-laurea; le Parti Sociali hanno accordato il proprio sostegno attraverso un protocollo di intesa siglato a livello territoriale tra Confindustria La Spezia e organizzazioni sindacali; enti e istituzioni del territorio contribuiranno agli obiettivi in base agli ambiti di propria competenza: Agenzia delle Dogane della Spezia; Aspedo - Associazione Spezzina Doganalisti, Assiterminal, Associazione Spedizionieri del Porto della Spezia, Assologistica, Assoport, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Comune della Spezia, Comune di Santo Stefano Magra, Confindustria Liguria, Ente Bilaterale Nazionale Porti; oltre trenta imprese, sia terminalisti nazionali sia realtà territoriali comprese nella filiera 'blu', hanno dato il proprio sostegno e accordato la propria disponibilità ad essere coinvolte, in particolare tramite l'ospitalità di allievi per periodi di stage; sono previsti inoltre partenariati internazionali con scuole di alta formazione di Barcellona, Anversa, Malta. Tutti i percorsi hanno una durata di 800 ore complessive, 560 d'aula e visite guidate + 240 ore di stage presso imprese del settore. E' attualmente aperto il bando di selezione per il corso post-diploma Addetto ufficio merci (scadenza per la presentazione delle domande ore 12.00 del 21 giugno 2017). Il corso ha lo scopo di formare una figura professionale di tipo tecnico, in grado di rispondere alle esigenze di semplificazione e innovazione delle imprese del settore logistica e spedizioni doganali. Nel mese di ottobre è previsto l'avvio del corso post-laurea "Logistic Manager in ambito portuale". Si tratta di una proposta formativa di alto livello, volta a creare una figura manageriale in grado di gestire situazioni complesse relative alle diverse fasi del trasporto, con un focus specifico sulla portualità, anche in un'ottica di tipo internazionale. Nel mese di gennaio 2018, infine, è previsto l'avvio del corso post-qualifica triennale "Operatore Polivalente Terminal", con l'obiettivo di creare una figura professionale multifunzionale di tipo operativo, in grado

di svolgere mansioni tipiche su banchina/piazzale/magazzino, anche attraverso l'utilizzo di attrezzature da lavoro specifiche e l'acquisizione di relative abilitazioni per la loro movimentazione. Per info: Ilaria Malagutti, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica Tel: 0187-779162 E-mail snt@scuolatrasporti.com Venerdì 16 giugno 2017 alle 14:41:30.

Pianificazione portuale Convocata l' Authority

- LA SPEZIA- L' AUTORITÀ di sistema portuale del Mar Ligure Orientale scelta dal ministero delle Infrastrutture e trasporti per far parte del gruppo di lavoro ristretto sulla pianificazione portuale che opera presso Assoporti. Oltre all' Autorità del Mar Ligure Orientale, ne fanno parte solo altre tre Adsp nazionali: quella del Mar Ligure Occidentale, del Mar Tirreno Centrale e del Mar Ionio. Partecipano anche Regione Toscana, Regione Campania, l' Istituto Nazionale di Urbanistica, Assoporti e Consiglio superiore dei lavori pubblici. Il gruppo di lavoro si è costituito per rispondere alla necessità di un confronto più diretto ed approfondito sul tema della pianificazione, allo scopo di superare congiuntamente le novità introdotte in materia di pianificazione portuale dalla recente riforma. «Siamo molto soddisfatti - afferma Carla Roncallo - di poter portare il nostro contributo ad un tavolo qualificato come questo, strategico per il futuro della portualità italiana».

L' Autorità di Sistema Portuale nel gruppo di lavoro al Ministero

CARRARAL' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Porti di La Spezia e Marina di Carrara, è stata scelta dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per far parte del gruppo di lavoro ristretto sulla pianificazione portuale che opera presso Assoporti. Oltre all' Autorità del Mar Ligure Orientale, ne fanno parte solo altre tre AdSP nazionali: quella del Mar Ligure Occidentale, del Mar Tirreno Centrale e del Mar Ionio. Partecipano anche Regione Toscana, Regione Campania, l' Istituto Nazionale di Urbanistica, Assoporti e Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Con la nuova legge la pianificazione portuale dovrà abbracciare tutti i porti dei neo costituiti Sistemi, con la complessità che questo comporta, soprattutto nei casi di sistemi che ricadono in Regioni diverse, e non riguarderà più, come fino ad oggi, i porti visti singolarmente.

Da qui l' esigenza di approfondire meglio la tematica. «Siamo molto soddisfatti - afferma Carla Roncallo, Presidente della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale - di poter portare il nostro contributo ad un tavolo qualificato come questo, strategico per il futuro della portualità italiana».

Adsp di Spezia e Carrara nello staff di Assoporti

Scelta dal ministero delle Infrastrutture

L'ADSP, Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale, Porti della Spezia e Marina di Carrara, è stata scelta dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti per far parte del gruppo di lavoro ristretto sulla pianificazione portuale che opera presso Assoporti.

Oltre all' Autorità del Mar Ligure orientale, ne fanno parte solo altre tre Adsp nazionali: quella del Mar Ligure occidentale, del Mar Tirreno centrale e del Mar Ionio. Partecipano anche Regione Toscana, Regione Campania, l' Istituto nazionale di Urbanistica, Assoporti e Consiglio superiore dei Lavori pubblici.

Il gruppo di lavoro si è costituito per rispondere alla necessità di un confronto più diretto e approfondito sul tema della pianificazione dei porti, allo scopo di superare congiuntamente le novità introdotte in materia di pianificazione portuale dalla recente riforma della legge 84/94.

Con la nuova legge, infatti, la pianificazione portuale dovrà abbracciare tutti i porti dei neo costituiti Sistemi, con la complessità che questo comporta, soprattutto nei casi di sistemi che ricadono in regioni diverse, e non riguarderà più, come fino a oggi, i porti visti singolarmente. Da qui l' esigenza di approfondire meglio la tematica, con intenti per quanto possibile, volti ad agevolare il processo decisorio ed autorizzativo.

«Siamo molto soddisfatti di poter portare il nostro contributo a un tavolo qualificato come questo, strategico per il futuro della portualità italiana», afferma Carla Roncallo, presidente della Adsp del Mar Ligure orientale.

Due giorni di sosta a Livorno per i 596 passeggeri Il benvenuto della Porto di Livorno 2000 alla lussuosa nave crociera Silver Muse

LIVORNO - Cerimonia di benvenuto a bordo della "Silver Muse", unità della compagnia Silversea - da sempre conosciuta ed apprezzata per le crociere di lusso - che ieri ha preso ondeggiamento alla banchina n° 75 dello scalo livornese.

La nave che è stata consegnata agli armatori lo scorso 3 Aprile, sta effettuando una crociera nel Mediterraneo. Arrivata ieri alle prime luci dell'alba partirà nel pomeriggio di oggi alla volta di Civitavecchia.

A bordo della nave 596 passeggeri e 407 membri dell'equipaggio. Durante la presentazione dell'unità sono seguiti brevi interventi, coordinati dall'addetta stampa e marketing della Livorno Porto 2000. Serena Veroni: omaggio al comandante la nave, cap. Marco Sangiacomo, di crest da parte delle Auto- (continua in ultima pagina)



Massimo Provinciali ed il cap. Marco Sangiacomo

Silver Muse a Livorno

rità livornesi presenti e "ricambio di cortesia" da parte del comandante con la consegna del modellino della "Silver Muse".

Il presidente della Livorno Porto 2000, Massimo Provinciali (ndr, nella rubrica messaggero media center del nostro quotidiano www.messaggeromarittimo.it è in linea una intervista in audio video) ha fatto proiettare due brevi filmati che sono stati presentati al Settrade di Port Lauderdale a Marzo e che saranno lanciati anche al Settrade Europe di Amburgo nel prossimo Settembre, informando inoltre che il 19 Agosto, durante la visita di una unità della Silversea sarà ripetuto quanto fatto lo scorso anno: una serata di musica in Fortezza Vecchia che ha riscosso unanimi consensi.

«La relazione porto-città con il settore crociere, ha detto Provinciali, sta riscuotendo successi. Non possiamo lasciar fuggire simili occasioni anche perché, dopo il leggero calo di passeggeri nell'area mediterranea che si registrerà quest'anno, nel 2018 è previsto un nuovo balzo in avanti e Livorno ha tutte le caratteristiche per imporsi ai vertici della classifica».

Per i saluti di rito sono intervenuti anche il presidente della AdSp Stefano Corsini: «La Toscana e il porto di Livorno sono molto aperti alla collaborazione e in questa regione non mancano ottimi servizi e una grande cultura».

Due parole di saluto, sono state pronunciate anche da parte dell'assessore al Turismo e cultura del Comune di Livorno, Francesco Belais il quale ha voluto sottolineare che ai nostri ospiti crocieristi non potranno mai mancare informazioni, accessibilità ed emozioni.

PORTO E TURISMO » ARRIVA UNA NUOVA REGINA DEL MARE

Livorno nel cuore della nave di lusso

E intanto i crocieristi stanno scoprendo la città: un bilancio durante lo scambio di regali tra comandante e autorità locali sulla Silver Muse

di **Cristiana Grasso**

■ LIVORNO

Dall'esterno sembra una nave da crociera come tante, non un gigante certo ma le sue quasi 41 mila tonnellate le dimostra tutte. Invece la nave ormeggiata al molo 75 è una nave speciale. Prima di tutto perché è nuova di zecca, varata appena un paio di mesi fa ed è una delle più lussuose, a livello di servizi e di prezzi ovviamente, che ci sono in circolazione: cabine super accessoriate, ampia scelta di ristoranti ma soprattutto viaggi personalizzati e massimo 600 passeggeri a bordo dei quali si occupa un equipaggio di 400 persone. Ma è speciale soprattutto perché la compagnia che la possiede, la Silver Sea, è quella che ha aperto, addirittura oltre 20 anni fa, la strada del "gemellaggio" tra Livorno e turismo da crociera.

Non è un caso che la cerimonia organizzata in occasione della prima tappa ufficiale al porto labronico, con lo scambio dei "crest" (tanghe e oggetti ricordo) tra comandante e autorità locali

sia diventata l'occasione per fare un bilancio. Da allora, da vent'anni fa, tanti crocieristi da allora sono passati sulle banchine più o meno accoglienti del nostro porto, tante compagnie sono arrivate, magari se ne sono andate, magari sono tornate. Intanto Porto 2000 e **Autorità Portuale** hanno continuato a lavorare su questo tesoro che stava passandoci davanti, cercando di intercettare i flussi crescenti di passeggeri che scendevano in città per non farli fuggire a Pisa, Firenze, Lucca. Un lavoro lungo, non sempre riuscito, ma che alla fine ha dato i suoi frutti. La città e le sue istituzioni hanno cominciato a lavorare in sinergia, l'offerta è migliorata, i crocieristi non scappano più, non tutti.

Merito anche di una serie di eventi ad hoc che in queste ultime stagioni sono state organizzati dalla Porto 2000. Per esempio concerti al teatro Goldoni che hanno registrato un grande successo. Per esempio un concerto in Fortezza Vecchia che si

terrà, proprio per i passeggeri della Silver Muse, il 19 agosto. Un omaggio alle musiche di Mascagni a cura dell'Ensemble Bacchelli che la compagnia della nave extra lusso ha voluto per i suoi ospiti. E per sottolineare quanta strada sia stata in questi anni ecco lo spot "Why Livorno?", un breve ma intenso viaggio nelle location più turistiche della città, la signora elegante in abiti svolazzanti e cappello che attraversa Livorno a piedi, in battello e in funicolare. Terrazza, i fossi, Montenero, in confezione promo. C'è anche il video con Roccella che invita i turisti a visitare la Toscana, in particolare Livorno.

«Il nostro è un territorio bellissimo - dice il presidente **Stefano Corsini dell'Autorità Portuale** - e noi faremo di tutto per essere sempre più accoglienti». Affida il crest **dell'Autorità Portuale** nelle mani del comandante **Marco Sangiacomo** che ricambia con un dono della nave, un raffinato modellino della Silver Muse. Il rito prosegue. Il presidente della Porto 2000 **Massimo Provincia-**

li racconta quanto tutto l'impegno messo nella promozione della città stia dando i suoi frutti: «Siamo riusciti a costruire una relazione tra il porto e la città così da poter proporre ai crocieristi eventi che esprimano anche la cultura, la storia della città. Il concerto che si terrà in Fortezza non per niente è un omaggio a Mascagni. E lo stesso vale per i concerti che il Goldoni ha proposto per gli ospiti della Royal Caribbean, un grande successo». E mentre Livorno impara a coccolare i crocieristi la sua immagine vola all'estero: «A Miami abbiamo presentato "Why Livorno" ed è stato tanto apprezzato da entrare all'università dove si insegna marketing del territorio». Tra gli invitati anche l'assessore alla cultura del Comune **Francesco Belais**: «Vedere le immagini di "Why Livorno" mi ha emozionato. Ecco la nostra città, è questa, bella e avvolgente, dobbiamo imparare a vederla anche noi con occhi diversi. Noi qui abbiamo tutti un unico grande obiettivo, rilanciare Livorno»

PORTO » LO STALLO SULLE NOMINE

«Meglio organizzare che prorogare»

Il segretario Pd, Fabiani, chiede che si faccia in fretta: «Evitiamo che si concentrino troppi incarichi sulla stessa persona

di **Guido Fiorini**

► PIOMBINO

Mentre per lunedì 26 è stato convocato il Comitato portuale di Livorno, all'ordine del giorno la proroga di **Massimo Provinciali** nel ruolo di segretario a Livorno, sul porto prende posizione anche il Partito Democratico, con il segretario **Valerio Fabiani**. Che parla chiaro: «Il presidente lo valutiamo sui fatti. E i fatti, per ora, non depongono a suo favore. Dopo mesi ci giungono notizie che alcune ditte devono essere pagate. E mi domando come mai non è stata ancora fatta la gara per la bretella e gli svincoli di collegamento alla 398. Insomma sono preoccupato, anche perché conosco il valore dei dirigenti e dei lavoratori dell'Autorità portuale e queste risorse, invece di valorizzarle, si rischia di mortificarle».

Per Fabiani non c'è tanto il rischio che Piombino diventi una "dependance" di Livorno, quanto che fallisca prematuramente il progetto di integrazione fra le due realtà: «Anche a Livorno c'è preoccupazione, c'è molta insicurezza fra gli operatori. A nostro avviso serve una decisa svolta nell'organizzazione dell'Autorità di sistema, non si può andare avanti con le proroghe».

Fabiani parla di approccio sbagliato al ruolo che deve avere l'Autorità di sistema: «Va evitato un approccio troppo burocratico. Le Autorità portuali sono nate, oltre venti anni fa, come Enti di governo di una porzione di territorio, non possono limitarsi a una funzione notarile di controllo. È un paradosso, ma se così fosse, potrebbe farlo la Capitaneria. Invece le Autorità hanno una funzione politica e programmatica per lo sviluppo di un territorio e devono essere connesse agli altri Enti, a partire dai Comuni, per una visione complessiva delle aree».

Ma c'era un accordo con Delrio per il segretario?

«Nessun accordo, ognuno ha le sue prerogative. Certo abbiamo espresso un'idea del porto all'interno di un modello di sviluppo del territorio. Sappiamo che le scelte dipendono dal presidente e dal comitato di gestione, ma mi auguro che non si trovino soluzioni che concentrino troppi incarichi diversi in una stessa persona. Insomma, serve chiarezza».

Cosa chiedete a Corsini?

«Chiediamo che l'organizzazione venga prima delle proroghe. E gli chiediamo che, dopo aver fatto le scelte, venga a re-

lazionarle di fronte al consiglio comunale di Piombino».

Aferpi e Pim. Intanto in questi giorni si sta prendendo una decisione sulla concessione ad Aferpi, visto che l'ultima proroga, decisa a febbraio, è scaduta il 15 febbraio scorso. L'orientamento, peraltro ancora non ufficiale, è di concedere un'ulteriore proroga, almeno fino ad ottobre.

Per quanto riguarda Pim (Piombino Industrie Marittime), la società nata dalla Fratelli Neri di Livorno e la San Giorgio del porto di Genova, le attività inizieranno quando ar-

riveranno le autorizzazioni ambientali (Via e Aia), previste per settembre. La società sarebbe orientata a puntare più sul "refitting", la rimessa nuovo delle navi, più che sulle demolizioni, ma per farlo ha bisogno di un bacino di carenaggio e qualche ipotesi è già stata presentata.

C'è anche il lotto delle navi militari da demolire ma, trattandosi di vascelli molto vecchi e non certo di lusso, alla fine i ricavi saranno assai limitati.

 @guiflorini
ESPRESSO - 20/06/2017

LIVORNO: LA RAPPRESENTANZA DOGANALE. Condizioni, modalità e responsabilità

Livorno 16 giugno 2017 - Il 20 prossimo 2017, dalle ore 15 alle ore 18,30 presso l' AUDITORIUM della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno in Piazza del Municipio, 48. In continuità con le precedenti occasioni di studio del contesto normativo doganale alla luce del CODICE DOGANALE DELL' UNIONE, il seminario propone un approfondimento in tema di RAPPRESENTANZA DOGANALE. Nel concreto andremo a verificare ed esplorare come tale istituto è stato rinnovato dal CDU per comprendere: chi è oggi il rappresentante doganale; il contenuto della sua attività; le modalità e le condizioni d' esercizio; le responsabilità e le forme di tutela; il mandando e gli strumenti operativi; il nesso con le autorizzazioni e le semplificazioni. Il seminario sarà quindi occasione per presentare il QUADERNO promosso dalla Sezione Doganale e realizzato in collaborazione con il C-TRADE dal titolo: "LA RAPPRESENTANZA DOGANALE E IL MANDATO" Ampio spazio verrà dedicato alle domande degli operatori

RELATORI: DR. DOMENICO DE CRESCENZO Presidente Sezione Doganale Fedespedi Presidente Consiglio Territoriale Spedizionieri Doganali di Napoli DR. ALBERTO SINISCALCHI Responsabile area Procedure e Controlli settore dogane della Direzione Interregionale per Toscana Sardegna e Umbria Agenzia delle Dogane e dei Monopoli DR.SSA LUCIA IANNUZZI e DR. PAOLO MASSARI C-TRADE.

Livorno in attesa del Comitato di gestione e della Darsena Euro

LIVORNO- *“Qualcosa deve cambiare, ci vuole un segno di ripartenza, se non viene formato il Comitato di gestione e nominato il segretario generale, la riforma a Livorno, non parte. E' passato un anno da quando la riforma portuale ha avuto inizio e la nostra è l'unica Autorità di Sistema portuale in Italia dove questo organo non è stato ancora costituito”.*

Lo ha detto **Roberto Alberti** parlando a voce degli spedizionieri locali ma anche nel ruolo di presidente di Fedespedi associazione degli spedizionieri nazionali. Alberti denuncia lo stato di preoccupazione che pervade gli operatori del settore. L'occasione dell'incontro è la serata organizzata dal **Propeller Club di Livorno**, dalla **presidente Maria Gloria Giani Pollastrini**, che ha riunito ieri sera il cluster marittimo labronico a bordo della nave **Liburna** della **Toremar**, ormeggiata nel porto mediceo, per celebrare la chiusura annuale del Club. La serata ha visto lo svolgersi della rappresentazione teatrale dal titolo **“8 con”** sulla emozionante storia degli Scarronzoni livornesi alle Olimpiadi del 1936 e del 1940, scritto e diretto da Gabriele Benucci e interpretato da Fabrizio Brandi.

Dopo il momento teatrale, svolto nella perfetta ambientazione del garage della nave, la serata è proseguita con la cena conviviale. Alla serata hanno partecipato molti esponenti del cluster marittimo e della compagine politica livornese, tra i quali anche il presidente dell'AdSp Stefano Corsini, il segretario Massimo Provinciali e il Sindaco di Livorno, Filippo Nogarini.

Enrico Bonistalli, presidente di Asamar (agenti marittimi e raccomandati livornesi) tornando sul problema impellente del rifornimento idrico in porto, oggetto di discussione durante l'ultimo consiglio direttivo annuale, svoltosi venerdì scorso, ha precisato nel corso della serata: *“Abbiamo formalizzato la richiesta di incontro con l'Autorità di Sistema portuale, quindi con il presidente, affinché venga affrontato il problema del rifornimento idrico in porto. Il sistema infatti rischia di andare in tilt nei prossimi due mesi quando le grandi navi da crociera affolleranno le banchine”.* Per Bonistalli l'incontro con il presidente Corsini servirà anche ad affrontare il vero argomento caldo: la **costituzione del Comitato di gestione**.

segue

Le voci dalle banchine sussurrano che l'*impasse* che blocca la costituzione del principale organo di gestione dell'AdSp, non abbia una motivazione locale, ma sia mosso dalla regia romana. E se di rallentamenti si parla subito esce fuori l'argomento **Darsena Europa**, il cui bando per la candidatura dei soggetti interessati ha subito molti slittamenti, fino all'ultimo che ha trasferito la data di chiusura a fine settembre prossimo. E' questo l'argomento che rende sensibile l'imprenditoria portuale labronica che teme lo slittamento dei tempi come un allontanamento dall'obiettivo.

Tuttavia il **dato di fatto è che la maxi Darsena rappresenta probabilmente il più ambizioso progetto infrastrutturale, portuale e logistico, che c'è in ballo in Italia in questo momento**. A fronte di molti progetti nazionali caduti sotto la mannaia ministeriale, "*Livorno*", come ha assicurato il ministro **Delrio**, (anche ai microfoni della nostra testata nelle scorse settimane) "*avrà la sua Darsena Europa*". Quindi la portata del progetto e degli investimenti, caratterizzano Livorno come uno scalo di preminenza in ambito nazionale, pertanto le pressioni degli operatori, nei confronti dell'Authority portuale, spingono verso questo obiettivo.

Quindi se tutto dovesse filare liscio Livorno dovrà ancora pazientare fino a settembre per vedere l'apertura definitiva del bando della maxi Darsena, rivisto e corretto secondo le necessità, e nel frattempo il disegno ministeriale costringerà il presidente Corsini in trincea per fronteggiare la pressione dell'imprenditoria locale.

Tra gli operatori del porto presenti alla serata del Propeller c'erano i presidenti delle imprese portuali **CLP Enzo Rauei** e **Marco Dalli (CILP)**, per loro la questione "*tempo*" ha un nome ben preciso ed è quello di **China Railways**, la compagnia di trasporti governativa cinese che nel mese di aprile è andata a visitare le banchine labroniche con il dichiarato interesse di voler partecipare al bando di gara per la nuova maxi Darsena. "*I cinesi sono pazienti*", dice Dalli, "*ma non si sa fino a quanto pazienteranno*". Rauei aggiunge: "*il fattore tempo agli occhi di investitori internazionali rappresenta un elemento di valutazione importante come scelta per la localizzazione degli snodi per la via della Seta*".

Nel frattempo i cinesi non perdono tempo e piazzano nel Mediterraneo i loro punti di accesso per la penetrazione commerciale in Europa. E' della scorsa settimana la notizia dell'accordo da parte del gruppo cinese Cosco con la banca Jp Morgan, per l'acquisto del 51% della società terminalistica spagnola Noatum.

«Senza la Darsena Europa saremo un porto regionale»

Bonistalli all' assemblea Asamar: «Lo sviluppo è condizionato dalle infrastrutture» Poi lancia l' allarme sulla fornitura di acqua in estate: «Rischiamo fughe di navi» dalle banchine

LIVORNO «L' obiettivo principale del nostro porto è ora quello della realizzazione della Piattaforma Europa. Non esito a definirlo "obbligatorio"». È la posizione degli agenti marittimi, espressa con toni netti da Enrico Bonistalli durante l' assemblea annuale di Asamar al termine del suo primo anno di presidenza.

Accanto ai vice Giuseppe Parziale e Fabio Selmi, Bonistalli ha espresso soddisfazione per il trend positivo dei traffici del porto di Livorno e della portualità Toscana e per «le lodevoli iniziative della Regione Toscana per favorire ogni opportunità atta ad attrarre investimenti e a rendere il nostro territorio, ancora qualificato come area di crisi complessa, maggiormente appetibile per iniziative di investimento».

SENZA DARSENA EUROPA SIAMO UN PORTO REGIONALE. Ma il nodo essenziale, ha evidenziato, è lo sviluppo infrastrutturale: «Concordo con Gian Enzo Duci che sul Tirreno ha parlato, giustamente, di possibilità, di una palese opportunità dovuta anche alla fortunata posizione geografica, all' ampio retroterra portuale che sono elementi, notoriamente, di grande rilievo per uno scalo

che voglia ambire a posizioni di primissima importanza - ha evidenziato Bonistalli -. Ciononostante per questa analisi prospettica non possiamo non usare la formula dubitativa, in quanto come al solito molti altri sono gli elementi che determinano la fortuna di un porto: da questo punto di vista le opere infrastrutturali di ammodernamento ed innovazione, prima fra tutte la Piattaforma Europa, costituiscono un "must" assoluto, pena la decadenza del nostro scalo ad una dimensione regionale».

RISCHIO EMERGENZA ACQUA IN PORTO. Bonistalli ha voluto accendere i fari anche sulla maggior criticità che ad avviso di Asamar sta vivendo il nostro porto: la fornitura di acqua alle navi, il servizio idrico, all' indomani dell' avvicendamento nella concessione ora in mano ad Asa.

«Le maggiori preoccupazioni - ha evidenziato - riguardano l' ormai conclamata stagione estiva con l' arrivo di navi da crociera che, tradizionalmente, richiedono ingenti quantitativi di acqua. Le strutture di Asa e degli enti a cui la stessa veicola le consegne, non paiono adeguati alle esigenze che il tipo di

-segue

traffico indicato, richiede. Ed anche l' aumento dei punti di erogazione da banchina non può sopperire a questo picco di richieste, con la conseguenza che determinati navi hanno preferito, costrette dalla situazione, procedere ad una rinuncia della richiesta, a favore di altri porti. Abbiamo avuto incontri con il concessionario e continui scambi per vari motivi, presente la direzione dell' Autorità Portuale competente. Infine, visto il perdurare della situazione, ci si è determinati nel chiedere un appuntamento direttamente a Corsini».

INTERAGIRE CON PIOMBINO. Dopo la nascita della nuova maxi-Authority, Bonistalli ha auspicato «il nuovo sistema portuale consolidi le attuali sinergie, ricercando le naturali complementarietà tra il Porto di Livorno ed il porto di Piombino per esaltarne le precipue potenzialità».

«Piombino - ha sottolineato - è un porto che ha realizzato nuove infrastrutture indispensabili per una riconversione operativa, si parla di un vero e proprio "Modello Piombino", quello di un porto che ha sofferto la crisi della siderurgia, ma che ora può guardare al futuro anche grazie al nuovo Banchinamento Est, realizzato con un pescaggio di 20 metri e una lunghezza di 360 che sarà presto affiancato da una seconda banchina di 300 metri, attualmente in costruzione. Ora devono essere colmate al più presto le lacune relative alle infrastrutture di collegamento, fra cui, in primis, la realizzazione della Strada Statale 398 e l' armonizzazione dei collegamenti ferroviari. Senza si rischia di vanificare quanto di buono è stato fatto».

Livorno-Asamar: Il servizio idrico in porto a rischio tilt?

LIVORNO– Negli ambienti portuali se ne parla già da inizio anno, si dice che il problema del rifornimento dell'acqua potabile sulle banchine e alle navi nel porto di Livorno (e a quelle in rada in attesa di entrare) potrebbe esplodere quanto prima.

A luglio e agosto quando le banchine saranno sovraffollate delle navi da crociera, anche sette unità in un solo giorno, il servizio di rifornimento acqua potrebbe rischiare di saltare.

Il grido di allarme viene lanciato da Asamar, l'associazione degli agenti marittimi e raccomandatori di Livorno e provincia durante l'assemblea del consiglio direttivo, riunito per l'assemblea annuale.

L'antefatto

A fine 2016, il servizio di approvvigionamento idrico che dal 2001 fino al 31 dicembre scorso era svolto dalla società Acquedotto Portuale Srl e che l'Autorità portuale, cambia gestore e con il 1 gennaio 2017 e passa ad **Asa Spa**, con atto del commissario Giuliano Gallanti, la società che gestisce il servizio idrico in provincia di Livorno.

La vicenda era iniziata il 14 marzo 2016 quando l'Autorità portuale con una lettera alla società Acquedotto Portuale la informava che stava per scadere la **concessione quindicennale** e che pertanto il servizio di erogazione dell'acqua potabile sarebbe stato affidato alla società Asa. L'incarico alla società privata veniva prorogato fino a giugno, proroga che veniva poi allungata al 31 dicembre 2016. Nel frattempo la società Acquedotto Portuale apriva un contenzioso con l'Autorità portuale contestando che come recita la normativa in materia di appalti, il servizio doveva essere assegnato con una gara europea e l'affidamento diretto poteva avvenire soltanto quando la società subentrante è pubblica al 100%, mentre nell'azionariato di Asa il 40% è della società privata Iren. A queste contestazioni l'Autorità portuale replicava citando il parere favorevole espresso in proposito dal ministero delle infrastrutture.

-segue

Comunque l'altro elemento che faceva da miccia all'esplosione di questa guerra era il **subappalto del servizio che veniva affidato alla società Labromare** (il cui socio di maggioranza è l'armatore Piero Neri - imprenditore molto attivo in varie attività portuali tra cui i rimorchiatori). Il subappalto si rendeva necessario perchè Asa sarebbe stata in grado di assicurare il servizio del rifornimento idrico alle navi in porto, ai terminal e agli operatori portuali in genere, tuttavia **non dispone delle bettoline** per svolgere il servizio alle unità alla fonda in rada.

Pertanto la società Labromare dal 1 gennaio iniziava a rifornire le unità in rada con la nave Alcide una vecchia nave con capacità di trasporto limitata a 250 metri cubi di acqua.

Preoccupazioni in corso

Della questione sollevata con preoccupazione dagli agenti marittimi livornesi, durante l'assemblea, ne parliamo con **Enrico Bonistalli, presidente Asamar**:

Come veniva svolto il servizio in precedenza?

Con bettoline da 500/600 mt cubi di acqua adesso l'Alcide è in grado di trasportarne 250 mt cubi. Su Labromare non c'è da dirci niente perché si sta dando da fare per cercare di risolvere la problematica.

Quali sono i rischi?

Ora è ancora tranquillo, perché le grandi navi da crociera non sono ancora arrivate al pieno, ma abbiamo timore che a luglio-agosto quando ci sarà la presenza giornaliera di tante navi in contemporanea, l'Alcide da sola non ce la faccia a rifornirle tutte. Ad alcune navi è stato detto, in via preventiva, di non fare acqua e o eventualmente fare rifornimento idrico non con la bettolina ma con la manichetta di terra. Questo è un disservizio incredibile per il porto, non si può dire a un armatore questo. Tra gli agenti marittimi qualcuno lo ha anche detto all'armatore, prima di fare una brutta figura.

Come si risolve?

Noi non possiamo intervenire su Asa ma deve intervenire l'AdSp che probabilmente ha comunicato in maniera sbagliata i dati ad Asa sulle necessità di acqua. Infatti a fine 2016 avevamo comunicato all'Autorità portuale i dati forniti da tutti nostri associati Asamar, relativi alla quantità in tonnellate di acqua che negli anni passati veniva fatta dalle navi da crociera e da tutte le altre tipologie di navi. Quindi adesso gli agenti livornesi attendono una soluzione al problema e la palla rimbalza a Scali Rosciano.

330 mln tratta ferroviaria Prato-Bologna

CORSINI: La tratta ferroviaria Prato-Bologna è fondamentale per il sistema portuale dell'Alto Tirreno per raggiungere il corridoio del Brennero e puntare diritto ai mercati dell'Europa Centro Orientale

PRATO - Saranno investiti 330 milioni per realizzare una autostrada viaggiante sulla tratta ferroviaria Prato-Bologna e rafforzare i flussi di traffico tra i porti della Toscana e il Centro-Nord Europa.

La notizia è emersa in occasione del convegno organizzato dalla Regione Toscana a Prato al centro di Arte Contemporanea Luigi Pecci a cui hanno preso parte l'assessore regionale alle infrastrutture, Vincenzo Ceccarelli, il vice ministro delle Infrastrutture, **Riccardo Nencini**; il presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale, **Stefano Corsini** e l'assessore regionale al Turismo, **Stefano Ciuffo**.

Nell'ottica del potenziamento del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, verranno risagomate le gallerie ferroviarie della tratta Prato-Bologna per migliorare gli standard attuali relativi al flusso dei traffici. Per il momento siamo ancora nella fase progettuale. Presto si aprirà un tavolo tecnico che coinvolgerà la Regione Toscana, la Regione Emilia Romagna e RFI per cominciare a discutere dell'opera. I finanziamenti sono in buona parte già stanziati. L'obiettivo è quello di iniziare i lavori di ammodernamento nel 2018 (con una previsione di ultimazione nel 2021).

*"La Prato-Bologna è fondamentale per il sistema portuale dell'Alto Tirreno - ha dichiarato a margine del convegno **Stefano Corsini** -, attraverso questa importante opera, e grazie alla trasversale Firenze-Pisa, Livorno e Piombino possono raggiungere il corridoio del Brennero e puntare diritto ai mercati dell'Europa Centro Orientale".* Chiaramente, il tempo non è un fattore irrilevante: il Terzo Valico di Giovi, tanto importante per i porti liguri, è previsto venga realizzato nel 2022, mentre il Gottardo sarà pienamente operativo nel 2020. *"Il nostro sistema portuale - ha ricordato **Corsini** - è già collegato con la linea Tirrenica e ha oggi una via di sbocco preferenziale in Europa Occidentale. Con la Prato- Bologna e con opere altrettanto importanti, come lo scavalco ferroviario che collega Livorno e l'Interporto Vespucci e la Collesalvetti-Vada, il sistema portuale dell'Alto Tirreno può ambire a diventare, prima di altri porti, un hub strategico per i mercati europei".*

segue

*"I porti di Livorno, Piombino e Carrara sono stati e saranno oggetto di grandi investimenti di miglioramento infrastrutturale e di riqualificazione – ha dichiarato **Ceccarelli** - L'investimento che consente il passaggio dei container sulla tratta ferroviaria tra Prato e Bologna è fondamentale anche per gli interporti di Prato e Guasticce".*

Port Mobility tende la mano alle donne

CIVITAVECCHIA - Nessun obbligo di legge, ma un gesto di cortesia e di civiltà. Il porto di Civitavecchia compie un passo in avanti grazie all'impegno di Port Mobility che da oggi a pochi giorni doterà lo scalo di cinque parcheggi rosa, dedicati alla sosta delle auto utilizzare dalle donne in attesa o dalle neomamme.

Il primo stallo rosa si trova proprio di fronte alla sede di Port Mobility: seguiranno poi parcheggi nei pressi della sede dell'Autorità di Sistema Portuale, della Dogana, al terminal Autostrade del Mare e della Capitaneria di porto.

TERMINAL DI GNL NEL PORTO DI BRINDISI: LEGAMBIENTE CHIEDE CHIARIMENTI

Ecco la nota di Legambiente:

Nel corso del seminario sulle Reti di trasporti trans-europee (Ten-T) , organizzata dal Partito Popolare Europeo, alla presenza del Presidente del Parlamento Europeo on. Antonio Tajani, il Presidente dell'Autorità di Sistema dr. Patroni Griffi ha affermato che "lo scalo di Brindisi si candida a diventare terminal di riferimento per il gas naturale liquido (GNL) nell'ottica della green economy".

E' superfluo sottolineare che gli idrocarburi, compreso il metano, nulla hanno a che vedere con la green economy.

Non dobbiamo dimenticare che Brindisi nel 1990 è stata riconosciuta Area a Rischio di Crisi Ambientale a causa degli elevati rischi connessi all'inquinamento prodotto nell'area industriale ed alla presenza di impianti pericolosi ad alto rischio di incidente rilevante, fra cui i depositi costieri di GPL (Agip Covengas) chiusi con provvedimento ministeriale.

Il piano di risanamento, purtroppo rimasto inattuato anche per quel che concerne interventi prioritari immediatamente finanziabili, è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica nell'Aprile del 1998. Brindisi è stata inclusa fra i primi Siti di Interesse Nazionale ai fini della bonifica dei siti inquinati.

E' pleonastico ricordare che la Città era destinataria di un provvedimento governativo che prevedeva la realizzazione di un terminal di rigassificazione, ma la ferma opposizione della società civile e sentenze giudiziarie che hanno svelato gravissime illegittimità nel procedimento, hanno portato alla cancellazione dell'opera.

Proporre in questo contesto un terminal per GNL ed addirittura collegarlo alla green economy è un'offesa per il territorio e per l'intelligenza di chi riceve questa proposta.

Ricordiamo che qualsiasi ipotesi di terminale costiero è impensabile nel porto di Brindisi perché ad alto rischio di incidente rilevante e perché confligente con quella green economy, assurdamente citata, che è invece il fondamento dello sviluppo del porto e del territorio all'interno della rete trans-europea dei trasporti.

Chiediamo, quindi, di chiarire la proposta e di abbandonare qualsiasi ipotesi di movimentazione, stoccaggio, ed eventuale rigassificazione nel porto, pronti a presentare proposte di reale green economy e di reale decarbonizzazione che consiste nell'uscita dall'impiego in tutti gli impianti termoelettrici di tutti i combustibili fossili.

In caso contrario, in caso contrario preannunciando quella mobilitazione che tanto ha contribuito a cancellare la realizzazione del rigassificatore.

Legambiente Brindisi

Il Presidente

Nicola Anelli

- See more at: <http://www.brindisitime.it/terminal-di-gnl-nel-porto-di-brindisi-legambiente-chiede-chiarimenti/#sthash.rnUoN6cn.dpuf>

Bari, la Procura ordina il sequestro del grano proveniente dal Canada arrivato al porto

Gli uomini dei carabinieri forestali hanno bloccato il carico destinato ai granai pugliesi con l'obiettivo di eseguire controlli

La Procura di Bari ha disposto il sequestro probatorio di circa 50 mila tonnellate di grano proveniente dal Canada, giunto nel porto di Bari l'8 giugno scorso a bordo di una nave cargo 'Cmb partner' proveniente da Vancouver. La notizia, anticipata dalla Gazzetta del Mezzogiorno, è stata confermata dalla Procura di Bari.

L'arrivo del grano aveva provocato picchetti di protesta di un migliaio di agricoltori della Coldiretti. Dopo lo sbarco, in accordo con la magistratura barese, gli uomini dei carabinieri forestali hanno bloccato il carico destinato ai granai pugliesi con l'obiettivo di eseguire controlli, tuttora in corso, sulla qualità del grano e sulla eventuale presenza di sostanze nocive oltre i limiti consentiti dalla legge.

Blitz nel porto: «Quel grano è tossico»

La dura denuncia degli agricoltori e degli esponenti grillini Barone e L'Abbate

VALENTINO SCARAMELLA

● Che la «guerra del grano» non si fosse conclusa la mattina del 9 giugno con la manifestazione di Coldiretti e centinaia di agricoltori in difesa del grano made in Italy dinanzi al varco della Vittoria del porto, era fin troppo chiaro. L'8 giugno, come si ricorderà, è approdata al porto una nave partita da Vancouver, la Cmb partner, per scaricare circa 60mila tonnellate di grano canadese pronto per finire nelle imprese molitorie di Puglia e Basilicata. Gli agricoltori aderenti all'associazione Grano Salus con il consigliere regionale Rosa Barone e l'on. Giuseppe L'Abbate (M5S) apprendono da proprie fonti e dalla Gazzetta del Mezzogiorno di un maxi sequestro di grano sulle 7 navi della nave. Ieri mattina il parlamentare con una pattuglia di aderenti all'associazione previde il carico della Vittoria. Si deve tentare un blitz all'interno del porto perché tutti sanno che dalla nave si continuano a scaricare grano, nonostante il sequestro.

GLI AGRICOLTORI. Celestino Gesualdi socio di Grano Salus: «Questa nave ha un carico con concentrazioni di diossidil-valenolo, una micotossina con valori intorno a 1mila, da analisi effettuate dai carabinieri del Corpo forestale». Il regolamento europeo prevede determinati limiti. «Io lo stesso Canada non lo dà in pasto nemmeno ai maiali. Qui a Bari arriva grano altamente tossico». Giuseppe Montanarella: «Mezza nave è stata scaricata del grano contenuto nelle stive da qualcuno che ha acquistato imballando quel grano con altro prodotto. Stiamo riciclando rifiuti». Donatella Catone: «Vogliamo grano cinese perché si è creato il bulso mitico delle proteine per cui per fare la pasta buona servono molte proteine. Con un basso protetto alto la lavorazione è più facile, la pasta è più elastica, si lavora più facilmente ed è più facile da estendere. Saverio De Bonis presidente Grano Salus parla di traffico internazionale di grano che a nostro avviso è scarsamente controllato. Apprendiamo oggi di questo sequestro che è solo la punta dell'iceberg. Riteniamo che l'Italia da molti anni in concomitanza con l'esplosione di una serie di intolleranze alimentari, vi sia forte presenza di questa merce con danno alla salute dei cittadini e a quella delle aziende agricole pugliesi».

IL BLITZ. Seguiamo L'Abbate e Barone verso gli uffici nel porto. La prima stazione del giro è l'Ufficio di sanità marittima ed aerea. «Dovete ripassare più tardi ma se è un discorso di tipo sanitario allora ci riguarda», dice un funzionario. Chiedono se hanno prelevato ed esaminato dei campioni. Il funzionario dice che bisogna parlare con il responsabile dell'Ufficio. Luca Masarolo, in quel momento in riunione in Regione. «So che poco fa sono andati a fare un prelievo ad una nave per esaminare un campione di grano ma non so a quale nave». Anche nel laboratorio chimico di analisi una



SIT-IN Alcune immagini della manifestazione con i militanti del movimento Grano Salus con il consigliere regionale Rosa Barone e l'onorevole Giuseppe L'Abbate del Movimento 5 Stelle (servizi fotografici di Luca Turci)



funzionaria invita il gruppo a chiedere informazioni alla dogana. Il responsabile della dogana è in Regione. Un funzionario si vede l'ufficio quasi invaso. «Se c'è una nave che chiede di entrare nella comunità europea, prima di passare la dogana ha necessità di presentare una serie di documenti». Il parlamentare chiede di verificare se la nave abbia i documenti a posto. Ha inizio una esasperante ricerca sul computer. Serve un numero di codice per collegare la nave in porto con il database delle bollette doganali. Se uno solo di quei documenti non c'è, l'operazione doganale non si può effettuare e la nave non può sbarcare la merce e nemmeno attracca in porto. Dopo un quarto d'ora il rebus si risolve. «La nave è ancora sotto controllo doganale. Potrebbero aver dato au-

torizzazione allo scarico perché il sanitarista ha dato l'autorizzazione dal suo punto di vista». La nave è giunta alle ore 8 dell'8 giugno, alle ore 10,08 c'è stata autorizzazione sanitaria perché i documenti erano a posto e la nave ha iniziato a scaricare grano.

IN CAPITANERIA

Area tecnica della capitaneria di porto. Il maresciallo Giuseppe Panaro è un uomo simpatico e gentile. «Tutto ciò che avviene dalla banchina verso il mare è mia competenza. Tutto ciò che avviene dalla

banchina verso terra è sotto la responsabilità dell'Autorità portuale». Mostrano l'articolo della Gazzetta al maresciallo che a quel punto, ascoltata la voce del parlamentare grillino, racconta i fatti. La nave giunge nel porto di Bari l'8 giugno. La sanità marittima sale a bordo ed effettua un campionamento ed analizza il grano.

Il 9 giugno Coldiretti organizza la manifestazione dinanzi al varco della Vittoria. «Improvvisamente giunge una segnalazione anonima che annuncia che il grano non è buono. Voci di porto

dicono che sarebbero intervenuti i carabinieri del nucleo forestale». Salgono a bordo per un campionamento. Per legge, le analisi sono due: del militare e di chi riceve il carico. I risultati sono contrastanti. «Voci di porto dicono che il ricevitore ha i risultati a suo favore dall'Arpa Puglia. I carabinieri effettuano invece esami a Benevento». Oggi verranno effettuate le controanalisi. «Voci di porto dicono che il campionamento è stato effettuato su una sola delle 7 stive della nave». I militanti di Grano Salus mostrano un video su uno smartphone che documenterebbe che lo scarico avviene anche nelle altre 6 stive. Si calcola che sia stata scaricata la metà del grano. «Voci di porto dicono che una sola stiva è posta sotto vincolo. Le altre sono libere» con chiude il militare.

Calabria: Dieni (M5S), Governo tuteli livelli occupazionali del Porto di Gioia Tauro

(FERPRESS) – Catanzaro, 19 GIU – “Il governo spieghi quali misure intende adottare per conservare gli attuali livelli occupazionali del Porto di Gioia Tauro e per arrestare il declino di un’infrastruttura strategica, da cui dipende anche la crescita economica di una larga parte del territorio calabrese”.

E’ quanto dichiara la deputata del M5S Federica Dieni. Sull’argomento, la portavoce del Movimento ha presentato una specifica interrogazione parlamentare rivolta ai ministri dei Trasporti e del Lavoro, Graziano Delrio e Giuliano Poletti. “I ministri devono inoltre fare chiarezza in merito alle ultime indicazioni del presidente del Consiglio Paolo Gentiloni – continua Dieni -, secondo cui gli imprenditori stranieri dovrebbero indirizzare le merci in entrata nel Mediterraneo esclusivamente verso i porti di Trieste e Genova. Il porto di Gioia Tauro ha assunto un ruolo importantissimo dal punto di vista economico e sociale, dal momento che rappresenta oltre il 50% del Pil della regione Calabria, con l’impiego di migliaia di unità lavorative. Questa rilevanza economica e sociale, tuttavia, rischia di essere minacciata dai recenti sviluppi. Come hanno raccontato diversi organi di stampa, se non si trova un accordo definitivo entro il 15 luglio, Medcenter Container Terminal, l’azienda italo-tedesca che controlla il terminal di Gioia Tauro, invierà le lettere di licenziamento per circa 400 dipendenti in esubero non ancora allocati nella nuova Agenzia portuale. I lavoratori chiedono un Piano di investimenti a lungo termine che valorizzi il ruolo del porto come centro di transhipment. Il Porto di Gioia Tauro è un’infrastruttura che ha tutte le caratteristiche per diventare un hub strategico. Il governo, però, sembra intenzionato a dirottare il traffico dello scalo della Piana verso altri porti del Nord. A questo si aggiungano – conclude la deputata, inoltre l’assenza di progettualità, il silenzio e l’inazione della Regione, che sembrano condannare il porto calabrese a una fine annunciata, con ricadute imprevedibili su tutto il territorio calabrese”.

L'asse Milazzo-Messina" frutta allo Stato Iva per quasi un miliardo l'anno

Vitale il mantenimento dell' autonomia

Nelle scorse settimane era stato anche il consigliere di maggioranza Antonio Foti a rivendicare «il diritto delle comunità locali siciliane, in questo caso Messina-Milazzo, di vedere investiti sui propri territori, almeno in parte, i canoni e i proventi frutto di concessioni e di attività che incidono profondamente sulla qualità della vita del nostro comprensorio».

«L' **Autorità** di Milazzo e Messina" - afferma l' esponente dei Dem - ha fruttato Iva per quasi un miliardo l' anno. Per essere precisi nel 2014 ha fruttato allo Stato in un solo anno la bellezza di 959 milioni e 375.000 euro, conseguendo il sesto posto assoluto in Italia. L' asse Milazzo-Messina, con Milazzo, assoluto protagonista, grazie alla Raffineria, è preceduto in questa graduatoria fiscale solo da colossi delle merci quali i porti di Genova (23,69 %), Augusta (15,57%), Livorno (9,15%). Messina e Milazzo hanno prodotto un attivo di bilancio pari a 60 milioni di euro, di cui 30 vincolati ad opere programmate nel Piano operativo e 30 a disposizione del territorio. Un dato che dovrebbe farci interrogare molto soprattutto se come visione futura immaginiamo una riqualificazione del Porto storico e dei Molini Lo Presti senza passare necessariamente dal gommato e dal commerciale. Ecco perché occorre proseguire la battaglia e non arrendersi».

Autorità portuale: per Accorinti il Porto di Messina non si tocca

Renato Accorinti è arrivato nella capitale con uno scopo ben preciso: ribadire al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, l'importanza dell'autonomia dell'Autorità portuale di Messina. L'incontro è avvenuto ieri durante il convegno "Connettere l'Italia" ed è stato sfruttato per riaprire il capitolo Porto di Messina e la questione dei lavoratori ex Servirail. Ingresso di una delle decine di navi da crociera che, annualmente, attraccano al Porto di Messina. Riguardo alla delicata questione dell'accorpamento del porto di Messina con Gioia Tauro, previsto nell'ambito della riforma dei porti, Accorinti ha dichiarato: "Seppur rispettando la condivisione delle strategie comuni, è indispensabile che l'autonomia dell'Autorità portuale di Messina non venga assolutamente intaccata e compromessa. Abbiamo chiesto che le risorse economiche siano investite sul singolo territorio di appartenenza secondo una legge specifica e non facoltativamente. La posizione dell'Amministrazione comunale è sempre stata quella di fare parte di un'Area Portuale dello Stretto con Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni ma, se si deve fare un accorpamento diverso, è fondamentale che gli introiti raccolti dall'Autorità Portuale di Messina vengano investiti sempre ed esclusivamente nella nostra area". Una posizione netta e decisa quella del primo cittadino che non si mostra affatto convinto delle decisioni prese dal Governo Nazionale. La proroga fino a dicembre 2017, ottenuta durante la visita del Ministro in città, non risolve il problema: lo rimanda soltanto. Il processo di accorpamento del Porto di Messina con quello di Gioia Tauro sembra, infatti, essere una strada da cui non si torna indietro.

Più controlli sui litorali Al via la campagna "Mare sicuro 2017"

Torna anche quest'anno l'ormai tradizionale operazione "Mare sicuro". L'edizione 2017 prende il via oggi e si protrarrà fino al 17 settembre, con un incremento della presenza del personale della Guardia costiera sia in mare che sui litorali messinesi, in particolar modo nei giorni e negli orari di massima affluenza di bagnanti.

Le parole d'ordine, come sempre, sono sicurezza e legalità, serenità e divertimento.

L'insieme dei controlli messi in campo sarà caratterizzato soprattutto dal concetto di prevenzione, per consentire a chi che affolla nel periodo estivo le spiagge del litorale messinese e di Giardini Naxos di trascorrere vacanze serene e sicure, vivendo il mare all'insegna della legalità e nel rispetto del prossimo e dell'ecosistema marino. Il servizio di vigilanza in mare verrà svolto con 6 mezzi nautici dipendenti, di cui 5 dislocati al porto di Messina e uno a Giardini Naxos. Queste unità saranno affiancate da quelle della polizia di Stato della polizia municipale, grazie a una collaborazione ormai consolidata nel tempo. Inoltre, vi sarà il supporto nautico della Guardia di finanza e del Comando provinciale dei vigili del fuoco, oltre all'ausilio della Guardia costiera volontaria di Messina e di Taormina, della Guardia costiera ausiliaria di Giardini Naxos e dal Nucleo operativo emergenze Messina.

Come sempre, metteranno a disposizione i propri mezzi nautici e personale che fornirà un utile apporto in termini di sensibilizzazione nei confronti dell'utenza al corretto utilizzo delle spiagge e per eventi di soccorso che di volta in volta si prospetteranno.

Non meno importante l'attività di vigilanza sui litorali, che riguarderà principalmente il rispetto delle prescrizioni di sicurezza alle quali dovranno attenersi gli stabilimenti balneari, il censimento e il monitoraggio degli scarichi fognari in mare e il necessario controllo sulla filiera della pesca (con particolare riguardo alla somministrazione in ristoranti e centri di ristoro di prodotti ittici).

Inoltre, anche quest'anno proseguirà la campagna per il rilascio del cosiddetto "Bollino blu", l'attività di ispezione nel campo della sicurezza della navigazione, in mare e in porto, che consente di ottimizzare gli sforzi per conseguire l'obiettivo della salvaguardia della vita umana in mare e di tutela della

-segue

sicurezza della navigazione, razionalizzando nel contempo la reiterazione, in tempi ristretti, dei controlli alle unità da diporto. All' esito positivo delle verifiche effettuate, infatti, verrà rilasciato ai diportisti un "Bollino blu" adesivo da applicare su una parte ben visibile dell' unità che, pur non dispensando alle pattuglie in servizio di vigilanza di effettuare nuovi controlli, segnalerà loro con immediatezza di aver già "superato" con esito positivo tutti i controlli necessari.

Sul sito www.guardiacostiera.gov.it/messina è disponibile la consultazione delle Ordinanze locali e che, per qualsiasi emergenza in mare, può essere contattato il "Numero blu" 1530. Questo servizio è completamente gratuito per il cittadino e attivo 24 ore su 24: consente di entrare in contatto con la centrale operativa della Guardia costiera più vicina.(r.d.)

Capitaneria Scatta oggi l' operazione "Mare Sicuro"

Parte oggi l' operazione "Mare Sicuro" della Capitaneria di Porto, che si protrarrà sino al 17 settembre con un intensificarsi della presenza degli uomini della Guardia costiera sia in mare che sui litorali, in particolar modo nei giorni e negli orari di massima affluenza dei bagnanti. Sicurezza e legalità, ma anche serenità e divertimento sono i concetti chiave legati all' operazione. I controlli saranno indirizzati soprattutto al concetto di prevenzione, per consentire ai numerosi bagnanti che affollano nel periodo estivo le spiagge del litorale messinese fino a Giardini di trascorrere vacanze serene e sicure, all' insegna della legalità e nel rispetto dell' ecosistema. Il servizio di vigilanza in mare verrà svolto con 6 mezzi nautici di cui 5 dislocati al porto di Messina (motovedetta classe 800, motovedetta classe 2000, classe 700, gommone GC A82 e gommone GC 277) e uno presso il porto di Giardini (gommone GC B83). Tali unità saranno affiancate dalla consolidata collaborazione con Polizia di Stato e Polizia municipale che metteranno a disposizione i propri mezzi nautici da inserire nella programmazione delle uscite in mare. Inoltre, compatibilmente alle proprie esigenze e soprattutto per quanto concerne il soccorso in mare, vi sarà il supporto nautico della Guardia di Finanza e del Comando provinciale dei Vigili del Fuoco. Anche quest' anno si potrà contare sull' ausilio fornito dalla Guardia costiera volontaria di Messina e di Taormina, dalla Guardia costiera ausiliaria di Giardini e dal Nucleo Operativo Emergenze Messina. L' attività di vigilanza sui litorali riguarderà il rispetto delle prescrizioni di sicurezza alle quali dovranno attenersi gli stabilimenti balneari, il censimento e il monitoraggio degli scarichi fognari in mare e il controllo sulla filiera della pesca, con particolare riguardo alla somministrazione in ristoranti e centri di ristoro di prodotti ittici.

Andrea Rifatto.

Fiera, consegna lavori

*Importante passaggio verso la riqualificazione della cittadella fieristica. L' **Autorità portuale** consegnerà i lavori per il padiglione centrale e il portale. In attesa di **autorizzazioni**, invece, l' iter per il teatro. Per altre opere ci sono i finanziamenti e per poter espletare le rispettive gare diventa importante la proroga dell' autonomia dell' **authority di Messina** entro il 30 giugno. In caso contrario diventa esecutivo l' accorpamento con l' autorità di sistema di Gioia Tauro*

La proroga di ulteriori 6 mesi era stata annunciata dal ministro Delrio in occasione della sua visita a a **Messina** lo scorso mese di aprile. Bisogna adesso formalizzarla entro la fine di giugno per consentire almeno altri sei mesi di piena autonomia all' **autorità portuale** di **Messina**. Un semestre entro il quale si potrebbero portare a compimento importanti gare per la progettazione, l' aggiudicazione ed anche l' avvio di appalti strategici. Su tutti quello del nuovo porto di Tremestieri per il quale si attende ancora la firma sul decreto di finanziamento della regione prima della stipula del contratto con l' impresa che si è aggiudicata l' opera. Intanto oggi, con la consegna dei lavori, giunge al termine quello per il rifacimento del padiglione centrale e del portale della fiera. Un appalto da 6 milioni di euro che è stato aggiudicato alle imprese Lupò e de Domenico. A giorni quindi l' apertura dei cantieri per ridare lustro ad una porzione della cittadella ormai da anni in stato di abbandono. Slitta almeno fino al termine dell' estate, invece, in attesa delle necessarie approvazioni dei progetti esecutivo, l' appalto da 13 milioni di euro per la progettazione del teatro in fiera e della palazzina per anni adibita ad uffici dell' ente. Ma tra le opere che l' **authority messinesi**

ha intenzione di aggiudicare, con o senza la proroga governativa sull' autonomia di gestione, c' è anche quella della rettifica di alcune banchine del porto. Si tratta della progettazione di un intervento da 23 milioni di euro per uniformare le esistenti con quelle più a sud in modo da consentire una migliore sistemazione di più navi da crociera in caso di arrivi contemporanei in città. Ed in tema di crocierismo, anche il rifacimento del terminal, quattro volte più grande di quello esistente. La progettazione è stata aggiudicata a due studi di Milano, i lavori dovrebbero iniziare alla fine della stagione crocieristica del 2018.