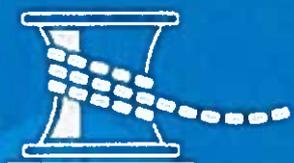


Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 6,7 e 8/05/2017



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Primo Piano:

- **Riforma dei porti** (La Gazzetta Marittima, Gazzetta del Sud)

Dai Porti:

Genova:

"...Break Bulk Europe..." (La Gazzetta Marittima)

"...Signorini: basta con i ricorsi sulle banchine..." (Il secolo XIX)

La Spezia:

"...porto in festa arrivo Msc..." (Il Secolo XIX, Ansa)

"...Fontana" Nomo delle authority improponibili..." (Il Secolo XIX)

"...hub logistico..." (La Gazzetta Marittima)

Marina di Carrara:

"...il porto era contaminato..." (Il Tirreno)

Livorno:

"...indonesiani puntano sull'alto Tirreno..." (L'Informatore Navale)

"...Piattaforma europa..." (La Gazzetta Marittima)

"...Corsini-Nogartini retroscena sulle nomine..."

(La Nazione LI, La Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...Aferpi più vicini alla conferma di Nardi..." (Il Tirreno, La Nazione LI)

Salerno:

"...Accelera il polo nautico..." (Il Sole 24 ore)

Bari:

"...Bari & C. si candida..." (La Gazzetta Marittima)

Brindisi:

"...Area ex Pol..." (Gazzetta del Mezzogiorno, Brindisi Report, Il Nautilus, Brindisi Time, Nuovo Quotidiano di Puglia)

Gioia Tauro:

"...Giochi di potere sul futuro del porto..." (Gazzetta del Sud)

Cagliari:

"...Arrivi record al porto..." (Il Nautilus)

Catania:

"...puntare sui collegamenti stradali..." (La Sicilia)

Messina:

"...la falce elementi di possibile attrazione mondiale..." (La Gazzetta del sud)

"...Spagna interessi per la zona Falcata..." (La Gazzetta del sud)

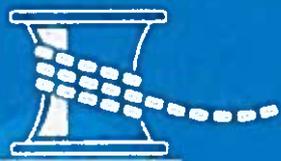
"...due milioni per la zona industriale..." (Giornale di Sicilia)

"...Portuali proposta rotazione lavoratori..." (Gazzetta del Sud)

Assoporti

Associazione Porti Italiani

Data 6,7 e 8/05/2017



ASSOPORTI

www.assoporti.it

Rassegna stampa

Speciale



Altre notizie dai Porti Italiani e stranieri
Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Avvisatore Marittimo

Lloyd's List

Governance è "caccia" ai segretari?

ROMA - E' in corso una specie di caccia al tesoro, per completare la "governance" nelle Autorità di sistema portuale. Se ne parla poco, ma ci sono tanti pissi-bao-bao in corso, nei singoli porti e ovviamente Antonio Fulvi (segue in ultima pagina)

Governance è "caccia"

nel corridoi del MIT. La caccia è ai segretari generali delle nuove Autorità. C'è chi ha già deciso, come Ravenna che s'è aggiudicata Paolo Ferrandino portandolo via alla nuova, traballante Assoporti. O come Ancona, dove è stato confermato, con tutti gli allori del caso, il livornese Matteo Paroli, che dopo l'esperienza di segretario generale a Livorno e la sua "destituzione" di

fatto con l'arrivo di Provinciali, se ne andò sbattendo la porta. Poi c'è il caso Trieste, dove è stato scelto - e si è confermato molto valido - l'ex segretario di Mariani a Bari, Mario Sommariva. E ci sono altri che vanno prendendo via via oneri ed onori, o che li conservano come fucenti funzioni in attesa di giudizio finale, come Massimo Provinciali a Livorno (ma non a Piombino, che pure dell'Aalsf fa parte).

Perché ne cito solo tre, tra i numerosi incarichi o prossimi alla carica? Perché si sussurra che i giochi siano ancora aperti. Naturalmente c'è la massima riservatezza. Ma si alline-

no due dei segretari generali già insediati, cioè Mario Sommariva e Matteo Paroli, ci sarebbe una specie di "mercato" con offerte in corso per altri porti. Da ricordare che Sommariva è genovese residente a Roma e che Paroli è livornese. Per entrambi il lavoro in Adriatico è una bella soddisfazione, ma anche un impegno gravoso sul lato familiare.

Solo chiacchiere? Non sarebbe il primo caso di cambio di casacca in corso. Sommariva, che era a Bari, era stato anche chiesto nel 2015 per Brindisi, aveva quasi accettato ma poi è finito a Trieste. Paroli è andato ad Ancona al seguito dell'allora

presidente livornese dell'Autorità Luciano Canepa, con un po' d'amarezza verso Livorno dove, per unanime giudizio del porto, aveva fatto bene all'interno. [Info su Livorno](#)

nella quale conserva per legge il posto di funzionario. Una chance se Corsini decidesse di metter fine all'esperienza di Massimo Provinciali? Per il quale, sempre a livello di chiacchiere, sembrava dovesse aprirsi poco tempo fa una ipotesi di trasferimento addirittura a Genova, poi risolta in altro modo?

Insomma, chi vale è conteso. Fur rimando valido l'antico e amaro detto che "Nemo propheta in Patria".

Riforma nordista

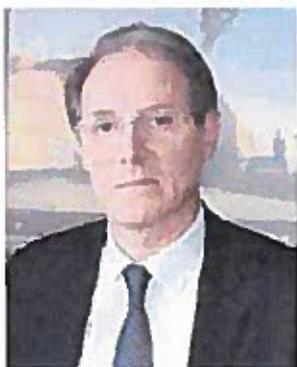
I porti privilegiati

Da un lato l'asse ligure Genova-La Spezia. Dall'altro, Trieste e Venezia e i porti dell'Adriatico centrale, Ravenna e Ancona, salvaguardati nella loro autonomia, pur essendo a un tiro di schioppo l'uno dall'altro. È questa la logica nordista della riforma della portualità targata Delrio.

CON IL SISTEMA PORTUALE GENOVA-SAVONA

Break Bulk Europe

I quattro operatori logistici liguri e il ruolo dei due porti



Paolo Emilio Signorini

ANVERSA - Il Sistema portuale di Genova e Savona si è presentato alla fiera Break Bulk Europe di Anversa con uno stand proiettato sulla ribalta internazionale "Southern gateway to the European Market" per promuovere e creare business (segue a pagina 10)

Break Bulk Europe

nei settori del break bulk.

L'appuntamento annuale riunisce i principali protagonisti del settore a livello internazionale, con oltre 350 espositori e oltre 8000 visitatori, tra cui i quattro operatori che lavorano nei porti del sistema Genova-Savona: Campostano Group, Savona Terminal Auto, per il porto di Savona; gruppo Messina e Terminal San Giorgio per Genova, oltre a numerosi agenti marittimi liguri. Dai prodotti siderurgici ai ro-ro (traghetti) dai prodotti forestali ai metalli i porti liguri hanno mostrato con i rispettivi operatori le attuali offerte e gli sviluppi possibili con progetti dedicati a nuovi traffici, soprattutto nel settore project cargo.

Savona, oltre alle rinfuse, registra volumi interessanti di merci varie con oltre 4 milioni di tonnellate (2016) movimentate su un totale di 12 milioni e 611 mila, con una punta di movimentazioni Ro-ro che ha toccato i 2 milioni e 500 mila rotabili (dato dell'anno 2016) rafforzando lo storico bacino savonese come riferimento delle linee intra-mediterranee.

Genova, al di là della consolidata leadership nei contenitori, ha movimentato oltre 9 milioni di tonnellate tra merci varie e ro-ro, confermando

il suo posizionamento sulle principali rotte di collegamento nazionale e mediterraneo attraverso un'offerta terminalistica diversificata e specializzata (forestali, metalli e magazzini delle commodities quotati alla borsa di Londra). Complessivamente il nuovo sistema portuale Genova-Savona, solo nel break bulk, supera i 13 milioni di tonnellate movimentate in dodici mesi. Nonostante la variabilità che caratterizza il comparto delle merci varie, il sistema Genova-Savona ospita un'offerta portuale caratterizzata dalla presenza di operatori di rilievo nazionale e internazionale in grado di soddisfare le esigenze di approvvigionamento e distribuzione del mercato italiano con proiezioni centroeuropee. Nei primi mesi del 2017 prosegue la generale tendenza positiva dei traffici, con una crescita del comparto infusiero nello scalo savonese (+3%), e un significativo incremento del traffico convenzionale (merci varie e ro-ro) nel porto di Genova (+10%).

Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ha sottolineato come, anche all'interno di una rassegna internazionale quale quella di Anversa, i due porti liguri abbiano evidenziato un ruolo di rilievo nella movimentazione del break bulk, un settore dove la professionalità degli addetti è il principale fattore competitivo. "Nel primo bilancio della AdSP - ha aggiunto Signorini -

ni - i due scali possono contare su importanti investimenti che hanno l'obiettivo di completare importanti lavori in fase di realizzazione, aumentando la capacità di sviluppare nuovi traffici ed innalzando ancora i livelli di efficienza".

La fiera di Anversa ha fatto ancora emergere la crescente importanza del fattore ambientale, una leva competitiva in più per il sistema portuale ligure occidentale già attrezzato per rappresentare la porta di accesso europea dei nuovi traffici delle linee che da Est e Sud alimentano l'import-export italiano e del centro Europa.

GENOVA. INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ

Signorini: basta con i ricorsi sulle banchine

PER IL PORTO di Genova-Savona lunedì scatterà la fase dell'assegnazione delle concessioni e il presidente Paolo Emilio Signorini lancia un appello: «Serve responsabilità, basta con i ricorsi».

GALLOTTI >> 14

IL PRESIDENTE DELLA PORT **AUTORITÀ** GENOVA-SAVONA: «LA DIGA È UN'OPERA PRIORITARIA»

«Bettolo, ora si svolta: lunedì la concessione, nel 2019 le prime navi»

Appello contro i ricorsi: «La città sia responsabile»

L'INTERVISTA

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Sta in piedi, percorrendo il lato corto del tavolo del suo studio, avanti e indietro, per spiegare meglio il momento: «È una fase decisiva».

Paolo Emilio Signorini dopo 150 giorni dall'insediamento al vertice dell'**Autorità** portuale che include gli scali di Genova e Savona, è arrivato alla prima vera sfida: le concessioni dei terminal. Lunedì il board dell'Autorità di sistema darà finalmente via libera al prolungamento per Spinelli, Sech e San Giorgio. E non solo: «Lunedì porterò in comitato anche la concessione del terminal Bettolo per una durata di 33 anni. È il primo passo perché quel-l'area divenga

li finalmente operativa».

Partiamo da qui: ma quando arriveranno davvero le navi in quella banchina?

«Penso tra il 2019 e il 2020. Francamente: con quello che è costata quell'infrastruttura, dobbiamo farla partire appena possibile. In un primo tempo arriveranno le navi più piccole, poi quando sposteremo la diga, potranno arrivare anche quelle più grandi. Con questa decisione e con le altre concessioni, lunedì decidiamo una fetta importante del futuro del porto di Genova».

È preoccupato?

«No, abbiamo fatto un lavoro solido, ma ci può sempre

essere qualcuno non contento delle nostre decisioni. Spero che Genova possa finalmente imboccare la strada dello sviluppo».

Teme una nuova stagione di ricorsi...

«Le imprese, i lavoratori, i

cittadini devono credere che agli annunci seguano i fatti in tempi adeguati. Altrimenti

l'amministrazione pubblica perde credibilità. E poi dobbiamo evitare che i porti nostri competitor si avvantaggino mentre noi conti-

nuiamo con le nostre titubanze. Noi lunedì proponiamo diverse soluzioni per realizzare interventi importanti per lo sviluppo del porto nel rispetto delle regole».

Sono previste anche prescrizioni per le nuove concessioni?

«Sì, abbiamo deciso di effettuare un controllo annuale per verificare che il piano di investimenti deciso dai terminalisti venga rispettato».

Sampierdarena sta cambiando assetto: l'operazione di Aponte e Spinelli sulle rinfuse è positiva?

«Non ho ancora ricevuto documentazione ufficiale, ma ritengo possa esserlo. I due confinanti sono interessati a quelle aree sotto la Lanterna. E sul fronte del lavoro mi pare che una soluzione possa essere facilmente trovata, anche per la compagnia Pietro Chiesa».

Gli operatori, soprattutto di quella parte di porto, chiedono la nuova diga da un miliardo di euro per portare ancora più traffico. Anche lei ritiene sia così necessaria?

«Certo. E sono convinto che la faremo. Anche il governo pensa che sia un'opera strategica e prioritaria. Costa troppo? Non è vero. Lei ritiene normale che nel primo porto d'Italia, in un ampio tratto, non possano navigare due portacontainer affianca-

te perché l'infrastruttura non lo consente? Io credo che non sia accettabile».

Ha scelto il segretario generale?

«Ci siamo orientati sulla scelta interna: Marco Sanguineri (attuale dirigente dell'Authority di Genova, ndr) sarà chiamato a ricoprire quel ruolo».

Serviva qualcuno che conoscesse la macchina?

«In effetti è un vantaggio. Oltre a me, un altro "esterno" sarebbe stato difficile da inserire: oltre al segretario inseriremo un paio di altre figure di peso, per rilanciare le infrastrutture».

A proposito di cambiamenti: anche per l'aeroporto di Genova sono in arrivo novità ai vertici?

«Non voglio ridurre la domanda di cambiamento all'attuale management, però penso sia necessaria una figura in grado di valorizzare lo scalo. Credo che entro luglio potremmo procedere alla nomina di un amministratore delegato (come anticipato dal Secolo XIX, ndr). Questo non significa che non continueremo con il processo di

privatizzazione, ma solo che sceglieremo un percorso diverso. C'è ancora un intoppo con l'interpretazione della legge Madia, poi spero entro luglio di riuscire a far partire il nuovo assetto».

Sono passati 150 giorni dal suo insediamento: è soddisfatto?

«La lista delle cose fatte è lunga: la fusione tra due porti, il bilancio, la torre piloti, le concessioni, Bettolo e il nuovo segretario. Entro l'avvio dell'estate dobbiamo affrontare la questione aeroporto e la privatizzazione dei bacini. Definita questa cornice, passeremo alla fase di attuazione delle opere. Non mi pare poco».

Ma lei quanti mandati vuole fare?

«Guardi, il problema proprio non me lo sono posto. Però le posso dire che in un mandato si possono fare tante cose. Basta volerlo».

www.themeditolegraph.it

BY NC ND ALCUI DIII II RSERVA II

NUOVO SEGRETARIO

Abbiamo optato per Sanguineri: la scelta interna è la più vantaggiosa

PAOLO E. SIGNORINI
presidente Authority portuale



SAMPIERDARENA

«Sul nuovo assetto non ho ancora ricevuto notizie. Ma la soluzione mi pare ottimale»

Il secolo XIX

La Spezia, porto in festa per l' arrivo di Msc Orchestra

LA SPEZIA. Cerimonia bagnata dalla pioggia per il primo scalo alla Spezia di Msc Orchestra, che attraccherà ogni sabato a molo Garibaldi sino a ottobre per un totale di 25 toccate. Nel corso della stagione si aggiungerà anche uno scalo di Msc Splendida: le due navi porteranno complessivamente oltre 80.900 crocieristi nel golfo spezzino nel corso del 2017. Ieri la cerimonia del "Maiden Call", con il tradizionale scambio di crest tra il comandante della nave Raffaele Russo e le autorità locali. Presenti il sindaco della Spezia Massimo Federici, la presidente dell' autorità portuale di sistema Carla Roncallo e il comandante della capitaneria di porto Francesco Tomas.

«Oggi prende il via l' estate 2017 di Msc Crociere alla Spezia - ha detto Leonardo Massa, country manager Italia di Msc Crociere -. Ogni sabato la città sarà visitabile da più di duemila turisti fino a ottobre. Uno dei nostri obiettivi è quello di poter proseguire nella destagionalizzazione per essere presenti nel Mediterraneo, ed in particolare in Liguria, 12 mesi l' anno». La nave farà tappa a Genova, Cannes, Barcellona, Palma di Maiorca, Ajaccio e Civitavecchia.

Crociere: Msc Orchestra fa primo scalo alla Spezia

Nel 2017 arriveranno 80.900 crocieristi con Msc



(ANSA) - LA SPEZIA, 6 MAG - Cerimonia bagnata dalla pioggia per il primo scalo alla Spezia di Msc Orchestra, che attraccherà ogni sabato a molo Garibaldi sino a ottobre per un totale di 25 toccate. Nel corso della stagione si aggiungerà anche uno scalo di Msc Splendida: le due navi porteranno complessivamente oltre 80.900 crocieristi nel golfo spezzino nel corso del 2017.

Stamani la cerimonia del "Maiden Call", con il tradizionale scabio di crest tra il comandante della nave Raffaele Russo e le autorità locali. Presente il sindaco della Spezia Massimo Federici, la presidente dell'autorità portuale di sistema Carla Roncallo e il comandante della capitaneria di porto Francesco Tomas. "Oggi prende il via l'estate 2017 di Msc Crociere a La Spezia - ha detto Leonardo Massa, Country Manager Italia di Msc Crociere -. Ogni sabato la città sarà visitabile da più di duemila turisti fino a ottobre. Uno dei nostri obiettivi è quello di poter proseguire nella destagionalizzazione per essere presenti nel Mediterraneo, ed in particolare in Liguria, 12 mesi l'anno". Msc Orchestra, con le sue 92 mila tonnellate di stazza, arriva alla Spezia nell'ambito di un itinerario settimanale che tocca il Mediterraneo occidentale con tappe a Genova, Cannes, Barcellona, Palma di Maiorca, Ajaccio e Civitavecchia. Dalla Spezia i crocieristi potranno godere delle escursioni nel Golfo dei Poeti e alle Cinque Terre, ma anche nelle vicine città d'arte toscane Pisa e Firenze.

Il Secolo XIX

Fontana: «Nomi delle Authority improponibili, serve concorso»

LA SPEZIA. Un nome che sia «commercialmente spendibile» per le **Autorità portuali** di sistema. La proposta è del presidente degli Agenti marittimi spezzini, Andrea Fontana, lanciata a margine del convegno sulla integrazione fra gli scali di La Spezia e Marina di Carrara. Secondo Fontana le nuove diciture, inclusa quella "**Autorità portuale** di sistema del mar ligure orientale" che connota l' unione La Spezia -Marina di Carrara, «sono improponibili sui mercati internazionali».

«Difficili da tradurre in altre lingue, questi nomi rischiano davvero di trasformarsi in un autogol commerciale». Fontana lancia così un concorso d' idee (eventualmente anche nelle scuole) per trovare nomi nuovi (o vecchi rivisitati) per i neonati sistemi **portuali**.

Spezia-Carrara hub logistico integrato

LA SPEZIA - Se fosse una fusione per semplici motivazioni di fini amministrativi sarebbe un assurdo. Se invece (segue a pagina 10)

Spezia-Carrara hub logistico

qualcuno avesse nella testa modalità e tempi per un reale coordinamento lo dica. Il primo convegno sulla riforma portuale, svoltosi a La Spezia e chiamato a focalizzare l'attenzione sulla integrazione fra i porti di La Spezia e di Marina di Carrara, si è chiuso con un grande interrogativo, ma anche con un auspicio condiviso da operatori e istituzioni: tentiamo di sfruttare questa occasione per realizzare una grande area logistica integrata che comprenda anche Santo Stefano di Magra e che in prospettiva, possa anche beneficiare di regimi particolari per favorire l'insediamento di industrie di trasformazione e di attività legate al trasporto e alla logistica.

Parola d'ordine quindi: trasformare questa riforma dei porti in un'occasione, tutt'altro che facile, per produrre ricchezza e occupazione in un'area che rischia altrimenti di perdere quota, o peggio, di diventare un mero punto di transito delle merci con scarse ricadute sul

territorio.

Al punto che Ivano Russo, consulente del ministro Delrio, proprio per la riforma e per il piano della logistica e dei porti, ha definito l'aggregazione fra La Spezia e Marina di Carrara "l'avamposto dell'applicazione corretta della riforma": rivendicando anche tempi di applicazione del nuovo quadro normativo che si stanno rivelando estremamente più rapidi rispetto al passato.

Il convegno svoltosi oggi a La Spezia dalla Associazione degli agenti marittimi e da quella degli spedizionieri, si è in effetti trasformato in un vero e proprio faccia a faccia alla ricerca di concretezza su dubbi e speranze della riforma.

"Vedo questa integrazione - ha affermato Carla Roncallo, presidente dell'Associazione portuale di sistema - come un'ottima opportunità e non ho dubbi, ma è logico che sia così, che ci vorrà un po' di tempo per realizzarla compiutamente, anche se sono convinta che la strada imboccata sia quella giusta".

Dagli interventi dei presidenti delle due associazioni, Andrea Fontana e Alessandro Laghezza, sono emersi rilievi fondamentali sulle troppe barriere amministrative e

burocratiche che impediscono l'attuazione della riforma (competenze doganali, di Camere di Commercio, di riferimenti professionali), così come sulle prospettive concrete di questa integrazione. Laghezza ha rilanciato il concetto di "laboratorio", sottolineando l'esigenza che il territorio e la comunità locale siano beneficiari delle ricadute di un traffico che non può essere solo di transito veloce delle merci. Fontana ha sottolineato come la denominazione complessa delle nuove Autorità portuali di sistema (inclusa quella del Mar Ligure Orientale) siano improponibili dal punto di vista del marketing internazionale, lanciando l'idea di un concorso di idee per dare un nome alle nuove Autorità.

Il confronto a La Spezia ha consentito la focalizzazione anche su aspetti specifici.

Stefano Zunarelli, docente all'Università di Bologna e fra i maggiori esperti amministrativi del settore trasporti, ha lanciato la sua provocazione: considerando che, anche se per una grande area logistica, la strada di una Zes (Zona economica speciale) non è probabilmente percorribile, in alternativa l'Italia potrebbe chiedere

re come sistema paese all'Unione Europea l'autorizzazione a una Zes collettiva per i suoi sistemi portuali, a causa della perdurante crisi economica del paese. Oppure, in ogni caso, procedere a una operazione di "lira" e aggiustamento in sede locale delle normative per rendere queste aree logistiche più convenienti per investitori internazionali.

Luigi Merlo, già consulente del ministro e oggi direttore relazioni istituzionali MSC per l'Italia, ha confermato l'impegno del gruppo di Gianluigi Aponte sul porto di La Spezia: 747.000 container entro quest'anno pari al 57% del traffico complessivo del porto di La Spezia.

Per Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, La Spezia ha già dimostrato in passato di essere in grado di "inventare" formule nuove per lo sviluppo e anche oggi ha tutte le potenzialità, anche attraverso la sua community, per affrontare e vincere questa sfida.

Nel corso del convegno è stato presentato dall'Associazione portuale di sistema anche il progetto di sviluppo e di computibilità ambientale e architettonica del nuovo polo logistico di Santo Stefano di Magra (progetto redatto dal Dad dell'Università di Genova (Carlo Alberto Cozzani e Massimiliano Giberti).

L'INTERVISTA » IL DIRETTORE DI CONFINDUSTRIA

«Gli investitori ci sono, serve meno burocrazia»

L'analisi: il territorio è appetibile ma le imprese hanno bisogno di tempi certi
«Sulle cave un progetto mirato per la sicurezza, non siamo però all'anno zero»

di Alessandra Vivoli
CARRARA

Dalle aree da reindustrializzare alle cave. Dal porto alle bonifiche. Dalla cantieristica alla sicurezza al monte fino ai nuovi investitori che potrebbero portare nel territorio risorse e, soprattutto, posti di lavoro.

Il direttore di Confindustria Livorno Massa-Carrara, **Umberto Paoletti** parla di questo, e di molto altro in una intervista a 360 gradi che tasta il polso al territorio e a tutti i suoi segmenti produttivi.

Direttore Paoletti cominciamo con una domanda secca. Il nostro territorio è appetibile per nuovi insediamenti produttivi?

«Prima di rispondere una premessa è necessaria. È certo che avere trasformato i Sin in Sir, ossia avere affidato il carico delle bonifiche alla Regione e non più al governo, è stato un notevole passo avanti, sia per Carrara che per Livorno. Purtroppo, come era prevedibile gli aspetti procedurali e i vincoli amministrativi si stanno rivelando più problematici di quanto potessimo sperare. La Regione ha dedicato professionalità specifiche alle bonifiche, e questo è molto importante, resta però da velocizzare e semplificare il disciplinare per le bonifiche stesse».

«L'attrazione di un territorio nei confronti degli imprenditori, sia di grandi che di piccole imprese, dipende per larga parte dai vincoli burocratici: qualsiasi investitore ha necessità, infatti, di tempi certi, possono anche non essere brevi, ma certi assolutamente sì. Da tempo come Confindustria, con i nostri servizi, abbiamo

una attività di supporto per tutti gli aspetti inerenti i progetti e le modalità di bonifica».

Direttore ma ci sono investitori che hanno messo gli occhi sulla nostra provincia?

«Possiamo dire che ci sono degli "esploratori" dei fondi di investimento in particolare per quel che riguarda la costa toscana. L'interesse riguarda aree industriali, purché infrastrutturate con disponibilità di servizi e di maestranze specializzate. Per i nuovi investitori, sono convinto, sarà fondamentale nel territorio di Massa-Carrara il superamento della criticità del Consorzio zona che fino ad oggi è stato purtroppo uno strumento inefficace».

«La presenza di un colosso mondiale come General Electric - continua Paoletti - non può che generare fiducia e rassicurazione nei potenziali investitori, sia per il fatto che dimensionale che per l'altissima tecnologia e le competenze del processo industriale. Dal mio punto di vista la multilocalizzazione di Ge, non casualmente su tutta la costa Toscana fino a Piombino, rappresenta un'opportunità e un consolidamento».

«E, soprattutto - continua il direttore di Confindustria -, è interessante e significativo il ruolo di General Electric per prima sta giocando nel processo dell'industria 4.0. Di altrettanta importanza è l'attenzione verso forme avanzate di formazione e alternanza scuola-lavoro riservata in questi anni dalla Ge e che ha generato uno dei primi esempi di informazione e occupazione comprese nello stesso progetto. E,

voglio aggiungere, che la presenza di General Electric a Piombino non rappresenta per la provincia apuana un rischio di delocalizzazione, ma semmai un consolidamento».

Dall'industria alle cave cominciando da un tema fondamentale, la sicurezza al monte.

«Cominciamo col dire che non parliamo dall'anno zero. È una frase fatta ma obbligatoria per i toni che assume troppo spesso il dibattito sulla sicurezza. E cominciamo allora con un punto fermo importante: non può esistere nessuna impresa, realmente tale, che non abbia fra le priorità la sicurezza e la prevenzione. Come Confindustria abbiamo strutturato un gruppo di progetto costituito dai nostri funzionari: sei specialisti che si interfacciano con Asl, istituzioni, Comune e Regione sulle aree della sicurezza, dell'ambiente e delle normative. Da questo progetto è scaturito un intenso dialogo e confronto che si sta sviluppando da mesi con l'obiettivo di individuare e condividere misure efficaci per la prevenzione e la sicurezza».

«E per quel che riguarda la sicurezza - continua il direttore della Confindustria Livorno-Massa Carrara - abbiamo individuato due aspetti in particolare: la formazione dei lavoratori, che deve essere continua e al passo con i tempi. E, allo stesso tempo, lavoriamo affinché venga valorizzata una attività di ricerca e ottimizzazione delle tecniche e delle strumentazioni per l'attività estrattiva. In sostanza più formazione per chi lavora al monte e maggiori tecnologie per le lavorazioni stesse legate all'e-

scavazione e al piano».

Dalla sicurezza al lungo braccio di ferro giudiziario. Per quel che riguarda le normative legate agli agri marniferi qual'è la strategia di Confindustria?

«Una delle ragioni per cui abbiamo costituito il gruppo di progetto specifico sulle varie aree tematiche, fra cui quella relativa alle normative, è per allentare un po' la tensione. Le cose necessarie da fare, infatti, non posso essere che condivise. Dobbiamo lavorare congiuntamente per un obiettivo comune e per allontanare le polemiche. Il conflitto genera solo ritardi e difficoltà di cui non abbiamo bisogno e di cui non hanno assolutamente bisogno le imprese».

Dai monti al mare: come giudica la situazione del porto di Marina di Carrara?

«Ho il fortissimo timore che lo smembramento del sistema portuale toscano, che era un sistema naturale perfetto essendo multiasking e interdisciplinare, comporterà certamente un indebolimento dell'apparato delle attività portuali di Carrara rispetto al Pil della regione Toscana. Ad oggi non si è potuto leggere da nessuna parte quali possano essere state le motivazioni che hanno portato a staccare Carrara dalla Toscana accorpandola alla Liguria. Certo è che ne scaturirà una grave complicazione da un punto di vista di pianificazione e gestione del territorio per le profonde diversità delle rispettive legislazioni vigenti in Liguria e in Toscana. Nell'attesa di conoscere quali siano le ragioni dell'accorpamento abbiamo iniziato a lavorare per evitare che il danno si radoppiasse e lo stiamo facendo

- segue

da mesi con azioni, portuali e non per contribuire al funzionamento. **Le l'Autorità portuale** di sistema di Livorno e La Spezia».

«Fortunatamente - aggiunge Paoletti - la presidente della nuova **Authority**, **Carla Roncallo** sta dimostrando una forte sensibilità nell'integrare le esi-

genze dei due porti, e questo è un elemento decisivo per compensare l'accorpamento. Le note positive esistono anche per il porto di Carrara: il fatto, ad esempio che sia arrivato il nuovo operatore **Grendi** e che abbia rafforzato l'offerta di servizio può rappresentare certamente un ulteriore incremen-

to dei volumi di traffico». **Dal porto alla cantieristica: quali sono le potenzialità e le eccellenze del territorio?**
«Pur non essendo un'attività portuale tradizionalmente intesa, la presenza dei Nuovi Cantieri Apuania, leader dei mega yacht di alta gamma, rappresenta un elemento di

forte potenzialità per l'economia di tutto il territorio. Nel caso della cantieristica, soprattutto, l'estesa rete di piccole e medie imprese dell'indotto, ma anche come brand attrattivo per il territorio, rappresenta una potenzialità importante che deve essere valorizzata».

di PRODUZIONE PISTOIA



Una veduta delle cave (foto d'archivio)



Umberto Paoletti



IL FUTURO DEL PORTO

Non abbiamo ancora capito le ragioni dell'accorpamento con La Spezia



LA NUOVA AUTHORITY

Stiamo lavorando con la presidente Roncallo privilegiando le sinergie



IL CONSORZIO ZONA

È stato fino ad oggi uno strumento inefficace, bisogna superare le criticità

«Il porto di Carrara era contaminato»

Le motivazioni per la condanna dell'Inps: nessun controllo sui rischi fino al 2000

L'ALTRO CASO

MASSA

Il giudice del lavoro **Augusto Lama** ha voluto spiegare anche le motivazioni che, sempre lo scorso 21 aprile, lo hanno portato ad prendere un'altra importante decisione, emettendo la sentenza con cui ha condannato l'Inps di Massa-Carrara a risarcire 6 operatori del porto di Carrara per aver negato loro pensione derivante dall'aver lavorato a contatto con materiali contenenti amianto. A questi lavoratori il magistrato ha riconosciuto il diritto al prepensionamento,

con rivalutazione del coefficiente 1,5 per oltre 10 anni di lavoro, svolti nello scalo apuano dal 6 marzo 1982 al 31 dicembre 1992 «in condizioni ambientali in cui sussisteva il rischio di inalazione di fibre di amianto». Il giudice Lama ha preso questa decisione dopo le perizie commissionate a due diversi Ctu, l'ingegner **Antonio Gambale** di Genova e l'ingegner **Gianfranco Marinaro** di La Spezia. Gambale, sulla base di un atto di indirizzo del ministero del Lavoro risalente al 6 marzo 2001, aveva riconosciuto una situazione espositiva a rischio amianto fino al 31 dicembre 1990, sostenendo che dopo quella data all'interno del porto carrarese sarebbero diminuiti i traffici delle navi che trasportavano merci pericolose per la presenza di que-

sto cancerogeno. Una conclusione che era stata contestata dall'avvocato **Ezio Bonanni**, difensore dei 6 ex portuali ricorrenti e presidente dell'Osservatorio nazionale sull'amianto, sulla base di argomentazioni che hanno indotto Lama a conferire a Marinaro la seconda perizia, dalla quale è emerso che le condizioni di pericolo per la salute dei lavoratori nel porto apuano sarebbero proseguite anche per tutto il biennio che va dal 1 gennaio 1991 al 31 dicembre 1992. Questo perché l'amianto, oltre che nei carichi delle navi, era presente nelle stesse strutture portuali di Carrara. A tal proposito Marinaro faceva notare che all'interno di questo bacino, per tutti gli anni '90, sono state utilizzate 14 gru con freni, gannasce ed altri componenti in

amianto. Tali macchine, quando erano in funzione, sprigionavano ingenti quantità di fibre nocive che investivano i portuali. Questi lavoratori, poi, operavano a stretto contatto con il vicino cantiere navale Nca, in cui è noto che si utilizzava l'amianto. Anche le coperture di alcuni capannoni della banchina Fiorillo erano in eternit e dunque contenevano tale materiale.

Secondo Marinaro, inoltre, il problema dell'amianto presente nel porto di Carrara non fu analizzato nella sua completezza fino al 2000. Una tesi che è stata condivisa anche dal giudice Lama, che ha riconosciuto ai 6 ex portuali i benefici previdenziali previsti dalla legge per tutti i 10 anni di lavoro a rischio.

(d.c.)

CHI COLLEZIONE RISERVATA



Il porto di Marina di Carrara

L'Informatore Navale

Gli indonesiani puntano sull'alto Tirreno.



Livorno, 5 maggio 2017 - Il sistema portuale si candida ad hub strategico per l'olio vegetale Un Hub logistico per lo stoccaggio dell'olio vegetale destinato alla produzione elettrica, con almeno 200 mila tonnellate all'anno da distribuire nel Mediterraneo. È questo il futuro che gli indonesiani hanno in mente di realizzare a Piombino. Una delegazione diplomatica si è presentata stamani al presidente dell'Adsp per parlare di un progetto nato grazie all'interessamento dell'allora ambasciatore indonesiano a Roma, August Parengkuan, venuto in visita a Piombino a gennaio di quest'anno, e che si è sviluppato nei mesi precedenti. Non è la prima volta che gli investitori e i diplomatici di Giacarta salgono le scale del quartier generale dell'Authority. I contatti con gli uffici interessati sono stati costanti e intensi e ora i tempi sono maturi per l'elaborazione di un business plan. La concretezza dell'iniziativa è sostenuta dalla presenza all'incontro di stamani non soltanto di due tra i principali plenipotenziari dell'ambasciata dell'Indonesia a Roma (presenti i responsabili del settore commercio e agricoltura, rispettivamente Sumber Sinabutar e Yusral Tahir), ma anche da quella di due rappresentanti dell'impresa Multi Bumikarna Indonesia, produttrice ed esportatrice di olio vegetale. "Consideriamo questa costa strategica per la movimentazione dell'olio vegetale – ha detto Tahir – i fondali, le aree disponibili e la presenza nelle vicinanze di diverse imprese consumatrici rendono quest'area molto attrattiva". L'idea è quella di installare otto serbatoi collegati tramite pipe line alle nuove banchine adiacenti l'area ex carbonili, che potrebbe così essere destinata allo stoccaggio dell'olio vegetale da distribuire via terra in Italia e via mare in Mediterraneo. "Abbiamo percepito da parte degli investitori indonesiani un concreto interesse – ha dichiarato Corsini – Siamo alla vigilia dei primi passi ufficiali, L'investimento, sostenuto dalle istituzioni indonesiane, potrebbe avere significative ricadute occupazionali dirette e indirette per l'area di Piombino e si aggiunge ai progetti in corso di sviluppo a Livorno. Tutto queste iniziative fanno del Sistema dell'Alto Tirreno un soggetto rilevante nel settore merceologico degli oli vegetali". La Repubblica di Indonesia è il maggior paese produttore di Olio vegetale al mondo: con 33 mln di tonnellate Giacarta copre il 54 per cento della produzione complessiva. Nel mercato globale l'Italia vale il 2,4 per cento della produzione mondiale e l'importazione annua di olio di palma ha superato 1.6 milioni di tonnellate con un uso molto diversificati, in particolare nel campo bio energetico.

PIOMBINO LA SECONDA VISITA IN POCHI MESI DI UNA DELEGAZIONI DI INDONESIANI

Piombino piace agli esportatori di olio vegetale

- PIOMBINO -

GLI INDONESIANI puntano sul porto di Piombino. Dopo una prima visita avvenuta alcuni mesi fa, la delegazione è tornata per definire il progetto. L'obiettivo è quello di realizzare un hub logistico per lo stoccaggio dell'olio vegetale destinato alla produzione elettrica, con almeno 200 mila tonnellate all'anno da distribuire nel Mediterraneo. E questo in sintesi ciò che gli indonesiani hanno in mente di realizzare a Piombino. Ieri una delegazione diplomatica si è presentata a Stefano Corsini presidente dell'Autorità di sistema portuale per parlare di un progetto nato grazie all'interessamento dell'allora ambasciatore indonesiano a Roma, August Parengkuan, venuto in visita a Piombino a gennaio di quest'anno, e che si è sviluppato nei mesi precedenti. Non è la prima volta che gli investitori e i diplomatici di Giacarta salgono le scale del quartier generale dell'Authority di Piombino. I contatti con gli uffici interessati sono stati costanti e intensi e



IMPRESA Multi Bumikarna Indonesia produttrice ed esportatrice di olio vegetale

ora i tempi sono maturi per l'elaborazione di un business plan. «Abbiamo percepito da parte degli investitori indonesiani un concreto interesse - ha dichiarato Corsini - siamo alla vigilia dei primi passi ufficiali, l'investimento, sostenuto dalle istituzioni indonesiane, potrebbe avere significative ricadute occupazionali dirette e

indirette per l'area di Piombino e si aggiunge ai progetti in corso di sviluppo a Livorno. Tutto queste iniziative fanno del sistema dell'Alto Tirreno un soggetto rilevante nel settore merceologico degli oli vegetali». La concretezza dell'iniziativa è sostenuta dalla presenza all'incontro di ieri non soltanto di due tra i principali plenipotenziari dell'ambasciata dell'Indonesia a Roma (presenti i responsabili del settore commercio e agricoltura, rispettivamente Sumber Sinabutar e Yusral Tahit), ma anche da quella di due rappresentanti dell'impresa Mul-

ti Bumikarna Indonesia, produttrice ed esportatrice di olio vegetale.

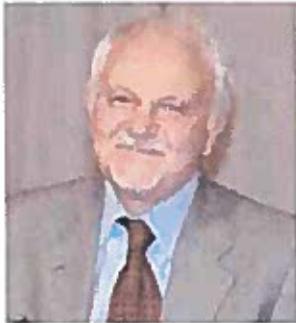
«CONSIDERIAMO questa cosa strategica per la movimentazione dell'olio vegetale - ha detto Tahir - i fondali, le aree disponibili e la presenza nelle vicinanze di diverse imprese consumatrici rendono quest'area molto attrattiva». L'idea è quella di installare otto serbatoi collegati tramite pipe line alle nuove banchine adiacenti l'area ex carbonili, che potrebbe così essere destinata allo stoccaggio dell'olio vegetale da distribuire via terra in Italia e via mare in Mediterraneo. La Repubblica di Indonesia è il maggior paese produttore di olio vegetale al mondo: con 33 milioni di tonnellate Giacarta copre il 54 per cento della produzione complessiva. Nel mercato globale l'Italia vale il 24 per cento della produzione mondiale e l'importazione annua di olio di palma ha superato 1,5 milioni di tonnellate con usi molto diversificati, in particolare nel campo bioenergetico.

m. p.

CONFERMA O PROROGA PER LE MANIFESTAZIONI D'INTERESSE A FINE MESE?

A Livorno dubbi sulla data per la madre di tutte le gare

La "piattaforma Europa" al centro delle discussioni e dei progetti dalla Regione a Ocean Shipping - Lo scontro tra Corsini e il sindaco Nogarin



Stefano Corsini

LIVORNO - L'interrogativo di questi giorni è se la scadenza del 30 maggio per le dichiarazioni d'interesse alla gara sulla piattaforma

(segue in ultima pagina)

.....

A Livorno dubbi

forma Europa - il porto del futuro per i containers ma non solo - sarà ancora una volta rinviata o no. Dall'Autorità di sistema del presidente Corsini non arrivano segnali. Ma rimangono, come macigni sulla strada della conferma della data, il quasi "diktat" della Regione Toscana per una sostanziale modifica del bando, il duro commento che sull'elaborato di Ocean Shipping - la società di consulenza per la stessa gara - ha ribadito di recente il sindaco Nogarin, e ultimamente anche la tensione in Darsena Toscana tra Cipe Cpl sulla dichiarata partecipazione alla gara dei cinesi di China Railway International.

Su quest'ultimo tema, secondo il presidente di Cpl Enzo Raugè ci sarebbero stati fraintendimenti. "Ci siamo impegnati con i dirigenti cinesi - ribadisce Raugè - perché la loro partecipazione alla gara per la piattaforma Europa avvenga all'interno di una cordata con tutte le realtà livornesi interessate. E quando a Londra ho illustrato il programma ai rappresentanti dei fondi d'investimento Infracapital/Infra via che sono subentrati in Gip, non ci sono stati fatti problemi". Sarà, ma quanto pare in Gip alcune preoccupazioni sono rimaste. E c'è

chi sottolinea che alla fine dei conti, non sembra che ci sia una ressa per partecipare alle manifestazioni d'interesse. Ocean Shipping ha presentato la gara anche a Londra, come si ricorderà, ma al momento poco si sa delle adesioni. Tutto da verificare, in sostanza; e ci sono solo tre settimane di tempo, nel corso delle quali dovrebbe anche concludersi - se si concluderà - il complesso percorso della "governance" dell'AdSP di Corsini, tutt'ora inchiodata dalla designazione da parte del Comune di Livorno del sindaco Nogarin che ha bloccato - almeno ad oggi - il processo di nomina del comitato di gestione.

Nogarin e Corsini, tutti i retroscena Normative e nomine: avanti tutta

Il pentastellato studia da presidente dei sindaci portuali italiani



IL RUOLO Filippo Nogarin sindaco di Livorno

-LIVORNO-

BURRASCA evitata in porto, o almeno rinviata. Ma il giorno dopo il cordiale incontro tra il sindaco Nogarin e il presidente **LA FORMULA** Corsini, l'impressione è che da entrambe le parti ci sia la chiara volontà di non farsi guerra, chiudendo quel periodo di ostilità che ha contraddistinto i rapporti tra il Comune e palazzo Rosciano da almeno due anni. Non farsi guerra perché sarebbe distruttivo per l'intera economia cittadina. Meglio ancora se si troverà una formula per collaborare davvero. La formula esiste anche se è evidente che potrà essere adottata se

LA FORMULA

Fondamentale collaborazione tra le due istituzioni: Comune e **Authority**

entrambe le parti accetteranno di codere qualche posizione. Il sindaco ha dalla sua parte una normativa europea che lo autorizza a insistere sulla partecipazione attiva della città e quindi del suo Comune alla gestione del "sistema" formato non solo dal porto e dalle banchine ma anche dal water-



Nogarin vuol partecipare al vertice del 16 maggio a Bruxelles sul rapporto tra porti e città

front, dai raccordi, dalla cultura della logistica, dalle ricadute sul piano del lavoro. La legge di riforma Delrio non è in sintonia con le normative europee, ma non ha divieti assoluti su questa forma di partecipazione. Tanto che assegna nei ristrettissimi comitati di gestione due posti su quattro proprio ai sindaci delle città. Per Corsini accettare una collaborazione su questi temi sarebbe sostanzialmente positivo e non difficile. Veti a parte della politica rappresentata dal Pd - senza venir meno alla propria "sovranità" nel sistema portuale che presiede. A sua volta Nogarin dovrebbe cedere sul suo veto (non ufficiale ma altrettanto pesante) alla conferma dell'attuale segretario generale di Corsini, che il presidente pare ritenga indispensabile almeno per un ulteriore periodo di tempo, fino a com-

pletamento degli organi di "governance". In ambienti Pd circola voce che Corsini vorrebbe tenersi Provinciali almeno per tutto l'anno contando sulle sue conoscenze del porto e la sua competenza giuridica. Potrebbe essere la moneta di scambio per cancellare il "riet" all'ingresso di Nogarin nel comitato di gestione? C'è chi giura che sarà così.

NOGARIN intanto studia anche da sindaco presidente dei sindaci portuali italiani. Che sia una testa dura l'ha già dimostrato: quando è convinto, difficile fargli cambiare idea o spaventarlo. Un'occasione che si dice stia valutando è quella di partecipare - per integrare il suo dossier - al vertice del 16 prossimo a Bruxelles al workshop indetto da Feport sul significativo tema "Regeneration of Port Cities and Port Areas". Indetto nell'ambito commissioni Ue (European Committee of the Regions jointly with the Maltese Presidency) il workshop cade come il cacio su maccheroni per le tesi di Nogarin sull'importanza della collaborazione tra porti e città "for the promotion of ports and cities synergies". Tradotto: rivalizzate le sinergie tra porti e città. Per Nogarin un'occasione d'oro.

A.F.

Siluri e controsiluri Corsini - Nogarin

LIVORNO - Su La Nazione è apparsa una significativa intervista del nostro direttore al sindaco sui temi del porto. La riportiamo, perchè Corsini ha comunicato il "met" ufficiale a Nogarin per il comitato di gestione (mentre a Genova, Trieste e Civitavecchia i sindaci sono stati accettati). Previsto il ricorso al Tar con interrogazioni parlamentari dei 5 Stelle. Ricorsi rimasti in stand-by dopo l'incontro di giovedì in municipio tra Corsini e Nogarin. "Set" interlocutorio, a quanto pare. E intanto il comitato può attendere...



Filippo Nogarin

Siluri e controsiluri

gnato dalla giunta comunale, come vuole la riforma portuale. Dove non c'è scritto da alcuna parte che a rappresentare il sindaco della città non possa essere il sindaco stesso se ha le necessarie competenze e qualificazioni sul piano della portualità e della logistica. Io non ho "inchiodato" niente. Se si fosse valutato che non ho le competenze, mi sarebbe stato comunicato e si sarebbe andati avanti. Se tutto è bloccato è perché, con i precedenti anche in altri porti, non si è capaci di superare l'imbarazzo politico che ne è nato".

Lei parla di precedenti e si riferisce al sindaco di Genova Doria e al sindaco di Trieste Di Piazza, entrambi designati dai loro Comuni...

Signor sindaco Nogarin, sembra che lei abbia "inchiodato" la costituzione del comitato di gestione dell'Autorità portuale di sistema proponendosi nel comitato stesso. Sono ormai settimane che l'operazione si è bloccata.

"Intanto un chiarimento: non mi sono proposto ma sono stato desti-

(segue in ultima pagina)

"Ma non solo: mi riferisco anche e specialmente alla designazione della Regione Friuli del proprio presidente Debora Serracchiani. Il che ha messo ovviamente il Pd in una situazione di imbarazzo per me davvero divertente. Voglio vedere come ne usciranno: certo, non dando la responsabilità dell'impasse a me. L'unica decisione è stata di non decidere: anche il sindaco di Pombino è stato bloccato e la Regione s'è tenuta il proprio designato in un cassetto, quando sarebbe stato invece necessario far presto".

Però il suo esempio ha spinto altri sindaci 5 Stelle a fare lo stesso: a Civitavecchia il sindaco Antonio Cozzolino è stato subito designato, e anche lì il comitato di gestione s'è bloccato".

"Il vero problema non è la designazione dei sindaci. E' che la riforma portuale italiana taglia fuori le comunità urbane dai loro porti, andando in senso diametralmente

opposto di quanto è stato fatto in quasi tutte le nazioni europee, dove le città sono parte integrante dei porti e della loro gestione. La mia opinione - suffragata anche dagli studi europei - è che la riforma portuale italiana ha mancato l'occasione di saldare città e porti, facendone una comunità coesa, nella quale si lavora insieme per ottenere il miglior risultato, in difesa del lavoro, dei lavoratori e degli investimenti pubblici e privati".

Lei però si è messo in rotta di collisione anche sul grande progetto della Piattaforma Europa, sostenendo che è "uno spot elettorale" del governatore Rossi...

"L'ho detto e lo confermo. Durante la campagna per le regionali, Rossi s'è fatto vanto di finanziamenti solo promessi, andando poi a disquisire anche di fondati, con argomentazioni semplicistiche su un tema tanto complesso".

Però la Regione ha chiesto mo-

difiche al bando fatto dall'Autorità portuale.

"Ben poca cosa, a fronte di un bando nato da una relazione della consulente Ocean Shipping che ho definito - e torno a definire - vergognosa, duecento pagine di niente costate 1000 euro a pagina. Io mi sono letto tutte le 200 pagine, cosa che dubito altri abbiano fatto; e ho capito perchè la gara è stata rinviata più volte e anche oggi si parla di rinviarla ancora. La vera sfida per la Piattaforma Europa, che è necessaria per Livorno, è far sì che si inquadrino in un progetto di logistica integrata, nel quale anche la città ha la sua parte, che tenga conto delle trasformazioni dello shipping, la crescita delle navi ma anche i collegamenti via terra. La parcellizzazione delle banchine, con rese (comprese le Parceco della Darsena Toscana) sotto la media europea non hanno più senso. Ma per raggiungere i risultati validi bisogna lavorare tutti insieme".

PORTO

A PAGINA 2

Corsini-Nogarin: retroscena sulle nomine all'Authority



Filippo Nogarin, a sinistra, e Stefano Corsini

LA RIFORMA DELRIO

LA LEGGE DI RIFORMA DEI PORTI DEL MINISTRO GRAZIANO DELRIO ASSEGNA NEI RISTRETTISSIMI COMITATI DI GESTIONE DUE POSTI SU QUATTRO PROPRIO AI SINDACI DELLE CITTÀ

Nogarin e Corsini, tutti i retroscena Normative e nomine: avanti tutta

Il pentastellato studia da presidente dei sindaci portuali italiani



IL RUOLO Filippo Nogarin sindaco di Livorno

-LIVORNO-

BURRASCA evitata in porto, o almeno rinviata. Ma il giorno dopo il cordiale incontro tra il sindaco Nogarin e il presidente **Stefano Corsini**, l'impressione è che da entrambe le parti ci sia la chiara volontà di non farsi guerra, chiudendo quel periodo di ostilità che ha contraddistinto i rapporti tra il Comune e palazzo Rusciano da almeno due anni. Non farsi guerra perché sarebbe distruttivo per l'intera economia cittadina. Meglio ancora se si troverà una formula per collaborare davvero. La formula esiste anche se è evidente che potrà essere adottata se

LA FORMULA
Fondamentale collaborazione tra le due istituzioni: Comune e **Authority**

entrambe le parti accetteranno di cedere qualche posizione. Il sindaco ha dalla sua parte una normativa europea che lo autorizza a insistere sulla partecipazione attiva della città e quindi del suo Comune alla gestione del "sistema" formato non solo dal porto e dalle banchine ma anche dal water-



Nogarin vuol partecipare al vertice del 16 maggio a Bruxelles sul rapporto fra porti e città

front, dai raccordi, dalla cultura della logistica, dalle ricadute sul piano del lavoro. La legge di riforma Delrio non è in sintonia con le normative europee, ma non ha divieti assoluti su questa forma di partecipazione. Tanto che assegna nei ristrettissimi comitati di gestione due posti su quattro proprio ai sindaci delle città. Per Corsini accettare una collaborazione su questi temi sarebbe sostanzialmente positivo e non difficile-veto a parte della politica rappresentata dal Pd - senza venir meno alla propria "sovranità" nel sistema portuale che presiede. A sua volta Nogarin dovrebbe cedere sul suo veto (non ufficiale ma altrettanto pesante) alla conferma dell'attuale segretario generale di Corsini, che il presidente pare ritenga indispensabile almeno per un ulteriore periodo di tempo, fino a com-

pletamento degli organi di "governance". In ambienti Pd circola invece che Corsini vorrebbe tenersi Provinciali almeno per tutto l'anno contando sulle sue conoscenze del porto e la sua competenza giuridica. Potrebbe essere la moneta di scambio per cancellare il "veto" all'ingresso di Nogarin nel comitato di gestione? C'è chi giura che sarà così.

NOGARIN intanto studia anche da sindaco presidente dei sindaci portuali italiani. Che sia una testa dura l'ha già dimostrato: quando è convinto, difficile fargli cambiare idea o spaventarlo. Un'occasione che si dice sta valutando è quella di partecipare - per integrare il suo dossier - al vertice del 16 prossimo a Bruxelles al workshop indetto da Feport sul significativo tema "Regeneration of Port Cities and Port Areas". Indetto nell'ambito commissioni Ue (European Committee of the Regions jointly with the Maltese Presidency) il workshop cade come il cacio sui maccheroni per le tesi di Nogarin sull'importanza della collaborazione tra porti e città "for the promotion of ports and cities synergies". Tradotto: rivitalizzate le sinergie tra porti e città. Per Nogarin un'occasione d'oro.

A.F.

FRONTE DEL PORTO



DENTRO LA NOTIZIA
LA CITTÀ, le sue notizie, le inchieste e gli approfondimenti dei nostri giornalisti. Segui La Nazione di Livorno anche su www.lanazione.it/livorno

Authority-Comune, diventa un caso il confronto fra Nogarin e Corsini

Palazzo Rosciano: «Un semplice atto amministrativo, no a dietrologie»

“Quali sono le norme?”

«Il sindaco nel comitato di gestione sulla base di normative comunitarie? E quali?»

LIVORNO. IL TEMA che sta emergendo con significativa attenzione dal cluster portuale nazionale nelle attuali fasi di applicazione della riforma Delrio è quello delle competenze e dei coinvolgimenti delle città nelle Autorità di sistema portuale in corso d'opera. È il tema posto dal confronto-scontro anche a Livorno tra il sindaco Nogarin e il presidente dell'Adsp Corsini, dove la recente *Entrata Corsale* tra i due, siglata dalla visita di Corsini in Municipio, sembrerebbe trovare qualche distinguo: per non dire ostacolo: all'interno di palazzo Rosciano. Ne fa testo, se non interpretiamo male, il che è sempre possibile: l'infallibilità è tra le doti ricercate da altri in quel palazzo, non certo da noi. La nota in cui a che l'ufficio stampa di *La Nazione* ci ha inviato a chiedere delle possibili considerazioni pubblicate ieri sugli sviluppi livornesi della "performance" del portuale. Nota tipicamente anonima, anche se riconoscibile dallo stile (o non stile). Forse non è firmata come sempre da Provinciali per ribadire che c'è unione e quindi condanno.



PROTAGONISTI
Il sindaco Nogarin (a sinistra) e il presidente Corsini

ne da parte del presidente? L'è stato, e ne va preso atto con tutte le considerazioni che ne conseguono proprio nel proseguo dell'Entrata citata sopra. Ecco la nota.

«GENTILE Direttore, Antonio Fulvi, che riposta su *La Nazione* le cronache livornesi con particolare attenzione al modo formale, ci ha chiamati a chiarirci i fantasmi e a mettere a dietrologie,

come ripetersi che un testo si è un luogo mentre è dimostrato che è in un altro, o a sfatare in "giuristi umiliati e pedanti" semplici atti amministrativi. Nella di nuovo, quindi, nel fatto che, nell'articolo "Nogarin e Corsini: tutti i distacchi" (appena), pubblicato su *La Nazione* di sabato 6 maggio, affermò che la volontà del sindaco di Livorno di far parte del comitato di gestione si fonda,



generalmente, in normativa comunitaria. Per rispetto della verità e, soprattutto, dei Suoi lettori, sarebbe però buona cosa che il dato. Fatta chiara gli elementi (numero e anno) dei regolamenti delle direttive (un rinvio normativo della UE), che prevedono tale ipotesi. Certo che, come tempo, vorrà essere la certezza di pubblicare integralmente quanto noto. La paghiamo con i nostri saloni.

ASSOLTO il dovere della pubblicazione integrale, suggeriremmo all'anonimo estensore della suddetta nota di cercare, invece dei regolamenti e direttive l'es che nella tabella nota della legislazione europea di-

cuno spesso tutto) e il contrario di tutto: le realtà esistenti nei maggiori porti d'Europa, dove le competizioni societarie hanno quasi sempre una forte presenza dei Municipi. A testimoniare che solo una interpretazione ristretta o peggio della stessa riforma Delrio escluderebbe come è stato sostenuto nell'improvvida lettera di Corsini al sindaco Nogarin, ora "congelata" non senza qualche imbarazzo, dalla governance dei porti le città. Abbiamo citato ieri il workshop che il 16 si terrà a Bruxelles, in ambito di normative comunitaria: Ue proprio sulla "regeneration of port cities and port areas", con cui si affronta proprio l'impegno delle città nello sviluppo dei porti. Più vicino ancora, il 5 giugno a Genova in un Forum coordinato dal presidente nazionale di Federagenti Gian Enzo Duci, è in programma una tavola rotonda sul tema "Recuperare il rapporto tra porti e città". Tra i relatori, i presidenti delle Autorità di sistema di Genova, Civitavecchia e Venezia, e un sindaco-chiave perché, Filippo Nogarin.

A.T.

E a Livorno volano stracci nell'utenza?

LIVORNO - L'intenzione sembrava buona, anzi ottima: meltre insieme le varie anime dell'utenza portuale in un comitato, con tavolo permanente presso la Confindustria locale, per
Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

E a Livorno volano stracci

bilanciare sui temi locali il ristrettissimo "comitato di gestione" che la legge di riforma ha assegnato

all'Autorità di sistema.

Ottima intenzione: ma alla prima prova dei fatti, l'intenzione ha confermato il vecchio detto secondo il quale di buone intenzioni è lastricata la via dell'inferno. Ovvero: per la prima volta, il comitato portuale convocato da Corsini ha deliberato, su un dettaglio operativo non da

poco interessante il TDT e Seatrag, in senso contrario a quanto era stato concordato poche ore prima in commissione consultiva. Con un blitz a sorpresa della Cgil - riferiscono fonti della consultiva - e con il salto della quaglia dei rappresentanti di Confindustria, contrari in consultiva e favorevoli nel comitato.

Da qui il "congelamento" del neonato comitato degli utenti presso Confindustria è un probabile, anche se non auspicabile, volar di stracci tra le varie componenti dell'utenza. A conferma, dicono amaramente gli scettici, che di visioni e strategie comuni si parla molto, ma poi le parole le porta via il vento.

LA CRISI DELLE ACCIAIERIE

Aferpi, più vicina la conferma di Nardi

«Risposta collaborativa di Rebrab» alle richieste di Calenda che vuole mantenere la vigilanza del Governo e proseguire con la "Marzano"

di **Cristiano Lozito**

PIOMBINO

Ci vorranno altri incontri, probabilmente un tavolo tecnico, ma pare farsi più larga la strada che porterà alla conferma per altri due anni del commissario **Piero Nardi** e al prolungamento conseguente degli effetti della legge Marzano che metterebbe al sicuro fino al 2019 i 2000 dipendenti di Aferpi dalla possibilità di licenziamento dopo il 30 giugno.

È questo quanto si ricava dalle indiscrezioni sul contenuto della lettera con cui, rispettando i tempi richiesti dal commissario, ieri **Issad Rebrab** ha risposto alle contestazioni mosse dal Governo sulle inadempienze della proprietà algerina rispetto ai programmi per l'acciaieria, ma anche per la logistica e l'agroalimentare.

In realtà sul contenuto della lettera arriva da varie fonti vicine al dossier Aferpi un giudizio così sintetizzato: «Quella di Rebrab è una risposta collaborativa», a indicare che non c'è stata la temuta rottura dopo la terribile riunione del 19 aprile in cui il ministro **Carlo Calenda** aveva elencato tutte le promesse non mantenute di Rebrab, annunciandogli la messa in mora e minacciando la rescissione del contratto. Una risposta negativa del presidente di **Ceval** alle condizioni prospettate dal ministro per andare avanti (prolungamento della sorveglianza del Governo e ricerca di un partner) in fatti avrebbe aperto un fronte - rescissione del contratto e sicuro contenzioso legale - che avrebbe rischiato di mettere fine alle speranze di rilancio della ex **Lucchini**. Peraltro nessun dettaglio emerge sul contenuto della lettera, soprattutto sugli impegni finanziari.

Rebrab dunque per restare agganciato all'affare Piombino sceglie l'unico modo che aveva a disposizione dopo l'aut aut del ministro, sperando probabilmente di riuscire, in una situazione meno tesa, a negoziare credito con la garanzia di **Sace** (la società as-



Il treno rotale di Aferpi, unico impianto attualmente in funzione nello stabilimento (foto Paolo Barlettani)

sicurativa per il commercio estero controllata da Cassa depositi e prestiti) e magari avere un po' di ossigeno sul circolante con la garanzia della Regione attraverso **Fidi Toscana**.

Calenda dal canto suo - se quanto emerso reggerà il confronto dei prossimi tavoli - ottiene quel che voleva: la messa in sicurezza dei lavoratori con la "Marzano" (anche se forse tecnicamente sarà necessario un nuovo provvedimento attraverso un decreto), la prosecuzione della vigilanza da parte del Governo e un po' di tempo per vedere come finirà la vicenda Iva di Taranto (probabile chiusura a fine mese) e trattare eventualmente con **Jindal** un suo ingresso in partnership in Aferpi.

Ma il Governo procederà comunque all'escussione del pe-

gno sulle azioni, cioè quel 27% rimasto a garanzia dello Stato, che consentirebbe di entrare nel capitale di Aferpi? La risposta, che al momento non c'è, è legata probabilmente al modo in cui la proprietà algerina si rapporterà col commissario, dal quale è prevedibile che nel secondo biennio di vigilanza il Governo si attenda un ruolo attivo, o meglio dall'atteggiamento che terrà Rebrab rispetto all'esigenza che Nardi abbia una completa agibilità nel campo delle ipotetiche trattative con altri soggetti industriali interessati a entrare in Aferpi. Agibilità che, altrimenti, il Governo si prenderà appunto recuperando il 27% di azioni.

«Abbiamo appreso che Aferpi - dice **Lorenzo Fusco**, coordinatore delle rsu **Uilm** - ha risposto alla lettera del Governo e che la

risposta è nelle mani del commissario. Abbiamo immediatamente richiesto un incontro al commissario per conoscerne i contenuti il prima possibile e ci aspettiamo di essere a breve convocati dal ministero».

Della vicenda Aferpi ieri ha parlato anche **Antonio Tajani**, presidente del Parlamento europeo, rispondendo ai giornalisti a Firenze dove ha partecipato a "The state of the union" con altri governanti e leader europei. «Io credo che l'industria siderurgica toscana - ha detto - debba essere inserita in una strategia nazionale ed europea, affinché l'alta qualità e il saper fare non venga perduto. Si tratta di un patrimonio - ha concluso - che deve essere tutelato nell'interesse locale, ma anche nazionale ed europeo».

PIOMBINO IERI LA LETTERA CONSEGNATA AL COMMISSARIO PIERO NARDI

Rebrab ha risposto a Calenda

Aferpi, i sindacati ora attendono la convocazione in tempi brevi

- PIOMBINO -

A FERPI ha risposto alla lettera di messa in mora del Governo. Ieri è stata consegnata al commissario straordinario Piero Nardi. Il presidente Issad Rebrab ha aspettato l'ultimo giorno - dei quindici che aveva a disposizione - per rispondere. Non è stato reso noto il testo della risposta, come del resto non era stato divulgato il contenuto della lettera del ministero, però si sapeva che Calenda aveva chiesto a Rebrab (nella foto l'incontro al ministero del 19 aprile) come intendeva affrontare la situazione e soprattutto quali erano le garanzie economiche per assicurare la regolare produzione nei reparti dello stabilimento ancora in grado di funzionare, e quali erano le azioni per portare avanti la trasformazione delle Acciaierie da impianto a ciclo integrale ad impianto diotato di forno elettrico.

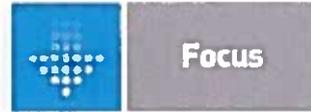
TUTTO LASCIA pensare comunque che il contenuto della



lettera sia "collaborativo", non di chiusura. Che Rebrab abbia accettato i due anni di proroga del commissariamento, e quindi due anni ancora della legge Marzano (e ammortizzatori sociali), ma soprattutto l'aiuto per quanto riguarda il comparto siderurgico, di un partner. Intanto i sindacati appena hanno saputo dell'invio della risposta hanno immediatamente richiesto un incontro al Commis-

sario per conoscerne i contenuti il prima possibile e "ci aspettiamo di essere a breve convocati dal ministero dello sviluppo economico". Nardi prima di incontrare le organizzazioni sindacali incontrerà senza dubbio il ministro Carlo Calenda.

MARTEDÌ i sindacati terranno nel pomeriggio un consiglio di fabbrica. Saranno prese decisioni in base anche alla risposta



La svolta

Già nella prossima settimana quindi si potranno avere idee più chiare sul futuro delle Acciaierie di Piombino. Tutti si aspettano una svolta perché ormai sono quasi due anni che Rebrab ha firmato i suoi impegni

che Rebrab avrà dato al governo. Non è escluso che possa entrare in gioco anche un nuovo partner per facilitare l'operazione affiancando Cevital. I sindacati hanno già avvisato le segreterie nazionali, l'intenzione è quella di fare un'assemblea, dopo il consiglio di fabbrica, alla presenza proprio dei nazionali, quando conosceranno i dettagli della lettera di risposta

m.p.

Diporto. Intesa tra Gallozzi e Scudieri per la promozione di Eccellenze campane e Marina di Arechi

Accelera il polo nautico di Salerno

SALERNO Fare sistema: mettere insieme ambiente, produzioni eccellenti, agroalimentare, agricoltura e cultura significa valorizzare un patrimonio tutto italiano. Lo ha detto il presidente di Confindustria Vincenzo Boccia, intervenendo a Salerno, nel porto di Marina d' Arechi. L' occasione è la presentazione - alla presenza tra gli altri del presidente di Unioncamere Campania Andrea Prete e del presidente dell' Autorità di sistema portuale Pietro Spirito - di un accordo di collaborazione tra Marina d' Arechi, porto realizzato e gestito dalla famiglia Gallozzi, ed Eccellenze Campane di Paolo Scudieri, patron del gruppo Adler.

«Oggi - ha detto Boccia - a Salerno abbiamo una città con identità culturale che ci permette di accogliere turisti grazie anche a infrastrutture come il porto. Questo è l'Italia: il secondo Paese industriale d' Europa, che in 9 settori su 14 nel mondo è tra i primi». Boccia parla di una «identità culturale rappresentata da imprese e istituzioni. Quelle che insieme - conclude - , in un felice connubio, hanno lavorato per Marina D' Arechi. Testimonianza di ciò che si può fare».

Eccellenze Campane insedierà nel porto "Eccellenze campane in Marina" e i diportisti potranno fare rifornimento con le eccellenze dell' agroalimentare campano.

L' iniziativa partirà prima dell' estate e, per Eccellenze e per Scudieri, è un test per una serie di investimenti in altri porti. Eccellenze Campane oggi ha un giro d' affari di 8 milioni e cento dipendenti, e fa parte di un gruppo di produzione di componenti per auto da 1,5 miliardi di fatturato.

Il porto di Marina D' Arechi è tra i più grandi del Mediterraneo con mille posti barca. «Abbiamo realizzato un intervento in project financing - ha detto Agostino Gallozzi - costato 85 milioni. A marzo sono stati inaugurati gli ultimi 300 posti e dal 2018 partirà la costruzione di una struttura di servizi dell' archistar Santiago Calatrava». Gallozzi è tra i primi operatori merci container al Sud, con ricavi per 250 milioni. «Dopo Milano - ha detto il presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca - Salerno è la città che ha investito di più nella riqualificazione e nell' architettura moderna».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Vera Viola

- segue

Avvertono gli esperti che se questi limiti non saranno rispettati, soprattutto nelle aree portuali, il contenzioso e le procedure sanzionatorie saranno inevitabili, e comunque aumenteranno in maniera significativa i problemi di salute pubblica».

Un piano di intervento sulla carta c'è. A suon di investimenti che, sempre sulla carta, sembrano poderosi. Mettendo insieme le promesse e le necessità del settore, gli analisti del Ref-E stimano, in uno studio preparato per la conferenza di Napoli, ben 1,3 miliardi di euro di investimenti al 2020, di cui 490 milioni per il downstream del Gnl (infrastrutture dei terminali, depositi costieri, autocisterne e metaniere), 290 milioni per il **trasporto** stradale pesante (motori per i camion), 250 milioni per le industrie extra-rete (come quelle che gestiscono i depositi satellite e le reti periferiche di distribuzione), 300 milioni direttamente per il **trasporto navale**.

Responsabilità? Un po' di tutti. «La filiera dello small scale Gnl - spiega Gavagnin - sconta una difficoltà culturale delle imprese del big Gnl, abituate a contratti pluriennali, formule take or pay e indicizzazioni al petrolio. Lo small scale Gnl è invece più vicino al sistema della distribuzione carburanti, attento al retail, con molti più operatori in concorrenza e prezzi spot».

Federico Rendina

Bari & C. si candida per 30 milioni

BARI - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha reso noto di avere presentato formale proposta di candidatura pro-
(segue a pagina 10)

Bari & C. si candida

gettuale per la Linea di Azione 7.4 del POR Puglia FESR-FSE 2014-2020, per la selezione degli interventi da ammettere a finanziamento nell'ambito dell'Asse prioritario VII - Azione 7.4 "Interventi per la competitività del sistema portuale e interportuale".

Coerentemente con gli obiettivi specifici di quest'ultima - dice la nota dell'AdSP - sono stati presentati progetti di potenziamento delle infrastrutture e delle attrezzature portuali, con specifico riferimento alle azioni di adeguamento ai migliori standard ambientali e operativi delle banchine e dei fondali dei cinque porti afferenti la circoscrizione dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Alla base di questa programmazione vi è l'importante attività di studio dei fondali e delle caratteristiche dei sedimenti presenti nei rispettivi porti, condotta con la collaborazione attiva dell'ISPRA, di ARPA PUGLIA e delle Università baresi. Tale attività di indagine ha consentito di individuare modalità di intervento rispettose delle normative ambientali vigenti ed orientate alla massima attenzione verso l'ambiente marino su cui si intende intervenire.

La progettualità che AdSP MAM chiede di ammettere a finanziamento, per un importo di circa 30 milioni di Euro, riguarda fondamentalmente gli interventi di dragaggio e approfondimento dei fondali dei cinque porti, nonché i programmi per la gestione dei sedimenti estratti, al fine di migliorare le profondità operative incrementandone le performance e quindi l'offerta commerciale.

Si tratta della prima uscita congiunta dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, in termini di progettualità e di interventi indispensabili, secondo una prospettiva strategica di effettiva competitività dei cinque scali, in una visione d'insieme del territorio della circoscrizione portuale, che per la prima volta, risulta essere unitaria e sovrapponibile, in accordo con le linee guida della legge di riforma della governance

portuale.

Il sistema gestito attualmente dalla AdSP MAM - conclude la nota - rappresenta un polo marittimo poli-funzionale di area vasta, al servizio diretto dell'economia del territorio e funzionale ad attività logistiche di connessione fra l'Europa continentale e le aree dei Balcani, dell'Asia occidentale e dell'estrema propaggine sud-orientale dell'Europa. Sul piano commerciale, la neonata Autorità di sistema portuale è il cluster con il maggior numero di scali e una portata di circa 20 milioni di tonnellate di traffico merci e 3 milioni di passeggeri movimentati.

INFRASTRUTTURE SI È DISCUSO DELL'ADDENDUM AL PROTOCOLLO D'INTESA E DEL FINANZIAMENTO

Area ex Pol, riparte il progetto

Incontro tra il presidente Patroni Griffi e l'ammiraglio Serra

● Area del deposito «ex Pol» al centro dell'incontro - negli uffici di Brindisi - tra il presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi ed il comandante del Comando Marina Sud, l'ammiraglio di squadra Eduardo Serra. Nel corso della significativa e cordiale visita istituzionale, il presidente dell'Adsp ha illustrato i punti cardine della sua «vision» strategica per implementare il sistema dei porti dell'Adriatico meridionale. Tra le priorità, la questione relativa alla sottoscrizione dell'Addendum al Protocollo d'intesa riguardante

un ingente finanziamento connesso all'area del deposito ex Pol, procedura iniziata nel lontano 1999, che ha visto coinvolti oltre all'Autorità portuale, la Marina Militare, la Capitaneria di Porto,

il Comune e la Provincia di Brindisi, la Regione Puglia, il Genio civile per le opere marittime nonché l'Agenzia del Demanio e delle Dogane. «Abbiamo avanzato un'ipotesi di lavoro - commenta il

presidente Patroni Griffi - finalizzata a recuperare a servizio del porto un'area di strategica funzionalità». Il documento è attualmente all'esame del Cipe, dopo aver scontato il preventivo parere favorevole del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. «Dopo questa prima interlocuzione - conclude il presidente dell'Adsp - convocheremo a breve un incontro tecnico volto a dare un nuovo

vigore alla risoluzione dell'annosa vicenda».

Al termine della visita istituzionale, scambio di crest tra il presidente Patroni Griffi e l'ammiraglio Serra.



INCONTRO Griffi e Serra

Area ex Pol: "A breve un incontro tecnico per dare vigore alla vicenda"

La questione è stata affrontata dal presidente dell'Autorità di sistema portuale Patroni Griffi e dal comandante del Comando Marina Sud, ammiraglio di squadra Eduardo Serra

BRINDISI - Questa mattina, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, professor Ugo Patroni Griffi, ha accolto negli uffici di Brindisi, il comandante del Comando Marina Sud, ammiraglio di squadra Eduardo Serra.

Nel corso della significativa e cordiale visita istituzionale, il presidente dell'Adps ha illustrato i punti cardine della sua vision strategica per implementare il sistema dei porti dell'Adriatico meridionale. Tra le priorità, la questione relativa alla sottoscrizione dell'Addendum al Protocollo d'intesa riguardante un ingente finanziamento connesso all'area del deposito ex Pol, procedura iniziata nel lontano 1999, che ha visto coinvolti oltre all'Autorità portuale, la Marina Militare, la Capitaneria di Porto, il Comune e la Provincia di Brindisi, la Regione Puglia, il Genio civile per le opere marittime nonché l'Agenzia del Demanio e delle Dogane.

“Abbiamo avanzato un'ipotesi di lavoro- commenta il presidente Patroni Griffi- finalizzata a recuperare a servizio del porto un'area di strategica funzionalità”. Il documento è attualmente all'esame del Cipe, dopo aver scontato il preventivo parere favorevole del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

“Dopo questa prima interlocuzione- conclude il presidente dell'Adps - convocheremo a breve un incontro tecnico volto a dare un nuovo vigore alla risoluzione dell'annosa vicenda.” Al termine della visita istituzionale, scambio di crest tra il presidente Patroni Griffi e l'ammiraglio Serra.

Il Nautilus

CAPITANERIA DI PORTO DI BRINDISI: VISITA DEL COMANDANTE DEL COMANDO MARITTIMO SUD DI TARANTO



BRINDISI – L’Ammiraglio di Squadra Eduardo Serra, Comandante del Comando Marittimo Sud di Taranto, oggi 5 maggio in visita istituzionale presso la Capitaneria di Porto di Brindisi. Accolto dal Comandante della Capitaneria di Brindisi, il C.V. (CP) Salvatore MINERVINO, l’Ammiraglio Serra ha incontrato prima i Capi Servizio e a seguire il personale radunato in assemblea.

Ha altresì visitato la Sala Operativa e il VTS. Nel corso dell’incontro all’Ammiraglio Serra sono state illustrate le numerose ed eterogenee attività che contraddistinguono il lavoro del personale del Corpo, con particolare riferimento agli argomenti inerenti la sicurezza del porto, dei traffici e del fenomeno dell’immigrazione clandestina.

A conclusione dell’incontro e contestualmente alla consegna del crest, l’Ammiraglio ha rivolto parole di ringraziamento e di compiacimento per il lavoro svolto, manifestando vivo apprezzamento.

Il Nautilus

Autorità di sistema del Mar Adriatico Meridionale: Patroni Griffi a Brindisi



BRINDISI – Questa mattina, il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, professor Ugo Patroni Griffi, ha accolto negli uffici di Brindisi, il comandante del Comando Marina Sud, ammiraglio di squadra Eduardo Serra.

Nel corso della significativa e cordiale visita istituzionale, il presidente dell’ADSP ha illustrato i punti cardine della sua vision strategica per implementare il sistema dei porti dell’Adriatico meridionale. Tra le priorità, la questione relativa alla sottoscrizione dell’Addendum al Protocollo d’intesa riguardante un ingente finanziamento connesso all’area del deposito ex POL, procedura iniziata nel lontano 1999, che ha visto coinvolti oltre all’Autorità portuale, la Marina Militare, la Capitaneria di Porto, il Comune e la Provincia di Brindisi, la Regione Puglia, il Genio civile per le opere marittime nonché l’Agenzia del Demanio e delle Dogane.

“Abbiamo avanzato un’ipotesi di lavoro- commenta il presidente Patroni Griffi- finalizzata a recuperare a servizio del porto un’area di strategica funzionalità”. Il documento è attualmente all’esame del CIPE, dopo aver scontato il preventivo parere favorevole del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. “Dopo questa prima interlocuzione- conclude il presidente dell’ADPS- convocheremo a breve un incontro tecnico volto a dare un nuovo vigore alla risoluzione dell’annosa vicenda.”

Al termine della visita istituzionale, scambio di crest tra il presidente Patroni Griffi e l’ammiraglio Serra.

AUTORITA' PORTUALE: STAMATTINA SCAMBIO DI CREST CON IL COMANDO MARINA SUD



Questa mattina, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, professor Ugo Patroni Griffi, ha accolto negli uffici di Brindisi, il comandante del Comando Marina Sud, ammiraglio di squadra Eduardo Serra.

Nel corso della significativa e cordiale visita istituzionale, il presidente dell'ADSP ha illustrato i punti cardine della sua vision strategica per implementare il sistema dei porti dell'Adriatico meridionale. Tra le priorità, la questione relativa alla sottoscrizione dell'Addendum al Protocollo d'intesa riguardante un ingente finanziamento connesso all'area del deposito ex POL, procedura iniziata nel lontano 1999, che ha visto coinvolti oltre all'Autorità portuale, la Marina Militare, la Capitaneria di Porto, il Comune e la Provincia di Brindisi, la Regione Puglia, il Genio civile per le opere marittime nonché l'Agenzia del Demanio e delle Dogane.

"Abbiamo avanzato un'ipotesi di lavoro- commenta il presidente Patroni Griffi- finalizzata a recuperare a servizio del porto un'area di strategica funzionalità".

Il documento è attualmente all'esame del CIPE, dopo aver scontato il preventivo parere favorevole del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

"Dopo questa prima interlocuzione- conclude il presidente dell'ADPS- convocheremo a breve un incontro tecnico volto a dare un nuovo vigore alla risoluzione dell'annosa vicenda."

Al termine della visita istituzionale, scambio di crest tra il presidente Patroni Griffi e l'ammiraglio Serra.

- See more at: <http://www.brindisitime.it/autorita-portuale-stamattina-scambio-di-crest-con-il-comando-marina-sud/#sthash.QKBhxtCL.dpuf>

L'INTERVISTA

«Scalo con vocazione turistica Sarebbe un delitto impedirla»

Le prospettive secondo il presidente dell'Authority Patroni Griffi

di Roberta DENETTO

La specificità nel quadro generale. Anche a questo deve necessariamente guardare il presidente dell'autorità di sistema portuale Ugo Patroni Griffi che continua il percorso di fusione tra le realtà preesistenti per dare concretezza operativa all'ente unico. Di fronte, almeno in terra brindisina, ha mesi intensi che esprimeranno appieno una delle vocazioni portuali locali. Il traffico crocieristico, quello dei traghetti che collegano con Grecia e Albania e le presenze di imbarcazioni svincolate dai grandi circuiti porteranno presumibilmente in città numerosi turisti. E tutto questo rappresenta un primo, importante elemento di valutazione.

Presidente si discute molto in questo periodo del ruolo del porto di Brindisi. Al centro dell'attenzione il traffico marittimo e l'indotto turistico legato all'infrastruttura. E' questa la direzione? Può essere esclusivamente questa vocazione a caratterizzare il porto all'interno del sistema?



Ugo Patroni Griffi, presidente dell'autorità di sistema portuale

«Questa in effetti è una vocazione. Sarebbe un delitto impedire a questa tipologia di traffico di entrare a Brindisi. Vedremo comunque in seguito con i binari se questo porto assumerà una connotazione più specificatamente commerciale. Una logica che si affianca anche alle previsioni di collegamento tra Puglia e Campania. L'alta capacità tra Bari e Napoli, per esempio, rappresenterebbe un collegamento capace di valorizzare anche Brindisi, ponendo di fatto le basi per recuperare il corridoio paneuropeo VIII. Il porto di Brindisi è polifunzionale e gli operatori ritengono che sia

proprio questa caratteristica a rappresentarne la vera vocazione».

Tornando agli aspetti tecnico-operativi, ci sono novità sul fronte istituzionale per quanto attiene la costituzione del comitato di gestione?

«Fino a questo momento sono pervenuti solo i nomi individuati da due enti. Uno per la Marina Militare e l'altro per la Regione Puglia che ha nominato l'avvocato Francesco Mastro. So che la città metropolitana ha pubblicato un bando per individuare un suo componente. Per il resto nessuna altra novità».

Con l'installazione della rete di binari si potrà confermare la polifunzionalità

Per il comitato di gestione pervenuti finora solo i nomi indicati da Marina e Regione

Per ciò che attiene invece l'organismo di partenariato a che punto siamo?

«Sono arrivate quasi tutte le designazioni. In questo senso il mondo imprenditoriale ha colto al meglio l'urgenza di costituzione dell'organismo».

Dopo il pronunciamento del Consiglio di Stato il sindaco Angela Carlucci ha dichiarato di auspicare una soluzione binaria sul problema della recinzione di via del Mare.

«Ero disponibile già da prima. Ho incontrato la sindaco e ho prospettato una soluzione che prevede la presenza di

ampie finestre. L'amministrazione si è dichiarata interessata a questa ipotesi, immaginando anche di integrare l'investimento con risorse proprie. Ho anche proposto di realizzare un concorso di idee con installazioni luminose, coinvolgendo per esempio i licei artistici della città. Sculture luminose a basso impatto energetico magari tematizzate sulla storia della città potrebbero rendere la passeggiata più piacevole e allo stesso tempo più sicura. Se si vuole creare il waterfront per ricondurre il lungomare alla città, bisogna comunque intervenire garantendo principalmente la sicurezza».

La complessa vertenza di Gioia Tauro

Giochi di potere sul futuro del porto A Roma vertice Aponte-Battistello

Alfonso Naso Reggio Calabria Vertenza Gioia Tauro, ancora nessuna soluzione ma siamo alla partita finale. Venerdì vertice interlocutorio nella sede del ministero delle Infrastrutture tra i rappresentanti dello stesso dicastero e le organizzazioni sindacali. Le parti stanno continuando ad approfondire i molteplici aspetti di una vertenza complessa e che attiene sia l'auspicato rilancio complessivo dello scalo, sia la diversificazione delle sue funzioni industriali e produttive alla luce dell'attuazione dell'Apq, sia le valutazioni sulla miglior dislocazione possibile dei lavoratori. Il tavolo di lavoro si è aggiornato a lunedì 15. Ma prima di questo e forse finale appuntamento mercoledì nella Capitale ci dovrebbe essere un importante vertice, sempre nella sede del Mit, tra Gianluigi Aponte di Msc e Cecilia Battistello di Contship, la società che Medcenter controlla lo scalo calabrese. Un incontro tra soci visto che i due sono partecipi nella gestione della società ma Aponte gioca un ruolo di forza dal momento che solo la sua compagnia porta i contenitori in Calabria e quindi è lui che ha il potere maggiore decisionale.

Lo stesso Aponte vuole una organizzazione del lavoro più snella e soprattutto ha già

lanciato messaggi chiari ai lavoratori in caso di ulteriori scioperi successivi alla procedura per la gestione dei 400 esuberanti da collocare nell'Agenzia del lavoro portuale. Sarà un incontro tra poteri forti che hanno in mano il destino di Gioia Tauro e della Calabria. Intanto il docente dell'Unical, Francesco Aiello, interviene a proposito dell'intermodalità. «Sembra chiaro, a me e a molti altri, che a Gioia Tauro sia necessario fare altro, oltre il transhipment. Altrove la spinta proveniente dal mare è forte, da noi no. La persistenza dell'unica funzione di transhipment è, peraltro, rischiosa. La quota di Gioia Tauro nel traffico marittimo di container movimentati dai porti italiani sta diminuendo anno dopo anno: è passata dal 37% del 2000 al 26% del 2016. Evidentemente, il porto di Gioia Tauro "non è capace" di intercettare i nuovi flussi di commercio. Un ulteriore segnale di preoccupazione è che nel bacino del Mediterraneo sta succedendo di tutto e in prospettiva qualcosa cambierà ulteriormente con il rilancio della portualità in Liguria e l'avvio del progetto cinese della Nuova Via della Seta. Partendo da queste considerazioni, il contributo di Domenico Gattuso consente di riflettere su quanto potrebbe essere fatto se si decidesse, in via conclusiva, di guardare al problema dello sviluppo in Calabria con serietà e responsabilità».

Il Nautilus

Arrivo record al porto di Cagliari per il 9: 5 navi da crociera con oltre 10.000 turisti



CAGLIARI – Martedì 9 maggio arriveranno a Cagliari cinque navi da crociera in contemporanea, con oltre 10.000 turisti: sono la MSC Armonia, la MSC Splendida, la Albatros, l’Arcadia della P&O Cruises e la Norwegian Spirit della Norwegian Cruise Line. Le navi saranno ormeggiate sul Molo Rinascita, sul Sabaudo e sull’Ichnusa. Il 2017 si conferma un anno record per lo scalo sardo, con oltre 420.000 crocieristi previsti e 164 navi.

Nel solo mese di maggio ci saranno ben ventinove approdi. Per il Comandante Roberto Isidori, Commissario Straordinario dell’Autorità Portuale si tratta “di un evento eccezionale, mai avvenuto prima nel nostro porto, che impegna particolarmente la Capitaneria di Porto e l’Autorità portuale e che è stato possibile realizzare grazie allo sforzo di tutte le istituzioni locali, il cluster marittimo, gli agenti e i rappresentanti di categoria delle attività produttive cittadine.

Cagliari sta reagendo benissimo allo sviluppo dell’industria crocieristica, con un ventaglio di servizi di grande livello e il mercato ci premia con la giornata del 9 maggio e con una stagione da record. Il nostro scalo, infatti, – precisa Isidori – “sarà per il 2017 uno di quelli che crescerà maggiormente, confermandosi quale primo scalo sardo e tra i primi in Italia”.

Il csag favorevole allo hub del mediterraneo

«Ora bisogna puntare sui collegamenti stradali»

Il Csag preme che Gela rientri nell' **autorità portuale** di Catania ora che si inizia a parlare di hub nel Mediterraneo.

Ora però «si giustificano e si rendono indispensabili e di rapida realizzazione - afferma il portavoce Filippo Franzone - i collegamenti viari già previsti come l' autostrada Siracusa-Gela, la nord-sud. Inoltre essendo già presente a Catania l' interporto, nel quale saranno destinate a transitare parte delle merci in arrivo al porto di Gela, il collegamento ferroviario veloce e l' autostrada Gela-Catania. Naturalmente in un progetto di questa rilevanza, al fine di poter inviare le merci in arrivo nel nord Italia ed oltre, si dovrà riparlare di Ponte sullo Stretto e di alta velocità tra il nord e sud Italia. Se di sviluppo vogliamo parlare, insieme all' agricoltura e il ritorno al turismo, la logistica potrebbe rappresentare per questa area la maggiore fonte di reddito e di occupazione».

Insomma occhi puntati sull' evoluzione del porto isola.

Diario messinese

La Falce elemento di possibile attrazione mondiale

Lucio D' Amico Verranno la console onoraria di Spagna per la Sicilia Carmen Morace, una delegazione dell' Unesco proveniente dalla Calabria, esperti e studiosi accompagnati dai professori Josè Gambino, Giuseppe Caridi e Franz Riccobono. Forse noi messinesi continuiamo a non avere un' idea esatta di cosa sarebbe la Zona falcata in tutto il resto d' Europa e del mondo civilizzato. Forse continuiamo a non renderci conto di cosa rappresenta quella striscia di terra benedetta dallo sguardo dolce della Madonnina del porto e incastonata nell' azzurro dello Stretto.

Forse continuiamo a non comprendere che dall' estero pagherebbero somme relevantissime per poter valorizzare un luogo come questo, con i suoi tesori, con la Real Cittadella, il Forte San Salvatore, la Lanterna del Montorsoli, il Parco dell' Istituto Talassografico.

Ed oggi è una giornata significativa, perché la console di Spagna e la delegazione Unesco visiteranno proprio questi siti, guidati tra i resti della fortezza secentesca, nell' ambito del programma di interscambio culturale al quale hanno lavorato il prof.

Gambino, docente di Geografia economica del nostro Ateneo, Riccobono, presidente dell'

associazione Amici del Museo e il prof. Caridi, docente di Storia moderna dell' Università peloritana.

Sarà un' occasione per inorgoglierci e per vergognarci. Perché possiamo dire al resto del mondo: venite, guardate, Messina è bellissima. E perché, contemporaneamente, mostriamo a chi viene da fuori lo sconcio di inenarrabili scene di degrado, frutto di scelte assurde compiute nei trascorsi decenni. Sarà un' occasione anche per lanciare l' idea del Grande Acquario dello Stretto, fortemente voluta da Josè Gambino. La Falce è la nostra scommessa. Perderla significa gettare la spugna. E impedire che Messina possa sognare un futuro diverso.

Dalla Spagna interessi per la Zona falcata

Una delegazione del Comitato Unesco della Calabria ma anche la presenza della console onoraria della Spagna in Sicilia. Si accendono i riflettori sulla Zona falcata, nell'ambito di programmi e accordi di respiro internazionale. Ieri si è svolto il sopralluogo alla Real Cittadella guidato dai professori Gambino e Riccobono. Pag. 21.

IRSAP. I vertici hanno garantito che entro un mese sarà pronto il progetto esecutivo di riqualificazione e messa in sicurezza dell' asse viario dell' area di San Pier Niceto

Oltre due milioni per la zona industriale di Milazzo

ridare lustro all' area e renderla appetibile per nuovi investimenti". In effetti le condizioni delle strade dell' ex area Asi, ricadenti nell' area industriale mamertina, dove operano numerose industrie, sono ormai quasi inutilizzabili e rappresentano serio pericolo e rischio per l' incolumità. Maria Grazia Brandara, venuta nel comprensorio, dopo l' invito di Giuseppe Maimone presidente dell' associazione ambientalista Adasc, dopo aver visitato le aree di sua competenza ha incontrato al comune di San Pier Niceto, i Sindaci ed i rappresentanti aziendali delle industrie ricadenti nell' area interessata. La gravità della situazione era risaputa e l' incontro è servito per gettare le basi per arrivare ad una soluzione di lungo termine che restituisca decoro e sicurezza all' intera zona. Dall' incontro è emerso che entro un mese il progetto per il ripristino, la modernizzazione e la messa in sicurezza della strada, per l' importo di 2.600.000 euro, verrà reso esecutivo e trasferito alla città metropolitana per i fondi del ma OOO «Entro un mese sarà pronto il progetto esecutivo di Riqualificazione e messa in sicurezza dell' asse viario dell' agglomerato industriale di Milazzo-Giammoro da realizzare con fondi del Patto per la Città Metropolitana per un importo totale di 2,6 milioni». Questo l' impegno assunto dal commissario straordinario IRSAP Sicilia, Mariagrazia Brandara che ha incontrato sindaci, rappresentanti del territorio e aziende locali, ascoltato le loro istanze e fatto anche un sopralluogo lungo l' asse viario, constatando la situazione di degrado dell' area industriale di Milazzo-Giammoro. La stessa commissaria ha assicurato "il massimo impegno da parte dell' Ente e della sua dirigenza per risolvere una situazione che si trascina da molto tempo. Il decoro e la vivibilità delle zone industriali sono nostra priorità, la zona di Milazzo ha sofferto notevolmente la carenza di fondi legata ai minori trasferimenti da parte della Regione ma insieme agli enti locali e al territorio lavoreremo per POTERI E POLTRONE NELLA SICILIA ORIENTALE sterplan. L'Autorità Portuale di Messina, intervenuta all' incontro, ha dato la propria disponibilità ad effettuare interventi nell' area di propria pertinenza. È stata anche ribadita la possibilità di siglare un protocollo d' intesa con i comuni ricadenti nel comprensorio per l' installazione di autovelox e i fondi ottenuti dalle contravvenzioni destinarli alla manutenzione stradale.

Nell' incontro è stata prospettata anche una soluzione per la gestione dei rifiuti che deve essere di competenza dei comuni mentre lo scerbamento sarà a carico di Irsap. C' è anche da dire che l' IRSAP purtroppo si trova in una situazione economica problematica con minori trasferimenti da parte della Regione. A conclusione dell' incontro, il presidente dell' ADASC, Giuseppe Maimone ha dichiarato: "Sono soddisfatto dell' incontro perché finalmente tutti i soggetti coinvolti si sono seduti intorno ad un tavolo per discutere di interventi concreti per ridare sicurezza e decoro ad una zona che può rappresentare un volano economico e occupazionale dell' intero comprensorio nel pieno rispetto dell' ambiente". (*ALA*)

ANGELO LAQUIDARA

Ieri mattina una riunione all' Ispettorato di Messina

Portuali, arriva una proposta Rotazione tra i lavoratori

A far parte della cooperativa sono in 20, ma possono essere impiegati solo 9 operai per volta: la linea della solidarietà

Milazzo Vertenza portuali, la soluzione non è arrivata ma dal tavolo convocato presso l' Ispettorato del lavoro è venuta fuori una proposta che, se potrà concretizzarsi soprattutto dal punto di vista normativo, potrebbe rappresentare una "soluzione ponte" all' emergenza occupazionale che riguarda attualmente undici dei venti lavoratori della cooperativa "Gruppo portuale Milazzo".

Una ipotesi che è venuta fuori dal sindacato FImu-Cub, presente con i suoi rappresentanti Filippo Sutera e Vincenzo Bertuccelli, i quali hanno prima chiesto alle altre istituzioni presenti una via d' uscita ad una emergenza lavoro che rischia di avere - come loro stessi hanno ribadito - pesanti ripercussioni sull' attività all' interno del porto, per poi farsi carico, in assenza di alternativa, di formulare questa ipotesi che prevede il coinvolgimento di tutte le maestranze nella movimentazione delle merci portuali. E ciò mantenendo il vincolo dei 9 lavoratori previsti dall' art. 17 approvato dal ministero e oggetto della gara bandita dall' Autorità portuale.

Ecco come dovrebbe funzionare. Mensilmente la cooperativa "Gruppo portuale Milazzo" dovrebbe trasmettere all' Autorità portuale, alla Capitaneria e quindi al ministero, un elenco

dei soggetti impegnati nelle attività nel porto facendo ruotare tutti i propri soci-lavoratori. Attualmente invece lavorano sempre gli stessi nove che quando restano a casa percepiscono il sussidio di disoccupazione. Per gli altri undici invece, in atto, né lavoro né altre indennità riparatrici. Insomma, il sindacato ha puntato sulla solidarietà tra lavoratori e che questa, sembrerà un paradosso, dovrà avere il via libera dalla rigida normativa che invece prevede l' invio di un elenco, non mensile, ma unico, con i nomi già assegnati.

«Mi auguro che si comprenda questa apertura - ha detto Filippo Sutera - perché il rischio è che la situazione diventi ingovernabile con tutte le conseguenze che possono esserci per i traffici portuali che potrebbero spostarsi altrove. D' altronde questi undici lavoratori in questo momento hanno perso tutto». Sia la Capitaneria di porto che l' Autorità portuale presenti al tavolo hanno annunciato che la proposta

sarà valutata, mentre il rappresentante della Comet, Ivo Blandina, nel ribadire che la società non è controparte in questa vertenza, ha dato atto al dirigente dell' Ispettorato, Gaetano Sciacca, di aver costituito subito un tavolo su un problema sicuramente di grande valenza sociale, auspicando che arrivino soluzioni nell' interesse di tutti. Vedremo se l' ipotesi sarà percorribile.

Messina

In arrivo nave della Capitaneria di porto con 140 migranti a bordo

MESSINA - La nave Fiorillo, della Capitaneria di porto italiana, con a bordo 140 migranti soccorsi nel mare Mediterraneo, arriverà domani a Messina. L' approdo è previsto intorno alle sei del mattino.

La Nuova Sardegna

Ex Saremar, il Comune pronto ad assumere

La Maddalena, il sindaco: «La Regione ci dia i soldi per assorbire i lavoratori come ha fatto con l' Arst»

di Andrea Nieddu wLA MADDALENA Il Comune è pronto ad assorbire i dipendenti ex Saremar rimasti senza lavoro. La proposta è arrivata dal sindaco Luca Montella all' interno dell' incontro promosso dall' Aspal, l' agenzia sarda per le Politiche attive del lavoro al quale hanno partecipato i lavoratori della ex compagnia di navigazione regionale.

L' obiettivo della riunione era informare sulle azioni da mettere in campo per dare corso a quanto stabilito dalle delibere di giunta regionale che prevedono il riassorbimento completo dei dipendenti ex Saremar. L' esecutivo regionale ha stanziato 3milioni 300mila per provvedere alla ricollocazione o al prepensionamento dei dipendenti, che però ancora non è stato completato.

Il relatore dell' Aspal ha illustrato la situazione dei lavoratori dividendo i casi tra chi ha trovato impiego in questo anno dalla privatizzazione della Saremar, chi è disoccupato e chi vive la condizione di esodato. Sull' esempio dell' Arst, l' azienda del trasporto pubblico, presso il quale la Regione ha consentito l' assunzione degli ex amministrativi della Saremar, il Comune si mette a disposizione. «Ci rendiamo disponibili ad assumere da subito i marittimi - spiega Montella -. Chiediamo alla Regione di mettere a disposizione del Comune le risorse necessarie per affrontare la spesa, al pari di quanto accaduto con l' Arst». La proposta è stata accolta positivamente dai lavoratori e l' Aspal ha già detto che elaborerà una soluzione di carattere tecnico in tal senso.

Presente alla riunione con i marittimi anche il consigliere regionale Pierfranco Zanchetta, che ha sposato subito l' idea lanciata dal sindaco.

Zanchetta ha sottolineato che le risorse sono disponibili per i propositi utili a garantire la stabilità dei lavoratori e delle famiglie. «È trascorso un anno dalla privatizzazione - ha aggiunto -. Tempo sufficiente per fare una valutazione dei risultati attesi e quelli realizzati. Il relatore dell' Aspal, Luca Spissu, nel suo intervento ha sottolineato «che porterà l' esito dell' incontro in Regione. Il nostro compito è informare i lavoratori ma anche la regione».

ANDREA NIEDDU

Organizzato dalla Fondazione "Costruiamo il futuro". presenti il presidente dell' Anas e l' assessore regionale

Lunedì 8, al Palacultura di Messina il convegno "Il futuro della Sicilia: infrastrutture, territorio e mobilità"

Lunedì 8, al Palacultura di Messina il convegno "Il futuro della Sicilia: infrastrutture, territorio e mobilità" Parteciperà il presidente dell' Anas Vittorio Armani che dialogherà di infrastrutture, territorio e mobilità insieme all' assessore regionale al ramo Giovanni Pistorio. Interverranno: il presidente della Commissione bicamerale per le questioni regionali, Gianpiero D' Alia; il presidente dell' Assemblea regionale siciliana , Giovanni Ardizzone ; l' assessore regionale ai Beni culturali e all' identità siciliana, Carlo Vermiglio ; il senatore Bruno Mancuso e il deputato regionale Nino Germanà. L' incontro dibattito, aperto alla città, prevede inoltre, gli interventi di Francesca Moraci, consigliere d' amministrazione di Anas Spa; Antonino De Simone, presidente dell' Autorità portuale di Messina; Giovanni Lazzari , presidente dell' Ordine degli architetti; Santi Trovato, presidente dell' Ordine degli ingegneri e Antonino D' Andrea, direttore del dipartimento di ingegneria civile dell' Università di Messina. Modera il vicepresidente della Commissione trasporti della Camera dei deputati, Vincenzo Garofalo.

SHIPPING

Anversa, salta l'investimento miliardario del gruppo saudita

ANVERSA. Il controverso mega investimento saudita di 3,7 miliardi di euro che avrebbe dovuto creare 900 nuovi posti di lavoro nel porto di Anversa non si farà. L'Autorità portuale belga deve quindi trovare un nuovo investitore. Lo riferisce la stampa locale. L'arrivo ad Anversa della società saudita Energy Recovery System (Ers), che si occupa principalmente del trattamento dei rifiuti chimici, era stato annunciato in grande stile due anni fa. L'operazione sul sito portuale di 88 ettari denominato Churchill, ex sede di Opel, è stata però annullata. Il porto di Anversa ha confermato, attraverso un comunicato, il lancio di una gara internazionale per trovare nuovi investitori interessati all'area.

Nei mesi compresi tra gennaio ed aprile del 2017, intanto, i principali porti cinesi hanno totalizzato un aumento di traffico pari al 7,3% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, collezionando in totale oltre 2 miliardi di tonnellate di merce. Lo rivelano i numeri del China's National Bureau of Statistics. In particolare la percentuale di merce in import è aumentata del 6,6% a 863 milioni di tonnellate.

Il Nautilus

Patrick Verhoeven passa all'Associazione Internazionale dei Porti



BRUXELLES – Patrick Verhoeven, il prossimo 1° settembre, lascerà l'Associazione degli Armatori delle Comunità Europee (ECSA) per passare a dirigere il settore "Politica e Strategia" dell'International Association of Ports and Harbors (IAPH). Una tale decisione è stata annunciata unitamente al presidente dell'ECSA, Niels Smedegaard, che ha dichiarato: "Patrick lascia con rimpianto, dopo quattro anni alla guida della nostra associazione, per assumere un nuovo ruolo importante a livello internazionale.

Vorrei ringraziarlo per la sua organizzazione e gestione innovativa e moderna del segretariato dell'ECSA, l'impegno e il contributo ai tanti argomenti importanti che la Comunità europea degli armatori si è trovata ad affrontare durante il suo mandato. Auguro a Patrick molto successo e tutto il meglio nel suo nuovo ruolo". A sua volta Patrick Verhoeven, nel merito dell'annuncio, ha dichiarato: " la decisione non è stata facile. Ho lavorato in un contesto comunitario per quasi 25 anni, rappresentando spedizionieri, agenti marittimi, autorità portuali e, negli ultimi quattro anni, compagnie di navigazione. Tuttavia, mi sento di non perdere l'opportunità unica di completare questa esperienza con la sfida globale che la IAPH offre. Ringrazio calorosamente Niels e i membri tutti della Presidenza, e, non da ultimo, il team della Segreteria dell'ECSA per la grande cooperazione e sostegno avuto negli ultimi anni". La nuova funzione di leadership, in seno all'IAPH, è stata creata a seguito della riforma dello statuto dell'Associazione dei porti; riforma fondamentale intesa ad aumentare la rilevanza internazionale e la visibilità dell'IAPH e rafforzare la propria rappresentatività e appartenenza dei propri associati.

Uno degli ultimi interventi positivi, a firma Verhoeven, dell'ECSA, è stato quello relativo la Convenzione internazionale che stabilisce un regime di copertura globale dei danni di inquinamento da sostanze pericolose nocive trasportate da navi, sottolineando che detta convenzione è parte importante del sistema internazionale delle responsabilità e del risarcimento marittimo. Patrick Verhoeven è stato a Brindisi, gennaio 2012, come relatore in uno dei vari seminari di studio, organizzati dall'Autorità Portuale, sotto la presidenza di Hercules Haralambides, su temi importanti come l'evoluzione dei porti a livello internazionale, aprendo la strada alla portualità italiana verso i sistemi portuali.

Patrick Verhoeven continuerà nel suo ruolo attuale fino alla fine di agosto 2017 e intanto, l'ECSA ha avviato le procedure per la ricerca del nuovo segretario generale, affidando l'incarico a società di ricerca e valutazione dei candidati. Sarebbe l'occasione per tanti manager italiani di affrontare una simile esperienza. A Patrick Verhoeven i più sinceri auguri di buon lavoro per il nuovo incarico da parte della redazione de IL NAUTILUS.

Abele Carruezzo

L'Informatore Navale

Un Codice per un'Europa unita sul digitale



Bruxelles, 6 maggio 2017 – Un nuovo codice per un'Europa unita anche sul fronte digitale. L'Unione europea sta lavorando alla nuova direttiva che aggiorna il codice europeo delle comunicazioni elettroniche contenente norme semplificate grazie alle quali le imprese saranno invogliate a investire in nuove infrastrutture di qualità, in tutti i paesi dell'Ue. Bruxelles prevede che nel prossimo decennio – entro il 2025 – gli investimenti mobilitati dal nuovo quadro normativo potrebbero far aumentare il Pil europeo di 910 miliardi euro e creare 1,3 milioni di nuovi posti di lavoro.

Il nuovo codice europeo delle comunicazioni ha l'obiettivo di ridurre sostanzialmente gli obblighi normativi nel caso in cui operatori concorrenti co-investano in reti ad altissima capacità e facilitino la partecipazione dei piccoli operatori a progetti di investimento grazie alla condivisione dei costi e al superamento di barriere di scala, ad esempio. Si introducono norme che rendono più prevedibili le prospettive d'investimento per i "pionieri" che assumono il rischio di investire in zone meno redditizie, come quelle rurali.

Focus anche sull'utilizzo dello spettro radio, centrale per lo sviluppo di reti senza fili: la Ue mira a ridurre le divergenze tra le prassi regolamentari dei vari paesi membri. Il codice propone licenze di lunga durata, assieme a requisiti più rigorosi per l'uso dello spettro radio. Propone inoltre di coordinare i parametri di base, come i tempi di assegnazione, per assicurare la rapida liberazione dello spettro ad uso del mercato dell'Ue e una maggiore convergenza delle politiche nazionali in materia di spettro allo scopo di offrire una copertura completa senza fili in tutta Europa.

Un capitolo ad hoc è dedicato alla tutela del consumatore. Con le norme aggiornate i consumatori abbonati a pacchetti di servizi (che combinano internet, Tv, telefonia fissa e mobile) potranno cambiare fornitore con più facilità e i gruppi vulnerabili (anziani, disabili e beneficiari di assistenza sociale) vedranno tutelato il loro diritto a sottoscrivere contratti internet a prezzi abbordabili.

Infine, per garantire che siano applicati i requisiti di sicurezza – vale a dire, reti e server sicuri- una serie di norme saranno estese anche ai nuovi operatori online che offrono servizi equivalenti agli operatori tradizionali. Il regolamento prevede anche che in futuro gli utenti possano chiamare il 112, numero di emergenza universale nell'Ue, attraverso tali servizi online, senza incorrere in alcun costo supplementare.

La Ue si propone anche di rafforzare il ruolo delle autorità nazionali di regolamentazione e del Berec di garantire l'applicazione coerente e prevedibile delle norme in tutto il mercato unico digitale, limitando l'attuale frammentazione e incoerenza.

Per maggiori informazioni visita il sito www.libramadeinitaly.it