



Livorno:

"...Accordo di programma: «Regioni in prima fila»..."

(La Nazione (LI), Il Tirreno)

"...Porto: nuove tecnologie per la sicurezza..."

(Livorno 24, Industria e Finanza, La Gazzetta Marittima, Il Tirreno)

"...Darsena Europa investimento irrinunciabile..."

(La Gazzetta Marittima, Il Tirreno)

"...«Porto 2000», alt a nuova nomina..."

(La Nazione (LI), Il Tirreno, La Gazzetta Marittima,)

"...L'ambasciatore del Venezuela con gli imprenditori toscani

(La Gazzetta Marittima)

"...Accordo di programma: «Regioni in prima fila»..."

(La Nazione (LI), Il Tirreno)

Piombino:

"...Parcheggi al porto: richiesta «on line» per avere i permessi..."

(La Nazione (LI))

Napoli:

"...Campagna, più della metà degli scambi commerciali avviene sul trasporto mare..." (Il Bollettino Avvisatore Marittimo)

Brindisi:

"...Porto Brindisi: on line l'avviso per i fornitori dell'ente..." (Il Nautilus)

Augusta:

"...Augusta, il Pd per il porto: «No alla proroga»..." (Giornale di Sicilia)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Focus:

- **Infrastrutture, Grandi opere** (La Repubblica, Informazioni Marittime)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

INDICE



Livorno:

"...Accordo di programma: «Regioni in prima fila»..."

(La Nazione (LI), Il Tirreno)

"...Porto: nuove tecnologie per la sicurezza..."

(Livorno 24, Industria e Finanza, La Gazzetta Marittima, Il Tirreno)

"...Darsena Europa investimento irrinunciabile..."

(La Gazzetta Marittima, Il Tirreno)

"...«Porto 2000», alt a nuova nomina..."

(La Nazione (LI), Il Tirreno, La Gazzetta Marittima,)

"...L'ambasciatore del Venezuela con gli imprenditori toscani

(La Gazzetta Marittima)

Piombino:

"...Parcheggi al porto: richiesta «on line» per avere i permessi..."

(La Nazione (LI))

Napoli:

"...Campagna, più della metà degli scambi commerciali avviene sul trasporto mare..." (Il Bollettino Avvisatore Marittimo)

Brindisi:

"...Porto Brindisi: on line l'avviso per i fornitori dell'ente..." (Il Nautilus)

Augusta:

"...Augusta, il Pd per il porto: «No alla proroga»..." (Giornale di Sicilia)

Altre notizie dai porti italiani ed esteri

Focus:

- **Infrastrutture, Grandi opere** (La Repubblica, Informazioni Marittime)

Altre notizie di Shipping e Logistica

Il Messaggero Marittimo

Informare

Lloyd's List

PORTO Assoagenti chiede al ministro di procedere alla nomina subito «Fare presto per il nuovo presidente»

«Venezia ha bisogno subito del nuovo presidente del Porto per scongiurare uno stallone mortale». E per Alessandro Santi, presidente di Assoagenti Veneto e vice presidente di Federagenti nazionale, ossia il primo rappresentante degli imprenditori portuali, dev'essere un «tecnico che sappia dialogare, con le giuste qualità di leadership, anche con la politica locale e nazionale e non viceversa».

Insomma gli imprenditori chiedono che il ministro Delrio nomini un tecnico e non un politico, e se lo fanno ora significa che temono il contrario nonostante la legge di riforma dei porti preveda che a capo delle 15 nuove super autorità siano nominati tecnici e non politici. Nel secondo caso i nomi che circolano vanno dal parlamentare del Pd Andrea Martella all'ex europarlamentare di centrodestra Antonio Can-

cian.

«Venezia ha tali e tante questioni da affrontare e risolvere nell'immediato che non può permettersi ulteriori indugi e nemmeno un presidente che abbia bisogno di tempo per imparare» continua Santi che ricorda come il ministero dei Trasporti abbia dato indicazione alle Autorità portuali di deliberare solo in materia di ordinaria amministrazione in attesa delle nuove nomine. «Il fatto è che qui in laguna è tutto di straordinaria amministrazione e l'immobilismo provoca danni potenzialmente irreversibili».

Straordinari, infatti, sono i temi dell'accessibilità nautica in presenza del

ASSOAGENTI



Alessandro Santi
di
Assoagenti
chiede la
nomina
al porto

IL PRESIDENTE SANTI

«L'ideale sarebbe un tecnico
rispettato dalla politica»

MoSE; la scelta strategica sulla questione del futuro del crocierismo; lo sviluppo del mercato dei contenitori sinteticamente rappresentato dall'avanzamento del progetto VOOPS; la ridefinizione strutturale e funzionale della conca di navigazione per garantire un futuro portuale a Venezia, che la smarchi dalla monocultura turistica.

«E invece, in mancanza del nuovo presidente, proliferano proposte di visione del "porto che vedremo" provenienti da molti soggetti che si sentono autorizzati a proporsi come risolutori dei problemi, spesso senza avere le necessarie conoscenze o titoli» conclude il presidente di Assoagenti che, sulla scelta di un tecnico, assicura al Ministero «il pieno appoggio e supporto da parte dell'associazione e di tutti gli imprenditori e lavoratori del porto che essa rappresenta». (e.t.)

© riproduzione riservata

Autorità portuale, la lista di Delrio

Tra i papabili ci sono Guerrieri, Becce e la Macii. Spunta anche la «seconda scelta»

FULVI
A pagina 3

Authority, scrematura del ministro Indiscrezioni sulla lista dei papabili

Ci sono Guerrieri, Becce e la Macii. Spunta anche la «seconda scelta»

- LIVORNO -

PATATRAC: sul toto-presidente dell'Autorità portuale di sistema Livorno-Piombino cala una gravissima fuga di indiscrezioni che rischia di innescare una tempesta di interrogazioni. O addirittura di ricorsi. Mentre infatti si apprende da Firenze che il presidente della Regione Enrico Rossi ha incontrato ieri il dottor Luca Becce - dopo aver fatto lo stesso nei giorni precedenti con Luciano Guerrieri e Alberto Rossi - circola infatti proprio da ieri una lista, non si sa quanto attendibile ma molto circostanziata, che "scremando" gli oltre trecento curricula inviati al ministro Delrio da altrettanti candidati alle presidenze delle 15 autorità di sistema portuale, sostiene che c'è già stata una prima scelta, che esclude tra l'altro sia **Giuliano Salanti** che Massimo Provinciani. Inserendo invece tra i livornesi "papabili" secondo il ministro, sia Luciano Guerrieri sia Luca Becce, sia la Roberta Macii (funzionario dell'Autorità portuale di Piombino); e in seconda battuta aggiungendoci anche l'ex dirigente della Port Authority Paolo Rotelli e l'avvocato genovese Alberto Rossi, quest'ultimo sostenuto (dicono fonti del porto) dal consigliere del ministro Luigi Merlo. Val la pena di scorrere la lista in

questione, con una doverosa premessa: visto che il ministro Delrio aveva promesso che le candidature non sarebbero state rese pubbliche anche per rispetto ai candidati stessi - un impegno che ovviamente ha coinvolto il suo ministero - o l'elenco è una bufala (e sarà dunque smentito da Delrio) o succederà davvero un mezzo cataclisma, alla ricerca del colpevole di una "tradimento" tanto grave alle disposizioni del ministro. E comunque se risulterà un bufala, potrebbe giovare negativamente proprio per almeno una parte di coloro che vi vengono indicati come papabili. Eccone i nomi, rigidamente in ordine alfabetico. Agostinelli Gianluca, Annunziata Andrea, Appetecchia Andrea, Bagalà Domenico, Becce Luca, Bergantino Angela, Cancian Antonio, Caridi Giandomenico, Ciulli Daniele, Coppola Simona, Corsini Stefano, D'Agostino Zeno, Massimo Deiana, Di Luise Luigi, Di Majo Francesco Maria, Ferrante Andrea, Gambato Gian Michele, Gavotti Elrna Maria, Giampieri Rodolfo, Gommellini Giovanni, Guerrieri Luciano, Guglielmetti Paolo, Macii Roberta, Medda Francesca, Mega Mario Paolo, Menis Roberto, Messineo Francesco, Monti Pasqualino, Navole Fittore, Nuzzolo Agostino, Pollio Mauro, Prete Sergio, Rossi Daniele, Rosso Carlo, Russo Francesco,

Signorini Paolo Emilio, Spirito Pietro. Come "seconda scelta" vengono indicati Enrico Aliotti, Luca Antonellini, Luigi Cocchi, Rodolfo De Dominicis, Rosaria La Grotta, Giorgio Liaci, Pino Musolino, Carla Roncallo, Alberto Rossi e Paolo Rotelli.

COME SCRITTO sopra, il governatore Rossi aveva nel frattempo convocato "per consultazioni" sia Luciano Guerrieri, sia Alberto Rossi, sia - ultimo, ieri alle 12 - Luca Becce. E' un'indicazione che intende scegliere tra questi tre nomi? Se così fosse, ci si chiede però perché non l'abbia ancora fatto, visto che i tre sono da tempo indicati come i candidati più probabili, con una chiara indicazione del territorio per l'unico istituzionale, Guerrieri. C'è forse una divergenza con il ministro? Se anche così fosse, lasciare l'Autorità ancora acefala, con due gare così importanti e stringenti come quelle in atto (Porto 2000 e Darsena Europa) rasenta secondo alcuni l'omissione d'atto d'ufficio. Intanto per domani, lunedì alle 12, **Giuliano Salanti** (foto a destra) e Provinciali hanno convocato la stampa. Ufficialmente per chiarire il guazzabuglio nato sulla Porto 2000 con le indicazioni contrastanti tra Anal e MIT (ne abbiamo scritto diffusamente ieri). Forse anche c'è da pensare - per togliersi qualche sassolone dalle scarpe?

Antonio Fulvi



Focus

Trecento candidature

UNA LISTA, non si sa quanto attendibile ma molto circostanziata, che "scremando" gli oltre trecento curricula inviati al ministro Delrio

Gli incontri

IERI il Governatore della Toscana Enrico Rossi ha incontrato Luca Becce, dopo aver già sentito nei giorni scorsi sia Luciano Guerrieri che l'avvocato Rossi



PROTAGONISTI Luca Becce, a sinistra, e il commissario dell'Autorità portuale di Piombino Luciano Guerrieri

Rischio omissione

LASCIARE l'Autorità ancora acefala, con due gare importanti e stringenti come quelle in atto rasenta secondo alcuni l'omissione d'atto d'ufficio

Sulla Porto 2000

DOMANI, lunedì alle 12, Gallanti e Provinciali hanno convocato la stampa. Ufficialmente per chiarire il guazzabuglio nato sulla Porto 2000

Authority, scrematura del ministro Indiscrezioni sulla lista dei papabili

Ci sono Guerrieri, Becce e la Macii. Spunta anche la «seconda scelta»

di LIVORNO

PATATRAC: sul toto presidente della Regione Toscana di sistema Livorno-Piombino cala una gravissima fuga di indiscrezioni che rischia di innescare una tempesta di interrogazioni. O addirittura di ricorsi. Mentre infatti si apprende da Firenze che il presidente della Regione Enrico Rossi ha incontrato ieri il dottor Luca Becce - dopo aver fatto lo stesso nei giorni precedenti con Luciano Guerrieri e Alberto Rossi - circola infatti proprio da ieri una lista, non si sa quanto attendibile ma molto circostanziata, che «scremando» gli oltre trecento curricula inviati al ministro Delrio da altrettanti candidati alle presidenze delle 15 autorità di sistema portuale, sostiene che c'è già stata una prima scelta, che esclude tra l'altro sia **Luciano Guerrieri** che Massimo Provinciali. Inverendo invece tra i favoriti «papabili» secondo il ministro, sia Luciano Guerrieri sia Luca Becce, sia la Roberta Macii (funzionaria **Porto 2000** di Piombino); e in seconda ballata aggiungendo anche l'ex dirigente della **Porto 2000** Paolo Rotelli e l'avvocato genovese Alberto Rossi, quest'ultimo sostenuto (dicono fonti del porto) dal consigliere del ministro Luigi Meslo. Val la pena di scorrere la lista in questione, con una doverosa premessa: visto che il ministro Delrio aveva promesso che le candidature non sarebbero state rese pubbliche anche per rispetto ai candidati stessi - un impegno che ovviamente ha coinvolto il suo ministro



PROTAGONISTI Luca Becce, a sinistra, e il commissario dell'Autorità portuale di Piombino Luciano Guerrieri

ro - e l'elenco è una bufala (e sarà dunque smentito da Delrio) o succederà davvero un mezzo catichismo, alla ricerca del colpevole di una «tradimento» tanto grave alle disposizioni del ministro. E comunque se risulterà un bufala, potrebbe gravare negativamente e proprio per almeno una parte di coloro che vi vengono indicati come papabili. Eccone i nomi, rigidamente in ordine alfabetico. Agostinelli Gianluca, Annunziata An-

drea, Appetecchia Andrea, Bagala Domenico, Becce Luca, Bergantini Angela, Cancian Antonio, Caridi Giandomenico, Culli Daniele, Coppola Simona, Corsini Stefano, D'Agostino Zeno, Massimo Deiana, Di Luse Luigi, Di Maio Francesco Maria, Ferrante Andrea, Gambato Gian Michele, Gaviotti Elina Maria, Giampieri Rodolfo, Gommellini Giovanni, Guerrieri Luciano, Guglielmetti Paolo, Macii Roberta, Medda

Francesca, Mega Mario Paolo, Menis Roberto, Mesiano Francesco, Monti Pasquino, Navale Ettore, Nuzzolo Agostino, Polla Mauro, Prete Sergio, Rossi Daniele, Rossi Carlo, Russo Francesco, Signorini Paolo Emilio, Spirito Pietro. Come «seconda scelta» vengono indicati Enrico Aliotti, Luca Antonellini, Luigi Cocchi, Rodolfo De Donatella, Rosaria La Grotta, Giorgio Liaci, Pino Musolino, Carla Roncallo, Alberto Rossi e Paolo Rotelli.

COME SCRITTO sopra, il governatore Rossi aveva nel frattempo convocato «per consultazioni» sia Luciano Guerrieri, sia Alberto Rossi, ma - ultimo, ieri alle 12 - Luca Becce. E' un'indicazione che intende scegliere tra questi tre nomi? Se così fosse, ci si chiede però perché non l'abbia ancora fatto, visto che i tre sono da tempo indicati come i candidati più probabili, con una chiara indicazione del territorio per l'unico istituzionale, Guerrieri. C'è forse una divergenza con il ministro? Se anche così fosse, lasciare l'Autorità ancora acedala, con due gare così importanti e stringenti come quelle in atto (Porto 2000 e Darsena Europa) rasenta secondo alcuni l'omissione d'atto d'ufficio. Intanto per domani, lunedì alle 12, **Porto 2000** (foto a destra) e Provinciali hanno convocato la stampa. Ufficialmente per chiarire il guazzabuglio nato sulla Porto 2000 con le indicazioni contrastanti tra Anas e MIT (ne abbiamo scritto diffusamente ieri). Forse anche c'è da pensare - per togliersi qualche sassolino dalle scarpe?

Antonio Fulvi



Focus

Trecento candidature

UNA LISTA, non si sa quanto attendibile ma molto circostanziata, che «scremando» gli oltre trecento curricula inviati al ministro Delrio

Gli incontri

IERI il Governatore della Toscana Enrico Rossi ha incontrato Luca Becce, dopo aver già sentito nei giorni scorsi sia Luciano Guerrieri che l'avvocato Rossi



Rischio omissione

LASCIARE l'Autorità ancora acedala, con due gare importanti e stringenti come quelle in atto rasenta secondo alcuni l'omissione d'atto d'ufficio

Sulla Porto 2000

DOMANI, lunedì alle 12, Gallanti e Provinciali hanno convocato la stampa. Ufficialmente per chiarire il guazzabuglio nato sulla Porto 2000

La Gazzetta Marittima

Sulla Riforma a palle incatenate in quel di Bari

BARI – Era scontato; ma non che il fuoco di sbarramento cominciasse prima delle scelte, già soltanto sulle voci. E' quello che succede a Bari, dove dall'Asso-Consum spara da qualche giorno a palle incatenate contro le voci che darebbero per prossimo presidente dell'Autorità di sistema portuale Bari-Brindisi l'avvocato Ugo Patroni Griffi. Firmate dal presidente Perrotta, due pagine di documento inviato sia alla stampa che al governo elencano tutta una serie di motivazioni contro la temuta nomina di Patroni Griffi. Nella sostanza, oltre a citare un'interrogazione parlamentare dello scorso agosto in cui sedici senatori hanno preso di mira le attività dell'avvocato, Asso-Consum ritiene che il soggetto "non abbia mai operato nel settore portuale e nel settore dell'economia dei trasporti", come invece espressamente richiesto dalla legge di riforma. Siamo, ci sembra di capire, solo alla punta dell'iceberg. Perché il continuo rinvio delle scelte da parte del ministro Delrio dei presidenti delle 15 Autorità di sistema portuale annunciate già da mesi nell'ambito della Riforma, non ha certo favorito una serena attesa. Ed ha invece scatenato una specie di toto-presidente che se non altro ha messo in difficoltà i commissari dei porti e i pochi residui presidenti in carica. Non ha aiutato, secondo i commentatori, nemmeno il secco richiamo del MIT all'ordinaria amministrazione nei porti commissariati: richiamo che è stato preso per un messaggio specifico a qualcuno e peraltro che è stato successivamente corretto non senza un qualche imbarazzo. In queste ore gira voce – ma non è la prima volta – che Delrio avrebbe finalmente pronto l'elenco di almeno una parte dei quindici presidenti. Stiamo aspettando. Comprensibili le difficoltà del ministro, che deve fare i conti con un meccanismo al solito complicato e pieno di compromessi politici, condizionato anche dall'accordo da ricercare con Regioni quasi tutte schierate a mostrare i denti. Ma era scontato dall'inizio; e credere che sarebbe stata una passeggiata, o che potesse scattare un dicktat, era ingenuità. A Bari sparano a palle incatenate, ma non illudiamoci che altrove le cose possano andare tutte lisce. L'Italia del Diritto (e del rovescio) sta già affilando le penne.

Antonio Fulvi



Forum “Intermodal and Shipping Transport”, aperte le iscrizioni

Genova - Sarà interamente dedicata alla nuova portualità italiana e alla legge di riforma la terza edizione del Forum “Intermodal and Shipping Transport”, in agenda il 21 novembre prossimo a Genova.

Genova - Sarà interamente dedicata alla nuova portualità italiana e alla legge di riforma la terza edizione del Forum “Intermodal and Shipping Transport”, in agenda il 21 novembre prossimo a Genova (Palazzo San Giorgio). La partecipazione all’evento, organizzato da **The MediTelegraph e Il Secolo XIX**, è gratuita previa registrazione obbligatoria.

Il Forum si svilupperà in due sessioni: la prima, alla quale saranno invitati i protagonisti del nuovo corso della portualità (presidenti delle Authority e rappresentanti del governo), sarà riservata al funzionamento dei porti e alle novità in materia normativa e finanziaria. **La seconda vedrà invece protagonisti gli operatori privati** e avrà come focus il ruolo degli scali italiani nel panorama mondiale, con particolare attenzione a regolamenti internazionali e cybersecurity. Alle precedenti edizioni del Forum hanno partecipato più di 700 addetti ai lavori. Nei prossimi giorni sarà disponibile l’agenda definitiva. **Per informazioni e iscrizioni è possibile rivolgersi a forum@themeditelegraph.com , telefono 0105388243.**

Prende forma la viabilità in Porto vecchio

Prima riunione congiunta di lavoro fra Diplazza e D'Agostino assieme ai tecnici del Comune e dell'Autorità portuale

di Silvio Maranzana

Comune e Autorità di sistema portuale di Trieste hanno incominciato a lavorare congiuntamente anche sul piano pratico per la riqualificazione del Porto vecchio. Il primo incontro bilaterale si è svolto venerdì in municipio e ha visto fianco a fianco il sindaco Roberto Diplazza e il neopresidente dell'Adsp Zeno D'Agostino. Tra gli altri vi hanno preso parte il segretario generale del Comune Santi Terranova e il direttore tecnico del porto Eric Marcone. «Viabilità in senso più ampio con un focus sulla pista ciclabile sono gli unici argomenti che sono stati trattati», riferisce D'Agostino. Il sindaco Diplazza ha postato alcune foto sul suo profilo facebook

con una stringatissima didascalia: «Al lavoro sulla viabilità e del Porto vecchio assieme all'Autorità portuale ed ai tecnici del Comune di Trieste». In particolare sarebbe stata messa in luce l'attenzione da porre su ogni aspetto della progettazione, anche quella che concerne la viabilità, l'illuminazione e gli altri impianti, in quanto non solo i magazzini, ma anche le aree scoperte del Porto vecchio sono sotto il vincolo dalla Soprintendenza.

Solo qualche giorno fa Diplazza aveva rivelato di aver «iniziato con gli ingegneri del Comune la progettazione della nuova viabilità in Porto vecchio, caratterizzata da viali alberati con ampi marciapiedi, piste ciclabili e un sistema di illuminazione con lampioni a pastorale in armonia

con quelli che ci sono in città. È iniziata anche la progettazione - ha aggiunto - per la realizzazione delle infrastrutture tecnologiche di tutti i servizi secondo uno schema a pettine composto da una direttrice centrale che attraverserà tutta l'area e da dove partiranno gli allacciamenti necessari man mano che saranno completati e ristrutturati gli edifici». Per gli ingressi si era parlato anche della realizzazione di due rotonde: una sul versante di piazza Libertà e l'altra su viale Miramare che logicamente andranno a incidere profondamente anche sull'attuale viabilità cittadina. «Con il Comune c'è una buona sintonia - ha commentato D'Agostino - non c'è alcuna data fissata per il definitivo passaggio di consegne dell'area, nemmeno quella sen-

tita del 31 dicembre 2016. Decideremo il momento più opportuno assieme al Comune».

Al Tavolo sul Porto vecchio apertosi il 28 settembre a Roma alla presenza anche di rappresentanti dei ministeri dei Beni culturali e degli Affari regionali è stato ribadito come i 50 milioni di euro statali già assegnati al Porto vecchio dovranno andare nella direzione originariamente stabilita. Dovranno cioè servire per il Polo musicale, lo spostamento del Centro internazionale di Ingegneria genetica e Biotecnologia (Icgeb) e il recupero del pontone galleggiante Ursus. Di questi però 15 milioni potranno essere utilizzati per l'infrastrutturazione interna la cui progettazione è a carico dell'amministrazione comunale con successiva verifica degli uffici regionali.

CRIP/REDAZIONE/4514/VA/IA



Il direttore tecnico dell'Autorità Eric Marcone indica i tracciati a Diplazza e D'Agostino

L'AZIENDA OCCUPA NEL NOSTRO PAESE PIÙ DI MILLE PERSONE

Wärtsilä Italia, inaugurato il nuovo contract centre a Trieste

È stato inaugurato a Trieste, presso lo stabilimento di Ragnoli della Rosandra (oltre 1.000 dipendenti), il nuovo contract centre di Wärtsilä Italia. Si tratta di una sala di controllo da remoto attiva 24 ore su 24 e 7 giorni su 7, riservata al servizio dei clienti Wärtsilä che operano nell'area Sud Europa e Africa, legati all'azienda finlandese da formule contrattuali di servizio a lungo termine (long term agreements). Da questa sala - la settima a livello globale dopo Vasa, Ft Lauderdale, Quito, Manaus, Dubai e Chennai - personale altamente specializzato è in grado di connettersi alle sale macchina di tutte le installazioni marine e terrestri, prestando assistenza nella risoluzione di pro-

blematiche tecniche sul campo in maniera rapida ed efficace, prevenendo l'insorgere di eventuali criticità grazie all'analisi dei dati e ottimizzando così le performance operative. «Grazie alle tecnologie avanzate di cui ci avvaliamo - afferma Guido Barbazza, president & Managing director di Wärtsilä Italia - oggi possiamo garantire ai nostri clienti la disponibilità di competenze professionali estremamente elevate anche nelle parti più remote del mondo e più difficili o lontane da raggiungere».

Wärtsilä Italia è parte integrante della società finlandese Wärtsilä Corporation. La fabbrica italiana, Delivery Centre di Trieste (Dct), vanta una lunga tradizione nella

produzione di motori a 2 e a 4 tempi, ed è oggi un moderno stabilimento multiprodotto. L'attuale portafoglio di prodotti assemblati a Trieste comprende le serie di motori a 4 tempi (Wärtsilä 26, Wärtsilä 38, Wärtsilä 46, 46F e 46DF, Wärtsilä 50DF e 50Sg) e i componenti per la propulsione. L'assemblaggio dei componenti per la propulsione iniziato nel 2010, include Lips Modular Thruster (Lmt), Retractable Thrusters, Gear Boxes and Controllable Pitch Propeller (Cpp). Le attività di Wärtsilä Italia attualmente danno lavoro a circa 1.300 persone, impiegate nello stabilimento di Trieste, negli uffici di Milano e presso i centri di assistenza dislocati nei porti di Genova, Napoli e Taranto.

Potenziare le gru al Molo Settimo È il terminal più attrezzato in Adriatico



Ha ripreso posto in banchina al Molo VII, la prima di tre gru per le quali sono in corso lavori di upgrading. Procede dunque il potenziamento del terminal contenitori gestito da Trieste marine terminal. **L'Autorità portuale** conferma l'attenzione allo sviluppo di nuovi traffici, per i quali si sta da tempo incrementando un'adeguata rete di servizi ferroviari destinati principalmente all'Europa centrale e orientale. Le gru soggette ad

upgrading saranno in grado di operare su navi con 21 file di container in larghezza (quindi su navi fino a 18mila teu di capacità), rendendo il porto di Trieste il più attrezzato dell'Adriatico. Gli interventi riguardano l'ammodernamento della parte elettrica ed elettronica. In particolare, il sistema elettronico fornito dalla Siemens viene rinnovato con l'installazione del cosiddetto "smart landing", per un migliore controllo delle operazioni di imbarco e sbarco dei contenitori. I lavori sono svolti da Cimolai Technology di Padova e Port Cranes srl di Reggio Emilia.

La Gazzetta Marittima

Potenziare a Trieste le gru del Molo VII

La prima delle tre portainer è tornata al suo posto – Opereranno su navi fino a 18 mila teu



TRIESTE – Ha ripreso posto in banchina al Molo VII di Trieste la prima di un pacchetto di tre gru per le quali sono in corso lavori di upgrading. Dopo una serie di operazioni già completate nel 2014, si sta procedendo con l'ulteriore potenziamento e ammodernamento delle strutture a servizio del terminal contenitori dello scalo, gestito da Trieste marine terminal.

L'Autorità portuale di Trieste conferma così l'attenzione allo sviluppo di nuovi traffici, per i quali si sta da tempo incrementando un'adeguata rete di servizi ferroviari destinati principalmente all'Europa centrale e orientale.

Le gru soggette ad upgrading potranno, al termine dei lavori, operare su navi con 21 file di container in larghezza (quindi su navi fino a 18.000 teu di capacità), rendendo il porto di Trieste il più attrezzato dell'Adriatico.

Gli interventi stanno riguardando, così come già fatto per le gru riposizionate in banchina, l'ammodernamento della parte elettrica ed elettronica. In particolare, il sistema elettronico fornito dalla Siemens viene rinnovato con l'installazione del cosiddetto "smart landing", per un migliore controllo delle operazioni di imbarco e sbarco dei contenitori. Nelle prossime settimane si inizierà a intervenire sulla struttura di un'altra gru, con un timing che avrà termine a primavera del prossimo anno, quando saranno completate le modifiche sulla terza struttura. I lavori sono svolti da Cimolai Technology di Padova in Associazione temporanea d'impresa (ATI) con la Port Cranes srl di Reggio Emilia.

FVG: Panariti, per aumentare occupazione sfruttare grande crescita comparto marittimo

(FERPRESS) – Trieste, 7 OTT – Con quasi 7 mila persone avviate al lavoro nel 2015, il che corrisponde a un incremento annuo del 107 per cento, il settore cantieristico e navale del Friuli Venezia Giulia si presenta come uno dei più promettenti in termini di impiego e crescita delle aziende. E' quanto emerge dal convegno "Comparto marittimo: formazione e occupazione", ospitato a Trieste all'interno del Villaggio Barcolana. Lo si apprende da una nota stampa della Regione Friuli Venezia Giulia.

Le prospettive di sviluppo dell'economia legata al mare sono state illustrate, tra gli altri, anche dall'assessore regionale a Lavoro e Formazione, Loredana Panariti, dal segretario generale dell'Autorità portuale di Trieste, Mario Sommariva, nonché da Stefano Beduschi e Bruno Zvech, rispettivamente presidente e direttore dell'Accademia nautica.

"Di fronte ai dati che evidenziano la crescita del comparto marittimo – ha detto Panariti – è importante rafforzare l'offerta formativa in relazione a quei mestieri, per i quali la domanda è sempre maggiore". Pertanto, secondo l'assessore, è fondamentale che ci sia un dialogo tra aziende e il mondo della scuola, dell'università e della formazione, affinché i corsi offerti ai giovani, ma non solo, rispondano alle esigenze del mercato. Le amministrazioni pubbliche, in particolare la Regione, devono dunque operare in funzione di questa esigenza.

"E' un compito importante che l'Amministrazione regionale sta adempiendo gestendo in modo mirato le risorse del Fondo sociale europeo", ha spiegato Panariti.

Tuttavia, oltre a calibrare l'offerta formativa, la Regione offre assistenza alle imprese durante la ricerca di personale.

L'iniziativa attualmente in corso, concordata con una nota compagnia crocieristica, ne è la dimostrazione: l'Agenzia regionale per il Lavoro in collaborazione con l'Università di Trieste hanno infatti predisposto la selezione di candidati che, il 22 ottobre a bordo della nave Costa Mediterranea, affronteranno l'ultima selezione prima dell'assunzione.

Delle tante opportunità di lavoro che giungono dal mare, ovvero da settori quali cantieristica, trasporti, magazzinaggio e logistica, hanno poi parlato Sommariva, Beduschi e Zvech. Il segretario dell'Autorità portuale, in particolare, ha fatto presente come lo scalo triestino sia in una fase "di grande dinamicità", il che è testimoniato anche dalla ricerca di 15 diversi profili da assumere con contratto a tempo indeterminato.

Mostre: i porti Ue più belli, Trieste il più rappresentato

Rassegna itinerante di 50 scatti per concorso lanciato dalla Ue



(ANSA) - TRIESTE, 7 OTT - Le poderose gru di Amburgo in fila al tramonto, i colori eccessivi della Londra vista dall'acqua, il mare in tempesta nel blu cobalto di Zadar (Croazia), la splendida e malinconica Venezia e, soprattutto, la bella Trieste. Nel concorso di fotografia bandito dall'Unione Europea in cui i cittadini dovevano immortalare a scelta uno dei circa tremila porti dell'Ue, il capoluogo giuliano ha vantato il più alto numero di scatti. Tra le 50 foto selezionate, Trieste è stata la città numericamente più rappresentata (sei volte). In occasione dell'annuale Giornata europea del mare, la Direzione generale Affari marittimi e pesca della Commissione Ue, per far conoscere i porti di qualunque dimensione e attività che puntellano le coste europee, ha lanciato #myportforTurku, dal nome della città portuale finlandese (Turku), quest'anno capitale della Giornata stessa. I cittadini potevano immortalare con qualunque apparecchiatura (macchina fotografica, cellulare o quant'altro) il porto di maggior gradimento, dai canali navigabili di Sète (Francia) a quello bello di Ventepies (Lituania), dall'italiana Ravenna alla festaiola Ibiza, per poi pubblicare lo scatto sui canali social di Instagram, Facebook e Twitter. L'iniziativa ha avuto successo e 234 cittadini di 24 paesi europei, tra i quali fotografi amatoriali, professionisti, blogger, giornalisti e appassionati di mare, hanno postato 579 foto, scatti che svelano aspetti sconosciuti di 166 porti. Ne è scaturita una mappa colorata ed emozionante dove tra mare e imbarcazioni - unici elementi fissi per tutte le foto - si scoprono sconosciuti scorci di pescatori, distesa di alberi e vele; o si resta sgomenti davanti alla mole immensa delle navi da crociera o delle gigantesche portacontainer che oscurano qualunque panorama. Se Trieste è la città con il maggior numero di scatti, non scherzano nemmeno Amburgo, Saint-Malo, Antwerpen. I 50 scatti più belli sono stati selezionati, stampati e ne è stata allestita una mostra, ovviamente, a Turku. Di lì le foto sono state messe in esposizione a Bruxelles, poi ad Amburgo e ora sono a Trieste, dove resteranno ancora per qualche giorno. La Sottostazione elettrica del Porto Vecchio dunque, dove l'Autorità Portuale ha allestito la mostra, è frequentata da scolaresche e visitatori guidati giunti in città anche in occasione della 48 Regata Velica Internazionale Barcolana. E di vela in vela, di onda in onda si solcano i mari che tengono uniti l'Unione, più di quanto non riescano a fare gli uomini. (ANSA).

Il Nautilus

Porto di Trieste: tra i porti Ue più belli



TRIESTE – Le poderose gru di Amburgo in fila al tramonto, i colori eccessivi della Londra vista dall'acqua, il mare in tempesta nel blu cobalto di Zadar (Croazia), la splendida e malinconica Venezia e, soprattutto, la bella Trieste. Nel concorso di fotografia bandito dall'Unione Europea in cui i cittadini dovevano immortalare a scelta uno dei circa tremila porti dell'Ue, il capoluogo giuliano ha vantato il più alto numero di scatti. Tra le 50 foto selezionate, Trieste è stata la città numericamente più rappresentata (sei volte). In occasione dell'annuale Giornata europea del mare, la Direzione generale Affari marittimi e pesca della Commissione Ue, per far conoscere i porti di qualunque dimensione e attività che puntellano le coste europee, ha lanciato #myportforTurku, dal nome della città portuale finlandese (Turku), quest'anno capitale della Giornata stessa. I cittadini potevano immortalare con qualunque apparecchiatura (macchina fotografica, cellulare o quant'altro) il porto di maggior gradimento, dai canali navigabili di Sète (Francia) a quello bello di Ventepies (Lituania), dall'italiana Ravenna alla festaiola Ibiza, per poi pubblicare lo scatto sui canali social di Instagram, Facebook e Twitter.

L'iniziativa ha avuto successo e 234 cittadini di 24 paesi europei, tra i quali fotografi amatoriali, professionisti, blogger, giornalisti e appassionati di mare, hanno postato 579 foto, scatti che svelano aspetti sconosciuti di 166 porti. Ne è scaturita una mappa colorata ed emozionante dove tra mare e imbarcazioni – unici elementi fissi per tutte le foto – si scoprono sconosciuti scorci di pescatori, distesa di alberi e vele; o si resta sgomenti davanti alla mole immensa delle navi da crociera o delle gigantesche portacontainer che oscurano qualunque panorama.

Se Trieste è la città con il maggior numero di scatti, non scherzano nemmeno Amburgo, Saint-Malo, Antwerpen. I 50 scatti più belli sono stati selezionati, stampati e ne è stata allestita una mostra, ovviamente, a Turku. Di lì le foto sono state messe in esposizione a Bruxelles, poi ad Amburgo e ora sono a Trieste, dove resteranno ancora per qualche giorno.

La Sottostazione elettrica del Porto Vecchio dunque, dove l'Autorità Portuale ha allestito la mostra, è frequentata da scolaresche e visitatori guidati giunti in città anche in occasione della 48 Regata Velica Internazionale Barcolana. E di vela in vela, di onda in onda si solcano i mari che tengono uniti l'Unione, più di quanto non riescano a fare gli uomini.

ECONOMIA E Bettin sposa una Marittima fuori dalla laguna: «Scelta strategicamente esatta»

Costa: «Grandi navi 4 anni senza decidere»

AUTORITÀ PORTUALE

«Le Tresse
restano
la soluzione
migliore»

Ellsio Trevisan

MESTRE

Serve «un'apposita Autorità o figura di commissario» per realizzare il porto offshore, perché è una «scelta strategicamente esatta». Non lo dicono armatori o

imprenditori vari ma un ambientalista storico e attuale presidente della Municipalità di Marghera, Gianfranco Bettin.

Anche lui, dunque, sostiene il nuovo porto al largo di Malamocco e la nomina di un commissario per realizzarlo. E in questo caso, anche se Bettin non fa nomi, è Paolo

vo della nuova Porto Marghera - commenta Paolo Costa -. E poi mi pare ormai riconosciuto anche un secondo fattore, ossia che il porto offshore costituisce la risposta innovativa più importante per rilanciare l'intera portualità italiana».

Bettin sostiene che le nuove banchine servirebbero a sviluppare il porto commerciale, in particolare dei container che rischiano di imporre in laguna il gigantismo delle navi che li trasportano.

«L'aspetto più importante è che se davvero la comunità mondiale vuole salvare Venezia deve darle la possibilità che si salvi da sola, e abbiamo visto che sostenerla solo col turismo pone qualche problema per dire un eufemismo - afferma Costa -. In secondo luogo il fatto che il futuro della portualità italiana, per non restare in seconda categoria, si gioca sull'Adriatico, Est con Trie-

ste e Ovest con Venezia, mi pare una constatazione non più un'opinione».

Per le navi da crociera, altri giganti, Bettin sostiene che bisogna pensare a una soluzione che eviti «ogni nuovo scavo in laguna». Perché la questione dirimente, oltre a quelle economiche, tecniche e ambientali nel senso che avvicinare le navi a Marghera significherebbe farne respirare i fumi agli abitanti, è «l'impatto di ogni nuovo progetto di risistemazione o ricollocazione portuale sull'idrodinamica e sull'equilibrio della laguna».

«Cosa penso io si sa da troppo tempo - ribatte Costa -. Osservo solo che sono 4 anni che si continua a non decidere. Il decreto Clini-Passera è del 2 marzo 2012, e il 12 marzo 2012 abbiamo presentato una proposta. Se fosse stata accolta oggi non saremmo qui a discuterne».

Per Costa, dunque, il canale Contorta era la soluzione migliore e oggi c'è il Tresse-Nuovo. Bettin, invece, boccia qualsiasi scavo in laguna, anche se del canale dei Petroli per adeguarlo alle navi da crociera; ed escludendo tutte le soluzioni interne, non rimane che quella di un approdo fuori delle bocche di porto come propone l'ex ministro De Piccoli.

© riproduzione riservata



PRESIDENTE

Paolo
Costa

**all'Autorità
Portuale**

Costa, il cui secondo mandato da presidente dell'Autorità portuale è in scadenza, che potrebbe restare come commissario.

«Non è una questione di nomi ma di rispondere alla domanda se vogliamo che il porto possa fare la sua parte per sostenere la nuova base economica veneziana e costituire il fattore attratti-

CONCLUSA LA GARA INTERNAZIONALE DELL'AUTORITY

Offshore di Venezia il progetto a 4C3

Il vincitore è il raggruppamento italo-cinese guidato da China Communication Constructions

VENEZIA - La progettazione definitiva dell'innovativo sistema portuale offshore-onshore di Venezia che comprende la piattaforma d'altura al largo di Malamocco e il primo terminal container che sorgerà in area Montesyndial a Porto Marghera, è stato oggetto di un bando di gara internazionale cui hanno preso parte le migliori società di ingegneria mondiale provenienti, oltre che dall'Italia, anche da Francia, Spagna, Olanda, Belgio, Gran Bretagna, Cina e Stati Uniti. Lo comunica l'Authority portuale che così rende nota l'operazione.

"Solo il raggruppamento di imprese italo-cinese 4C3 - dice l'Authority - costituito dalle società 3 I Progetti Italia ed E-Ambiente, guidato dal 5° general contractor mondiale China Communication Constructions Company Group (CCCCG) ha superato la stringente soglia di sbarramento prevista dal bando e finalizzata ad ottenere un elevato standard di progettazione.

Espletate le ultime verifiche amministrative, il gruppo cui verrà aggiudicato il bando del valore di oltre 4 milioni di euro, avrà il compito di sviluppare la progettazione definitiva della diga e del molo container del Terminal d'altura, da collegare al Terminal a terra a Marghera in area Montesyndial con l'innovativo sistema di trasporto nautico delle Mama Vessel, nonché di eseguire le attività di monito-



raggio e indagini ambientali per la durata di 180 giorni.

"Anche questa volta - ha dichiarato il presidente dell'Authority portuale Paolo Costa - la gara internazionale è andata per lo studio e la progettazione del sistema portuale onshore-offshore di Venezia è stata un successo in termini di partecipazione e risposta. Le società di progettazione e costruzione tra le migliori del mondo si sono interessate a quella che, fino a qualche tempo fa, era solo un'idea sulla carta. Con il loro apporto, hanno contribuito a renderlo un progetto credibile, sostenibile e interessante non solo per l'Italia ma per tutti

quei Paesi che, per motivi diversi, hanno necessità di spostare la movimentazione e la gestione dei container offshore anche per motivi anti-terrorismo.

"Non nascondo la mia soddisfazione - ha concluso Costa - nel poter annunciare che il primo della lista è il consorzio italo-cinese, guidato dalla China Communication Constructions Company Group, che sta studiando da tempo il progetto, anche nella prospettiva della sua costruzione, gestione e finanziamento e che per questo ha deciso di creare un apposito raggruppamento europeo di imprese per poter prendere parte alla gara di progettazione".

Porto Genova, investimenti +60% negli anni della crisi

I terminalisti hanno speso 670 milioni dal 1994. Record nel 2015



In vent'anni, dal 1994, quando hanno iniziato l'attività con la nascita del porto dei privati, le imprese dei terminal portuali di Genova hanno investito 670 milioni di euro. E gli anni della crisi economica non hanno fermato gli investimenti che dal 2007 al 2015 hanno infatti registrato una crescita del 60%. Con un "picco" di 61 milioni di euro, record storico, proprio nel 2015, quando il porto ha registrato il record anche per la movimentazione dei container, arrivando a 2.249.902 teu. Sono i dati contenuti nell'analisi dell'Autorità portuale di Genova. Se si sommano ai 670 i 340 milioni di investimenti programmati dai tre terminalisti - Sech, Spinelli e San Giorgio - che hanno chiesto il rinnovo delle concessioni (pratica congelata dopo le contestazioni dei revisori dei conti) si arriva al miliardo. Un dato che conferma l'importanza del porto di Genova in un quadro economico difficile per la città e la regione, rispecchiato dai dati diffusi dallo studio della Banca d'Italia che per il triennio 2013-2015 disegna una situazione molto variabile per gli investimenti nel quadro produttivo e industriale, ancora frenati dall'incertezza del contesto macroeconomico. (ANSA).

Il Nautilus

Porto di Genova: investimenti +60% negli anni della crisi



GENOVA – In vent’anni, dal 1994, quando hanno iniziato l’attività con la nascita del porto dei privati, le imprese dei terminal portuali di Genova hanno investito 670 milioni di euro. E gli anni della crisi economica non hanno fermato gli investimenti che dal 2007 al 2015 hanno infatti registrato una crescita del 60%. Con un “picco” di 61 milioni di euro, record storico, proprio nel 2015, quando il porto ha registrato il record anche per la movimentazione dei container, arrivando a 2.249.902 teu. Sono i dati contenuti nell’analisi dell’Autorità portuale di Genova. Se si sommano ai 670 i 340 milioni di investimenti programmati dai tre terminalisti – Sech, Spinelli e San Giorgio – che hanno chiesto il rinnovo delle concessioni (pratica congelata dopo le contestazioni dei revisori dei conti) si arriva al miliardo.

Un dato che conferma l’importanza del porto di Genova in un quadro economico difficile per la città e la regione, rispecchiato dai dati diffusi dallo studio della Banca d’Italia che per il triennio 2013-2015 disegna una situazione molto variabile per gli investimenti nel quadro produttivo e industriale, ancora frenati dall’incertezza del contesto macroeconomico.

Porto di Genova: in 20 anni dai terminal privati 670 mln euro di investimento. Record nel 2015

(FERPRESS) – Genova, 7 OTT – Le imprese terminaliste che operano nel porto di Genova hanno generato, dall'inizio delle loro attività (attorno alla metà degli anni '90) a oggi, investimenti fissi per oltre 670 milioni di euro, diversamente ripartiti tra i vari comparti che caratterizzano l'offerta genovese. Se si aggiungono i 340 milioni di euro di investimenti programmati dai tre terminalisti che hanno recentemente ultimato la loro pratica di concessione, si supera la quota di un miliardo di euro. Osservando i dati e gli studi dell'Autorità portuale, per altro, emerge che nel periodo compreso tra il 2007 (ante crisi economica) e la fine del 2015 gli investimenti hanno fatto registrare una crescita del 60 per cento, con un andamento positivo e sostenuto lungo tutto il periodo in esame.

Le performance delle imprese terminalistiche genovesi si pongono in decisa controtendenza rispetto al quadro produttivo e industriale della Liguria illustrato da Banca d'Italia lo scorso luglio e che nel triennio 2013-2015 configura, sotto il profilo degli investimenti, una situazione di estrema variabilità connessa all'elevata incertezza del contesto macroeconomico.

I dati, d'altra parte, rispecchiano e confermano i recenti risultati emersi dallo studio Nomisma-Prometeia-Tema sull'impatto economico e sociale delle attività portuali genovesi (link: <https://t.co/Epi4X2Aj0B>). Il 2015, in particolare, ha rappresentato un anno di assoluto rilievo per il porto di Genova con un record storico pari ad oltre 61 milioni di euro che, in termini cumulati, corrispondono a una crescita del 10 per cento rispetto all'anno precedente.

Gli investimenti relativi al 2015 sono riconducibili per quasi il 60 per cento al comparto di contenitori (36 milioni di euro), che negli ultimi anni ha investito in modo crescente nel rinnovo degli impianti e dell'equipment portuale, oltre alla realizzazione di interventi volti all'ampliamento della capacità di movimentazione dei terminal, considerato il costante incremento dei traffici registrati negli ultimi anni, passati dai circa 1,5 milioni di teu del 2009 agli oltre 2,2 milioni del 2015 (+ 47 per cento).

Anche i comparti dei terminal cosiddetti multipurpose (container, rotabili e merci varie) e "specializzati" (forestali, metalli...) hanno fatto segnare un significativo picco di crescita degli investimenti rispetto al 2014. Nel 2015 si sono realizzati oltre 18 milioni di euro di interventi rispetto ai circa 9 milioni relativi all'anno precedente. Anche per tali comparti le voci più rilevanti hanno riguardato il rinnovo di equipment e attrezzature di movimentazione, oltre ad una quota importante di investimenti destinati alla riqualificazione infrastrutturale e all'efficientamento e ammodernamento complessivo dei terminali portuali, anche in tal caso conseguenti a una massiccia crescita dei traffici che è risultata quasi raddoppiata nel periodo 2009-2015, passata dai 5,8 milioni di tonnellate del 2009 ai circa 11 milioni del 2015. [/dc]

La Gazzetta Marittima

Un consorzio sui TEU a La Spezia

LA SPEZIA – Un consorzio fra imprese per imprimere slancio al progetto di Santo Stefano Magra come area indispensabile per garantire valore aggiunto al traffico di container nel porto di La Spezia. Questo è uno dei principali progetti per il rilancio dello scalo marittimo che La Spezia Port Service, ovvero la community portuale spezzina, sta mettendo a punto per impedire che i primi segnali di stagnazione in atto, si trasformino in prodromi di una recessione e specialmente di distruzione di quel modello di coesione fra Autorità portuale, l'operatore concessionario del terminal e le professioni del porto che hanno determinato per oltre vent'anni il successo unico dello scalo del levante ligure. "Il blocco del dragaggio dei fondali al Molo Fornelli, in conseguenza di una inchiesta giudiziaria, ma anche e specialmente i conflitti e le problematiche anche comunitarie connesse con i Corridoi doganali – afferma La Spezia Port Service – nonché le preoccupazioni per un cambiamento di mission del maggiore concessionario portuale (cambiamento in queste ore confermato direttamente in un comunicato stampa del gruppo Contship), hanno spinto gli operatori a compattarsi sulla necessità di varare una nuova idea di porto". "Sono maturate due consapevolezza: da un lato, che il porto non possa essere un puro centro di transito di container, ma debba lasciare ricadute sul territorio; dall'altro, che il modello di porto monoculturale, nella prospettiva dell'integrazione con Carrara va ripensato". "E' quindi necessario oggi un approfondimento che miri a valorizzare le opportunità territoriali che la riforma ci offre e tutto ciò dovrà rappresentare il primo compito della nuova Autorità di sistema portuale".

IL CASO

Manganaro: "Le riparazioni sono un bene della città"

«Le Riparazioni Navali del Porto di Genova sono uno dei pezzi importanti dell'industria cittadina: creano ricchezza e occupazione per alcune migliaia di lavoratori e per le loro famiglie». Bruno Manganaro, segretario genovese della Fiom, polemizza con il comitato Porto Aperto che ieri si è rivolto alla prefettura per indurre il ministero dell'Ambiente a intervenire sulla situazione delle riparazioni navali. «Normalmente una città, con le sue istituzioni, dovrebbe difendere e preservare con investimenti per ammodernarle e ampliarle da un punto di vista tecnologico e ambientale — dice — Siamo invece all'ennesima messa in scena di un fastidio se non di vero e proprio odio per l'industria ed il lavoro. Mai che si ipotizzi investimenti per rendere compatibili il lavoro e l'ambiente, cosa assolutamente possibile. Noi diciamo no e faremo sentire la nostra voce, perché ci sono uomini e donne che costruiscono il loro reddito con il lavoro nelle Riparazioni Navali di Genova. Forse questo non è un problema per i diversi soggetti che ne chiedono la chiusura, ma per la gente normale, avere un lavoro ed un reddito fa la differenza fra vivere o morire».



LA FIOM

«No al Comitato che vuole fermare le Riparazioni Navali»

«INVECE di intentare azioni legali contro le Riparazioni navali, si faccia una politica seria di sviluppo e investimenti in questo importante settore industriale della città, per ammodernarlo dal punto di vista tecnologico e ambientale». Il segretario generale della Fiom, Bruno Manganaro, commenta così la notizia di un esposto alla Procura presentato dal Comitato Porto Aperto per chiedere l'intervento del Ministero dell'Ambiente a tutela della salute dei cittadini, messa a repentaglio, secondo i ricorrenti, dalle attività inquinanti di quell'insediamento industriale. Un esposto che segue la bocciatura di un ricorso presentato mesi fa al Tar. «Le Riparazioni Navali sono uno dei pezzi importanti dell'industria cittadina - dice Manganaro - Creano ricchezza e occupazione per alcune migliaia di lavoratori e per le loro famiglie. Normalmente una città, con le sue istituzioni, dovrebbe difenderle e preservarle. Siamo invece all'ennesima messa in scena. Noi diciamo no e faremo sentire la nostra voce. Forse questo non è un problema per i diversi soggetti che ne chiedono la chiusura, ma per la gente normale, avere un lavoro ed un reddito fa la differenza fra vivere o morire».

La Gazzetta Marittima

Gli interventi all'Italian Cruise Day

LA SPEZIA - La crocieristica nel Mediterraneo tra incertezze attuali e positive prospettive di sviluppo, un'accoglienza favorevole della nuova riforma portuale e ulteriori investimenti da parte di compagnie di crociera e porti a sostegno del comparto: sono queste le tematiche principali discusse ed emerse nella sesta edizione di Italian Cruise Day, il forum di riferimento in Italia sull'industria crocieristica nazionale presso l'Auditorium del porto della Spezia. Tomaso Cognolato - CEO Terminal Napoli - ha evidenziato l'importanza di un dialogo sempre più stretto, continuo e diretto tra compagnie di crociera e terminal portuali al fine di ottimizzare le pianificazioni, creare un'offerta mirata per la clientela e il territorio ed essere in grado di rispondere con prontezza ai cambiamenti del mercato. Giovanni Lorenzo Forcieri - presidente dell'Autorità Portuale della Spezia - nel suo intervento ha posto l'attenzione sulla centralità del Mediterraneo nei traffici crocieristici e, per quanto riguarda la riforma portuale, ha sottolineato le sue ricadute positive soprattutto per quanto riguarda semplificazione e snellimento delle procedure. Per quanto riguarda La Spezia, ha proseguito Forcieri, l'unione con Carrara porterà all'affermazione di un'Area Vasta di grande interesse turistico, storico e culturale. Leonardo Massa - country manager MSC Crociere - ha sottolineato l'importanza degli investimenti in nuove unità e in nuove destinazioni come ad esempio Cuba, e ha ricordato come il traffico crocieristico rappresenti per il territorio una straordinaria opportunità di promozione non ancora sfruttata al meglio. Nel suo intervento, Massa ha evidenziato inoltre come il sistema infrastrutturale e intermodale siano aree di sviluppo per la crescita del comparto. Franco Napp - amministratore delegato Trieste Terminal Passeggeri - ha messo in evidenza come nell'impostazione degli itinerari le compagnie debbano considerare il porto non solo come una destinazione ma anche dal punto di vista dei servizi accessori che può offrire alle navi che vi scalano. Gianni Rotondo - direttore generale Italia Royal Caribbean International - ha posto l'attenzione sull'importanza di mantenere alti gli investimenti in tutti gli elementi che contribuiscono alla soddisfazione del cliente come, ad esempio, nuove navi, porti e nuovi itinerari e tours innovativi puntando sulla qualità dei servizi a prezzi competitivi. Mario Zanetti - VP revenue management, Air & Sea, Itinerary Planning Costa Crociere - ha invece evidenziato come la crociera rimanga una tipologia di vacanza con un elevato rapporto qualità/prezzo offrendo agli ospiti un servizio impareggiabile. Secondo Zanetti, è auspicabile che l'esperienza che gli ospiti vivono a bordo sia altrettanto emozionante e unica quanto quella che sperimentano una volta scesi a terra. Italian Cruise Day è proseguito con la consegna del Premio di Laurea ICD (valore: 1.000 euro) assegnato alla miglior tesi di laurea dedicata alla produzione e/o al turismo crocieristico (titolo: "What cruiser wants. Dalle strategie comunicative delle Cruise Lines alle scelte del consumatore") e del Premio di Laurea Assoporti (valore: 500 euro) assegnato alla miglior tesi di laurea dedicata alla portualità crocieristica (titolo: "Trend in atto nel settore crocieristico: il ruolo dei Cruise Terminal per il rilancio della destinazione turistica"). Al termine delle premiazioni si sono tenuti gli incontri stampa di Autorità Portuale di Cagliari e Cagliari Cruise Port, Ligurian Ports Alliance e Autorità Portuale di Palermo, realtà aderenti a La Casa dei Porti Crocieristici, l'iniziativa di Risposte Turismo volta a valorizzare i risultati ottenuti, i progetti in essere e le attività in programma dei terminal crocieristici agli operatori del comparto, agli amministratori pubblici e ai media. Durante la mattinata odierna è stata inoltre annunciata la sede della prossima edizione del forum: sarà Palermo ad ospitare l'Italian Cruise Day 2017. Nel pomeriggio si è tenuta la sessione "Benvenuti crocieristi! Le iniziative territoriali di accoglienza e di assistenza ai crocieristi" dedicata ai progetti e alle iniziative proposte da enti locali e vari soggetti operanti a livello di destinazione ai passeggeri delle navi da crociera, ed è in corso di svolgimento l'ultima sessione intitolata "La crocieristica italiana nel quadro della macroindustria turistica nazionale e degli indirizzi di politica europea", durante la quale i relatori si confronteranno sul livello di attenzione al settore crocieristico riservato dalle politiche turistiche nazionali ed europee.

L'avvisatore Marittimo

PRIMO OTTO MESI DELL'ANNO



Ravenna, il traffico portuale cresce del 9%

I dati del traffico ottenuti nei primi otto mesi del 2016 dal porto di Ravenna, sono di segno positivo. La movimentazione totale è stata di 17,5 milioni di tonnellate di merce, pari ad un incremento dell'8,7% su base annua. Gli sbarchi sono stati pari a 15 milioni di tonnellate, 1,3 milioni in più rispetto allo scorso anno (+9,7%), mentre gli imbarchi ammontano a quasi 2.500.000 tonnellate (+2,7%). In particolare la movimentazione di agosto è stata pari a 2.085.484 tonnellate, più 22,2% rispetto ad agosto 2015. In crescita il numero delle navi, 2.008 attracchi contro i 1.850 dello scorso anno (+8,5%). Le merci secche hanno segnato un aumento

del 9,1%, le rinfuse liquide hanno fatto registrare una crescita pari al 5,2%, mentre le merci in container risultano in aumento del 3,4% e quelle su rotabili del 22,3%. La crescita più rilevante in valore assoluto riguarda il comparto alimentare, derrate alimentari solide e prodotti agricoli, pari a 2.885.096 tonnellate (+20%). Significativo l'aumento per i materiali da costruzione, con 3.264.187 tonnellate movimentate (+18,5%), ed in particolare per le materie prime per le ceramiche con un incremento del 12,0%. Consistente anche l'incremento dei concimi mentre per i prodotti metallurgici si è registrato un incremento del 3,2%.

INVESTIMENTI PER IL FUTURO

Così la Regione rilancerà il territorio apuano

Presentato il piano da 6,5 miliardi per lo sviluppo della Toscana da qui al 2020
Con tanta attenzione al porto di Marina, alle cave e al dissesto idrogeologico

► MASSA CARRARA

Oltre sei miliardi di euro da spendere entro il 2020, per realizzare 26 progetti, che vanno dalla reindustrializzazione, alla cooperazione internazionale, necessari a proiettare la Toscana in Europa. Si sta parlando del Prs, Programma Regionale di Sviluppo: in pratica il futuro, il domani di una regione attanagliata dalla crisi occupazionale, le nuove povertà e la disparità di sviluppo tra il suo entroterra e la sua costa.

A presentare i progetti alla villa della Rinchiosa c'era il consigliere regionale del Pd Giacomo Bugliani, alla presenza di tutte le associazioni di categoria, balneari, commercianti, le sigle sindacali, Confindustria, Camera di Commercio, Cna,

Confartigianato, Coldiretti, tanti imprenditori, tra cui l'ex sindaco Roberto Pucci, segretari di partito e amministratori. Il tema è complesso, l'ossatura del Piano è stata appena accennata, attraverso il primo documento programmatico approvato dalla commissione regionale: gli interlocutori, però, hanno capi-

to che da qui ai prossimi tre anni ci sarà da rimboccare le maniche per far confluire su Massa Carrara parte delle risorse disponibili. Occorrono idee, progetti, scommesse: la Regione non aspetta altro, ma non regalerà nulla.

Nove gli obiettivi del Prs, di cui sei dettati da Europa 2020, tra cui alzare i livelli di occupazione; reinvestire l'1,5 per cento del Pil in ricerca e sviluppo; tagliare del 20% le emissioni di gas serra; abbassare il tasso di abbandono scolastico al 13% e aumentare quello di istruzione universitaria al 30%. Ancora, ridurre di 630mila le persone in situazione di povertà ed emarginazione; non arretrare più gli occupati nel settore industriale e ridurre la disparità di sviluppo che esiste tra i vari territori della regione, soprattutto tra il nord e il sud, la costa e l'entroterra.

Vendesi i progetti da finanziare, come detto, con 6,7 miliardi di euro. Uno di questi riguarda nello specifico la provincia di Massa Carrara: rilancio della competitività della costa. In pratica sembra scritto per noi. "Difendere l'occupazione e il reddito dei lavoratori

colpiti dalla crisi: si legge nel -; promuovere la costa attraverso la riqualificazione ambientale; potenziare le infrastrutture dei porti, e fornire sicurezza sul lavoro nei porti di Carrara, Piombino e Livorno; infine promuovere l'utilizzo dei materiali di cava".

«Voglio sottolineare il peso della nostra provincia nel progetto numero 3 - commenta Bugliani - dedicato all'area costiera, in cui si parla espressamente del ruolo strategico del porto di Marina di Carrara, per cui è arrivato già un primo milione di euro con la ultima variazione di bilancio, a cui si aggiungeranno altri negli anni a venire fino al 2037».

Nel Prs figura poi un progetto sulla piana fiorentina, uno sull'arcipelago toscano. Il progetto per le aree interne e per la montagna: promozione del sistema delle arti, agenda digitale, banda larga; sviluppo rurale per una agricoltura di qualità, riqualificazioni urbane, turismo e commercio, riforma sanitaria, tutela dei diritti civili, lotta alla povertà e inclusione sociale, legalità e sicurezza, assetto idrogeologico e adattamento ai cambiamenti climati

ci. Riguardo il dissesto idrogeologico Bugliani ha ricordato che «Massa Carrara è la provincia che ha ricevuto più finanziamenti dopo Firenze per la difesa del suolo. Oltre 26 milioni di euro: occorre continuare su questa strada, garantendo a livello locale un'efficace programmazione per poter ottenere risorse». E se aggiungiamo anche i progetti Giovani sì, successo scolastico, politiche per l'accoglienza e l'integrazione degli stranieri, città universitarie e attività di cooperazione, va da sé che la Regione intende intervenire a 360 gradi».

L'assessore regionale Marco Remaschi, impossibilitato ad intervenire, ha inviato un contributo all'iniziativa: «Il Prs è certamente un documento ambizioso, ma è proprio l'ambizione di cambiare in meglio la nostra società, il nostro territorio, che deve essere la base per una corretta azione amministrativa; non è con la paura di osare che ci garantiamo un futuro, non si può rinunciare alle opportunità solo per il timore di non poter alle volte raggiungere gli obiettivi che ci siamo prefissati».

Manuela D'Angelo

Il futuro in ventisei progetti «Per noi è un'occasione unica»

Presentato il programma regionale di sviluppo 2016-2020

PROGRAMMA regionale di sviluppo 2016-2020: un documento contenente 26 progetti per la Toscana di domani. La presentazione è avvenuta a Villa Rinchiostra in un incontro aperto a categorie, amministratori, sindacati, mondo dell'associazionismo e delle imprese. Ha introdotto il consigliere regionale Giacomo Bugliani, evidenziando l'importanza dei nove obiettivi contenuti nel Prs di cui sei dettati da Europa 2020 e tre dalla Toscana, nonché dei 26 progetti regionali per un investimento complessivo di 6,4 miliardi in cinque anni. Il Prs è stato presentato ieri contestualmente in diverse sedi regionali nell'ambito degli appuntamenti promossi dal gruppo Pd in Consiglio regionale al fine di recepire istanze e proposte. Il consigliere Bugliani ha ringraziato per la folta partecipazione, a testimonianza dell'attenzione verso il territorio su temi fondamentali per la sua ripresa. Dopo un'ampia introduzione del corposo documento, il



SVILUPPO Il consigliere regionale Giacomo Bugliani durante l'incontro svoltosi ieri a Villa Rinchiostra

consigliere del Partito democratico si è soffermato sulle specificità che riguardano Massa Carrara. «I 26 progetti sono trasversali e in ognuno di questi sicuramente possiamo trovare punti che riguardano il nostro territorio. Ci tengo a sottolineare però il peso della nostra provincia nel Progetto 3, dedicato al rilancio della competitività dell'area costiera,

in cui si parla del ruolo strategico del porto di Marina di Carrara per cui è arrivato già un primo milione di euro e a cui si aggiungeranno altre risorse negli anni a venire fino al 2037». Il consigliere ha ribadito inoltre che è stata posta la massima attenzione al capitolo dedicato al tema del lavoro: «Il nostro è un territorio indietro rispetto al

trend regionale che deve essere da stimolo - ha aggiunto sottolineando la disparità tra area di costa e entroterra del territorio toscano -. Si registra una debole ripresa dell'economia che ancora, purtroppo, non è in grado di creare posti di lavoro». Tra gli intervenuti Andrea Figaia della Cisl, Dino Sodini, presidente

IL PUNTO

Bugliani: «Ruolo strategico del porto di Carrara, risorse in arrivo fino al 2037»

Ccisa, Andrea Balestri, direttore Associazione Industriali, Gabriele Caroli, assessore alle politiche industriali del Comune di Massa, Claudia Rinaldi di Confartigianato, Vincenzo Tongianni, di Coldiretti. L'assessore Remaschi, impossibilitato a venire per problemi personali, ha inviato un contributo all'iniziativa.

Angela Maria Fruzzetti

LA GUERRA DELLE BANCHINE

Grendi chiede altro spazio in porto

Il gruppo dei Musso vuole 20 anni di concessione alla Buscaioli. Alla società di Bogazzi imposto il termine di 14 mesi

di Alessandra Vivoli

► CARRARA

Il gruppo Grendi chiede nuovi spazi in porto. Proprio in un momento delicatissimo per l'assetto futuro dello scalo di Marina di Carrara. E, soprattutto, proprio mentre la Porto di Carrara spa (per oltre trent'anni operatore unico dentro allo scalo) sta ancora attendendo - e fino a fine mese i giochi sono aperti - l'esito della richiesta di concessione per la banchina Talerio.

E, da quanto trapela da ambienti portuali, da parte dell'Authority ci sarebbe stato un vero e proprio sgambetto alla società dell'armatore Enrico Bogazzi: perché per la Grendi i giochi, questa volta, sarebbero già fatti. E pure il via libera alla nuova concessione.

La nuova richiesta del gruppo Grendi. Ma procediamo con ordine. Giovedì scorso l'Authority portuale ha pubblicato (senza che di ciò fosse fatta alcuna menzione nel corso dell'adunanza del Comitato Portuale, fa notare chi era presente alla riu-

nione) anche la domanda di concessione suppletiva per 20 anni presentata dalla Grendi Trasporti Marittimi Spa in data 13/9/2016, per avere in concessione demaniale un'area e una pertinenza demaniale ubicati sulla banchina Buscaioli (sono i beni relativamente al quali l'Authority aveva chiesto alla Porto di rinunciare mediante la stipula dell'accordo sostitutivo stipulato il 29 agosto scorso).

La polemica. Quello che dagli ambienti vicino alla Porto spa viene contestato è che l'Authority avrebbe adottato due pesi e due misure: alla Porto di Carrara, che lavora nel porto da 40 anni ed ha oggi conta più di 110 dipendenti si concede solo un pezzettino del porto e, per darle Talerio, si chiede che la concessione abbia una durata al massimo di 14 mesi, mentre agli altri sembra posano essere estese le concessioni per altri 20 anni.

La guerra delle concessioni. La Porto presentò istanza di rilascio della concessione demaniale il 22/2/2016 e l'accordo sostitutivo è stato stipulato il

29/8/2016, cioè solo dopo più di sei mesi (tempo abbastanza lungo per un procedimento amministrativo) ed a seguito dell'intervento della Magistratura (26/8/2016) che aveva disposto il sequestro di alcune aree all'interno dello scalo.

Per Grendi i tempi sono stati molto più celeri: l'istanza è del 30/11/2015 e l'accordo sostitutivo è stato stipulato il 3/2/2016 (nonostante le feste natalizie).

L'istanza presentata dalla Porto ha a oggetto sia l'area di Levante (banchina Fiorillo e piazzale Città di Massa) sia la banchina Talerio, nonché le aree retrostanti, per un periodo di 20 anni: dopo aver dovuto negoziare le clausole con l'Authority, la Porto è stata concessa solo l'area di Levante. Alla Porto è stata negata la banchina Talerio, dove può infatti lavorare solo in base all'autorizzazione di cui all'art. 16 della L. 84/94. Il 5 settembre scorso la Porto ha reiterato all'Authority l'istanza di concessione per la Talerio.

L'intervento della Magistratura. La Magistratura il 7 settembre

scorso, a seguito dell'istanza della Porto volta a ottenere la restituzione di tutti i mezzi sequestrati posti a Ponente (Talerio) del porto (cioè sulle aree e sulle banchine per le quali l'Authority non ha rilasciato la concessione), ha concesso, in accoglimento dell'istanza, la facoltà di utilizzo dei beni fino al 31 dicembre e ha disposto che la Porto corrisponda l'importo di 65.000 euro all'Authority portuale stessa. Il 12 settembre la somma è stata versata, con l'invito a definire la questione. Richiesta che viene sollecitata a più riprese dalla Porto. Il 29 settembre (prima che si tenesse il Comitato Portuale), la Porto ha presentato un'istanza per ottenere ai sensi dell'art. 18, c.7., della L. 84/94 (mediante specializzazione del traffico) la concessione per 20 anni della banchina Talerio. Il commissario Straordinario Messina ha sollevato un'eccezione, chiedendo che la Porto formulasse una nuova istanza, con espressa indicazione del nuovo termine di durata fino al 31 dicembre 2017, cosa che è stata fatta con istanza presentata il 30 settembre scorso.



Francesco Messina

» Il commissario Messina ha chiesto alla società di Bogazzi di formulare una nuova istanza



Uno dei mezzi della Grendi in porto a Marina di Carrara

BOTTA E RISPOSTA SECCA REAZIONE DEL GOVERNATORE ROSSI AL SINDACO NOGARIN

Accordo di programma: «Regione in prima fila»

«LA REGIONE continua a essere in prima fila per il rilancio dell'area livornese. E lo fa con i fatti». Così, Enrico Rossi, risponde al sindaco Filippo Nogarin che l'altro giorno con una lettera ha sollecitato il presidente della Regione sulle questioni del lavoro e dell'occupazione di Livorno. In merito alla firma dell'accordo di programma sul Progetto di riconversione e riqualificazione industriale, come già fatto presente nei giorni scorsi, la Regione è infatti in continuo contatto col Ministero dello Sviluppo Economico. E sarà poi il Ministero, che ne ha la competenza, a convocare l'incontro per la firma, una volta raccolti tutti gli atti delle Amministrazioni. Dai contatti che il consigliere del presidente Rossi per le politiche del lavoro Gianfranco Simoncini ha avuto con il ministro, la Regione ha avuto conferma che lunedì, essendosi completata la raccolta di tutti gli atti, partirà la convocazione per uno dei giorni successivi. Inoltre, fatto importante per il sostegno al reddito per il lavoratori dell'area livornese e di quella di Piombino, nella Gazzetta Ufficiale in uscita in queste ore, sarà pubblicato il decreto correttivo del Jobs Act che, grazie alla pressione costante della Regione Toscana ed in particolare del presidente Enrico Rossi, contiene 2 importanti misure a favore dei territori riconosciuti come aree di crisi complessa: la possibilità di avere un anno in più di cassa integrazione rispetto al resto del

territorio nazionale; la possibilità di utilizzare il 50% delle risorse assegnate alla Regione per gli ammortizzatori in deroga al di fuori delle norme ordinarie. La Toscana, che vuole essere la prima Regione a dare attuazione alla norma, ha già convocato per venerdì prossimo la riunione con le rappresentanze regionali di sindacati ed associazioni datoriali per definire un protocollo di intesa, con l'obiettivo di firmarlo subito dopo l'entrata in vigore della nuova normativa tra quindici giorni, e la conseguente immediata entrata in vigore delle nuove opportunità. Saranno previsti interventi a favore di coloro che hanno perso gli ammortizzatori sociali negli ultimi mesi. Tutto ciò permetterà di sostenere il reddito di migliaia di lavoratori, in attesa di una auspicata e richiesta norma generale, che il ministro Giuliano Poletti ha annunciato sarà introdotta nella legge di stabilità.

«LA REGIONE - ricorda il presidente Rossi - è il principale finanziatore dell'accordo di programma, anche con i bandi per gli incentivi alle assunzioni aperti anche in queste settimane, quello per i lavori di pubblica utilità chiuso da poco e, infine, il bando per la formazione che sarà oggetto di una specifica delibera nella giunta di martedì prossimo. Infine, al Comune di Livorno ha assegnato 5 milioni per un polo tecnologico di cui però ancora non è dato sapere quali saranno i contenuti».



IL PRESIDENTE Enrico Rossi
governatore della Toscana

«Abbiamo finanziato noi l'accordo di programma»

Il governatore Rossi replica a Nogarin: Regione in prima linea per il rilancio di Livorno
Al Comune assegnati 5 milioni per il polo tecnologico ma attendiamo ancora un progetto

► LIVORNO

«La Regione continua a essere in prima fila per il rilancio dell'area livornese. E lo fa con i fatti». Così il governatore Enrico Rossi risponde al sindaco Filippo Nogarin che l'altro giorno con una lettera aveva sollecitato il presidente della Regione sulle questioni del lavoro e dell'occupazione di Livorno.

«La Regione - ricorda il presidente Rossi - è il principale finanziatore dell'accordo di programma, non solo con i finanziamenti per le opere infrastrutturali e portuali ma anche con i bandi per i protocolli localizzati, il bando per gli incentivi alle assunzioni aperti anche in queste settimane, quello per i lavori di pubblica utilità chiuso da poco e, infine, il bando per la formazione che sarà oggetto di una specifica delibera nella giunta di martedì prossimo. Infine, al Comune di Livorno ha assegnato 5 milioni per un polo tecnologico di cui però ancora non è dato sapere quali saranno i contenuti. Segni concreti che per il rilancio dell'area livornese la Regione c'è, da sempre, facendone una delle priorità fondamentali della propria azione di governo».

In merito alla firma dell'accordo di programma sul Progetto di



Nogarin e Rossi, botta e risposta sul rilancio di Livorno (foto d'archivio)

riconversione e riqualificazione industriale, la Regione evidenzia - come già fatto notare nei giorni scorsi - di essere in continuo contatto col Ministero dello Sviluppo Economico. «E sarà poi il Ministero, che ne ha la competenza, a convocare l'incontro per la firma, una volta raccolti tutti gli atti delle amministrazioni», fanno notare da Firenze.

Nella giornata di ieri, dai contatti che il consigliere del presidente Rossi per le politiche del

lavoro Gianfranco Simoncini ha avuto con il ministro, la Regione ha avuto conferma che lunedì, essendosi sostanzialmente completata la raccolta di tutti gli atti, partirà la convocazione per uno dei giorni successivi.

«Inoltre - evidenziano dalla Regione -, fatto importante per il sostegno al reddito per i lavoratori dell'area livornese e di quella di Piombino, nella Gazzetta Ufficiale in uscita in queste ore, sarà pubblicato il decreto correttivo del Jobs Act che, gra-

zie alla pressione costante della Regione Toscana ed in particolare del presidente Enrico Rossi, contiene due importanti misure a favore dei territori riconosciuti come aree di crisi complessa: 1) la possibilità di avere un anno in più di cassa integrazione rispetto al resto del territorio nazionale; 2) la possibilità di utilizzare il 50% delle risorse assegnate alla Regione per gli ammortizzatori in deroga al di fuori delle norme ordinarie con particolare attenzione alle aree di crisi complessa».

La Regione Toscana ha già convocato per venerdì la riunione con le rappresentanze regionali di sindacati ed associazioni datoriali per definire un protocollo di intesa, con l'obiettivo di firmarlo subito dopo l'entrata in vigore della nuova normativa tra quindici giorni, e la conseguente immediata entrata in vigore delle nuove opportunità. Nel protocollo saranno previsti, in particolare, interventi a favore di coloro che hanno perso la copertura di ammortizzatori sociali negli ultimi mesi, il che permetterà di sostenere il reddito di migliaia di lavoratori, in attesa di una norma generale, che il ministro Poletti ha annunciato sarà introdotta nella legge di stabilità.

Il sindaco a Rossi: convochi l'incontro per l'accordo

In ballo gli interventi per la riconversione industriale. Nogarin: tutto tace
«La città sente i morsi della crisi occupazionale, servono risposte urgenti»

■ LIVORNO

«Nelle ultime settimane abbiamo scritto più volte a lei e al ministero dello sviluppo economico, per avere una data certa per la sigla dell'accordo di programma propedeutico all'avvio del Piano di riconversione e riqualificazione Industriale della città». Il sindaco Filippo Nogarin prende carta e penna per sollecitare il presidente della Regione Enrico Rossi sulle questioni del lavoro e dell'occupazione: non gli fa sconti, ma stavolta i toni sono meno taglienti o deliberatamente polemici. Anche se ricorda a Rossi che «lei stesso, non più tardi di sabato scorso, aveva assicurato che entro la fine di questa settimana avremmo ricevuto la convocazione» da parte del ministero dello sviluppo economico. Ma fino al momento in cui Nogarin si è messo a scrivere, cioè ieri pomeriggio, niente di niente («tutto tace»).

E' nella conclusione della lettera che Nogarin aveva sottolineato come voglia rivolgere all'interlocutore «un appello accorato». Con un obiettivo: chiedere al governatore di convocare «nuovamente a Livorno, entro la prossima settimana, la cabina di regia regionale aperta a una rappresentanza dei lavoratori che hanno gli ammortizzatori in scadenza». C'è bisogno di una accelerata: «Proviamo a dare loro risposte sul breve termine e speranze concrete per il prossimo futuro». Poi aggiunge: «Facciamolo insieme e a vincere sarà la città». Toni differenti dalle dichiarazioni ruvide che il sindaco M5s e il governatore Pd si sono scambiati a più riprese in passato.

Beninteso, se il sindaco livornese torna a scrivere a distanza di pochi giorni non è davvero per via di un feeling con il presidente della Regione: anzi, lo chiama in causa perché «la città di Livorno sta

vivendo una crisi occupazionale senza precedenti e le soluzioni che sono state messe in campo allo scopo di arginare questo disastro tardano a concretizzarsi». Di più: «Nemmeno le notizie che arrivano dal "fronte del porto" sono rassicuranti: la gara per i bacini è ferma da un anno, quella per la privatizzazione della Porto2000 è vizziata da un pesante conflitto di interessi, certificato proprio in questi giorni dall'Anac, e la pronuncia della Corte dei Conti dell'Ue lascia poche speranze anche sul destino della Darsena Europa, i cui frutti, comunque, saranno tangibili tra anni».

Il punto è che c'è bisogno di una cura anche per l'oggi: ieri mattina a Palazzo Civico il sindaco ha avuto un faccia a faccia con una delegazione di ex dipendenti della Trv. «Dicembre si avvicina e gli ammortizzatori sociali scadranno. I programmi di formazione «legati dalle prospettive di un rilancio

produttivo hanno scarsa efficacia, così come i lavori socialmente utili». Tradotto: «Serve lavoro vero», dice Nogarin. Che, detto per inciso, ritaglia per sé un ruolo da pressing: «Io ho il potere di fare pressione politica e utilizzare al meglio gli strumenti in mio possesso. Ma lei, visto il ruolo che ricopre e vista la competenza regionale in materia di lavoro, ha la possibilità di portare risorse vere in città. Risultati concreti».

Infine, la sottolineatura della «ricetta» che Nogarin ritiene utile: «Noi lo abbiamo sempre detto: Livorno ha bisogno di riattivare immediatamente i bacini per la riparazione delle grandi navi; abbiamo il know how, basta solo la volontà di farlo. Abbiamo bisogno di velocizzare l'arrivo sul territorio dei 10 milioni di euro previsti da Invitalia per l'attrazione di nuovi imprenditori. Abbiamo bisogno di strumenti efficaci di sostegno al reddito».



Il sindaco Filippo Nogarin

Porto: nuove tecnologie per la sicurezza

10 OTTOBRE 2016

CPCNACA PORTO



Oggi la sicurezza ed i controlli ai varchi doganali è divenuta una prerogativa di tutti quei porti che intendono avere commerci internazionali.

È su questa rotta che procede il nuovo progetto di riconoscimento delle persone che gravitano in porto. Saranno monitorati i dati degli automezzi e le immagini facciali degli autisti - Un progetto da oltre 800.000 euro

A4 Mobility S.r.l. e Kapsch TrafficCom S.r.l. provvederanno a fornire e installare il nuovo Sistema di gestione delle autorizzazioni e del controllo fisico per l'accesso ai varchi portuali di Livorno, denominato GTS3. Il progetto, del valore di oltre 800.000 euro, prevede la realizzazione di 16 piste di controllo per automezzi nei varchi di Darsena Toscana, Galvani, Valessini e Zara del porto di Livorno. I varchi verranno dotati di nuove tecnologie di controllo più precise e in grado di fornire una reportistica in remoto, andando a sostituire apparecchiature ormai obsolete. Ogni pista, infatti, permetterà l'identificazione automatica delle targhe dei veicoli e dei rimorchi, nonché dei container trasportati e del relativo codice.

Grazie al nuovo sistema, gli operatori potranno controllare le autorizzazioni di ogni veicolo e verificarle con i dati rilevati da badge e codici a barre, nonché identificare gli autisti e rilevarne le immagini facciali. Tali dati saranno oggetto di interscambio anche da e verso il sistema integrato TPCS (Tuscan Port Community System), che permetterà di correlare i flussi commerciali e le relative pratiche doganali agli automezzi che effettivamente transitano dai varchi portuali.

A4 Mobility si occuperà del sistema centrale di acquisizione e normalizzazione dei dati riferiti ai transiti, nonché di gestire le logiche di autorizzazione agli accessi, informatizzando a monte anche il Registro Imprese disponibile presso [Sportelli](#) e rendendo tale strumento più fruibile da parte degli operatori.

Kapsch TrafficCom si occuperà del controllo degli accessi ai varchi del porto integrando il sistema di videosorveglianza e di comunicazione che consentirà maggiore trasparenza delle operazioni e del loro monitoraggio.

Il sistema GTS3 è stato richiesto [dalla Capitaneria di Porto](#) di Livorno al fine di adeguare l'accesso ai varchi portuali agli standard di sicurezza richiesti dagli operatori, anche in considerazione dell'attuale situazione internazionale. L'obiettivo è di aumentare tali standard e, allo stesso tempo, l'efficienza dei controlli. Il nuovo sistema di controllo degli accessi del porto di Livorno progettato con Kapsch implementerà infatti nuove funzioni e sarà integrato con i software in uso presso gli uffici [della Capitaneria di Porto](#) e degli Organi di polizia e marittimi per garantire il massimo livello di controllo e sicurezza".

SISTEMA DI SICUREZZA AL PORTO DI LIVORNO

A4 Mobility S.r.l. la società del Gruppo A4 Holding, e Kapsch TrafficCom S.r.l. provvederanno a fornire e installare il nuovo Sistema di gestione delle autorizzazioni e del controllo fisico per l'accesso ai varchi portuali di Livorno, denominato GTS3. Il progetto, del valore di oltre € 800.000, prevede la realizzazione di 16 piste di controllo per automezzi nei varchi di Darsena Toscana, Galvani, Valessini e Zara del Porto di Livorno, i quali verranno dotati di nuove tecnologie di controllo più precise e in grado di fornire una reportistica in remoto, andando a sostituire apparecchiature ormai obsolete. Ogni pista, infatti, permetterà l'identificazione automatica delle targhe dei veicoli e dei rimorchi, nonché dei container trasportati e del relativo codice. "Il nuovo sistema di controllo degli accessi del Porto di Livorno progettato con Kapsch", ha detto Roberto Parrini direttore, generale di A4 Mobility, "implementerà infatti nuove funzioni e sarà integrato con i software in uso presso gli uffici dell'Autorità portuale e degli Organi di polizia e marittimi per garantire il massimo livello di controllo e sicurezza". Grazie al nuovo sistema, gli operatori potranno controllare le autorizzazioni di ogni veicolo e verificarle con i dati rilevati da badge e codici a barre, nonché identificare gli autisti e rilevarne le immagini facciali.



Roberto Parrini

Varchi portuali a Livorno nuove tecnologie di controllo

Saranno monitorati i dati degli automezzi e le immagini facciali degli autisti - Un progetto da oltre 800.000 euro



MILANO – A4 Mobility S.r.l. e Kapsch TrafficCom S.r.l. provvederanno a fornire e installare il nuovo Sistema di gestione delle autorizzazioni e del controllo fisico per l'accesso ai varchi portuali di Livorno, denominato GTS3. Il progetto, del valore di oltre 800.000 euro, prevede la realizzazione di 16 piste di controllo per automezzi nei varchi di Darsena Toscana, Galvani, Valessini e Zara del porto di Livorno. I varchi verranno dotati di nuove tecnologie di controllo più precise e in grado di fornire una reportistica in remoto, andando a sostituire apparecchiature ormai obsolete. Ogni pista, infatti, permetterà l'identificazione automatica delle targhe dei veicoli e dei rimorchi, nonché dei container trasportati e del relativo codice. Grazie al nuovo sistema, gli operatori potranno controllare le autorizzazioni di ogni veicolo e verificarle con i dati rilevati da badge e codici a barre, nonché identificare gli autisti e rilevarne le immagini facciali. Tali dati saranno oggetto di interscambio anche da e verso il sistema integrato TPCS (Tuscan Port Community System), che permetterà di correlare i flussi commerciali e le relative pratiche doganali agli automezzi che effettivamente transitano dai varchi portuali. A4 Mobility si occuperà del sistema centrale di acquisizione e normalizzazione dei dati riferiti ai transiti, nonché di gestire le logiche di autorizzazione agli accessi, informatizzando a monte anche il Registro Imprese disponibile presso l'Autorità Portuale e rendendo tale strumento più fruibile da parte degli operatori.

Kapsch TrafficCom si occuperà del controllo degli accessi ai varchi del porto integrando il sistema di videosorveglianza e di comunicazione che consentirà maggiore trasparenza delle operazioni e del loro monitoraggio.

"Il sistema GTS3 - afferma Andreas Hummer, direttore generale di Kapsch TrafficCom Italia - è stato richiesto dall'Autorità Portuale di Livorno al fine di adeguare l'accesso ai varchi portuali agli standard di sicurezza richiesti dagli operatori, anche in considerazione dell'attuale situazione internazionale. L'obiettivo è di aumentare tali standard e, allo stesso tempo, l'efficienza dei controlli".

"Il nuovo sistema di controllo degli accessi del porto di Livorno progettato con Kapsch - continua Roberto Porrini, direttore generale di A4 Mobility - implementerà infatti nuove funzioni e sarà integrato con i software in uso presso gli uffici dell'Autorità portuale e degli Organi di polizia e marittimi per garantire il massimo livello di controllo e sicurezza".

Capitaneria di porto, più persone salvate e controlli in aumento

“Mare sicuro”, boom di verifiche: da quasi 11mila a più di 14mila
I dati del comandante Di Marco: occhi puntati sulle aree protette

di Enrico Paradisi
LIVORNO

«Noi “Mare sicuro” lo facciamo 365 giorni all'anno con più o meno uomini e più o meno mezzi, con il numero di emergenze 1530 che è attivo sempre». Il comandante della direzione marittima di Livorno Vincenzo Di Marco comincia con una battuta, veritiera, a snocciolare i dati dell'operazione che come ogni stagione estiva prevede un rafforzamento dei dispositivi di controllo e vigilanza sulla costa di competenza che va da Marina di Carrara a Capalbio.

I dati sono rassicuranti: «ha prevalso il buonsenso», dice Di Marco, nonostante si sia rilevato un aumento esponenziale dei numeri non solo per l'impegno, le risorse e i controlli messi in campo dalla Guardia costiera, ma anche per il fatto che le spiagge della nostra regione sono state in-

vase da turisti italiani e stranieri in misura nettamente maggiore rispetto al passato.

Buon senso che ha prevalso, secondo il comandante, grazie anche all'attività di informazione e formazione “informare è formare” e al rapporto fruttuoso con la stampa che ha permesso di divulgare più capillarmente la cultura del mare. Con un dispositivo rafforzato da 11 gommoni sempre in mare 24 ore al giorno e da 54 militari, le persone soccorse sono state 148 a fronte delle 96 del 2015, con i decessi che sono scesi da cinque a tre (di cui due per incidente e uno per annegamento).

Anche per le unità che hanno avuto necessità di aiuto, i numeri sono rimasti sostanzialmente gli stessi (40 le imbarcazioni soccorse) nonostante un aumento consistente delle barche in mare. Tra queste c'è un aumento dei soccorsi alle barche a vela, 14 contro le 9 del 2015, derivante

da un aumento del noleggio di questa tipologia di imbarcazioni. Calano da 26 a 25 invece le unità a motore che hanno richiesto aiuto. Tra le attività di assistenza sono stati 24 gli interventi per imbarcazioni che hanno subito avarie al motore, 5 invece per le condizioni meteo, 5 per imbarcazioni incagliate e 3 interventi per incendio a bordo. Per quanto riguarda invece la vigilanza in mare e sul territorio costiero i controlli effettuati con l'obiettivo di dare maggiore sicurezza ai cittadini sono aumentati considerevolmente passando da 10729 a 14437, con 436 violazioni riscontrate (spiccano quelle in violazione delle ordinanze balneari: 225).

Sul diporto l'aumento dei controlli è di un migliaio (sono saliti a 3059) mentre sul demanio marittimo 3905, circa seicento in più rispetto alla scorsa stagione. Qui hanno inciso i sequestri di ombrelloni e sdraio lasciati abusivamente sull'arenile, soprattutto nel-

la provincia di Livorno, con oltre 12mila metri quadri di spazi sgomberati, che hanno avuto riscontro e attenzione sulla stampa internazionale.

Quasi raddoppiata poi la vigilanza sulla filiera della pesca e numerosi i controlli sulle aree marine protette (3211 contro i 2003 dello scorso anno). È proprio in materia di ambiente, in sinergia con il centro di via Zambelli, Di Marco annuncia una duplice novità: nell'ambito della messa a regime dello Scoglio della Regina (ancora si aspetta il via del Comune) è prevista la realizzazione di un laboratorio a terra, insieme a Cnr e università di Pisa, e di un laboratorio mobile con l'allestimento all'uso di una motovedetta per aumentare il livello di tutela del nostro mare. Successo infine anche per il “bollino blu”, con 1716 tagliandi consegnati a chi è stato trovato in regola con le dotazioni di bordo e i documenti, evitando così ulteriori controlli nel corso del resto della stagione.

La Gazzetta Marittima

Darsena Europa investimento irrinunciabile

LIVORNO – Il presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno Riccardo Breda interviene sulla questione della Darsena Europa in seguito al dibattito riportato dai media negli ultimi giorni.

“Darsena Europa – dichiara Breda – è un investimento strategico non solo per il porto ma per tutta Livorno. Come ha ben chiarito il commissario Gallanti, le osservazioni della Corte Europea erano relative ad un contesto più ampio e non possono pregiudicare la bontà del progetto Darsena Europa. Di fronte ad opere di tale importanza, si deve cercare di fare valutazioni serie e basate su argomentazioni motivate.

“Come affermato da Gallanti, Darsena Europa è una infrastruttura necessaria e vitale, un progetto di straordinario impatto per tutto il sistema economico livornese, e la Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno farà di tutto perché venga realizzato in tempi rapidi e la città di Livorno e tutto il suo mondo economico possano trarne gli indubbi benefici.

“Non dobbiamo dimenticare che il rinnovo e potenziamento dell’infrastruttura portuale di Livorno avrà conseguenze importanti sull’occupazione, non solo per rilanciarla, ma anche per consolidare quella esistente.

“In una città la cui economia è legata a doppio filo al suo porto, infatti, il rinnovo delle infrastrutture significa adeguarsi alle richieste del mercato e quindi mantenere il traffico nel nostro scalo portuale, che altrimenti si rivolgerebbe altrove”.

INCONTRO CON L'ASSESSORE GRIECO E IL CONSIGLIERE PD GAZZETTI

Regione: maxi-Darsena e ferrovie «È questo il rilancio di Livorno»

di Roberto Riu

di LIVORNO

Le problematiche e le prospettive della zona costiera della nostra regione e più in particolare dell'area livornese sono stati alcuni dei temi salienti affrontati durante l'incontro "La Toscana che sarà. #Livorno partecipa" ospitato ieri a Palazzo Granduca: un momento di confronto dedicato all'illustrazione del nuovo Piano Regionale di Sviluppo 2016-2020 che orienterà le politiche e gli interventi della Regione nei prossimi cinque anni attraverso ventisei specifici progetti settoriali per un totale di 6,4 miliardi di euro.

All'incontro sono intervenuti il consigliere regionale Pd Francesco Gazzetti e l'assessore all'Istruzione ed alla formazione Crisuna Grieco che ha

descritto i nove obiettivi del Programma le cui linee guida erano state riassunte in un video rivolgendosi alla platea formata da amministratori pubblici ed esponenti del mondo associativo, sindacale ed imprenditoriale.

Come accennato in apertura Livorno è stata oggetto di una specifica attenzione: «La città di Livorno, - spiega Gazzetti - in quanto parte della costa e come area di crisi complessa, è profondamente interessata dal Piano, sia per quanto riguarda le politiche per il diritto e la dignità del lavoro che per le politiche strutturali ed infrastrutturali. Il rilancio della competitività dell'area costiera passa inevitabilmente da Livorno che ne è parte integrante. Allo stesso modo il Piano regionale di sviluppo ci dà la linea politica e indica gli stanziamenti di risorse che ri-

guardano altri due obiettivi fondamentali: più lavoro e inclusione sociale».

Al rilancio della competitività della costa è dedicato un apposito progetto regionale fra i 26 compresi nel Programma nei quali sono indicati i temi più vari: dalla promozione culturale alla banda ultralarga, dalla riqualificazione urbana allo sviluppo rurale, dall'assetto idrogeologico alla tutela dei diritti civili e sociali, dalla qualità sanitaria all'integrazione dei cittadini stranieri.

Guardando alle infrastrutture portuali d'interesse nazionale e più in dettaglio i riferimenti all'area livornese il Programma indica chiaramente il progetto per la nuova Darsena Europa: «È una struttura insostituibile ed ininunciabile, ed è una singolare opportunità per l'economia regionale», segnala Gazzetti. Fra gli interven-

ti richiamati nel Programma figurano inoltre il completamento dei raccordi ferroviari del porto di Livorno per dotare lo scalo di una serie di infrastrutture ferroviarie ad hoc per il trasporto delle merci, a partire dalla Darsena Toscana e collegati con linea ferroviaria Tirrenica, con l'interporto di Guastalla, con la linea Pisa-Collesalvetti-Vada e con la linea Pisa-Firenze. Fra le infrastrutture c'è anche un breve passante ferroviario diretto fra il porto di Livorno ed Interporto che si allaccia ai raccordi ferroviari esistenti scavalcando la linea Tirrenica.

«Questo Programma - sono le parole di Grieco - non è un libro narrato, ma contiene progetti specifici, obiettivi chiari e politiche trasversali. Livorno è attraversata trasversalmente dal Progetto di sviluppo regionale che tocca la città da varie angolazioni. A partire dalle politiche del lavoro fino a quelle infrastrutturali».



Cristina Grieco



Francesco Gazzetti

“Il progetto per il porto è insostituibile e irrinunciabile: il futuro della Regione passa da lì

➔ 19 PUNTI DEL PROGRAMMA REGIONALE

Occupazione, gas serra e lotta alla povertà

Programma Regionale di Sviluppo 2016-2020: ecco i 9 obiettivi da raggiungere.

■ Tasso di occupazione del 71% per la popolazione tra i venti ed i sessantaquattro anni (nel 2014 era il 68,1% e nel 2015 del 69,2%): un 2% in più che vale cinquantamila posti in più.

■ Crescita degli investimenti in ricerca e sviluppo, dall'1,33% del 2014 all'1,53 nel 2020.

■ Miglioramento degli standard ambientali, garantendo almeno il 36,08% dell'energia con fonti rinnovabili contro il 25,96% del 2013.

■ Tagliare del 20% le emissioni di gas serra in atmosfera rispetto al 1990.

■ Ridurre l'abbandono scolastico arrivando entro il 2020 al 13% rispetto al 20,9% del 2004 e contemporaneamente innalzare al 30,6% (dal 24,2% centrato nel 2014) la quota di 30-34enni con istruzione universitaria o equivalente.

■ Contrasto alla povertà: ridurre di 80-90mila persone entro il 2020 chi nel

2014 era in questa situazione, portandole a 540mila.

■ Reindustrializzazione: non arretrare il peso degli occupati nell'industria, attualmente del 20,3%.

■ Ridurre la disparità di sviluppo che esiste tra i vari territori della regione, sia tra Nord e Sud della Toscana che le peggiori dinamiche contraddistinguono costa e montagna rispetto al resto del territorio.

■ Tutela e difesa del territorio: entro il 2020 dovrà arrestarsi il consumo di nuovo suolo e marginale dovrà essere in questi cinque anni, puntando più che altro al recupero dell'esistente.



“Macché libro dei sogni, questa è una strategia con obiettivi reali per uscire dalla crisi

I NODI DEL PORTO

LA BATTAGLIA LEGALE

PROVINCIALI: «HO GIÀ ATTIVATO
SIA I NOSTRI LEGALI SIA IL MINISTERO
PER AVERE LUMI SUL DA FARSI»

«Porto 2000», alt a nuova nomina Vuoto di potere alla vigilia della gara

Tensione dopo le dimissioni di Provinciali. Crescono le incertezze

— LIVORNO —

STA DIVENTANDO un ginepraio interpretativo tutta la vicenda della Porto 2000 dopo la "cantonata" dell'Anticorruzione sulla doppia carica di Massimo Provinciali. Tanto più che il decreto di Cantone - che ha chiesto la presoché immediata rinuncia di Provinciali alle cariche di vertice della Porto 2000 - apre un vuoto di potere proprio alla vigilia della gara di privatizzazione della società delle crociere e dei traghetti. Peggio: mentre Provinciali ha preannunciato che si dimetterà lunedì - o al massimo martedì, prima della chiusura dei termini per la gara

IL DUBBIO

Questa società
può rimanere a lungo
senza vertice?

ieri una comunicazione del direttore generale del ministero delle Infrastrutture e trasporti Enrico Maria Pujia ha di fatto proibito ogni nuova nomina nei porti e nelle società, in attesa dell'attuazione della nuova "governance" delle Autorità di sistema. «Nel frattempo», segue la nota 25755 del 23 settembre scorso, si evidenzia - scrive Pujia alle Autorità portuali - che essendo codesti enti in regime di prorogatio, i presidenti delle ex Autorità portuali e quelli delle società dalle medesime partecipate (nel caso di Livorno, della Porto 2000, n.d.r.) devono astener-



IL RUOLO
Massimo
Provinciali,
ex presidente
della Porto 2000

si dal procedere, in questa fase, a nomine, e che le nomine già effettuate sono da ritenersi illegittime».

CONSEGUENZA dell'applicazione letterale del suddetto diktat sembrerebbe dunque essere l'impossibilità di nominare un nuovo

presidente e amministratore delegato della Porto 2000, come invece impone il decreto dell'Antitrust. Ma può la Società rimanere senza vertice proprio nei giorni della gara di privatizzazione? Il commissario della Port Authority, Antonio, che pure è un avvocato di lunga esperienza, am-

mette di essere in difficoltà. «Prendo atto della comunicazione del ministero - ci ha dichiarato - e ho già attivato sia i nostri legali sia lo stesso ministero per avere lumi sul da farsi».

UN'INCERTEZZA che la dice lunga sul caos giuridico che rischia di crearsi. Intanto Provinciali ricorre al Tar, come preannunciato. Anche sulla gara ci sono novità. Il termine ultimo per presentare le dichiarazioni d'interesse scade è martedì prossimo alle 12. È caduta l'ipotesi che ci fosse un accordo tra i concorrenti per mandare deserto il termine. Sono state preannunciate quattro domande da parte di altrettanti gruppi, una in più di quanto detto. Ma la novità è che almeno tre dei raggruppamenti hanno chiesto di essere presenti all'apertura delle buste quando sarà stata nominata la commissione (si è optato per tre membri: uno dell'Autorità, uno della Camera di Commercio e un terzo "neutrale"). Il regolamento parla di apertura "in seduta pubblica" ma pare che ci siano divergenti interpretazioni giuridiche su questo "pubblico": se cioè si tratti solo di un atto formale, riservandosi il giudizio nella ristretta commissione. C'è una "chicca" finale: avrebbe chiesto di assistere all'apertura delle buste anche una rappresentanza del Venezia Terminal Passeggeri che sembrava avesse deciso di uscire dalla cordata con i livornesi della Culp. Vuol dire che non è più uscito, o è solo disinformazione?

A.F.

- segue



Focus

Ricorso al Tar

INTANTO Provinciali ricorre al Tar, come preannunciato. Anche sulla gara ci sono novità. Il termine ultimo per presentare le dichiarazioni d'interesse scade è martedì prossimo alle 12

Apertura delle buste

SONO state preannunciate quattro domande da parte di altrettanti gruppi, una in più di quanto detto. Ma la novità è che almeno tre dei raggruppamenti hanno chiesto di essere presenti all'apertura delle buste

La cordata



AVREBBE chiesto di assistere all'apertura delle buste anche una rappresentanza del Venezia Terminal Passeggeri che sembrava avesse deciso di uscire dalla cordata con i livornesi della Cilp

«Porto 2000, la gara va subito revocata»

La cordata Moby-Sinergest-Ltm porta il caso all'Anac
«L'accordo con Carnival danneggerà il vincitore del bando»

BATTAGLIA IN BANCHINA

DI LIVORNO

La battaglia legale per la privatizzazione di Porto 2000 - che si intreccia con la feroce guerra dei traghetti in corso da più di un anno tra Moby e Grimaldi - è approdata sui tavoli dell'Autorità anticorruzione (che pochi giorni fa aveva sentenziato l'incompatibilità nella stessa persona delle cariche di segretario generale dell'Autorità portuale e di presidente di Porto 2000). A portare il bando all'attenzione degli uffici guidati da Raffaele Cantone è il raggruppamento di imprese formato da Sinergest, Moby, Ltm e Marininvest. Nel mirino c'è proprio l'Autorità portuale (attualmente socio di maggioranza di Porto 2000), Porto 2000 stessa e Carnival (che attraverso Costa partecipa in un altro raggruppamento composto anche da Grimaldi e Fre-mura al bando per la privatizzazione dello scalo passeggeri, e che ha recentemente stipulato un importante contratto proprio con Porto 2000 relativo ad una priorità di accosti a Livorno).

Sinergest e i suoi soci denunciano la violazione del codice dei contratti pubblici e dei principi di trasparenza e parità di trattamento nella procedura di affidamento, nonché di buon

andamento della pubblica amministrazione.

In particolare il riferimento è a due contratti sottoscritti dalla Porto 2000 e approvati dal commissario dell'Autorità Gallan-ti, «che - secondo Sinergest - assicurano al concorrente Carnival un diritto di preferenzialità nell'accosto alle banchine della stazione marittima».

«In virtù del vantaggio competitivo derivante da tale diritto di preferenzialità, Carnival ha beneficiato di un'asimmetria informativa nella predisposizione della propria offerta tecnica ed economica - sostiene Sinergest -; i contratti determinano un rilevante limite alla redditività della Porto 2000, che graverà su ogni possibile vincitore diverso dalla Carnival, anche atteso il vincolo accettato dall'Autorità portuale di non intraprendere alcuna azione per invalidarli, modificarli o risolverli».

Sinergest - società che oggi gestisce la stazione marittima di Olbia ed è detenuta al 51% da Moby - ha scritto nuovamente anche all'Autorità portuale sostenendo che la procedura di privatizzazione «risulta irrimediabilmente viziata sotto plurimi profili» e chiedendo di revocare la gara per la privatizzazione di Porto 2000. E di accettare l'invalidità dei contratti recentemente stipulati col Gruppo Carnival o comunque eliminarne

gli effetti distortivi della concorrenza.

«La conclusione da parte di Porto 2000 con il Gruppo Carnival di due contratti che assicurano a quest'ultimo un trattamento di favore rispetto alle altre compagnie di navigazione nell'accesso alle banchine della stazione marittima (la cosiddetta "essential facility"), non solo ha lesso gravemente la par condicio dei concorrenti sotto il profilo informativo, ma garantisce altresì alla Carnival un vantaggio competitivo ingiustificato ed irrecuperabile, sia che questa si aggiudichi la gara, sia che la perda».

Secondo Sinergest «queste violazioni assumono rilevanza assorbente se si considera che il Gruppo Carnival, in virtù dei contratti sottoscritti con la Porto 2000, ha potuto beneficiare di un'asimmetria informativa rispetto agli altri concorrenti nella predisposizione della propria offerta tecnica ed economica, potendo ragionevolmente articolare quest'ultima in ragione degli accosti preferenziali contrattualmente previsti».

Non solo, ma questi contratti, secondo Sinergest, peseranno anche sui conti del futuro proprietario di Porto 2000 «determinando un ragguardevole limite alla redditività della Porto 2000, che graverà su ogni possibile vincitore che non sia la Carnival, anche atteso il vinco-

lo accettato dall'Autorità portuale di non intraprendere alcuna azione per invalidarli, modificarli o risolverli».

«È evidente - secondo il raggruppamento capeggiato da Moby - come l'Autorità portuale assicurando ad una compagnia di navigazione un diritto preferenziale di accosto, sia venuta meno al proprio compito istituzionale di assicurare la concorrenza e l'accessibilità ai servizi in ambito portuale a condizioni eque, anteponendo così all'interesse pubblico alla parità di accesso la massimizzazione del proprio reddito d'impresa, in qualità di socio della Porto 2000».

Ma la gara per privatizzare lo scalo passeggeri per Sinergest va revocata anche in virtù della riforma delle Autorità portuali: «La revoca sarebbe in linea - ed anzi, ne costituisce conseguenza obbligatoria - con la circolare che il ministero delle Infrastrutture ha inviato a tutte le Autorità Portuali alla fine dello scorso mese di settembre. Un provvedimento volto ad evitare che, nelle more dell'insediamento dei nuovi organi delle Autorità di sistema portuale, le Autorità portuali pongano in essere atti che incidano sulle competenze inerenti la programmazione e pianificazione dei nuovi enti, sia per il contenuto sia per la durata».

(giulio corsi)

Si apre un altro capitolo della guerra dei traghetti: «favorito un concorrente»

La Gazzetta Marittima

Porto 2000 "bacchettata" dell'ANAC

LIVORNO - Forse qualcuno potrebbe evocare la maledizione di Tutankhamon. E comunque la vicenda della Porto 2000, la società delle crociere dell'Autorità portuale e della Camera di Commercio che da anni aspetta d'essere privatizzata, continua a partorire problemi. Per l'Authority, ma anche per chi se ne occupa.

L'ultima tegola viene dall'ANAC, ovvero dall'Autorità Nazionale Anticorruzione: che, rispondendo a un'istanza del Comune di Livorno, ha "infilzato" Massimo Provinciali, segretario generale dell'Authority livornese, ma anche amministratore delegato della Porto 2000, bollandolo di palese incompatibilità tra i due incarichi. Brutta botta, proprio perché viene dall'Anticorruzione: di cui tra l'altro Provinciali è responsabile per l'Authority labronica.

In due pagine di delibera, l'ANAC ha imposto a Provinciali di scegliere tra le due cariche incompatibili non oltre il 15 ottobre. Ma la minaccia implicita è sui possibili "danni collaterali" per lo stesso Provinciali, ovvero sulla "verifica dell'esistenza di dichiarazioni di cui all'art. 20 del d.lgs 39/2013, ovvero all'accertamento della mendacità della stessa, ai fini dell'applicazione delle sanzioni previste". Provinciali, a quanto risulta, non s'è preso la bacchettata a capo chino. Anzi, ha risposto che ogni atto relativo alla sua carica è stato verificato ed approvato dal MIT, ovvero dal ministero di riferimento che deve vigilare. Intanto da lunedì 10 si dimette. Ma indipendentemente da come andrà a finire la faccenda - se con sanzioni, se a tarallucci e vino - oggi non siamo certo nella condizione migliore perché la gara sulla privatizzazione della Porto 2000 possa andare avanti. Come noto, i termini per le dichiarazioni formali di interesse sono stati prorogati (per l'ennesima volta) all'11 ottobre, tra un paio di giorni. Ma nel frattempo di tegole ne sono arrivate più d'una: c'è stata la durissima accusa da parte di una delle società del gruppo Onorato, che si è anch'essa rivolta all'ANAC: e c'è stata l'implosione della cordata guidata dalla veneziana VTP, che si è autoesclusa mettendo di fatto fuori gara anche i livornesi della Cilp. Quanto basterebbe, secondo molti, per sospendere definitivamente questa sfortunata gara e lasciare il cerino acceso in mano a chi arriverà alla guida della Autorità di sistema portuale Livorno-Piombino. Quando arriverà: o se, come tanti sperano, mentre andiamo in macchina non sarà già arrivato. * * *

L'Autorità portuale di Livorno sulla vicenda ha diramato la seguente nota." Al termine di un'istruttoria avviata ben più di un anno fa su iniziativa del Sindaco di Livorno, l'ANAC ha adottato una deliberazione con cui ritiene incompatibile il ruolo di presidente della Porto di Livorno 2000 con la carica di segretario generale dell'Autorità portuale di Livorno.

"Pur rendendoci conto che, in linea teorica, le due cariche hanno dei punti problematici, abbiamo cercato di spiegare ad ANAC che si tratta di un incarico: - temporaneo (fino a fine gara); - straordinario (finalizzato a "sterilizzare" la gestione con cariche istituzionali; nel CDA è presente anche il segretario generale dell'altro socio, Camera di commercio); - gratuito;

- attribuito alla luce del sole ed in totale trasparenza, avendo coinvolto Comitato portuale, Collegio dei revisori e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; - avente come scadenza la prima assemblea dei soci successiva alla cessione delle quote pubbliche.

"In sostanza invitavamo ANAC a non applicare i principi del d.lgs 8 aprile 2013, n.39, in maniera pedissequa e automatica, ma tenendo conto della situazione concreta. Situazione concreta che non ha comportato alcuna conseguenza illecita (non ci sono state nomine, assunzioni consulenze, spese pazze, ecc.), ma che, viceversa, con il concorso di tutto il personale della Porto di Livorno 2000 ed il sostegno della camera di Commercio e della Regione, ha riportato nel porto di Livorno numeri importanti quanto a passeggeri e a navi, nonché l'arrivo o il ritorno di primarie compagnie di navigazione, a partire dalla MSC e Royal Caribbean o Grimaldi, per non parlare dell'attenzione di operatori di livello mondiale sulla gara per la cessione di parte delle quote pubbliche della Società.

"I numeri dicono cose molto più solide degli onanismi verbali su Facebook. "Purtroppo non siamo riusciti a convincere l'Autorità.

"L'Autorità portuale, pur dando corso alla diffida, impugnerà la determinazione dell'ANAC non tanto per difendere una posizione individuale, destinata comunque a lasciare il passo alla fine della gara in corso, quanto per stabilire il principio che applicare le norme come se fossero formule matematiche porta a disconoscere la sostanza dello Stato di diritto in cui non si può mai perdere di vista la fattispecie concreta. Del resto, come in ultima istanza dicevano i Classici, "Summum ius, summa iniuria".

"All'impugnazione verosimilmente si uniranno altre Autorità portuali in cui sussistono situazioni analoghe, tranquillamente gestite e vigilate perché evidentemente situate in territori in cui c'è maggior sensibilità verso il bene comune".

Antonio Fulvi

L'ambasciatore del Venezuela con gli imprenditori toscani

Un'apertura verso gli esportatori – La mostra degli artisti nella sala Elba



Julián Isaías Rodríguez Díaz

LIVORNO – Il presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno ha ospitato, martedì scorso presso la sede di Livorno, l'ambasciatore del Venezuela in Italia Julián Isaías Rodríguez Díaz. L'ambasciatore era accompagnato da una delegazione di imprenditori che hanno illustrato alle imprese le potenzialità di import/export del Paese. La presentazione è avvenuta a cura dell'imprenditore e rappresentante del Motore Esportazione del Consiglio Nazionale di Economia Produttiva del Venezuela, Ernesto Garcia, e di Alirio Rios, Imprenditore e Responsabile dell'Industria Mineraria della Regione venezuelana di Cojedes. Durante l'incontro, cui hanno aderito una decina di imprenditori provenienti da Livorno e Grosseto, ma anche da altre città, sono state poste domande di carattere tecnico e raccolte le richieste delle imprese per la ricerca di controparti (clienti/fornitori/partnership). L'iniziativa, diretta a favorire lo sviluppo di traffici commerciali oltre confine, è organizzata in collaborazione con la Fondazione camerale Impresa, Ricerca, Innovazione. In occasione della visita dell'ambasciatore, 12 artisti contemporanei venezuelani hanno esposto le loro opere nella sala Elba della Cciaa. La mostra è rimasta visibile negli orari di apertura dell'ente al pubblico, fino a venerdì.

PIOMBINO SEMPLIFICATA LA PROCEDURA

Parcheggi al porto: richiesta «on line» per avere i permessi



PORT AUTHORITY Nuova organizzazione dell'accesso ai parcheggi

— PIOMBINO —
NIENTE PIÙ CARTA per la richiesta dei permessi di accesso ai parcheggi del porto di Piombino. E' infatti attiva una procedura on line dell'**Autorità Portuale** di Piombino, all'indirizzo www.portofacile.it/permessi, con la quale l'utente può registrarsi, compilare il modulo

interattivo per la richiesta di parcheggio nelle aree interessate, allegando la documentazione richiesta. La risposta arriverà per mail, con l'invio del contrassegno da stampare.

NEI CONTRASSEGNO è presente il qr-code relativo, attualmente ad uso del settore sicurezza dell'**Autorità Portuale**



La realizzazione fa parte del progetto più ampio di informatizzazione e digitalizzazione del porto di Piombino

per il controllo degli accessi tramite una app su smartphone e apre la strada a evoluzioni future dei servizi offerti. La realizzazione fa parte del progetto più ampio di informatizzazione e digitalizzazione del porto di Piombino, che il commissario Luciano Guerrieri ha definito come tassello strategico e fondamentale per l'evoluzione dell'intero sviluppo portuale.

IL PROGETTO è in carico all'Area presidenza di Roberta Macii, in particolare all'Ufficio sistemi informativi, guidato da Debora Bertocci e per la procedura in oggetto ha avuto la collaborazione del dirigente dell'Area giuridico amministrativa contabile, Claudio Capuano e in particolare dell'Ufficio amministrazione di Alessio Fabiani.

Per Srm il valore è di 4,7 miliardi

Campania, più della metà degli scambi commerciali avviene sul trasporto mare

Napoli. In Campania più della metà degli scambi commerciali con il mondo avvengono via mare. In un Paese dove più di un terzo dell'import-export avviene in questa modalità di trasporto.

Sono gli ultimi dati del centro di Intesa San Paolo Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (Srm).

Nel dettaglio, in Campania, stiamo parlando di merce del valore di 4,7 miliardi di euro che viene sbarcata e imbarcata nei porti, pari al 54 per cento del totale. In Italia la quota è del 36 per cento su un import-export totale di 106 miliardi. Nel Mezzogiorno la quota sale al 60 per cento, pari a 21,3 miliardi, in calo rispetto al primo semestre del 2015, ma di poco (-0,8%) e comunque meglio del dato nazionale (-1,4%). I tipi di merce maggiormente movimentata in Campania sono: alimentare (17,4%), chimica (14,6%), metalli (14,3%), mezzi di trasporto (12,8%). Le zone del mondo dove la Campania esporta di più sono prima di tutto l'Asia orientale con un quarto del totale, seguono l'Europa a 28 (16%), il Nord America (13%) e l'Africa settentrionale che è in crescita al 9,9%.

In una delle regioni più giovani d'Italia, alto è il numero di "start up" connesse al mare: su un totale nazionale di 18.197 società, poco più della metà (53%) si trovano lì.

Infine, Napoli e Salerno sono due province con un gran numero di imprese che fanno affari tramite il mare. Nel capoluogo sono 15.694, a Salerno

segue in ultima pagina

Campania

5.111, rispettivamente la seconda e la quinta in Italia. Napoli è anche la terza provincia per valore aggiunto prodotto dal settore marittimo con oltre 2,7 miliardi, pari al 77% del totale regionale che vale 3,5 miliardi. Nel Mezzogiorno questa quota sale a 14 miliardi, un terzo del totale nazionale (42,5 miliardi).

Porto di Brindisi: on line l'avviso per i fornitori dell'ente



BRINDISI – È stato pubblicato da mercoledì 05 ottobre, sulla piattaforma digitale “TuttoGare”, nonché sul sito istituzionale dell’Ente, l’avviso istitutivo del nuovo elenco fornitori telematico dell’Autorità portuale di Brindisi. I vantaggi del nuovo sistema telematico sono molteplici: maggiore celerità delle procedure di gara; disponibilità di un elenco fornitori elettronico sempre aperto ed in continuo aggiornamento, con relativo ampliamento del numero dei fornitori; riduzione di costi; trasparenza delle negoziazioni.

Contestualmente, l’Ente portuale sta provvedendo ad informare tramite PEC sia gli operatori attualmente iscritti sia quanti hanno fatto richiesta, dopo la scadenza dei termini per l’iscrizione all’elenco tradizionale, invitandoli a registrarsi attraverso la piattaforma. Fino al 31 dicembre, l’elenco telematico e quello tradizionale coesisteranno. Dal 01 gennaio 2017, fine del periodo considerato transitorio, l’elenco tradizionale verrà abrogato definitivamente.

“Uno dei punti di forza della piattaforma di e-procurement – commenta il commissario straordinario dell’Autorità portuale di Brindisi Mario Valente- è la trasparenza nello svolgimento delle varie operazioni di gara, nonché la certezza e la segretezza dell’offerta attraverso un sistema di controllo e di criptazione delle proposte economiche ricevute, in modo che, solo con i necessari codici di sicurezza, altamente tracciati, – conclude il commissario straordinario- e solo dopo la data di scadenza della gara, nei locali scelti, potranno essere aperte in seduta pubblica le “buste” inviate dagli operatori economici”.

Le attività potranno essere seguite su un monitor o attraverso un proiettore. Comunque, all’atto dell’apertura di ogni singola busta il sistema comunicherà all’interessato, tramite PEC, l’avvenuta operazione.

Pertanto, gli operatori che intendano iscriversi dovranno effettuare una registrazione sulla piattaforma. Successivamente, attraverso una procedura guidata, saranno abilitate le credenziali per accedere all’area riservata, nella quale sarà possibile partecipare immediatamente a una “Procedura Telematica Aperta”, oppure proseguire con le successive fasi di qualificazione agli Albi informatizzati. Per qualunque esigenza tecnica in fase di registrazione è attivo l’Help Desk al numero 800 192 750, dal lunedì al venerdì dalle 09:00 alle 18:00.

Augusta, il Pd per il porto: «No alla proroga»

Amoddio: «Il ministro Delrio non accoglierà la richiesta di Crocetta». Marziano: «Dal Patto per il Sud previsti 57 milioni» IN BREVE

I parlamentari nazionali del Pd confermano il «no» alla proroga delle **Autorità portuali** richiesta da Crocetta. E assicurano ad Augusta che questa sarà la linea del ministro Delrio.

Cettina Saraceno OOO Il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio non concederà la proroga di 36 mesi delle attuali **Autorità portuali** di Augusta e Catania chiesta dal presidente della Regione, Rosario Crocetta, ma di qualche mese, fino a dicembre o poco più, solo per motivi di bilancio. Lo hanno detto ieri mattina i parlamentari nazionali del Pd, Sofia Amoddio e Pippo Zappulla durante l'incontro, a palazzo Zuppello, promosso dal circolo del Pd di Augusta, presieduto da Giancarlo Triberio e dedicato anche ai fondi del «Patto per il Sud» e al rimborso dei contributi per il sisma del 1990. «Fino a ieri la segreteria del ministro che - ha aggiunto Amoddio- mi ha assicurato che Delrio non prorogherà le **Autorità portuali**, se non per qualche mese per motivi contabili.

Abbiamo chiesto il rigetto totale della richiesta di Crocetta che non ha motivato le ragioni tecniche di questa proroga, perché se questo venisse realizzato sarebbe un danno

gravissimo a livello di finanziamento. Mi è stato, inoltre, assicurato che a brevissimo verrà nominato il presidente della Port Authority». A ribadire le rassicurazioni di Delrio, avute in via informale, è stato anche il deputato Zappulla per il quale se venisse accordata la proroga "verrebbero bloccati tutti gli investimenti previsti".

«C'è una direttiva della Comunità eu ropea, già comunicata al Governo - ha proseguito- con cui avverte che per i porti che otterranno la proroga per primo avranno bloccati i finanziamenti per tutto il periodo della proroga». Zap pulla ha, inoltre, affrontato il "nodo" dei rimborsi del sisma del 1990 che, nonostante la legge imponga di farli, ad oggi non vengono effettuati da parte dell' Agenzia centrale dell' Entrate che li riconosce solo per i sostituti d' imposta e non per i lavoratori dipendenti, dicendosi pronto anche ad una eventuale «class action».

Si è, invece, soffermato sui 57 milioni di euro che arriveranno ad Augusta con il «Patto per il Sud», l' assessore regionale alla Pubblica istruzione, Bruno Marziano. «Tutti i progetti presentati da soggetti che avevano titolo hanno avuto la loro destinazione, - ha detto Marziano - non voglio continuare la polemica con l' amministrazione di Augusta, anzi la invito a non farla. Tutti i Comuni che hanno presentato progetti compatibilmente con il bando ed entro il 27 aprile hanno avuto l' approvazione, purtroppo l' amministrazione ha presentato una lettera non all' autorità di coordinamento, ma all' assessorato con una tempistica sbagliata. Invito l' amministrazione ad attrezzarsi con un ufficio di collegamento tra fondi europei, regionali per cogliere tutte le opportunità, entro febbraio inoltre ci sarà una terza annualità per avere fondi per l' edilizia scolastica». Ha concluso l' incontro Alessio Lo Giudice, segretario provinciale del Pd, secondo cui "la missione è realizzare un nuovo modello di sviluppo. Ad Augusta - ha detto - c'è un' assenza di progettualità ed è inammissibile l' inerzia dell' amministrazione. Se il ritmo è questo, c'è da augurarsi che finisca presto il mandato". (*CESA*) IN BREVE.

Porto Torres, investimenti e rilancio in chiave europea

Fra progetti, scalo tutto fruibile per crociere e deposito Gnl



Cantieri aperti e decine di milioni di euro di investimenti per il rilancio in chiave europea dello scalo marittimo di Porto Torres. È, in sintesi, quanto emerso dal sopralluogo dei vertici dell'Autorità Portuale in occasione dell'arrivo della Sovereign, prima nave da crociera della stagione autunnale. Le opere riguardano settori strategici per la vita del porto: pesca, traffico commerciale, merci e crocieristico.

Per quanto riguarda la Darsena per la pesca la fine dei lavori è prevista entro novembre. Nella zona 'Alti Fondali', invece, è oramai conclusa la fase di perforazione e posizionamento dei micropali in acciaio per il consolidamento della struttura: tutto pronto entro marzo. Dallo scorso 8 settembre, giorno di riapertura del cantiere, procedono nella norma i lavori per la realizzazione del terminal passeggeri (ex Tensostruttura Lunardi). Si tratta di una tabella di marcia serrata. Altro cantiere è quello che riguarda il Molo Asi 1 interessato, in questi giorni, da una serie di interventi di messa a norma. Non meno importante, contestualmente ai lavori di realizzazione del terminal passeggeri, sarà la posa delle ringhiere nella scalinata accanto all'attuale stazione marittima. Un intervento che renderà definitivamente fruibile l'area soprastante gli scavi archeologici. Inderogabile, infine, un sopralluogo alle zone interessate dal continuo fenomeno delle discariche abusive.

"E' innegabile che lo scalo di Porto Torres stia vivendo una nuova stagione - spiega Pietro Preziosi, commissario straordinario dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna -.

Numerosi cantieri aperti contemporaneamente, altri in fase di avvio o di studio, il progetto dell'Antemurale che procede nell'iter autorizzativo al ministero dell'Ambiente e nuove iniziative che si integreranno al Piano regolatore sono la dimostrazione di un'azione, quella della Port Authority, che lascerà un segno tangibile nella storia dello scalo del Nord Ovest". Per il futuro, previsto un intervento che, nei prossimi anni, renderà definitivamente fruibili tutto il porto civico e gli Alti Fondali alle navi da crociera.

Altra novità: programmato il posizionamento di un deposito di Gnl (Gas naturale liquido) nel porto industriale. Assieme alla Regione Sardegna prosegue l'iter di realizzazione dell'ambizioso progetto Optimed, che ridelineerà il layout del porto industriale, aprendolo a nuovi traffici. (ANSA).

Allarme cardiopatie congenite nei neonati

Uno studio del ministero evidenzia che a Livorno sono il 50% in più rispetto al dato regionale. Nel mirino porto e raffineria

► LIVORNO

Nella città di Livorno le cardiopatie congenite sono il 50% in più rispetto al dato regionale. Lo rivela il rapporto conclusivo dell'ultimo studio della filiera Senterri, lo studio epidemiologico - finanziato dal Ministero della salute - dei territori e degli insediamenti esposti a rischio da inquinamento, che da anni prende in esame le ricadute sulla salute delle popolazioni residenti in prossimità di una serie di grandi centri industriali attivi o dismessi che presentano un quadro di contaminazione ambientale e di rischio sanitario tale da avere determinato il riconoscimento di "siti di Interesse nazionale per le bonifiche", i famosi Sin.

L'ultimo rapporto, intitolato

Riscipro, uscito poco tempo fa - e i cui risultati sono stati appena pubblicati dall'Espresso - ha valutato i rischi per la salute riproduttiva all'interno di 18 siti contaminati di interesse nazionale, tra il 2004 e il 2013.

Dal rapporto emergono notizie preoccupanti sulla salute riproduttiva in diverse aree italiane: chi vive in certe zone ha maggiori probabilità di avere un figlio con malformazioni congenite. Nel Sin di Taranto, ad esempio, i ricercatori hanno osservato nel periodo in studio complessivamente 531 casi di malformazioni congenite, 238 per 10 mila nuovi nati, numero molto più alto rispetto alla media regionale. Nella città pugliese le malformazioni più frequenti colpiscono arti e sistema nervoso. A Massa Carrara - Sin che ospita-

va fino alla fine degli anni '80 impianti industriali chimici a ridosso della costa - invece il rischio di nascere con una malformazione dell'apparato digerente è del 66% più alto della media regionale, a Manfredonia e Mantova addirittura di oltre l'80%.

In questo quadro drammatico c'è anche Livorno: nelle aree portuali - si legge nel rapporto - sorgono raffinerie e altre industrie: le cardiopatie congenite sono il 50% in più rispetto al dato regionale, così come nella vicina Piombino.

Il dato è in linea con un precedente e allarmante studio Senterri - datato 2011 - che evidenziava come a Livorno la mortalità per tutte le cause e per tutti i tumori è risultata in eccesso in entrambi i generi. Specificando che per le cause di morte per le

quali vi è a priori un'evidenza sufficiente o limitata di associazione con le fonti di esposizioni ambientali del Sin si osserva in entrambi i generi un eccesso per il tumore del polmone e per il tumore della pleura.

Lo stesso studio a proposito degli effetti sul feti a Livorno sottolineava che "per le condizioni morbose perinatali è ipotizzabile il ruolo eziologico (cioè la causa, ndr) delle esposizioni ambientali presenti nel Sin, in particolare per le esposizioni a inquinanti prodotti dalla raffineria".

Proprio la conduzione di uno studio sui dipendenti della raffineria e di alcuni comparti portuali con un'analisi di mortalità e di incidenza contribuirebbe a dimensionare la causa della componente professionale sul tumore al polmone e su quello pleurico. (giulio corsi)



Il fumo nero di due traghetti ormeggiati a poche centinaia di metri dal centro



Sipg conferma gli investimenti nei porti

Londra - Il gruppo cresce poco: nel 2016 totalizzerà solo 0,5 milioni di teu in più.

Londra - Shanghai International Ports Group si è esposto molto dopo la decisione di investire 2,1 miliardi di dollari nella Postal Savings Bank of China. Le agenzie di rating hanno quindi deciso di monitorare la situazione del gruppo che rimane comunque in crescita (+35 rispetto al 4,7% raggiunto negli anni dal 2011 al 2015) anche se il debito totale andrà sui 5,5 miliardi di dollari. **Sipg risentirà del rallentamento della crescita dell'economia cinese, ma nel contempo sta valutando di portare a termine tutti gli investimenti portuali previsti** (Due nuove costruzioni di terminal in Cina e il porto di Haifa). Il traffico previsto per la fine del 2016 è sostanzialmente stabile rispetto all'anno scorso e passerà dai 36,5 ai 37 milioni di teu.



Kalundborg si espande: pronto il progetto da 26 milioni di dollari

Copenhagen - I lavori cominceranno nell'estate del 2018 e termineranno l'anno successivo.

Copenhagen - Il porto di Kalundborg ha annunciato un piano di crescita e sviluppo da 26 milioni di dollari. Il più grande porto dell'area di Copenhagen sta per varare un progetto per diventare un grande hub dedicato al trasporto dei container. Agli 800 mila metri quadri si affiancheranno altri 330 mila metri di spazio con 500 metri di banchina e 15 metri di profondità. La nuova area sarà chiamata "Ny Vesthavn": **i lavori cominceranno nell'estate del 2018 e termineranno l'anno successivo.**



Putin invia altre navi da guerra al largo di Tartus

Mosca - La Marina militare russa continua ogni giorno che passa a rafforzare lo schieramento di navi da guerra davanti le coste siriane.

Mosca - La Marina militare russa continua ogni giorno che passa a rafforzare lo schieramento di navi da guerra davanti le coste siriane, in corrispondenza del porto siriano di Tartus, unico approdo di Mosca nel Mediterraneo. Da ultimo la corvetta lancia missili Mirage della classe Nanuchka, partita da Sebastopoli in Crimea, base della flotta del Mar Nero, **ha attraversato oggi lo stretto del Bosforo diretta rapidamente alla volta delle acque siriane**. Le corvette Nanuchka sono unità non modernissime (sono entrate in servizio negli anni '70) ma sono molto veloci, estremamente ben armate considerate le loro dimensioni ridotte: sono lunghe poco meno di 60 metri ed hanno un dislocamento di 900 tonnellate. Raggiungono una velocità massima di 32 nodi (quasi 60 km/h), **hanno un equipaggio di 70 uomini e sono dotate di 1 cannone da 76 mm a tiro rapido ma soprattutto di 6 lanciatori per missili a corto raggio SS-N-9 Siren che hanno una gittata di 110 km**. La testata può essere armata con 500 kg di esplosivo ad alto potenziale convenzionale o con una nucleare da 200 kilotoni (1 chilotone - kt - equivale all'energia sviluppata dall'esplosione di 1.000 tonnellate di tritolo; la prima bomba atomica della storia, "Little Boy", sganciata dagli americani il 6 agosto 1945 su Hiroshima aveva una potenza di soli 15 kt).

Solo mercoledì, invece, Mosca aveva annunciato l'invio di due altre corvette, le più moderne unità lanciamissili della classe Buyan, sempre della flotta del Mar Nero: si tratta della "Serpukhov" e della "Zelenyy Doll" (entrate in servizio entrambe solo a dicembre del 2015). Entrambe le unità armate dei temibili missili da crociera Kalibr in grado di volare radenti al terreno per centrare un obiettivo anche fino a 2.500 km di distanza.

- segue

Si tratta degli stessi missili che il 7 ottobre dello scorso anno, subito dopo l'inizio dell'operazione russe in Siria il 30 settembre, vennero lanciati dal Mar Caspio da altre corvette, sempre della classe Buyan. In quell'occasione ne vennero sparati 11 che dopo aver percorso 1.500 km, attraversando lo spazio aereo iraniano e iracheno, colpirono obiettivi di Isis a Raqqa e Aleppo. Nel Mediterraneo Mosca ha una flotta che sta assumendo dimensioni sempre maggiori: tra le 10 unità presenti, c'è l'ammiraglia della flotta, la portaerei "Ammiraglio Kuznetsov" e la ancora più moderna fregata "Ammiraglio Grigovich", entrata in servizio solo lo scorso marzo e a sua volta armata con i missili Kalibr. **Il 4 ottobre Mosca aveva schierato a terra una seconda batteria missilistica antiaerea S-300 nel porto di Tartus dopo quella attivata nell'aeroporto di Latakia**, lo scorso anno dopo che il 24 novembre scorso 2 F-16 turchi abbatterono un Sukhoi SU-24 russo entrato nello spazio aereo di Ankara per soli 17 secondi. Gli S-300 sono i sistemi d'arma antiaereo più letali conosciuti al mondo: sono in grado di tracciare contemporaneamente fino a 100 bersagli ed ingaggiarne (inquadrarli nel mirino e fare fuoco) fino a 12 entro un raggio compreso tra i 120 e i 200 km.

EVITARE LO STOP È SEMPLICE: BASTA CAMBIARE BANDIERA A POCHE MIGLIA DALLA COSTA

«Navi europee violano l'embargo in Crimea»

Sono 260 le unità accusate di avere ignorato il divieto. «Dai greci le scorrettezze più frequenti»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Il trucco per entrare nei porti che in teoria dovrebbero essere inaccessibili per l'embargo voluto dall'occidente, è piuttosto semplice: basta fisicamente cambiare bandiera. Bisogna ammainare quella sconveniente e issarne una giusta, magari quella russa.

Così un cargo che fa capo a un grande multinazionale turca ha passato il Bosforo per approdare in uno scalo ucraino. È successo però che a poche miglia dalla Crimea e prima che la nave sparisse dai radar, la bandiera aveva i colori giallo e blu, quelli di Kiev. Quando ha improvvisamente cambiato rotta e poco prima di entrare nel porto di Sebastopoli in Crimea, la nave ha issato la bandiera di Mosca. Arrivata sulle banchine, l'unità è stata fotografata dai reporter dell'Ong Ocgrp che si occupa di inchieste sulla corruzione nel mondo e che ha certificato che questo non è stato un caso isolato. Gli ucraini calcolano che dall'inizio delle

sanzioni siano state 260 le navi straniere arrivate nei porti della Crimea, infischiosene dell'embargo. La maggior parte sono russe – la bandiera di Mosca sventola sullo scalo di Sebastopoli – in seconda e terza posizione ci sono armatori greci e turchi. Le navi utilizzate hanno bandiere diverse, ma i proprietari sono aziende o compagnie che risiedono in paesi che ufficialmente condannano l'annessione russa di quella porzione di territorio ucraino. La lista di navi pubblicata on line ha provocato qualche imbarazzo politico: i tedeschi, ad esempio, dopo aver realizzato che almeno due navi avevano commerciato con i russi a Sebastopoli, hanno annunciato un'inchiesta. Il più delle volte però la diplomazia fa finta di non vedere. Ed è il caso di Atene, circostanza che irrita l'Ucraina. L'ultimo caso è quello di una petroliera che dopo aver passato il Bosforo, ha scaricato il greggio nei porti controllati dai russi. L'unica accortezza utilizzata dall'equipaggio è stato chiudere il

segnalatore di posizione e diventare una nave fantasma in navigazione nelle acque del Mar Nero. Anche gli italiani, scorrendo l'elenco dei cargo che sono approdati in Crimea, hanno evitato l'embargo, commerciando in particolare prodotti petroliferi o derivati. Far rispettare le regole però è molto difficile. L'Ucraina, oltre al pressing diplomatico, potrebbe intervenire arrestando le navi colpevoli, ma per farlo serve che l'unità prima o poi approdi in uno scalo di Kiev. Per ora è successo in un solo caso e l'equipaggio è stato multato. Sostanzialmente rimangono tutti impuniti e il commercio con la Crimea russa può proseguire. Anche legalmente come nel caso, sollevato dalla *Reuters*, dei grandi marchi multinazionali che continuano a riempire di merce i propri magazzini e supermercati: il trucco consiste nel trasportare la merce sotto le insegne delle proprie sussidiarie russe. L'embargo viene aggirato e così sugli scaffali di Sebastopoli possono arrivare i prodotti italiani, spagnoli e francesi.



Una nave della Marina ucraina

Le navi dovevano andare a Genova

Hanjin, tutti i contenitori sbarcheranno a Valencia

Genova. Non sbarcheranno a Genova i container imbarcati a bordo delle navi di Hanjin Italy e Tabul? La speranza degli spedizionieri è stata frustrata da una lettera che spiega i diversi motivi per cui è stata avanzata la richiesta di "stay order" (richiesta di protezione legale).

"I proprietari delle navi non sono disposti a correre il rischio e hanno ordinato di andare a Valencia", ha spiegato il presidente di Confetra, Nereo Marcucci, a differenza della Hanjin che aveva deciso di sbarcare a proprio rischio nonostante lo "stay order", cioè la procedura di protezione dal sequestro delle navi da parte dei creditori, non sia stato ancora emesso. Hanjin Italia, ha spiegato ancora Marcucci, a questo punto ha preparato un'istanza al tribunale di Genova per ottenere una protezione solo per lo sbarco delle merci.

"Gli armatori delle navi Hanjin Tabul e Hanjin Italy noleggiate ad Hanjin, contraddicendo la decisione della compagnia, hanno ordinato di toccare solo Valencia ritenendo di correre minori rischi di sequestro" si legge nella lettera, che inoltre aggiunge: "Anche in Spagna non hanno ancora deciso alcun 'stay order' ma sembra che i creditori intenderebbero sequestrare solo il bunker di proprietà Hanjin e non le navi di proprietà di terzi".

Le due società proprietarie delle navi, la canadese Seaspan e la greca Danaos, hanno chiesto ad Hanjin di non portare le navi in Italia preferendo

segue in ultima pagina

Hanjin

evitare rischi e sbarcare a Valencia tutti i container destinati a Genova, La Spezia, Malta e Koper. A questo punto gli operatori italiani sembrano ormai rassegnati ad andarsi a recuperare le merci nel porto spagnolo.

TENSIONE NELLO SHIPPING PER LA CONCORRENZA FRA COLOSSI

Noli, la folle corsa al ribasso che annienta il lavoro

Il fallimento di Hanjin è frutto di una strategia che rischia di mettere in crisi l'intero sistema

IL CASO

GIORGIO CAROZZI

GENOVA. Giochi pericolosi, probabilmente fatali: la tempesta perfetta che affonda il mercato mondiale dei traffici marittimi, si trasforma in regolamento di conti all'interno dell'azionariato di Maersk, il colosso danese cui gli osservatori attribuiscono molte responsabilità dello schianto della compagnia coreana Hanjin. Pesante la caduta del colosso armatoriale danese alla Borsa di Francoforte, con una perdita di oltre il 15% in pochi giorni.

Un segnale esplicito lanciato al management guidato dal ceo Søren Skou. Tra gli azionisti di riferimento di Maersk, infatti, sono in molti a non condividere una politica disastrosa sostenuta dal ribasso dei noli di trasporto, che sta sconvolgendo in tutte le centrali marittime e portuali del pianeta. Licenziamenti a raffica, crollo delle prospettive di ripresa, ripercussioni drammatiche su agenzie marittime e imprese di spedizione, rimorchi bloccati nei porti. E una montagna di merce, il cui valore è stimato in 15 miliardi di dollari, che ancora vaga per il mondo.

Scende in campo il presidente della cinese Cosco, Xu Lirong, per denunciare un gioco al massacro che rischia di minare l'intero arcipelago dello shipping planetario. Xu Lirong si riserva di portare all'attenzione del proprio governo l'operato del colosso danese che, come da sue dichiarazioni, sarebbe totalmente illegale. E i segnali che nelle ultime ore rimbalzano dalla Corea del Sud sono anco-

ra più inquietanti. Convocato dai deputati dell'assemblea nazionale, il presidente di Korean Air Lines, Cho Yang-ho, attribuisce il fallimento di Hanjin Shipping - di cui la compagnia aerea controlla il 33,23% - ad una "concorrenza tagliagola". Ai rappresentanti del governo che gli chiedono perché non abbia messo altri soldi per salvare Hanjin, Cho Yang-ho ribatte che sarebbe inutile, che è impossibile combattere contro chi offre noli inferiori ai costi grazie al sostegno del governo. Come? Risparmiando miliardi di dollari rispetto ad altre compagnie private, attraverso i meccanismi della tonnage tax. Se i governi cinese e sud coreano dovessero classificare come dumping la strategia di Maersk, si innescerebbe un contenzioso planetario dagli effetti dirompenti e imprevedibili. Il fallimento di Hanjin, dunque, fa emergere con clamore il cannibalismo e la fragilità del mondo del trasporto containerizzato, che rischia fortissimamente di essere colonizzato e monopolizzato. Dall'esito dello scontro all'interno di Maersk e della partita che stanno giocando gli antagonisti di questa strategia al ribasso, dipenderanno assetti e business dei prossimi anni.

Il crollo di Hanjin, per alcuni aspetti, è riconducibile anche alla crisi che vent'anni fa investì le "tigri asiatiche", facendo emergere la necessità di una maggiore trasparenza nei conti delle conglomerate e l'adozione di criteri contabili più rigorosi. Ma, soprattutto, è conseguenza diretta della strategia per il consolidamento del mercato, che in poco tempo ha rivoluzionato il mercato e il modo di lavorare delle compagnie. Intanto con pulizia al loro interno, a co-

minciare da Maersk Line, che ha riunito tutte le attività di linea sotto una regia unica con l'eliminazione delle strutture indipendenti di Mercosul Line, Mcc Transport, Safmarine e Seago. Poi con la raffica di fusioni e acquisizioni già realizzate o in via di perfezionamento. Il passaggio di Noli/Apl a Cma-Cgm, che nel 2015 aveva già acquistato Opdr. Poi la nuova offensiva di Hapag-Lloyd, che dopo avere assorbito la Csa, sta adesso completando l'acquisizione di Uasc, negli stessi giorni in cui si fanno sempre più insistenti le voci su una possibile estensione della collaborazione con Hamburg Sud (che lo scorso anno aveva assorbito Ccni), verso un'integrazione delle linee propedeutica (forse) ad una nuova struttura societaria.

In Asia la fusione fra Cosco e China Shipping era attesa da tempo e avrà sicuramente grosse ripercussioni. Infine, la fragilità del mondo del trasporto containerizzato, che l'israeliana Zim, nella quale l'impegno della famiglia Ofer si è molto diluito con la costituzione della Kenon Holdings. In questo caso è difficile prevedere una totale uscita della compagnia dal mercato, ma certamente i suoi spazi di attività si sono molto ridotti.

La storia si ripete. Come già accaduto una ventina di anni fa nel trasporto aereo, il drammatico processo in atto sta portando di fatto il mercato ad essere suddiviso fra due o tre alleanze. È uno scenario che a cascata sta provocando una selezione anche fra i porti e le società terminalistiche, con esiti per ora imprevedibili.

shipping@ilsecolox.it



Noli, la folle corsa al ribasso che annienta il lavoro / FOCUS

Genova - Giochi pericolosi, probabilmente fatali: la tempesta perfetta che affonda il mercato mondiale dei traffici marittimi, si trasforma in regolamento di conti all'interno dell'azionariato di Maersk.

Genova - Giochi pericolosi, probabilmente fatali: la tempesta perfetta che affonda il mercato mondiale dei traffici marittimi, si trasforma in regolamento di conti all'interno dell'azionariato di Maersk, il colosso danese cui gli osservatori attribuiscono molte responsabilità dello schianto della compagnia coreana Hanjin. **Pesante la caduta del colosso armatoriale danese alla Borsa di Francoforte, con una perdita di oltre il 15% in pochi giorni.** Un segnale esplicito lanciato al management guidato dal ceo **Søren Skou**. Tra gli azionisti di riferimento di Maersk, infatti, sono in molti a non condividere una politica disastrosa sostenuta dal ribasso dei noli di trasporto, che sta sconvolgendo in tutte le centrali marittime e portuali del pianeta. Licenziamenti a raffica, crollo delle prospettive di ripresa, ripercussioni drammatiche su agenzie marittime e imprese di spedizione, rimorchi bloccati nei porti. **E una montagna di merce, il cui valore è stimato in 15 miliardi di dollari, che ancora vaga per il mon-**

do.***Scende in campo il presidente della cinese Cosco, Xu Lirong, per denunciare un gioco al massacro che rischia di minare l'intero arcipelago dello shipping planetario. **Xu Lirong si riserva di portare all'attenzione del proprio governo l'operato del colosso danese che, come da sue dichiarazioni, sarebbe totalmente illegale.** E i segnali che nelle ultime ore rimbalzano dalla Corea del Sud sono ancora più inquietanti. Convocato dai deputati dell'assemblea nazionale, il presidente di Korean Air Lines, Cho Yang-ho, attribuisce il fallimento di Hanjin Shipping – di cui la compagnia aerea controlla il 33,23% – ad una "concorrenza tagliagola". Ai rappresentanti del governo che gli chiedono perché non abbia messo altri soldi per salvare Hanjin, Cho Yang-ho ribatte che sarebbe stato inutile, che è impossibile combattere contro chi offre noli inferiori ai costi grazie al sostegno del governo.

- segue

Come? Risparmiando miliardi di dollari rispetto ad altre compagnie private, attraverso i meccanismi della tonnage tax. Se i governi cinese e sud coreano dovessero classificare come dumping la strategia di Maersk, si innescherebbe un contenzioso planetario dagli effetti dirompenti e imprevedibili. **Il fallimento di Hanjin, dunque, fa emergere con clamore il cannibalismo e la fragilità del mondo del trasporto containerizzato**, che rischia fortissimamente di essere colonizzato e monopolizzato. Dall'esito dello scontro all'interno di Maersk e della partita che stanno giocando gli antagonisti di questa strategia al ribasso, dipenderanno assetti e business dei prossimi anni.***Il crollo di Hanjin, per alcuni aspetti, è riconducibile anche alla crisi che vent'anni fa investì le "tigri asiatiche", facendo emergere la necessità di una maggiore trasparenza nei conti delle conglomerate e l'adozione di criteri contabili più rigorosi. Ma, soprattutto, è conseguenza diretta della strategia per il consolidamento del mercato, che in poco tempo ha rivoluzionato il mercato e il modo di lavorare delle compagnie. **Intanto con pulizia al loro interno, a cominciare da Maersk Line, che ha riunito tutte le attività di linea sotto una regia unica con l'eliminazione delle strutture indipendenti di Mercosul Line, Mcc Transport, Safmarine e Seago.** Poi con la raffica di fusioni e acquisizioni già realizzate o in via di perfezionamento. Il passaggio di Nol/Apl a Cma-Cgm, che nel 2015 aveva già acquistato Opdr. Poi la nuova offensiva di Hapag-Lloyd, che dopo avere assorbito la Csav, sta adesso completando l'acquisizione di Uasc, negli stessi giorni in cui si fanno sempre più insistenti le voci su una possibile estensione della collaborazione con Hamburg Sud (che lo scorso anno aveva assorbito Ccni), verso un'integrazione delle linee propedeutica (forse) ad una nuova struttura societaria.

In Asia la fusione fra Cosco e China Shipping era attesa da tempo e avrà sicuramente grosse ripercussioni. Infine, continuano le difficoltà per l'israeliana Zim, nella quale l'impegno della famiglia Ofer si è molto diluito con la costituzione della Kenon Holdings. **In questo caso è difficile prevedere una totale uscita della compagnia dal mercato, ma certamente i suoi spazi di attività si sono molto ridotti.**

La storia si ripete. Come già accaduto una ventina di anni fa nel trasporto aereo, il drammatico processo in atto sta portando di fatto il mercato ad essere suddiviso fra due o tre alleanze. **È uno scenario che a cascata sta provocando una selezione anche fra i porti e le società terminalistiche, con esiti per ora imprevedibili.**

Concorrenza a Barcellona e Civitavecchia

Al Pireo nuovo approdo crociere targato Cosco

Pireo. Al porto del Pireo c'è un nuovo approdo per le navi da crociera. È stato inaugurato nei giorni scorsi al molo Saint Nikolaos. Alla cerimonia, oltre alle autorità greche, ha partecipato Xu Lirong, presidente del gruppo armatoriale China Cosco Shipping Corporation (Coscoc) che dall'inizio del 2016 è l'azionista di maggioranza della Piraeus Port Authority. Il nuovo terminal occupa un'area di 8.415 metri quadri, ha una linea di banchina di

segue in ultima pagina



Al Pireo

284 metri con profondità del fondale di 11 metri. Con l'attivazione di questa struttura, lo scalo può ospitare fino a dieci navi da crociera contemporaneamente. In Grecia il 2016 è stato un anno molto importante per il settore delle crociere, in particolare per il porto del Pireo, dove nei primi otto mesi dell'anno gli arrivi di passeggeri stranieri sono aumentati del 17% rispetto allo stesso periodo del 2015.

Xu Lirong ha confermato che il gruppo Cosco Shipping effettuerà nuovi investimenti per migliorare il comparto delle crociere nello scalo di Atene con l'obiettivo di elevare il traffico che ora è pari a circa un milione di passeggeri, per portarlo nel breve termine a 1,5 milioni di crocieristi e nel lungo periodo a tre milioni. Un campanello d'allarme per i due principali scali crocieristici del Mediterraneo -Barcellona e Civitavecchia- che non hanno mai superato i 2,5 milioni di passeggeri annui.

L'intervista. Il ministro delle Infrastrutture: più risorse per rafforzare la manutenzione

Delrio: "Ecco il mio piano per collegare l'Italia non finisce tutto a Napoli"

ROMA. «Sì. L'ho detto e lo confermo: il Ponte sullo Stretto di per sé non lo considero una priorità. La domanda che mi faccio è un'altra: vogliamo che il Mezzogiorno sia connesso al resto d'Italia o no? Possiamo tollerare che tra Roma e Palermo in treno ci si mettano dieci ore e mezzo e tra Roma e Milano tre? Noi stiamo lavorando per connettere l'Italia e i corridoi europei sono una risorsa economica e sociale».

Ministro, significa che il Ponte finiremo per farlo?

«Non per forza. Io sto facendo fare uno studio di fattibilità sul corridoio Napoli-Palermo, dopo di che vedremo: risulta però complicato pensare che un'opera di alta velocità si interrompa. L'importante è che passi il treno, sopra o sotto vedremo. Ora non voglio entrare nel merito».

Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture, si alza dalla sedia per farci vedere un grafico curioso, elaborato dalla struttura tecnica di missione del Mit. È un

"cartogramma deformato" dello Stivale. Il gambaletto del Centro-Nord è smisuratamente largo mentre la punta e il tacco del Sud sono esili fili. Le isole scompaiono. Ogni area viene ingigantita o ridimensionata a seconda del numero di treni ad alta veloci-

tà che arrivano ogni giorno.

«Lo vede, ci sono intere regioni sconnesse: tutto il Mezzogiorno tranne la Campania ma anche la Liguria. Collegarle vuol dire far partire l'economia di quei territori. Questo Paese ha bisogno di muoversi meglio: persone e merci. Soprattutto via ferro. Per questo abbiamo puntato su quattro direttrici: la linea adriatica Bologna-Lecce (300 milioni da spendere in innovazione tecnologica per risparmiare un'ora secca di tempo, più 550 milioni per il nodo Termoli-Lesina); la linea Napoli-Bari (oltre 6 miliardi, dai 2,2 della legge obiettivo, due ore invece di tre e quaranta); la Messina-Catania-Palermo e infine la Tirrenica Napoli-Palermo».

Lei parla di grandi opere di collegamento. Ma in Italia c'è un bisogno enorme anche di cantieri di minori dimensioni ma più urgenti: difesa del suolo, messa in sicurezza degli edifici, manutenzione. Non sarebbe il caso di privilegiarli?

«Stiamo facendo molto anche per questo tipo di infrastrutture. L'Anas ha una quantità di risorse per la manutenzione stradale dieci volte superiore che in passato, soldi che sta spendendo subito. Nel piano di Ferrovie dei prossimi dieci anni ci sono 32 miliardi

per la rete tradizionale, contro i 24 per le nuove linee di alta velocità del Sud. Questo però non significa che non si debbano mandare avanti anche le altre opere. L'importante è che siano utili».

Sono utili? Da più parti si criticano i progetti in corso, dalla Napoli-Bari alla stessa Torino-Lione, dal Brennero al terzo valico Milano-Genova. Opere che sovrastimerebbero il futuro traffico, mai sottoposte a rigorose valutazioni. Il piano di revisione previsto si applicherà solo ai progetti futuri? È una marcia indietro?

«No, nessuna marcia indietro. Stiamo rivedendo tutti i progetti e per molti abbiamo ridimensionato i costi. La Torino-Lione costava 4,3 miliardi, costerà 1,7. La Venezia-Trieste alta velocità costava 7 miliardi, spenderemo solo 300 milioni. È chiaro però che se è stata fatta già la gara non posso sospenderla. Altrimenti vado incontro alle penali. E se devo pagare 2 miliardi come sarebbe stata la penale per stoppare la Breberni Milano-Brescia, preferisco completarla».

È vero, come dice l'Ufficio parlamentare di bilancio che il personale dei ministeri non ha la professionalità per valutare i progetti? Come scegliere

le opere meritevoli?

«Se ne occupa la nostra struttura di missione, formata da esperti di livello internazionale».

Quali sono i cantieri più avanti nei lavori?

«Il tunnel del Brennero, il terzo valico dei Giovi per portare in Svizzera e in Germania le merci provenienti da Genova, e la Napoli-Bari, inclusa la stazione di Afragola. Per le strade: la Caltanissetta-Agrigento e la Salerno-Reggio Calabria».

Quali risultati finora in termini di miliardi investiti?

«I bandi nel 2012-2013 valevano 18 miliardi, nel 2014-2015 sono saliti a 32. Ma i bandi non significano cantieri. L'aumento delle opere cantierate è stato molto più modesto, lo 0,8%, che tuttavia ha interrotto un crollo spaventoso: tra investimenti pubblici e privati 110 miliardi in meno in 7 anni. Quest'anno faremo l'1,5% in più e nel 2019 arriveremo a 285 miliardi (tra pubblici e privati) contro gli attuali 259. Ma bisogna curare le malattie croniche di questo nostro Paese, dalla corruzione ai progetti fatti male, che moltiplicano tempi, costi contenziosi. A questo serve il nuovo codice degli appalti».

(m.ru.)

© EPICOLA / ONE NEWS PIA

Il Ponte sullo Stretto?
L'importante è
connettere il Sud al
resto del Paese, stiamo
studiando come

I progetti vengono
valutati dalla nostra
struttura di missione,
formata da esperti
di fama internazionale

GRAZIANO DELRIO
MINISTRO INFRASTRUTTURE



Grandi opere un ingorgo da 90 miliardi

- > Soldi a Tav e strade, pochi al territorio
- > **L'authority**: tanti progetti valutati male

L'inchiesta

Una torta da oltre 90 miliardi
ma si sceglie senza serie valutazioni
e ci sono conflitti di competenza
Per la difesa del suolo 800 milioni,
25 volte meno del necessario

Progetti al buio ministeri incapaci e l'alta velocità batte la prevenzione

MARCO RUFFOLO

ROMA. Quando due anni, sette mesi e 18 giorni fa si insediò il governo Renzi, la macchina delle opere pubbliche era ridotta più o meno così: progetti portati avanti senza uno straccio di valutazione, zero risorse o quasi per interventi salva vita come la difesa del suolo e la messa in sicurezza degli edifici, fondi europei non spesi o sprecati in una miriade di micro-interventi affidati alla cieca a Comuni e Regioni, dieci anni di attesa e più per il completamento di infrastrutture di oltre

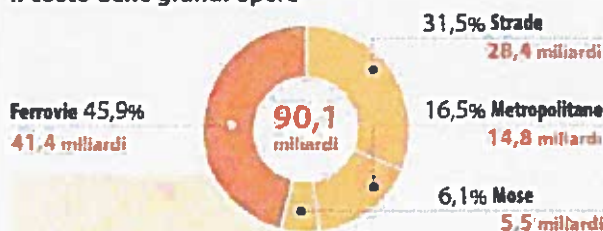
50 milioni di euro. Cosa si è fatto da allora per aggiustare quello che è considerato uno dei principali motori della crescita? Un fatto è certo: gli investimenti pubblici si stanno lentamente riprendendo dopo il crollo verticale degli anni scorsi e ci sono più soldi da spendere. Ma le grandi opere di collegamento come l'alta velocità ferroviaria sono ancora in gran parte prive di un serio esame preventivo e ciononostante hanno a disposizione molte più risorse delle opere salva-vita, quelle che dovrebbero prevenire alluvioni, frane, crolli di edifici e incidenti ferroviari. Le quali hanno sì più soldi di prima ma non quanto

sarebbe necessario. E intanto l'Ufficio parlamentare di bilancio denuncia la assoluta incapacità dei ministeri nel valutare i progetti e l'assenza di una seria programmazione nazionale.

Mai forse come in questo momento il ruolo degli investimenti, e in particolare delle opere pubbliche, è stato così cruciale per le chance di crescita del nostro Paese. Dal loro successo o meno dipende se l'Italia resterà impantanata nella malinconica teoria degli zero virgola o riuscirà a prendere il largo superando la soglia maledetta dell'1%, sempre più simile alla porta che nel film di Bunuel "L'angelo sterminatore" gli invitati non riescono a oltrepassare alla fine della serata. Situazione surreale come surreale è la condizione in cui sono stati tenuti in tutti questi decenni gli investimenti pubblici. Eppure non c'è politico che non li abbia evocati come arma risolutiva contro la crisi. Sono diventati uno stucchevole refrain, un mantra tanto insistito quanto inascoltato. Il governo Renzi cerca ora di rimetterlo in moto le infrastrutture, puntando su 90 miliardi di opere prioritarie. Vediamo con quali risultati.

LE RISORSE: ADESSO CI SONO
L'Italia ha vinto due battaglie

Il costo delle grandi opere



MARCO RUFFOLO

Gli investimenti pubblici si stanno riprendendo dopo il crollo degli anni scorsi. Una "torta" da 90 miliardi, ma ancora si sceglie con scarse valutazioni e ci sono conflitti di competenza. Intervista al ministro Delrio: «Ecco il piano per collegare l'Italia».

ALLE PAGINE 2 E 3

L'ingorgo delle grandi opere

con Bruxelles ottenendo da una parte la fine del patto di stabilità interno che impediva a molti Comuni di investire e dall'altra la possibilità di finanziare in deficit parte degli investimenti già decisi: avevamo chiesto per il 2016 poco più di 5 miliardi, la Ue ce ne ha riconosciuti 4,3. Non male. In più (come spiega l'Ance in un suo recentissimo studio) la legge di stabilità di quest'anno ha previsto un aumento di risorse per le infrastrutture del 10%, che le porta a 13 miliardi e mezzo. Ovviamente solo una piccola parte potrà essere spesa quest'anno. Ma l'inversione di tendenza c'è, soprattutto se pensiamo che tra il 2008 e il 2015 i soldi per le opere pubbliche sono crollati del 42,6%. Questa volta dunque i soldi ci sono. Come si stanno spendendo e con quali priorità?

LE PRIORITÀ: COSA SCEGLIERE

Qualcuno ricorderà la lunghissima lista di infrastrutture che i governi precedenti avevano agguanciato al carro della "legge obiettivo", una procedura straordinaria nella quale finì letteralmente di tutto, a cominciare dalle grandi opere, quasi tutte rimaste al palo. Un anno fa il governo Renzi sfoltì quella assurda lista annunciando anche che avrebbe spostato l'asse degli interventi sui piccoli cantieri, più facilmente realizzabili e in molti casi anche più utili dei maxi-progetti. «Focalizzarsi sulle grandi opere - spiegò il ministro Delrio - ci ha portato in 14 anni di legge-obiettivo a stanziare 285 miliardi per vederne impiegati soltanto 23, appena l'8%». «Opere utili, snelle e condivise», è lo slogan del Def 2016. Ma le grandi opere, pur dimezzate nel numero di quelle prioritarie, sono rimaste, soprattutto quelle ferroviarie di valico, prolungamento dei corridoi europei, e quelle per l'alta velocità al Sud. A questo, almeno nelle intenzioni di Renzi, si aggiunge anche la madre di tutte le infrastrutture: il Ponte sullo Stretto.

Nello stesso tempo, però, viene data per la prima volta certezza di risorse pluriennali al riassetto idrogeologico, all'edilizia scolastica e alla manutenzione stradale e ferroviaria. Così il governo sembra voler dare una risposta a due grandi obiettivi contemporaneamente: da una parte collegare l'Italia, dall'altra metterla in sicurezza. Ma in che proporzione le risorse sono destinate all'uno e all'altro? Difficile inoltrarsi nel labirinto dei finanziamenti pubblici. Prendiamo le opere che il governo potrebbe ora accelerare:

quei 5,1 miliardi poi leggermente ridimensionati da Bruxelles. La parte del leone (circa la metà) la fanno trasporti e banda ultralarga per velocizzare Internet, mentre solo il 5% va alla protezione ambientale. Se poi restringiamo il campo ai progetti effettivamente in corso (2,6 miliardi) quasi il 40% va alle reti transeuropee con dentro i famosi corridoi ferroviari.

Questo non significa che non vi siano fondi per i cantieri minori e spesso più urgenti. L'Ance calcola in 900 milioni la disponibilità 2016 per l'edilizia scolastica e in 800 quella contro il rischio idrogeologico. C'è chi fa notare però che bisognerebbe concentrarsi quasi esclusivamente sul quel tipo di infrastrutture, che potremmo chiamare "opere salva-vita", perché rispetto alle "opere di collegamento" presentano carenze infinitamente maggiori, oltre a garantire una crescita economica più diffusa e certa.

I FABBISOGNI DEL SALVA-VITA

Per avere un'idea di fabbisogno delle infrastrutture salva-vita, guardiamo alla difesa del suolo e alla sua lotta impari con le catastrofi. Nei primi quindici anni del nuovo millennio, abbiamo da una parte duemila alluvioni che hanno spazzato via 293 vite umane e provocato danni per 3 miliardi e mezzo di euro l'anno. Dall'altro, un impegno dello Stato per il riassetto idrogeologico che non è andato oltre i 400 milioni annui. Insomma, i poteri pubblici hanno investito per prevenire catastrofi in gran parte prevedibili un nono dei costi provocati dalle stesse catastrofi. Ora Italiasicura, la "struttura di missione" messa in piedi nel 2014 contro il dissesto idrogeologico, ci dice che il ritmo di spesa è aumentato a oltre un miliardo l'anno, e che tra fondi europei e nazionali saranno disponibili nei prossimi 7 anni altrettanti miliardi. Ma ci dice anche che questo non basta affatto: per dare alla parola prevenzione un significato appena dignitoso ci vorrebbe almeno il doppio, da spendere per più di dieci anni consecutivi. Solo così potremmo sperare di avvicinarci al fabbisogno indicato dalle Regioni: una ventina di miliardi. Per adesso gli unici progetti che vanno avanti sono quelli di alcune città metropolitane, a partire da Genova, dovastata dall'ultimo alluvione, e da Milano. E il grosso degli interventi sarà avviato solo nel 2018. Insomma, i tempi e i finanziamenti delle opere saranno anche meno lenti di prima ma sono ancora scanditi dal trascorrere

dogli anni, mentre torrenti e frane non aspettano. E se rinunciassimo ad alcune grandi opere per dare più spazio alle infrastrutture salva-vita? Una domanda alla quale se ne lega un'altra: quelle grandi opere confermate dal governo sono veramente utili? Chi le ha scelse e come?

CHI VALUTA E CHI SCEGLIE

Il governo, oltre a selezionare le nuove grandi opere, ha rivoluzionato le regole nella valutazione degli investimenti e negli appalti. Obiettivo: più qualità e trasparenza, tempi più rapidi, scelta delle opere in base a valutazioni rigorose, le cosiddette analisi costi-benefici. «Già, tutte buone intenzioni - dice Claudio Virno, esperto in valutazioni degli investimenti e consulente dell'Ufficio parlamentare di bilancio - ma questo sembra applicarsi ai progetti futuri, non a quelli in corso per i quali pare che il governo voglia mantenere le vecchie procedure, che di rigorose non hanno nulla». Sotto esame finiscono importanti opere ferroviarie per l'alta velocità: il terzo valico della Milano-Genova, il tunnel del Brennero, quello del Frejus della Torino-Lione, la Napoli-Bari. «Queste ultime due in particolare - continua Virno - non supererebbero test seri: hanno chiaramente sopravvalutato la domanda, il traffico futuro». Ma del resto abbiamo avuto un ministro dei Trasporti, predecessore di Delrio, che rispose così a quelle critiche: «Per le grandi opere non serve che ci sia traffico, si fanno e poi il traffico arriverà». «L'aspetto più drammatico - rincalza Marco Ponti, che insegna economia dei trasporti al Politecnico di Milano - è la irreversibilità dei progetti: una volta che li approva il Cipe non si torna più indietro. Prima di far partire un progetto, bisognerebbe fare una gara internazionale con serie valutazioni comparative tra soluzioni diverse. Oggi invece le analisi non vengono fatte o vengono demandate ai diretti interessati. I trucchi per far passare i progetti politicamente più gettonati sono molteplici. Pensi che c'è una leggina per cui quando un'opera è intormentito finanziata dallo Stato (e le opere ferroviarie lo sono tutte) non è richiesta nessuna analisi economica o finanziaria. Ossia, se l'opera è pubblica i soldi si possono anche buttare dalla finestra. La conclusione è che ci sono una trentina di miliardi di progetti che rischiano di non essere valutati a dovere». Ma il ministero delle Infrastrutture la vede in modo diametralmente opposto: «Questa era la situazione fino ad oggi, ma

ora con la nostra struttura di missione, fatta di esperti di livello internazionale, abbiamo rivisto moltissimi progetti facendo risparmiare miliardi di euro». Il problema però è che su 90 miliardi di opere prioritarie, 50 sono vincolati giuridicamente e 75 già approvati dal Cipe.

Strutture di missione, valutatori esterni: ecco, per far funzionare una amministrazione pubblica, sembra che ci si debba per forza rivolgere a qualcuno al di fuori dei ministeri. Ma allora che ci stanno a fare le centinaia di funzionari e dirigenti? Se lo chiede l'Ufficio parlamentare di bilancio in suo recente studio. «I ministeri non dispongono di personale interno con le competenze professionali specialistiche necessarie, e lo stesso si può dire per i Nuclei di valutazione. Non c'è scambio di informazioni all'interno, non sono mai state applicate sanzioni per chi non fa il suo dovere». In queste condizioni non c'è da stupirsi se i progetti sono fatti male e si impantanano in un crescendo di tempi e di costi. Per non parlare del diluvio di sigle che ruotano intorno alla scelta delle opere: in ogni ministero ci sono i Nuvv (nuclei di valutazione degli investimenti), ai quali si affiancano a Palazzo Chigi il Nuvap, l'Unp e il Nuvet che fa capo all'Agenzia per la coesione territoriale. A tutte queste sigle si chiedeva di scrivere almeno una cosa: il documento pluriennale di pianificazione, con l'analisi di tutti i fabbisogni infrastrutturali. Ma questo documento è ancora fantasma, come sono fantasmi le Linee guida per la valutazione. Niente paura, nel frattempo sono stati preparati i Vademecum che faranno da guida alle Linee guida. Un percorso kafkiano che l'Ufficio bilancio chiama eufemisticamente «quadro istituzionale molto frammentato». Come frammentato è il quadro delle competenze, dove Regioni e Comuni hanno il potere di rallentare ogni opera e di aprire un contenzioso dopo l'altro portando l'Italia ai vertici mondiali dei ritardi. Di fronte a questo affresco di deresponsabilizzazioni, si capisce come in tutti questi anni siano finiti i soldi dei progetti europei, da una parte in maxi-opere che si sono presto impantanate con costi e tempi fuori controllo, dall'altra in migliaia di micro-progetti locali che non rientrano in nessuna strategia nazionale.

INFORMAZIONE PUBBLICA

- segue

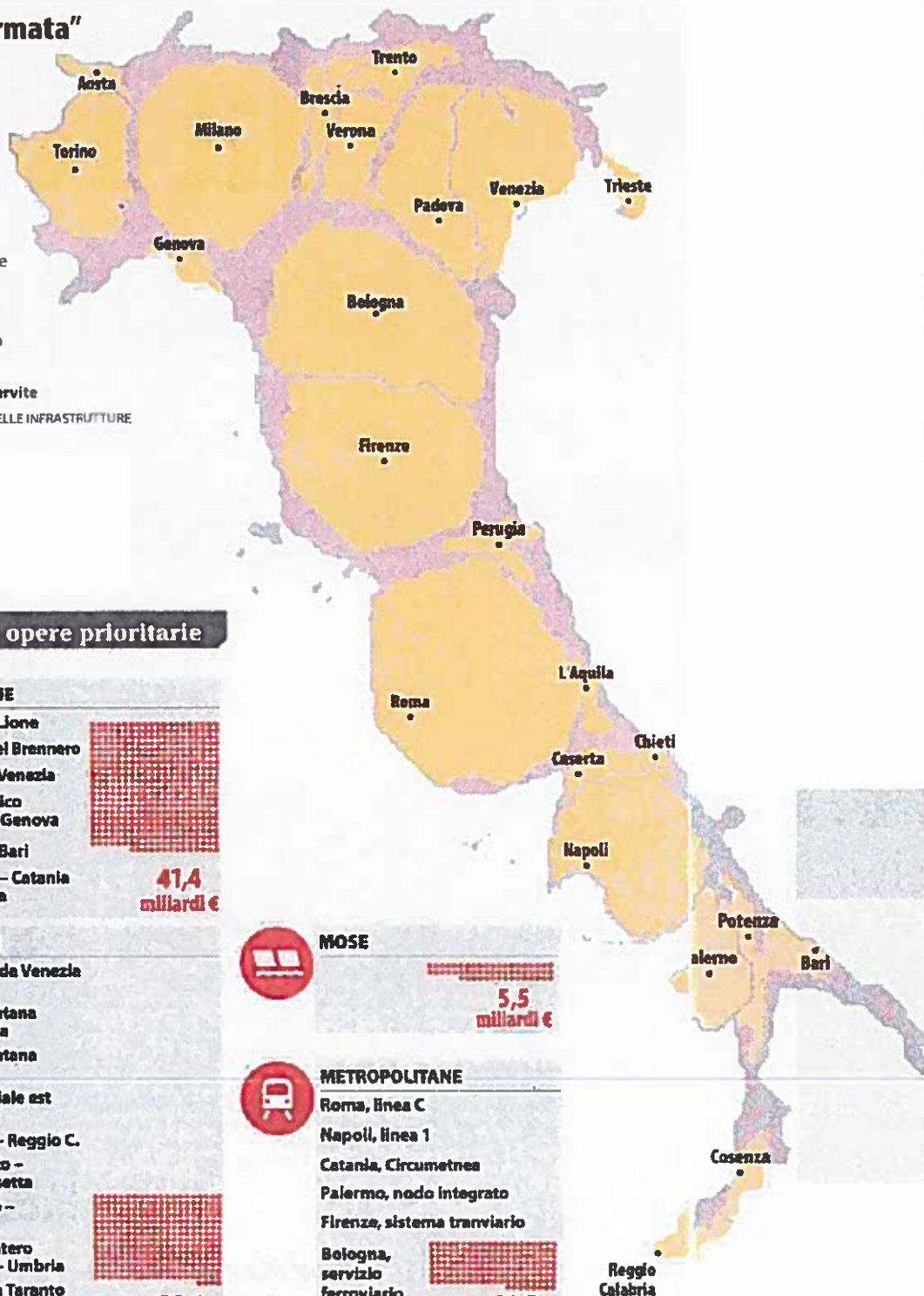
L'Italia "deformata" dell'alta velocità



L'ampiezza delle aree è proporzionata al numero di treni ad alta velocità in arrivo ogni giorno

■ Aree servite ■ Aree non servite

FONTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE



Il costo delle opere prioritarie

• = 100 milioni di euro



FERROVIE

Todino - Lione
Tunnel del Brennero
Milano - Venezia
Terzo valico
Milano - Genova
Napoli - Bari
Palermo - Catania
- Messina



41,4
miliardi €



STRADE

Autostrada Venezia
- Trieste
Pademontana
Lombarda
Pademontana
Veneta
Tangenziale est
Milano
Salerno - Reggio C.
Agrigento -
Caltanissetta
Grosseto -
Siena
Quadrilatero
Marche - Umbria
SS Ionica Taranto
- Reggio C.
SS Sascari - Olbia



28,4
miliardi €



MOSE



5,5
miliardi €



METROPOLITANE

Roma, linea C
Napoli, linea 1
Catania, Circumetnea
Palermo, nodo integrato
Firenze, sistema tranviario
Bologna, servizio
ferroviario
Metropolitano



14,8
miliardi €

TOTALE

90,1
miliardi €

- segue

Il costo della difesa del suolo

Quando saranno avviati e quanto valgono i cantieri per mettere in sicurezza i fiumi



• = 100 milioni di euro

ENTRO IL 2016

Bisagno (Liguria)
Lusore (Veneto)
Seveso e Lambro (Lombardia)
Litorale dell'Emilia Romagna
Era, Carrione (Toscana)



227,7
milioni €

ENTRO IL 2017

Bisagno, Fereggiano (Liguria)
Seveso e Lambro (Lombardia)
Ortolo, Astico (Veneto)
Reno (Emilia Romagna)
Arno (Toscana)
Aterno (Abruzzo)
Olbia (Sardegna)



355,2
milioni €

ENTRO IL 2018

Bisagno (Liguria)
Seveso (Lombardia)



217,7
milioni €

TOTALE 800,6
milioni €

FONTE ITALIA SICURA



IL PONTE SULLO STRETTO

Nei giorni scorsi il premier Renzi ha rilanciato il Ponte sullo Stretto, assicurando l'appoggio del governo al progetto

Dalla progettazione delle infrastrutture ferroviarie ai collegamenti con i porti e gli interporti – La ciber security e la catena trasportistica italiana – L'integrazione tra ferro e gomma

MILANO – Si parlerà di ferrovie, ma anche di porti, di interporti, di collegamenti merci e passeggeri e di tutto il mondo della mobilità del futuro in occasione di Move.App Expo 2016 che si apre oggi al museo della Scienza e della tecnologia e si sviluppa sulle varie tematiche fino a mercoledì prossimo 12 ottobre.

Nella sessione di apertura, moderatore Antonio Riva, direttore di Ferpress e Mobilitypress, il tema è: Lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto, dai grandi corridoi europei, fino ai sistemi di trasporto pubblico rapido di massa pongono in evidenza i temi della sostenibilità. In detto contesto gli argomenti di Move.App Expo 2016 pongono in primo piano i "sistemi di mobilità" i requisiti di interoperabilità, accessibilità ed intermodalità: reti alta velocità/alta capacità, ferrovie regionali, stazioni come elemento di connessione, impianti urbani e TPL (Trasporto Pubblico Locale), porti ed aeroporti quali elementi strategici per i corridoi europei.

Progettazione, gestione ed esercizio di infrastrutture ferroviarie e di trasporto rapido di massa – Moderatore: Donato Carillo, segretario generale CIFI e responsabile Direzione Tecnica RFI. La sessione sarà incentrata sulle infrastrutture ferroviarie e di trasporto rapido di massa mediante il coinvolgimento dei più qualificati operatori del settore, i quali presenteranno le esperienze più rilevanti e recenti nella progettazione e realizzazione delle opere, così come i rotabili di ultima generazione e le innovative tecnologie a supporto dell'esercizio e per la sicurezza. Si confronteranno esperti provenienti dal mondo della ricerca, delle pubbliche amministrazioni, delle aziende esercenti e dell'industria. Sessione Speciale dedicata alla Cyber Security – Consequences of NIS Directive on critical transport infrastructure management – Moderatore: Gaetano Sanacore, direttore Cyber Security, Resilience and Business Continuity for Electrical Grid National Committee.

Workshop "Tachigrafo digitale: tecnologie disponibili e nuovo quadro normativo" – Moderatore: Alessandro Sasso, presidente ManTra.

Organizzato da ManTra in collaborazione con Continental VDO, il workshop illustrerà lo stato dell'arte delle tecnologie ITS di bordo già disponibili nel settore dell'autotrasporto e descriverà l'uso corretto dei nuovi tachigrafi digitali, anche alla luce delle normative entrate in vigore nel corso degli ultimi anni, con uno sguardo rivolto al futuro (nuovo tachigrafo intelligente in uscita nel 2019). Nel mondo della ricerca i temi dell'information and communication technology e dell'internet of things sono spesso trattati come qualcosa di futuribile o complesso, ma il mercato dell'autotrasporto ha già compiuto i necessari passi in avanti: la nuova generazione di tachigrafi digitali comprende on board units già pienamente compatibili con i servizi che le nuove tecnologie dell'informazione possono fornire. La mezza giornata di studio consentirà di affrontare, oltre a questi, argomenti quali la formazione obbligatoria dei conducenti da parte delle aziende, le sanzioni sui tempi di guida e di riposo, la riduzione dei costi di gestione della flotta, con attenzione anche alle possibili agevolazioni finanziarie per chi investe nel rinnovo dei propri apparati di bordo.

Ottimizzare la catena dei trasporti in Italia. Soluzioni vantaggiose e prospettive di sviluppo nel mercato europeo. Moderatore: Secondo Sandiano – presidente Assotrasporti, organizzata in collaborazione con Assotrasporti, la tavola rotonda affronta le problematiche connesse alla pianificazione intermodale degli itinerari, dalla raccolta alla consegna delle merci. Si valuterà l'efficacia degli strumenti esistenti per gestire i percorsi e i volumi trasportati e razionalizzare il traffico merci dell'ultimo miglio. Si discuterà l'opportunità di dare maggiore impulso, con incentivi ad hoc e politiche mirate, alle soluzioni più innovative sul mercato, volte ad ottimizzare in efficienza e sostenibilità il traffico merci: le reti di imprese, che aggregano in maniera sinergica piccoli e medi trasportatori, e il retrofit elettrico. Il trasporto ferroviario delle merci – Moderatore: Fabio Capocaccia, presidente Istituto Nazionale delle Comunicazioni.

Organizzata in collaborazione con Fercargo, la sessione sarà incentrata, mediante il coinvolgimento dei più qualificati operatori, ad un confronto sulle politiche dei trasporti e della mobilità incentrata sull'analisi degli scenari emergenti nei settori dell'intermodalità e della logistica con particolare riferimento all'asse Mediterraneo – Alpi – Reno e dunque ai collegamenti tra i porti del Tirreno, il nord-ovest italiano e la Svizzera. È chiaro il riferimento alla recente apertura del tunnel di base del Gottardo ed al prossimo completamento dell'assetto ferroviario in territorio svizzero con il completamento della galleria del Ceneri e del nodo di Bellinzona. Si confronteranno sul tema, presentando le proprie esperienze, gli operatori del settore con esperti provenienti dal mondo della ricerca, delle pubbliche amministrazioni, delle aziende esercenti e dell'industria. Il ruolo fondamentale del TPL – Integrazione ferro-gomma e sistemi di trasporto rapido di massa. Moderatore: Roberto Sommariva, direttore rivista Autobus.

- segue

La sessione sarà incentrata, mediante il coinvolgimento dei più qualificati operatori, sull'efficienza ed sulla qualità del servizio erogato nel settore del TPL attraverso l'introduzione di moderni veicoli e sistemi di trasporto su gomma e sui canali di finanziamento disponibili. Si confronteranno sul tema, presentando le proprie esperienze, gli operatori del settore con esperti provenienti dal mondo della ricerca, delle pubbliche amministrazioni, delle aziende esercenti e dell'industria.

Trasporti pubblici e storia: esperienze a confronto. Moderatore: Marco Bersa, storico dei trasporti.

Organizzata in collaborazione con il CIFI e la Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane, sarà dedicata, come da tradizione, ad un dibattito, tra accreditati studiosi e professionisti, sui temi della conservazione del patrimonio storico e culturale nel settore dei trasporti.

E' prevista anche la visita tecnica ai Cantieri del collegamento ferroviario dei Terminal 1 e il Terminal 2 dell'aeroporto di Milano Malpensa – In collaborazione con Ferrovienord.

Dal “Mercintreno 2016” la riforma dell’area cargo

I temi dell’intermodalità e i rapporti tra il servizio pubblico e quelli privati – L’utilizzo notturno della rete per l’alta capacità – Le prospettive

ROMA – Il clima di rilancio ed attenzione al trasporto merci ferroviario che si avverte ormai da un paio di anni è stato confermato all’unanimità dai relatori nel convegno Mercintreno 2016 che si è tenuto nei giorni scorsi nella capitale.

[hidepost]La due giorni di lavori ha riunito i protagonisti della catena del trasporto merci e dell’intermodalità per discutere della conduzione del processo di riforma in questo settore, di alta velocità e reti Ten-T ed altri aspetti. Sono intervenuti rappresentanti del ministero dei Trasporti e della politica con l’obiettivo di fornire spunti per superare il gap di competitività che vede l’Italia fanalino di coda dei Paesi europei con una quota ferroviaria che oscilla dal 7% al 12 % (dati rispettivamente di Fercargo e del MIT). La crisi del cargo su ferrovia ha registrato un calo del 45% dal 2007 al 2014 e leggeri segnali di ripresa solo nel 2015. Più nel dettaglio (sempre da dati del ministero) negli ultimi 5 anni si registra comunque un ruolo più importante delle imprese ferroviarie private (+ 10% in 4 anni). Problema fra i più urgenti da risolvere – segnalato da Thomas Baumgartner presidente ANITA – è quello delle infrastrutture che devono essere adeguate, soprattutto in alcune zone ancora fortemente carenti, per una corretta integrazione del sistema. Sulla stessa linea Guido Grimaldi della Direzione Short Sea Grimaldi Lines con particolare attenzione, posta dall’armatore, anche all’accessibilità nei porti che oggi, salvo i casi isolati di Trieste e Venezia, sono carenti in termini di intermodalità ferroviaria nell’ultimo miglio. Zeno D’Agostino, commissario della Port Authority di Trieste, confermando la positiva, seppur piuttosto recente, collaborazione con RFI con riguardo al suo scalo che registra un trend in crescita del 22% rispetto al 2015 nella movimentazione treni (e sarà quest’anno il 1° porto italiano per traffico ferroviario) si è poi soffermato sull’importanza fondamentale dell’efficientamento delle manovre per la competitività del porto esprimendo però perplessità sulla scelta di affidare a terzi questo servizio, come attualmente prevede la Riforma, ritenendolo di più corretta pertinenza delle Adsp.

Lo stato dell’arte del processo di riforma nel trasporto merci e dell’intermodalità è stato riportato da Dario Aponte, della struttura tecnica del ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Attraverso il lavoro di quattro tavoli che si è concluso nel settembre scorso è stato definito un primo pacchetto di azioni ed iniziato un percorso di implementazione su temi come le connessioni di ultimo miglio al trasporto ferroviario, la semplificazione normativa ed efficientamento, gli interventi sul sistema interportuale nazionale, le infrastrutture per il trasporto ferroviario merci. Ai provvedimenti già presi per lo sviluppo del traffico ferroviario e intermodale come il ferrobonus (in attesa del nulla osta della C.E.) e dello sconto pedaggio saranno aggiunti quelli che si concorderanno nel quinto ulteriore tavolo dedicato alle incentivazioni che verrà prossimamente avviato. E’ stata ritenuta positiva l’esperienza dei gruppi di lavoro partecipati da rappresentanti di enti, istituzioni pubbliche ed associazioni di categoria come metodo di valutazione e ricerca delle soluzioni dei temi. Soddisfazione corrisposta da parte di Giancarlo Laguzzi, presidente di Fercargo, associazione che rappresenta le imprese ferroviarie private, che ha apprezzato le azioni avviate dal MIT – ANSF (Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria) e RFI, anche con riguardo ai tempi previsti per il completamento degli interventi: sui treni lunghi 750 metri (2019), sul peso trainabile di 2000 tonn. (2017), sull’adeguamento delle sagome delle gallerie (2020), sull’utilizzo notturno della rete AV (2017) e sull’utilizzo macchinisti interinali (2017). Proprio in tema di macchinisti lo stesso Laguzzi è invece stato molto duro verso Trenitalia denunciando un tentativo di assumere per la propria struttura, sia nel settore cargo che in quello passeggeri, e con procedura quanto meno disinvolta, un numero importante di macchinisti (circa 60, tutti giovani e ben formati) delle imprese private; personale sul quale le stesse hanno pesantemente investito con lunghi corsi di formazione. Alcune di queste imprese hanno subito una riduzione del 20-25% della forza lavoro macchinisti ed oggi si trovano a dover fermare treni incorrendo nelle penali con i loro clienti.

Nel panel dedicato all’alta velocità per il trasporto delle merci l’amministratore delegato della Interporto Servizi Cargo Giuseppe Sciarrone ha parlato del grande ed innovativo progetto ideato e proposto a RFI nel novembre dello scorso anno – di cui il nostro giornale si è occupato da subito – che prevede l’utilizzo notturno della rete AV per il trasporto merci. Il progetto si è ufficialmente concluso il 12 giugno scorso con la dichiarazione di fattibilità da parte di RFI e prevede treni intermodali per trailer e megatrailer (3 coppie di treni con capacità di 50.000 trasporti annui, probabilmente ancora aumentabili fino ad un possibile raddoppio) che collegheranno tre terminali – dal nord est al nord ovest – a Verona, Segrate e Busto Arsizio con i terminal meridionali di Pomezia e Interporto Campano. Con RFI sarà stipulato un accordo quadro entro il prossimo febbraio mentre l’inizio del servizio è previsto per il mese di giugno.

- segue

Capacità, puntualità, riduzione dei tempi di percorrenza del 10% e prezzi competitivi sono i punti di forza dell'iniziativa che, caratterizzandosi come sistema innovativo, usufruisce dalla nuova normativa di un'agevolazione sui pedaggi, provvedimento visto come estremamente positivo per il settore. Sciarrone ha colto l'occasione per un'osservazione critica proprio sulla questione dei prezzi applicati ai trasporti che – sostiene – devono essere affrontati in modo più energico e determinato. Da parte di RFI nella persona del direttore commerciale Esercizio di Rete Gianpiero Strisciuglio – peraltro interlocutore nel suddetto progetto ICS per l'alta capacità – si è avuta la conferma che in un contesto di mercato che finalmente si muove, con numeri bassi, ma comunque significativi di una ripresa, l'impegno economico dell'azienda è forte e continuo. Sono stati pianificati i lavori che dovranno portare la rete italiana al top della prestazione entro il 2020, con uno schema che prevede progressivi moduli di lavoro.

Cinzia Garofoli