



INDICE



Dai Porti:

Trieste:

"...Ministro argentino, avviare subito contatti..." (Ansa, Il Nautilus)

Venezia:

"...il nuovo presidente del SP del mare Adriatico Settentrionale..."

(L'Informatore Navale, ansa, Il gazzettino Verneziamestre)

"...Vtp Venezia, immutate le tariffe dei servizi per il 2017..." (Ansa, L'Informatore Navale, Informazioni Marittime, Il Gazzettino Verneziamestre)

Genova:

"...Portuali, "Authority e imprese finanzino i prepensionamenti..."

(Il Secolo XIX, Il Secolo XIX, La Repubblica)

Livorno:

"...I Porti di Livorno e Piombino alla ricerca di una nuova vision..."
(L'Informatore Navale, Il Tirreno)

"...Livorno in Vetrina al Sea Trade..." (Il Tirreno)

"...Assegnate le risorse per spese correnti e investimenti..." (Ferpress)

"...Bacini di carenaggio, Benetti va salvaguardata..." (La Nazione)

Civitavecchia:

"...Crociere: settore in calo nel Mediterraneo..." (La Provincia)

Napoli:

"...Spirito: terminiamo le opere in corso..." (Corriere Marttimo)

Salerno:

"...Container da Salerno a New York..." (Ansa, Informazioni Marittime)

Taranto:

"...Banchina torpediniere, si cambia..." (La Gazzetta di taranto)

Gioia Tauro:

"...Finisce lo sciopero nel porto ..." (Informazioni Marittime, Il Nautilus)

Notizie di altri porti italiani

Notizie di Shipping e Logistica

Informare

Il Messaggero Marittimo

Lloyd's List

Porti: Trieste, ministro argentino, avviare subito i contatti

Dietrich, è una bella sfida, autorità possono accordarsi subito



(ANSA) - TRIESTE, 8 MAR - Il ministro dei Trasporti argentino, Guillermo Dietrich, ha proposto di avviare immediatamente contatti tra il porto della capitale argentina e l'Autorità di sistema del mare Adriatico orientale, che include gli scali di Trieste e Monfalcone, dopo la missione istituzionale del FVG in Argentina e in particolare a Buenos Aires, guidata dalla presidente Debora Serracchiani. Come riporta una nota della stessa Regione FVG, le autorità argentine hanno manifestato "grande interesse" per il porto franco di Trieste, scalo in forte espansione negli ultimi anni. Secondo il ministro dei Trasporti argentino, "è una bella sfida", anche perché, come ha osservato il sottosegretario Meltz, "le due autorità possono accordarsi rapidamente" per conoscere nel dettaglio tutti i vantaggi della cooperazione. Serracchiani ha segnalato la "forte scommessa del Governo italiano sul porto di Trieste, primo porto ferroviario d'Italia, che ha riguarda infrastrutture e dotazione tecnologica".

Argentina: Serracchiani, interesse per il porto franco di Trieste

Secondo giorno della missione istituzionale



(ANSA) - TRIESTE, 8 MAR - L'Argentina considera il porto franco di Trieste e il filone dell'economia del mare del Friuli Venezia Giulia opportunità da esplorare subito. E' il risultato della prima giornata a Buenos Aires della missione istituzionale guidata dalla presidente della Regione, Debora Serracchiani, cominciata ieri a Montevideo e giunta oggi nella capitale, dove Serracchiani ha incontrato prima il ministro della Scienza, Tecnologia e Innovazione produttiva, Livio Barañao, e quindi quello dei Trasporti, Guillermo Dietrich.

Serracchiani, accompagnata dall'assessore Gianni Torrenti e dall'ambasciatore d'Italia a Buenos Aires, Teresa Castaldo, ha illustrato le caratteristiche ideali dello scalo di Trieste non solo come terminale di inoltro verso il centro est Europa per l'export argentino ma anche come porto unico per la capacità di coniugare profondità dei fondali, avanzata intermodalità e possibilità per l'esportatore di operare senza imposte prime lavorazioni su prodotti dell'agroalimentare, a partire dalla carne, risorsa trainante per Buenos Aires. Il ministro dei Trasporti argentino, Guillermo Dietrich, ha proposto di avviare immediatamente contatti tra il porto della capitale argentina e l'Autorità di sistema del mare Adriatico orientale, che include gli scali di Trieste e Monfalcone, dopo la missione istituzionale del FVG in Argentina e in particolare a Buenos Aires, guidata dalla presidente Debora Serracchiani.

Porto di Trieste: per il ministro argentino è necessario avviare subito contatti



TRIESTE – Il ministro dei Trasporti argentino, Guillermo Dietrich, ha proposto di avviare immediatamente contatti tra il porto della capitale argentina e l'Autorità di sistema del mare Adriatico orientale, che include gli scali di Trieste e Monfalcone, dopo la missione istituzionale del FVG in Argentina e in particolare a Buenos Aires, guidata dalla presidente Debora Serracchiani.

Come riporta una nota della stessa Regione FVG, le autorità argentine hanno manifestato “grande interesse” per il porto franco di Trieste, scalo in forte espansione negli ultimi anni.

Secondo il ministro dei Trasporti argentino, “è una bella sfida”, anche perché, come ha osservato il sottosegretario Meltz, “le due autorità possono accordarsi rapidamente” per conoscere nel dettaglio tutti i vantaggi della cooperazione. Serracchiani ha segnalato la “forte scommessa del Governo italiano sul porto di Trieste, primo porto ferroviario d'Italia, che ha riguarda infrastrutture e dotazione tecnologica”.

Venezia: il nuovo presidente del SP del Mare Adriatico Settentrionale



Venezia, 8 marzo 2017 – Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio ha nominato Pino Musolino presidente dell'Autorità del nuovo Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

Musolino, 39 anni, veneziano, è giurista marittimista, con una pluriennale esperienza nei mercati asiatici. Ha ricevuto l'incarico al vertice del neo-costituito ente portuale veneziano, comprendente anche il porto di Chioggia. Il provvedimento di nomina firmato dal ministro è stato notificato oggi da parte del Comandante della Capitaneria di porto di Venezia, Goffredo Bon. Musolino assumerà da subito la guida dell'AdSP, nodo di primaria importanza per il rilancio della portualità nazionale.

Porti: Delrio nomina Musolino presidente Venezia-Chioggia

(ANSA) - VENEZIA, 8 MAR - Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio ha nominato Pino Musolino presidente dell'Autorità del nuovo Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

Musolino, 39 anni, veneziano, è giurista marittimista, con una pluriennale esperienza nei mercati asiatici. Ha ricevuto l'incarico al vertice del neo-costituito ente portuale veneziano, comprendente anche il porto di Chioggia. Il provvedimento di nomina firmato dal ministro è stato notificato oggi da parte del Comandante della Capitaneria di porto di Venezia, Goffredo Bon. Musolino assumerà da subito la guida dell'AdSP, nodo di primaria importanza per il rilancio della portualità nazionale.

Costa, ultimo giorno Oggi si insedia Pino Musolino

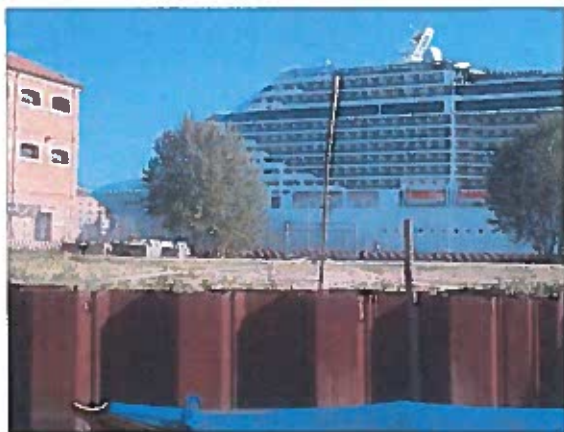
Il passaggio di consegne all'Autorità portuale è avvenuto ieri con l'arrivo del nuovo presidente, Pino Musolino, la firma del decreto di nomina nella sede della Capitaneria e un rapido incontro con il presidente Paolo Costa. Questa mattina alle 11.30 ci sarà l'insediamento ufficiale.

Ieri, intanto, Costa ha voluto ringraziare i collaboratori con una breve lettera in cui ha sottolineato come Venezia abbia "tenuto botta" durante la recessione e sia pronta ad affrontare nuove sfide.

«Grazie a Paolo Costa - ha detto ieri il sindaco Luigi Brugnaro - per la passione e l'impegno con cui ha lavorato. Spero che la collaborazione con Lui possa ora continuare sotto altre forme. Al neo presidente Pino Musolino i migliori auguri di buon lavoro».

Crociere: Vtp Venezia, immutate le tariffe dei servizi per il 2017

Obiettivo incrementare traffico crocieristico



(ANSA) - VENEZIA, 8 MAR - Il Consiglio di Amministrazione di Venezia Terminal Passeggeri - Vtp ha deliberato di non procedere con alcun adeguamento tariffario per i servizi di supporto alle navi da crociera per la stagione 2017.

"La trasformazione della Marittima da vecchio porto commerciale e industriale in moderno Porto Passeggeri ha comportato un'azione sinergica tra Autorità Portuale di Venezia e VTP con investimenti complessivi effettuati negli ultimi venti anni che ammontano a oltre 160 milioni di euro, ai quali Vtp ha contribuito per 70 milioni -, ha dichiarato il Presidente di Vtp Sandro Trevisanato -. Questa continua propensione all'innovazione ha portato il nostro Terminal a essere uno dei migliori a livello mondiale per qualità dei servizi offerti, sicurezza e comfort dei passeggeri, ma anche per funzionalità delle strutture messe a disposizione, spesso realizzate con progetti innovativi sviluppati internamente. Il livello di efficienza raggiunto ci permette oggi il mantenimento delle tariffe dell'anno scorso, mantenendo inalterata la qualità dei servizi offerti".

"La scelta di Vtp è sicuramente in controtendenza rispetto all'andamento del mercato di riferimento - ha commentato il Direttore Generale Galliano di Marco -. Tuttavia, si motiva con la volontà della nostra società di favorire e se possibile incrementare il traffico crocieristico nella Marittima di Venezia, che negli ultimi anni ha registrato un sensibile calo di passeggeri, prevalentemente a causa delle limitazioni di stazza lorda delle navi, in attesa dell'individuazione di una nuova soluzione di accesso al Terminal". Continuerà, inoltre, con la partecipazione al SeaTrade Cruise Global 2017 di Fort Lauderdale il percorso di presentazione della "nuova Vtp", teso a rafforzare ulteriormente le opportunità di informazione e di dialogo tra la società e i suoi stakeholder locali e internazionali.

VENEZIA TERMINAL PASSEGGERI (VTP): NESSUN AUMENTO TARIFFE PER I SER- VIZI ALLA CROCIERISTICA NEL 2017



LA SOCIETA' PRENDERA' PARTE AL SEATRADE 2017 NEGLI USA

Venezia, 8 marzo 2017 – Il Consiglio di Amministrazione di Venezia Terminal Passeggeri – VTP ha deliberato di non procedere con alcun adeguamento tariffario per i servizi di supporto alle navi da crociera per la stagione 2017.

“La trasformazione della Marittima da vecchio porto commerciale e industriale in moderno Porto Passeggeri ha comportato un’azione sinergica tra Autorità Portuale di Venezia e VTP con investimenti complessivi effettuati negli ultimi venti anni che ammontano a oltre 160 milioni di euro, ai quali VTP ha contribuito per 70 milioni”, ha dichiarato il Presidente di VTP **Sandro Trevisanato**. “Questa continua propensione all’innovazione ha portato il nostro Terminal a essere uno dei migliori a livello mondiale per qualità dei servizi offerti, sicurezza e comfort dei passeggeri, ma anche per funzionalità delle strutture messe a disposizione, spesso realizzate con progetti innovativi sviluppati internamente. Il livello di efficienza raggiunto ci permette oggi il mantenimento delle tariffe dell’anno scorso, mantenendo inalterata la qualità dei servizi offerti”.

“La scelta di VTP è sicuramente in controtendenza rispetto all’andamento del mercato di riferimento”, ha commentato il Direttore Generale **Galliano di Marco**. “Tuttavia, si motiva con la volontà della nostra società di favorire e se possibile incrementare il traffico crocieristico nella Marittima di Venezia, che negli ultimi anni ha registrato un sensibile calo di passeggeri, prevalentemente a causa delle limitazioni di stazza lorda delle navi, in attesa dell’individuazione di una nuova soluzione di accesso al Terminal.

Continuerà, inoltre, con la partecipazione al **SeaTrade Cruise Global 2017** di Fort Lauderdale il percorso di presentazione della “nuova VTP”, teso a rafforzare ulteriormente le opportunità di informazione e di dialogo tra la società e i suoi stakeholder locali e internazionali.

Durante l’importante manifestazione internazionale dedicata al settore crocieristico, VTP coglierà l’occasione per sottolineare ancora il ruolo e l’importanza rivestita dal Terminal di Marittima per l’intera area Adriatica e fornire in modo ancora più puntuale informazioni sulla capacità di sicurezza, sostenibilità e qualità del servizio che VTP vanta sul mercato europeo e mondiale.

Informazioni Marittime

Venezia, Vtp: nessun aumento per servizi alla crocieristica nel 2017



Il CdA di **Venezia Terminal Passeggeri – Vtp** ha deliberato di non procedere con alcun adeguamento tariffario per i servizi di supporto alle navi da crociera per la stagione 2017.

“La trasformazione della Marittima da vecchio porto commerciale e industriale in moderno Porto Passeggeri ha comportato un’azione sinergica tra Autorità Portuale di Venezia e Vtp con investimenti complessivi effettuati negli ultimi venti anni che ammontano a oltre 160 milioni di euro, ai quali Vtp ha contribuito per 70 milioni”, ha dichiarato il presidente di Vtp Sandro Trevisanato. “Questa continua propensione all’innovazione ha portato il nostro Terminal a essere uno dei migliori a livello mondiale per qualità dei servizi offerti, sicurezza e comfort dei passeggeri, ma anche per funzionalità delle strutture messe a disposizione, spesso realizzate con progetti innovativi sviluppati internamente. Il livello di efficienza raggiunto ci permette oggi il mantenimento delle tariffe dell’anno scorso, mantenendo inalterata la qualità dei servizi offerti”.

“La scelta di Vtp è sicuramente in controtendenza rispetto all’andamento del mercato di riferimento”, ha commentato il direttore generale Galliano di Marco. “Tuttavia, si motiva con la volontà della nostra società di favorire e se possibile incrementare il traffico crocieristico nella Marittima di Venezia, che negli ultimi anni ha registrato un sensibile calo di passeggeri, prevalentemente a causa delle limitazioni di stazza lorda delle navi, in attesa dell’individuazione di una nuova soluzione di accesso al Terminal”.

Continuerà, inoltre, con la partecipazione al **SeaTrade Cruise Global 2017** di Fort Lauderdale il percorso di presentazione della “nuova Vtp”, teso a rafforzare ulteriormente le opportunità di informazione e di dialogo tra la società e i suoi stakeholder locali e internazionali.

PORTO Intanto Casson presenta un'interrogazione per sollecitare l'iter del progetto Duferco

Vtp assicura: niente aumenti delle tariffe per le crociere

Michele Fullin

VENEZIA

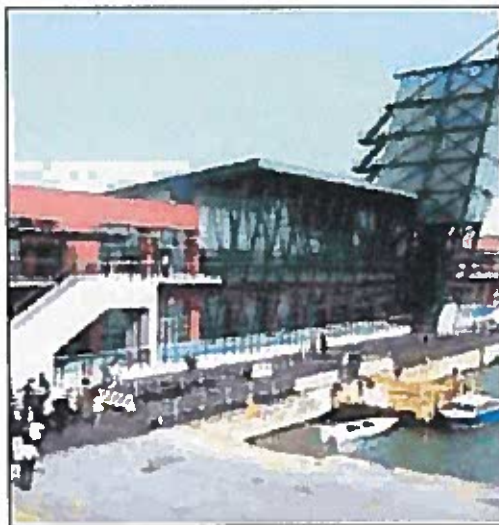
Nessun aumento delle tariffe, nel 2017, per i servizi di supporto alle navi da crociera. Lo ha deciso ieri il consiglio di amministrazione di Vtp, presieduto da Sandro Trevisanato, il quale ha sottolineato che questo fatto è stato reso possibile dalla continua ricerca di efficienza e dal miglioramento del servizio con investimenti per 160 milioni (70 di Vtp) negli ultimi 20 anni.

«La scelta è sicuramente in controtendenza rispetto all'andamento del mercato di riferimento - spiega il direttore generale Galliano Di Marco - tuttavia, si motiva con la volontà della nostra società di favorire e se possibile incrementare il traffico crocieristico nella Marittima di Venezia, che negli ultimi anni ha registrato un sensibile calo di passeggeri, prevalentemente a causa delle limitazioni di stazza lorda delle navi, in attesa dell'individuazione di una nuova soluzione di accesso al Terminal».

Intanto il senatore Casson chiede al

PORTO CROCIERE

A destra, il terminal passeggeri alla Marittima Vtp ha annunciato che non aumenterà le tariffe



Governo che fine abbia fatto il progetto Venis Cruise 2.0 di Duferco-De Piccoli, visto che da novembre ha passato la valutazione di impatto ambientale. Con un'interrogazione al presidente del Consiglio Paolo Gentiloni e ai ministri Gianluca Galletti (Ambiente) e Graziano Delrio (Infrastrutture) Casson chiede per quale motivo il progetto non sia stato trasmesso da un ministero all'altro come prevede la Legge Obiettivo e dare il via alla fase esecutiva.

«Questa mancata trasmissione - attacca Casson - pregiudica gli adempimenti per rispondere all'articolo 3 del decreto Clini-Passera, mettendo fine al divieto di transito per le grandi navi». Casson chiede anche conto delle «continue dichiarazioni circa l'esistenza di progetti,

annunciati dal ministro delle Infrastrutture, ma giuridicamente inesistenti» e anche che sia fatta chiarezza dal Governo sul documento trasmesso all'Unesco dove sembra si parli del progetto delle Tresse.

Sulla vicenda tuona anche Andreina Zitelli, già componente della Commissione nazionale per la valutazione d'impatto ambientale.

«Dopo 5 anni dal decreto Clini - Passera - dice - viene sancito che un solo progetto ha superato la valutazione e risulta che il ministro Galletti abbia firmato il parere negativo al canale Contorta, mettendo fine a ogni altro tentativo di soluzioni a Marghera, alle Tresse e alla via Vittorio Emanuele».

RUSSO A GENOVA PER INCONTRARE GLI OPERATORI

Portuali, «Authority e imprese finanzino i prepensionamenti»

La proposta di Odone (Uilt): «Un modello valido anche per enti di gestione e terminalisti»

ALBERTO QUARATI

GENOVA. I numeri dello studio dell'ex **Authority portuale** di Genova sui turni della Compagnia Unica rivelati dal *Secolo XIX-theMediTelegraph* (circa 200 soci lavorano meno di cinque giorni al mese, mentre oltre 500 fanno turni doppi oppure tripli) riaprono la questione del lavoro sulle banchine.

Ecco un eventuale spunto di dialogo in più per l'incontro informale tra gli operatori del porto di Genova-Savona e Ivano Russo, il consigliere del ministro dei Trasporti Graziano Delrio, in programma la settimana prossima.

Al di là della contabilità, e alla luce di quanto risposto dal console della Culmv, Antonio Benvenuti, è evidente che esiste un problema di invecchiamento e di usuramento dei lavoratori portuali. Un problema che non è solo genovese, ma nazionale, e che come tale avrebbe bisogno di essere trattato. In questo campo si muove la proposta di Marco Odone, segretario generale della Uiltrasporti.

In estrema sintesi, l'obiettivo

vo è il prepensionamento dei portuali più anziani, anticipando l'uscita dal lavoro, per chi ne ha i requisiti, di quattro o cinque anni rispetto alla data stabilita. Il prepensionamento potrebbe essere, secondo la proposta di Odone, finanziato attraverso tre canali: il fondo contrattuale (alimentato cioè dal trattamento di fine rapporto che il lavoratore matura, evolvendo, da contributi del datore di lavoro e del lavoratore stesso); il ripristino delle risorse derivate dal comma 15 bis dell'articolo 17 della legge dei porti (la destinazione di un 5% delle tasse portuali a imprese e fornitori di manodopera portuali, in cambio di una riduzione degli organici); ed eventualmente una tassa di scopo che potrebbe essere introdotta da ogni singola Authority di sistema portuale.

Il meccanismo, spiega Odone, non dovrebbe però riguardare unicamente imprese di servizi (art. 16 della legge dei porti) e compagnie (art. 17), ma anche i dipendenti dei terminali (società inquadrati all'art. 18 della legge) così come i dipendenti delle Adsp.

Questo perché i terminalisti negli anni futuri saranno soggetti a processi di automizzazione delle strutture che implicheranno la richiesta di minore forza lavoro, oppure diversamente specializzata rispetto alle generazioni portuali più anziane, così come la fusione di più **Authority** all'interno di un'unica Adsp implicherà la sovrapposizione di alcune figure professionali.

Insomma, scrive Odone al *MediTelegraph*, nei porti oggi è necessario «riequilibrare gli organici di tutti i soggetti operanti in porto in base alle tipologie di traffico, alla loro strutturazione e alle esigenze di operatività delle navi», così come «accompagnare alla pensione tutti i lavoratori più anziani, gli inabili e coloro che hanno subito più di altri l'usura del lavoro portuale. Dove troviamo le risorse? Basterebbe appunto che ognuno degli attori coinvolti ci mettesse un *quid*. Gli strumenti proposti - conclude Odone - consentirebbero di riconfermare la centralità dell'impresa terminalista e degli articoli 17 quali unici fornitori di lavoro temporaneo portuale, ma in un nuovo equilibrio dinamico».

AUTOTRASPORTO. PRONTO PARCHEGGIO CON 120 STALLI VICINO L'AEROPORTO

Genova, Palazzo San Giorgio “rianima” la società Finporto

L'Authority affida alla controllata in liquidazione una nuova area

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. La decisione è ormai stata presa. In attesa di trovare un soggetto - dopo regolare bando di gara - in grado di gestire l'area fino al 2021. Alla società Finporto, ormai priva di dipendenti e destinata alla chiusura a fine anno, verrà affidato il nuovo parcheggio vicino l'aeroporto “Colombo”, nel capoluogo ligure.

Una zona di sosta per gli autotrasportatori che entrerà in funzione nei prossimi mesi e sarà in grado di garantire fino a 120 stalli destinati, specialmente, a tir che trasportano merci in entrata/uscita dal porto di Genova. La scelta di “risuscitare” la società controllata al 100% da Palazzo San Giorgio è stata presa dagli uffici dell'ente genovese, anche se l'intera zona è stata affidata

alla stessa **Autorità portuale** di Genova-Savona da Anac, proprietaria dell'area. L'investimento per rendere utilizzabile il nuovo parcheggio destinato al mondo dell'autotrasporto è stato di diverse centinaia di migliaia di euro, ed i lavori sono ormai stati ultimati al 90%. La concessione diretta a Finporto verrà messa nero sui bianco probabilmente durante il prossimo comitato di gestione, quando si riunirà - forse già la prossima settimana - per la prima volta il board **dell'Authority** di Genova-Savona.

«Abbiamo fatto questa scelta» spiega Marco Sanguineri, dirigente **dell'Autorità portuale** che sta seguendo il dossier - per velocizzare i tempi e rendere la nuova

area di sosta utilizzabile quanto prima, per poi procedere con regolare bando di gara. Non c'è nessuna volontà di riportare in vita quella che al momento è una nostra controllata che chiuderà definitivamente entro

fine anno».

Finporto - che a fine marzo perderà la concessione dell'area di sosta di Genova Campi che andrà al terminalista Aldo Spinelli - oggi è nelle mani di un curatore fallimentare, mentre gli ex dipendenti, in totale 17, sono stati assorbiti da Palazzo San Giorgio già nei mesi

scorsi. Ma «non c'è nulla di atipico in questa operazione», precisa Sanguineri, nonostante dal mondo dell'autotrasporto trapelino indiscrezioni circa un ritardo nella stesura del bando di gara per l'affidamento del parcheggio a soggetti privati. Un'impasse burocratica che andrebbe avanti da mesi, e sarebbe il motivo per cui

- secondo fonti vicino al dossier - l'Authority avrebbe deciso proprio in questi giorni di effettuare un affidamento diretto, anche se solamente fino alla fine dell'anno. In attesa di un bando di gara e dell'arrivo dei privati che si aggiudicheranno l'intera area.

Lavoro in porto, il governo invia un suo "esploratore" a Genova

MASSIMO MINELLA

UN "esploratore" per risolvere in via definitiva la partita dell'organizzazione del lavoro nel primo porto d'Italia, quello di Genova, mettendo a punto un modello che possa fornire elementi tali da diventare riferimento nazionale. Ivano Russo, consigliere del ministro dei Trasporti Graziano Russo, sarà a Genova la prossima settimana per approfondire il dossier-lavoro e incontrare tutti i protagonisti della vicenda. Il percorso non sarà certo semplice, ma è fondamentale dare certezza a un quadro di regole tale da consentire il superamento dello scenario attuale. Il punto di partenza resta il "no" all'emendamento al decreto sul Mezzogiorno firmato dal parlamentare genove-

se Mario Tullio, capogruppo Pd in commissione Trasporti. Per due anni, infatti, la Compagnia Uni-

ca aveva beneficiato di una quota delle tasse portuali, a fronte di una riduzione dell'organico del 5%. Soldi che avevano permesso la chiusura dei bilanci in pareg-

gio. Ora però non è più possibile "accompagnare" i lavoratori alla pensione e quindi l'emendamento, che chiedeva comunque il riconoscimento della quota delle tasse portuali, è stato respinto. Da un risultato di questo tipo, però, si può impostare un percorso in grado di dare soluzione definitiva al problema. La flessibilità e la professionalità che la Culmv garantisce al porto consente ai terminalisti di non caricarsi di costi fissi e quindi di creare valore aggiunto che si trasforma in investimenti sulle banchine. Un percorso virtuoso che si innesta in un clima di pace sociale che non è assolutamente opportuno pregiudicare. L'azione di Tullio, iniziata un attimo dopo la bocciatura dell'emendamento, dovrebbe sfociare in un tavolo nazionale, alla presenza del ministro dei

Trasporti Delrio, aperto anche al console della Culmv Antonio Benvenuti e al presidente dei terminalisti, e ceo di Vte, Gilberto Danesi. Prima di questo vertice, però, sarà il consulente del ministro Ivano Russo a verificare la tenuta di questo percorso che punta a dare stabilità all'organizzazione del lavoro.

CABINA DI REGIA E altrettanto importante è il tavolo aperto ieri a livello regionale sul futuro dei porti, coordinato dal presidente della Regione Giovanni Toti e dall'assessore allo Sviluppo Economico Edoardo Rixi a cui hanno preso parte i sindacati, imprenditori artigiani e i presidenti delle due autorità di sistema liguri, Paolo Signorini, presidente dell'authority del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona) e Carla Roncallo (Mar Ligure Orientale, La Spezia e la toscana Marina di Carrara). L'obiettivo è quello di dar vita a una cabina di regia comune per dare sostegno alla crescita dei traffici

portuali della prima regione italiana sul fronte della blue economy. In realtà, quello della portualità è uno dei temi che verranno sviluppati all'interno della cabina di regia complessiva. «Si è trattato della prima riunione in cui abbiamo messo a fuoco i temi che andremo a sviluppare in modo specifico a partire dai prossimi incontri — spiega il segretario ligure della Cisl Antonio Graniero — I temi su cui puntare sono differenti, a partire dal disastro idrogeologico per proseguire con l'occupazione e il sostegno alle fasce deboli. Ovviamente in un piano di sviluppo non può mancare la portualità. Abbiamo ascoltato le relazioni dei due presidenti delle autorità di sistema che hanno presentato gli scenari complessi in cui sono chiamati a confrontarsi. Il nodo delle concessioni portuali, ad esempio, va sciolto rapidamente. E poi ci sono le questioni legate alle riparazioni navali e all'elettrificazione delle banchine. Affronteremo presto e nel dettaglio ogni singola questione».

La vertenza All'inizio della prossima settimana arriverà Ivano Russo per conto del ministro Delrio. Moli e città, cabina di regia

I PUNTI

L'organizzazione
L'obiettivo del percorso che si è avviato è quello di dare stabilità all'organizzazione del lavoro nel porto di Genova, dando risposte definitive alle compagnie

Il modello
Genova ancora una volta può rappresentare una sorta di modello virtuoso a cui fare riferimento anche a livello nazionale per quanto riguarda il tema del lavoro

I soggetti
Il dialogo si è messo in moto dopo lo stop all'emendamento al decreto legge sul Mezzogiorno e vede in campo parlamentari, compagnie, terminalisti e governo

La ricerca Eumetra - Monterosa

Orgogliosi e positivi così i genovesi vedono il futuro

Amore per il territorio, fiducia nei giovani, voglia di turismo:
ma c'è preoccupazione per lavoro, inquinamento e politica

IL CASO

ALESSANDRO PALMESINO

ORGOGGIO è un po' di pregiudizio, per una città anziana ma che guarda ancora al futuro con ottimismo. Sono questi, in estrema sintesi, i risultati della ricerca di Eumetra Monterosa sul territorio della provincia di Genova. L'indagine ha riguardato un campione di 800 persone e ha posto una serie di domande sul *sentiment*, la percezione dei genovesi della propria città.

Amore per il territorio

Il segno principale, e positivo, della ricerca è l'orgoglio per il proprio territorio. Che non significa soltanto un'affezione per luoghi e cultura ma anche per i servizi e le opportunità offerte, con un dato che supera nettamente la media del Nord Ovest anche in termini di chance offerte ai giovani. Il giudizio generale dei genovesi sulla propria terra ottiene un brillante 95% di giudizi positivi, contro una media dell'89 per le regioni nord occidentali. Anche se il

dato si incrina alla domanda se si consideri il territorio migliore o peggiore di altri luoghi: in questo caso solo il 34% del campione ritiene Genova migliore (la media di riferimento è 36%). Oltre alla soddisfazione in senso stretto, c'è un altro dato positivo riguardo al territorio: il campione intervistato afferma di conoscerlo bene o molto bene, con un 68% che supera nettamente il dato medio del Nord Ovest, fermo al 56%. I genovesi amano quasi tutto, dalla cucina alla cultura, con valori di apprezzamento del 99%. "Stona" soltanto la voce "vini locali" che si attesta sul 95%, e d'altra parte il nostro territorio non è mai stato famoso per i suoi vitigni.

Il turismo soprattutto

Il valore massimo di soddisfazione è però legato a cultura e turismo, i veri punti di forza del territorio. Il turismo come settore economico viene valutato positivamente dal 97% del campione mentre l'industria gode di un modesto 46%. Quello che emerge dall'indagine non è solo un dato di soddisfazione ma una vera e propria richiesta, quella di puntare in modo forte e

deciso sul settore della cultura e della promozione turistica. Un aspetto che si lega alle sempre più ridotte possibilità di sviluppo in altri ambiti

economici, in una città con un'età media decisamente alta e con una tradizione economica di industria pesante ormai in piena crisi e trasformazione. Altro che "torta di riso", quindi: secondo i dati di Eumetra i genovesi vorrebbero ampliare le possibilità di accoglienza e di servizi per i visitatori. Un auspicio che si inserisce in una richiesta di articolare in modo più ampio l'offerta economica. Le voci "tradizioni e cultura locale" e "capacità di accogliere turisti" non a caso volano al 99%. Ma resta la preoccupazione per il lavoro: questa, insieme ad "occupazione", è una delle parole chiave che più spesso ritornano nelle risposte dei cittadini alle domande sulle cose che non vanno bene. E la voce "opportunità di trovare un lavoro per chi lo perde" gode di un modestissimo 37% di gradimento.

Tutta colpa nostra

Un'altra caratteristica specifica della posizione dei genovesi è il giudizio sulle condi-

- segue

zioni economiche per cui non si dà la colpa a una situazione di crisi generalizzata ma proprio all'incapacità di sviluppare le opportunità del territorio. Un fatto che si lega anche al giudizio, non proprio positivo, per le istituzioni locali considerate mediamente non sufficientemente capaci di gestire le potenzialità di Genova e provincia. Tra le posizioni comuni riscontrate dai ricercatori c'è comunque il richiamo molto diffuso all'economia portuale come volano per la città. Un contributo, quello del porto, che però scivola un po' indietro forse perché considerato come scontato o comunque

non in grado, da solo, a sostenere l'economia cittadina e metropolitana.

Problemi comuni

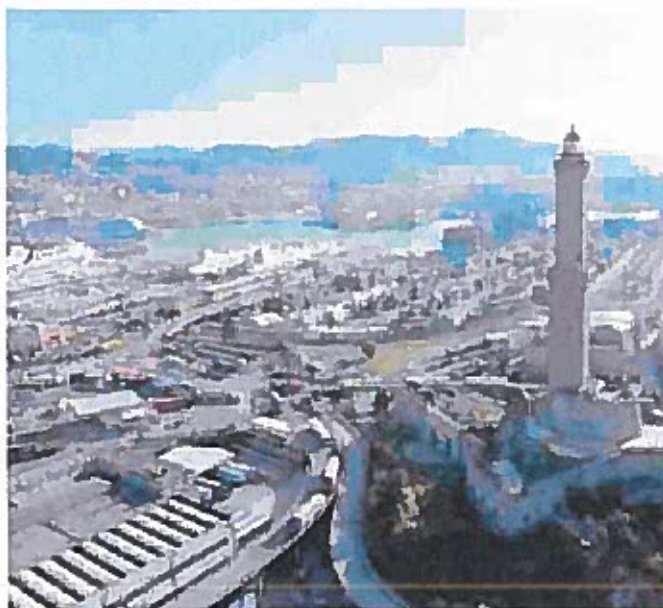
I genovesi non si allontanano molto dagli altri italiani del Nord Ovest, secondo la ricerca, per quanto attiene ad alcuni problemi vissuti come i più gravi: e soprattutto il traffico, la sicurezza e l'inquinamento. Soprattutto la percezione della sicurezza segna un picco negativo, con una soddisfazione che arriva solo al 73%, quando la media delle regioni nord occidentali arriva all'86% (ma resta comunque al di sopra della media italiana che si ferma al 60%).

Mentre analizzando il grado di soddisfazione per i servizi spicca, in fondo alla classifica, quella per il trasporto pubblico, con "solo" un 85% a fronte di altri dati decisamente più soddisfacenti, dalla scuola (97%) alla sanità (96%). Buoni anche i valori riguardanti le opportunità per i giovani, dall'educazione alle offerte in campo sociale fino alla disponibilità di luoghi e modi di divertimento, tutti al di sopra del 94%. Male invece il dato sulla salubrità dell'ambiente, che prende solo il 74%, dimostrando una diffusa preoccupazione per l'inquinamento e il degrado del territorio.

pa.mesino@ilsecoloxix.it

IL TEMA SICUREZZA

**Resta alta
la percezione
di un territorio
non abbastanza
sicuro**



La Lanterna, il porto e la città

- segue

Percezione del territorio: un quadro sintetico

Genova nord-ovest Italia

Giudizio complessivo sul territorio

92 **85** **71**

Percezione di sicurezza

73 **86** **60** sicurezza

Caratteristiche del territorio

92 **84** **63** strutture

95 **70** **-** luoghi per i giovani

94 **86** **70** servizi

Cultura e turismo

cultura e turismo **99** **93** **-**

Valutazione delle istituzioni

Istituzioni **92** **85** **40**

Economia del territorio

economia **47** **49** **36**

Punti di forza su cui puntare

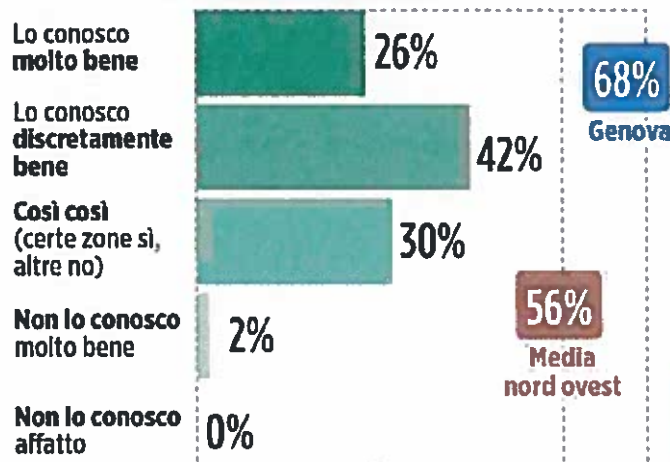
commercio
monumenti
cultura
portofino
storia
artigianato
bellezze
turismo
prodotti tipici
territorio
agricoltura
città

Punti di debolezza da migliorare

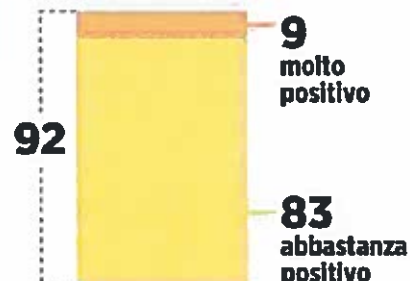
traffico
tasse
sicurezza
occupazione
lavoro
giovani
trasporti
industria
città
pulizia
viabilità
strade
equipaggiamento
criminalità

- segue

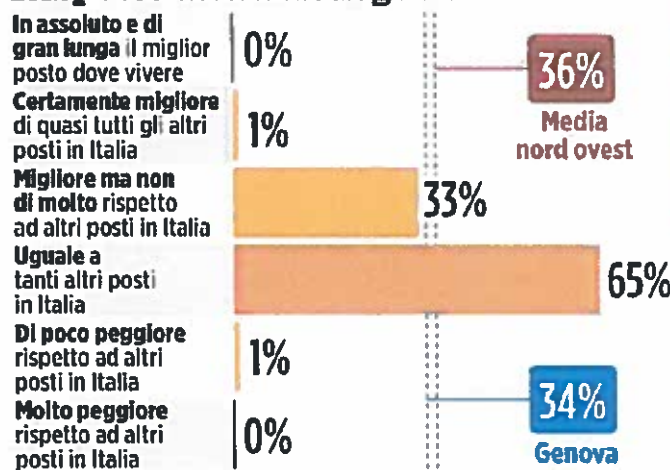
Livello di conoscenza del territorio



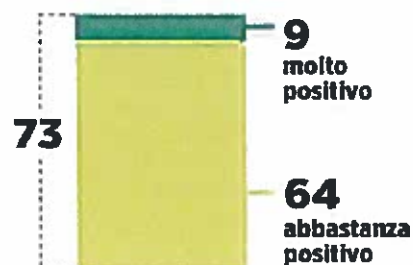
Soddisfazione riguardo alle istituzioni locali



Rispetto ad altri luoghi...

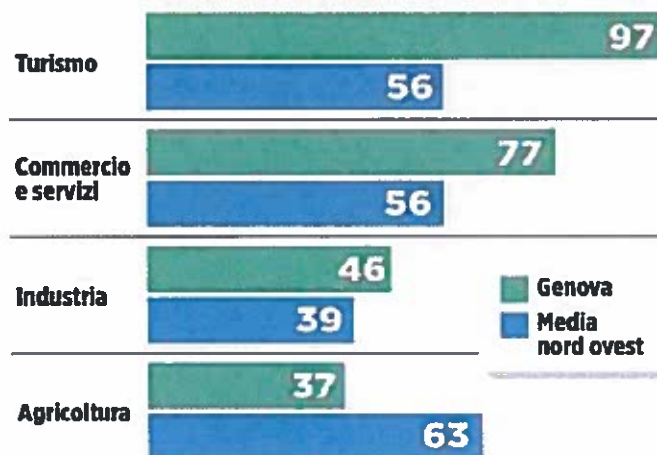


La percezione di sicurezza

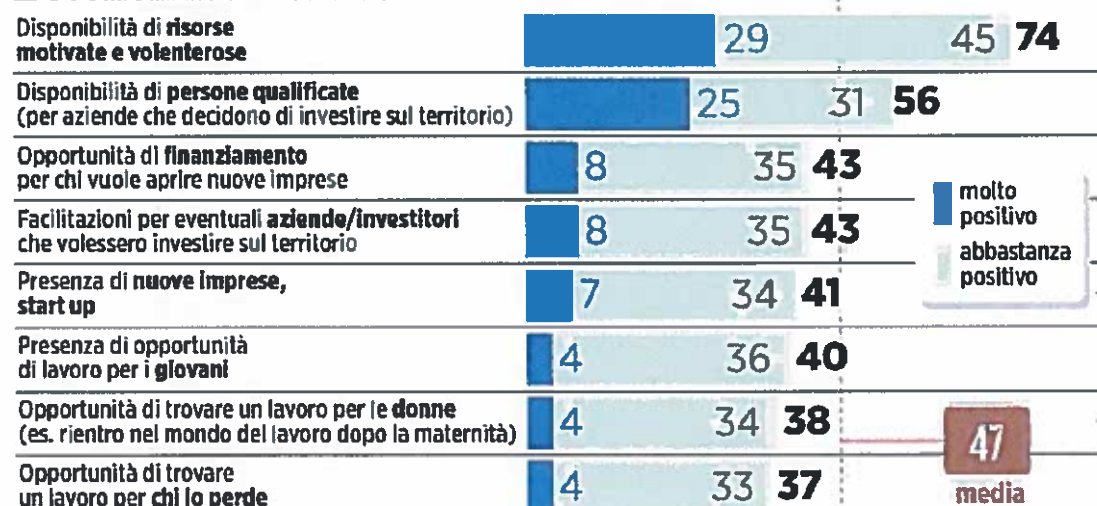


- segue

I punti di forza del territorio

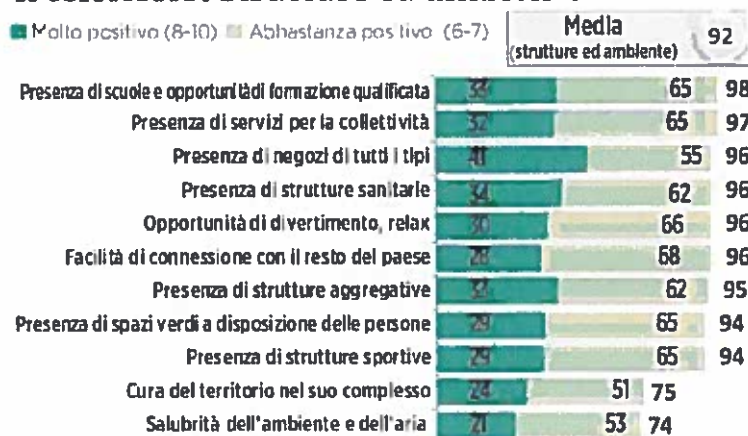


L'economia del territorio

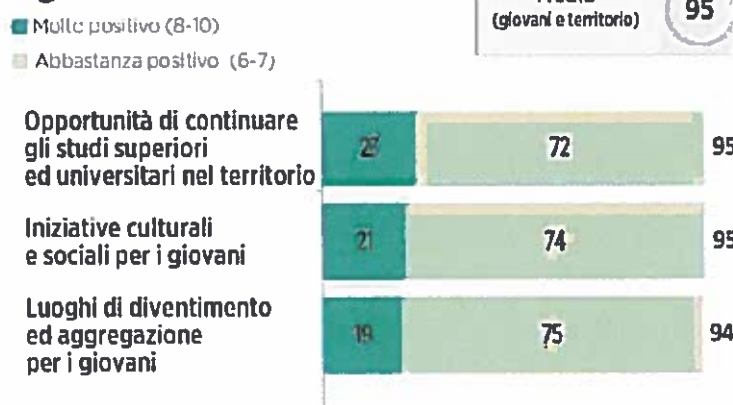


- segue

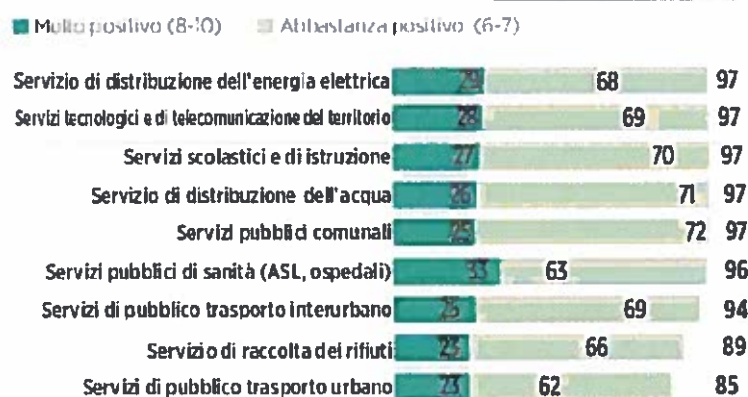
Il territorio: strutture ed ambiente



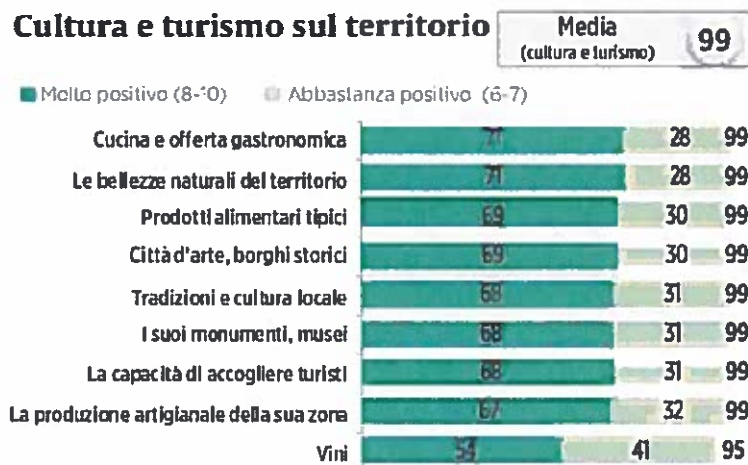
I giovani ed il territorio



I servizi del territorio



- segue



Il presidente dell'Adsp dell'Alto Tirreno si presenta alla comunità piombinese. I Porti di Livorno e Piombino alla ricerca di una nuova vision



Corsini: chiedo la vostra fiducia, insieme faremo le scelte giuste per il futuro

Il congedo di Luciano Guerrieri: "Ringrazio tutti. Lascio al nostro porto un futuro in cui credere"

Piombino, 8 marzo 2017 – "Piombino ha dato prova in questi anni di aver creduto nella propria rinascita e assieme a Livorno può ambire ad acquisire una dimensione più ampia di quella prefigurata dalla legge di riforma della 84/94. A chi è abituato a traguardare nuovi orizzonti, a chi ritiene che i due porti possano fare insieme massa critica e gestire in modo sinergico i traffici più importanti, chiedo fiducia: lavorerò perché non ci siano porti di serie A e di serie B. Dobbiamo dotare il sistema dell'Alto Tirreno di una nuova vision; cominceremo a discuterne seriamente non appena si saranno insediati i nuovi organi di governance dell'Adsp".

È questo il concetto chiave espresso dal presidente designato dell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno, Stefano Corsini, nella sua prima uscita pubblica a Piombino. Nel quartier generale dell'ormai ex Port Authority, il commissario uscente Luciano Guerrieri ha radunato tutto il cluster locale per dare il benvenuto all'ingegnere romano e per dire arrivederci: "Dopo tanti anni si chiude per me una lunga esperienza di collaborazione, e con essa si conclude anche l'era delle Autorità Portuali così come le conosceamo" – ha detto Guerrieri.

L'ex numero uno di Palazzo Cisp ha ricordato quanto di buono fatto in questo lungo periodo di commissariamento: "Abbiamo approvato il nuovo Piano Regolatore Portuale, abbiamo realizzato opere importanti, come il nuovo molo foraneo e il canale di accesso, e abbiamo quasi ultimato il prolungamento del molo sopraflutto. Tra Piombino e l'Isola d'Elba sono stati realizzati investimenti per circa 240 milioni di euro. Si è trattato di un lavoro che ha dato risultati importanti e in tempi ragionevolmente brevi":

Guerrieri guarda alle tante scommesse vinte, a cominciare dalla realizzazione del moderno polo di demolizioni navali. Sa che in porto si stanno registrando segnali importanti di cambiamento ("Ci sono imprese che oggi stanno e vogliono continuare ad investire a Piombino, come ArcelorMittal, la nuova Solmine, e la Dalmine, alla stessa PIM"), ma è anche consapevole del fatto che le sfide da vincere sono ancora molte. E per l'ex numero uno dell'APP sono tutte partite che vanno giocate con la stessa determinazione con cui la comunità di Piombino riuscì a sollevarsi dalle ceneri della seconda guerra mondiale: "La battaglia di Piombino del 10 settembre del 1943, che si è svolta in porto, è stata riconosciuta come un atto di resistenza della nostra città alle forze navali tedesche. In quella situazione drammatica, con lo scalo portuale praticamente distrutto, riuscimmo a trovare le forze per andare avanti. La situazione attuale non è paragonabile a quella di allora, ma esattamente come allora abbiamo davanti a noi una battaglia di grandi dimensioni".

-segue

Il commissario uscente pensa al momento di difficoltà in cui si trova oggi tutta l'area piombinese, pensa per esempio alla vicenda Aferpi, "di cui si stanno occupando le istituzioni", ma richiama l'ottimismo della volontà: "Se lo scalo portuale piombinese ha oggi un futuro lo dobbiamo anche al primo presidente dell'Autorità Portuale di Piombino, Tullio Tabani e al suo segretario generale, Stelio Montomoli. È grazie a loro se oggi possiamo provare a lanciare il sistema dell'Alto Tirreno verso nuovi importanti obiettivi e credo che siano state già costruite le basi per sviluppare una nuova competitività".

La parola è passata quindi agli operatori, che hanno tutti ringraziato Luciano Guerrieri per l'ottimo lavoro svolto. Si sono susseguiti negli interventi Piero Neri (Ft.Ili Neri e Pim); Carlo Torlai (Compagnia Portuale di Piombino), Simone Angella (Filt-Cgil) e Laura Miele (Asamar). Anche il vice sindaco di Piombino, Stefano Ferrini, ha voluto ringraziare l'ex commissario dell'APP e ha aggiunto: "quella prefigurata da Corsini è una sfida non semplice. Faremo sentire al nuovo presidente tutta la vicinanza dell'amministrazione comunale. Caro Presidente, noi faremo la nostra parte. Può contare su di noi".



Stefano Corsini, Luciano Guerrieri e Stefano Ferrini

IL VICESINDACO FERRINI

«Grazie per le opere realizzate da qui riparte Piombino»

DI PIOMBINO

Il vicesindaco **Stefano Ferrini** ha voluto ringraziare pubblicamente **Luciano Guerrieri** per il lavoro svolto in questi anni.

«Il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Livorno Piombino **Stefano Corsini** è venuto al porto per presentarsi. A lui, il Comune di Piombino, col sindaco **Massimo Giuliani**, vuol fare un sincero e sentito in bocca al lupo per il nuovo lavoro che si accinge a fare. Una sfida grande, difficile, ma l'unica possibile per affrontare la competitività internazionale che non può fondarsi sul piccolo cabotaggio di singoli porti separati ed in guerra tra loro. Sinergia e competitività, ognuno con le sue caratteristiche ed ognuno con le sue aspettative, ma esattamente alla pari tra le due realtà. Ma nel fare questo augurio e ribadire questo impegno a contribuire al lavoro del nuovo presidente, non posso non ricordare e ringraziare il presidente uscente **Luciano Guer-**

rieri per tutto quello che ha fatto. Oltre 240 milioni di investimento, un porto col fondali a - 20 metri (unico insieme a Gioia Tauro, Trieste e Taranto), lavori completati in pochissimo tempo, nuove imprese che si sono già insediate e che presto inizieranno le loro produzioni ed attiveranno i loro traffici, la crocieristica come settore su cui puntare (inimmaginabile solo 5 anni fa), l'impegno costante per le infrastrutture viarie come la 398 (che nel suo primo tratto vedrà iniziare i lavori entro il 2018 grazie all'impegno del viceministro **Riccardo Nencini**, compresa la bretella di collegamento alle nuove banchine finanziata direttamente **dalla Regione Toscana**), la capacità di motivare sempre una struttura efficiente e capace. Insomma, una passione per il suo territorio, una visione sempre di lungo periodo e rivolta agli interessi generali e comuni, accompagnate da una grandissima professionalità. Per questo grazie Luciano, di cuore».

AUTHORITY

Tutte le spine per Corsini al via

Caos riforma: avvicendamento fra intoppi e dietrofront
Poi i tre bandi-chiave: maxi-Darsena, Porto 2000 e bacini

di Mauro Zucchelli

► LIVORNO

Già era abbastanza singolare che l'incarico di commissario affidato al presidente **Giuliano Gallanti** sia andato avanti nonostante fosse scaduto da mesi, adesso al vertice dell'**Authority** abbiamo il quasi-presidente **Stefano Corsini** che si muove come se fosse di fatto già al timone dell'istituzione benché la firma del decreto non sia ancora arrivata. Del resto, questa nomina – che mette in moto la riorganizzazione delle Autorità portuali di Livorno e di Piombino in un unico ente – ha marciato più lentamente della moviola tv: è il 19 dicembre quando il ministro **Graziano Delrio** annuncia su chi ha intenzione di puntare (e il governatore **Enrico Rossi** è preso un po' in contropiede ma fa capire di non vedere storto la figura di Corsini). Solo che bisogna quasi arrivare a Befana prima che arrivi l'intesa formale da parte della Regione.

A quel punto si passa all'ok delle commissioni parlamentari ma c'è la pausa natalizia e le vacanze sono più lunghe di quelle dei liceali, dunque bisogna aspettare metà gennaio anche soltanto per veder calendarizzare il parere: per quanto siano tutti d'accordo, anche l'iter parlamentare va a passettini. Non basta: sembra tutto finito ma è necessario che il segretario generale di Palazzo Chigi confermi la messa in aspettativa dell'ingegner Corsini dal proprio posto di lavoro come dirigente dell'apparato tecnico nell'area Cipe.

C'è da sperare che non debbano passare due mesi e mez-

zo com'è accaduto nel 2011 per Massimo Provinciali, che doveva far mettere nel freezer il proprio posto di direttore generale al ministero: nomina a metà settembre, il via libera arriva a quasi a fine novembre.

LE "CHIAVI" DELLA NOMINA

Se gli esami non finiscono mai, figuriamoci i paradossi. L'incarico di Provinciali come numero due dell'ente ha come scadenza il 31 marzo. E poi? Solo il nuovo comitato di gestione può approvare la nomina del nuovo segretario generale. Peccato che non esista ancora: nessuno lo ha ancora nominato.

Già, perché con l'istituzione della nuova **Authority** di sistema Livorno-Piombino cambia anche l'identikit degli organi che governano la portualità: e, fra questi, il comitato di gestione che sostituisce il comitato portuale. Escono di scena i rappresentanti di sindacati e imprenditori, restano in campo solo le nomine della Regione, del Comune di Livorno e di quello di Piombino, oltre che della Capitaneria. Ma, appunto, bisogna far ripartire la ruota d'accapo con un nuovo round di nomine. Nel convegno organizzato dal Tirreno tanto il sindaco M5s livornese **Filippo Nogarin** quanto quello Pd piombinese **Massimo Giuliani** hanno annunciato di avere in testa un candidato ma di non volerne fare il nome, probabilmente per non farlo finire nel tritacarne del toto-numine.

Però stavolta non basta indicare un nome di fiducia: la nuova normativa richiede per i componenti del comitato di gestione gli stessi requisiti di competenza e esperienza richiesti per il presidente. Tra-

dotta: non ci può andare chiunque.

L'Autorità anti-corruzione ha respinto al mittente l'idea di diventare una sorta di "tribunale delle competenze": si esprimerà sulla incompatibilità e sulla inconferibilità ma non sulla sussistenza di requisiti di competenza specifica. E questo spalanca la porta a due problemi: 1) una babele giuridica per acclarare se davvero questo o quel requisito siano sufficienti a soddisfare la "competenza" richiesta; 2) l'inconferibilità è una categoria retroattiva che spinge lo sguardo indietro e tende impossibile af-

fidare l'incarico a chi negli ultimi due anni abbia avuto un certo tipo di ruoli). Come dire: non sarà affatto facile trovare i nomi del comitato portuale.

IL CASO DI CIVITAVECCHIA

La riprova è in quel che è accaduto a Civitavecchia. L'Autorità dell'ex pm **Raffaele Cantone** ha bocciato per conflitto d'interesse la nomina dell'ex presidente dei portuali **Enrico Luciani** che la Regione aveva designato come proprio uomo nel "comitato" della nuova **Authority**. Ne consegue che difficilmente potrebbero rientrare dalla finestra (tramite nomine da parte di Regione, Comuni o Capitaneria) gli esponenti delle forze sindacali o imprenditoriali che la riforma aveva messo fuori dalla porta del comitato portuale nuova versione.

Non è escluso che ci si possa trovare a fare i conti con un ginepraio giuridico: il presidente della nuova Autorità di sistema costretto a navigare a vista insieme ai vecchi comitati portuali delle vecchie **Authority** esiste, forse in un maxi-comi-

tato unico o più probabilmente con due distinti comitati, l'uno relativo a Livorno e l'altro riguardante Piombino.

Di più: non è escluso che il duello in casa Pd con la fuoriuscita del governatore dal partito possa avere conseguenze anche sugli organi delle istituzioni portuali. Ad esempio, davvero potrebbe dirsi costituito il nuovo comitato di gestione se Firenze tardasse, deliberatamente o no, a indicare il nome di propria competenza? Ed eventualmente quanti mesi ci vorrebbero per uscire dall'impatto giuridico?

IL DECRETO RIMANGIATO

Nel frattempo, a ingarbugliare ancor di più lo scenario c'è il (doppio) decreto relativo all'incarico a Provinciali: prima la proroga di altri tre mesi con il provvedimento n. 45, tempo poche ore e col provvedimento n. 47 arriva la revoca.

Nelle motivazioni del primo decreto, il commissario Gal-

lanti mette l'accento su tre aspetti: 1) l'unanime apprezzamento per Provinciali; 2) le precedenti proroghe erano state «adottate all'unanimità»; 3) «non è stato ancora nominato il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale né sembrano prossimi i tempi per la nomina del Comitato di gestione».

Poco più tardi, si ridene «superata la necessità di prorogare l'incarico» oltre il 31 marzo. E la ragione messa nero su bianco è questa: sono state «acquisite assicurazioni sulla avvenuta predisposizione degli atti volti alla formalizzazione del decreto di nomina del Presidente dell'Autorità di si-

stema portuale del Mar Tirreno settentrionale nonché della plausibile rapida indicazione da parte degli enti deputati dei componenti del Comitato di gestione».

ITRE BANDI NEL MENÙ

Sarà una lunga transizione, insomma: e tutto quel che è stato detto fin qui racconta che non sarà semplice. Ma presto o tardi - fra un anno? - usciremo da questo traghetamento che sembra non finire mai. C'è allora da mettere sul piatto anche qualche tema di merito: a cominciare dai tre maxi-bandi che hanno il compito di ridisegnare il futuro del porto.

Stiamo parlando di: 1) l'espansione a mare con la maxi-Darsena; 2) la privatizzazione della Porto 2000, cioè lo scalo crociera & traghetti; 3) la concessione dei bacini.

Da non dimenticare che l'avviso per richiamare l'attenzione degli operatori privati interessati a investire nel project financing è stato prorogato a fine maggio.

Non è un segreto che Corsini, con le proprie competenze di ingegnere sul fronte delle grandi infrastrutture, sia stato mandato a raddrizzare le sorti di una grande opera che la Regione, con delibera di giunta, aveva chiesto di rimettere sui binari giusti.

Ma è l'esito della gara della Porto 2000 la prima cosa che l'ingegnere romano troverà nel menù appena seduto a Palazzo Civico. Già aperte le buste, entro fine settimana è in vista l'ultima riunione della commissione giudicante che si sta occupando dell'offerta tecnica. Poi il break con Livorno in vetrina al Seatrade in Florida, il più importante appuntamento del business crociera. Comunque, la gara è in dirittura d'arrivo: in lizza tre cordate di big del settore.

Non meno importante - anzi, politicamente incandescente dopo gli attacchi del sindaco Nogarini - è la soluzione del rebus bacini. Era quasi completato l'iter della gara per affidarli quando, nell'agosto di due anni fa, il crollo della nave Urania Cnr aveva ucciso un operaio e creato seri danni all'infrastruttura. Da allora il bacino è rimasto sotto sequestro e tutto è finito sotto naftalina. Dagli ultimi rilievi risulta che i danni potrebbero essere

relativamente limitati: dunque, sarebbe l'Authority ad accollarsi il costo della riparazione e si potrebbe passare direttamente all'apertura delle buste. Insomma, non ci sarebbe da ricominciare dall'inizio l'appalto riscrivendolo d'accapo con l'inserimento degli oneri della riparazione del guasto a carico del vincitore.

GRAZIE AL MICROTUNNEL

Questi sono i tre bandi-chiave per il futuro di Livorno. Ma fin dal primissimo sopralluogo l'ingegner Corsini ha messo gli occhi anche su altre due cose che metterà al centro della propria iniziativa.

Il primo tassello del puzzle è l'operazione microtunnel e quel che significa: la maxi-Darsena è un progetto indispensabile per rendere il porto accessibile alle navi porta-container al di sopra degli 8 mila teu e per avere a disposizione nuovi spazi per l'esplosione di traffici come le "autostrade del mare", i forestali, i project cargo o altro ancora. Il microtunnel serve a far passare sotto il fondale le condutture dalla Darsena Petroli alla raffineria Eni, così da poterli togliere da una delle sponde del Canale d'accesso e dunque allargarlo rosciandolo una striscia di banchina.

E l'altro elemento? È la costruzione di una offerta strategica che faccia delle "nozze" fra Livorno e Piombino qualcosa di più di una aggregazione burocratica. È questo un aspetto che Corsini sembra aver ben chiaro fin dai primi convenevoli con il cronista: e non soltanto Piombino ma anche l'isola d'Elba.

CEPRODUE CHE RISPONDE



L'ingegner Stefano Corsini, futuro presidente

Cambio in Cilp: Luca Becce passa la mano Padova il nuovo amministratore delegato



Cambio nella plancia di comando di Cilp, la società in cui Compagnia Portuali e la Ngl di Neri-Negri sono al 50%.

L'ingegner Aldo Padova diventa amministratore delegato mentre il resto del cda rimane inalterato: Marco Dalli (presidente, nella foto), Enzo Raugel (vicepresidente) e Nereo Marcucci (vicepresidente). L'ingegner Aldo Padova - spiegano da Cilp - ha iniziato la carriera professionale nell'ambito

della consulenza manageriale per poi specializzarsi nella logistica internazionale, sviluppando in prima persona importanti progetti di espansione in Italia e all'estero (in ultimo in Cina, India e Regno Unito) fino a diventare amministratore delegato in società del gruppo BCube. Padova prende il posto di Luca Becce, il cui futuro - si afferma - sarà «maggioremente impegnato in nuove e stimolanti sfide all'interno della gestione del terminal Tdt, per le quali facciamo i nostri migliori auguri».

OGGI LA PRESENTAZIONE A FIRENZE

Livorno in vetrina al Sea Trade

Nel progetto "Why Livorno" anche un video di Andrea Bocelli

LIVORNO

Il porto della nostra città rafforza la propria candidatura a porta di ingresso prioritaria verso la Toscana e le sue bellezze: parola della Regione Toscana, che oggi mette in vetrina a Firenze il progetto di marketing territoriale "Why Livorno". E con questa iniziativa – che vedrà la partecipazione anche di Andrea Bocelli con una speciale videopresentazione – che il porto labronico si presenta al Sea Trade Cruise Global, la fiera mondiale delle crociere a Ft. Lauderdale, in

Florida, dal 14 al 17 marzo.

I dettagli dell'iniziativa è promossa dal porto di Livorno attraverso la Porto 2000 col sostegno di Regione Toscana e Toscana Promozione Turistica. Alla presentazione saranno presenti l'assessore regionale al turismo **Stefano Cluoffo**, il direttore di Toscana Promozione Turistica **Alberto Peruzzini**, il presidente di Porto 2000 e segretario generale dell'**Authority Massimo Provinciali** e i rappresentanti della "Bocelli Farm House", **Luca Casini** e **Maurizio Lucci**, che hanno collaborato al progetto.



Massimo Provinciali



Andrea Bocelli

Toscana: Autorità portuale regionale, assegnate le risorse per spese correnti e investimenti

(FERPRESS) – Firenze, 8 MAR – “Per le spese correnti relative ai porti, nel 2017 l’Autorità portuale regionale avrà a disposizione € 650.000, cui si aggiungeranno € 477.000 per le spese di funzionamento dell’ente, € 585.000 per la manutenzione ordinaria e la gestione delle funzioni amministrative delle vie navigabili e altre risorse per gli investimenti previsti nei vari porti. A stabilirlo è stata la Giunta regionale toscana, che nella seduta di ieri ha approvato una delibera proposta dall’assessore alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli che assegna all’Authority le risorse necessarie per lo svolgimento del proprio Piano annuale delle attività e per gli investimenti programmati nel triennio 2017-2019”.

Lo comunica in una nota la Giunta regionale toscana che precisa di aver “stabilito la suddivisione dei fondi per le spese correnti tra i quattro porti commerciali regionali in carico all’Autorità: a Viareggio andranno € 465.000, Marina di Campo € 65.000, a Porto Santo Stefano € 65.000, all’Isola del Giglio € 55.000”.

Sul fronte degli investimenti, invece, sono stati previsti:

- per le vie navigabili € 100.000 sull’annualità 2017, € 300.000 sull’annualità 2018 e € 200.000 sull’annualità 2019. Le risorse per le vie navigabili saranno utilizzate anche per i lavori di dragaggio e movimentazione delle porte vinciane sul canale dei Navicelli, la cui gestione è recentemente passata all’Autorità portuale regionale;
- per il porto di Porto Santo Stefano € 100.000 per studi e attività volte all’attuazione del P.R.P nel 2017; € 240.000 per la riqualificazione del molo Garibaldi (2° lotto, suddivisi tra il 2017 -€ 40.000- e il 2019 – € 200.000-);
- per il porto di Viareggio sono stati destinati ad escavo e manutenzione straordinaria € 520.000 sull’annualità 2017, € 400.000 sull’annualità 2018 e € 400.000 sull’annualità 2019;
- per il porto dell’Isola del Giglio sono invece previsti per la riqualificazione della pavimentazione delle banchine € 40.000 sull’annualità 2017 e 200.000 sull’annualità 2018.

“Si ricorda che al porto di Marina di Campo – conclude la nota –, non presente tra gli enti che riceveranno finanziamenti in base alla delibera approvata ieri, sono stati assegnati nel dicembre 2016 € 340.000 euro per l’escavo delle aree portuali e che le procedure di gara per la realizzazione dell’intervento sono già in corso. Inoltre a Marina di Campo sono stati assegnati in passato due finanziamenti per l’adeguamento della diga foranea, rispettivamente di € 1.040.000 e € 850.000. I lavori inizieranno entro la fine del 2017”.

IL DIBATTITO SERGIO MUZI, RESPONSABILE PD PER IL PORTO: «QUESTA LA POSIZIONE UFFICIALE»

«Bacini di carenaggio, Benetti va salvaguardata»

LIVORNO - CRESCONO lodevolmente le iniziative e l'interesse dei cittadini livornesi sulla gara dei bacini di carenaggio il che - torna a scrivere il responsabile Pd per il porto Sergio Muzi - «se da un lato aumenta la sensibilità dell'opinione pubblica e delle istituzioni, dall'altra produce anche confusione e generalizzazione che non aiuta certo a comprendere le posizioni espresse dalle varie forze in campo». «Riteniamo quindi opportuno "per onestà intellettuale" intervenire nuovamente nel dibattito - scrive oggi Muzi - cominciando col dire che non si può fare "d'ogni erba un fascio": le forze politiche e sindacali che hanno partecipato alle ultime iniziative, hanno posizioni assai diverse tra loro, salvo condividere un impegno comune nel ricercare opportunità e occasioni di lavoro, a garantire la prosecuzione del sostegno al reddito per coloro che sono drammaticamente in scadenza e rischiano di non aver più risorse per vivere, a predisporre da subito piani di formazione correlati alle future esigenze (come anche emerso nel recente convegno della Cgil in Provincia).

«NEL MERITO dei contenuti, vogliamo ribadire che, così come esposto nell'ultima assemblea di "Vertenza Livorno" e precedentemente pubblicato sulla stampa cittadina - continua Muzi -, la posizione del Pd sulla gara dei bacini è chiarissima e non può prescindere: 1) dalla prosecuzione e conclusione della gara in tempi rapidi, non appena la magistratura toglierà il blocco, rifiutando qualsiasi ipotesi fantasiosa di variante al Piano regolatore portuale che farebbe slittare il tutto almeno di due-tre anni; 2) dalla salvaguardia di una realtà produttiva rappresentata dai cantieri Benetti, eccellenza mondiale nel settore, che assicura ingente occupazione locale e indotta; 3) dal rispetto della compatibilità tecnica e ambientale in armonia con l'ipotesi della relativa VAS che peraltro, nel futuro, non esclude affatto che alcuni parametri possano essere rivisti, rivalutati e magari corretti; 4) dal dispositivo tecnico-economico della gara, che prevede il ripristino funzionale dei bacini secondo il proprio piano economico-industriale mirato a due pos-

sibili scenari: riparazione-refitting di yacht o naviglio medio - piccolo».

«IN ENTRAMBE le ipotesi - prosegue -, secondo anche gli studi di fattibilità affidati a suo tempo al Rina, realisticamente si può ipotizzare un incremento medio della forza lavoro di circa 150-200 unità entro il quinquennio successivo (e non 800-900, come ipotizzato da altre forze politiche). Dunque, così come il gruppo Pd alla Regione, superando possibili steccati politico-ideologici e di convenienza, ha valutato e approvato positivamente la richiesta di approfondimenti sulla gara del compendio bacini (senza pregiudicare o rallentare l'iter) - conclude Muzi - a livello locale abbiamo aderito al recente pro-memorandum di "Vertenza Livorno" perché riprende largamente le sue motivazioni dimostrando plasticamente l'impegno concreto di tutta la filiera politico-istituzionale del Pd, al fine di ricercare tutte le possibili soluzioni sia per il sostegno al reddito che per la creazione di nuovi posti di lavoro.

A.F.



LA CONTESA Uno scorcio dei bacini di carenaggio

Crociere, attesa una riduzione per il 2017 Tiene Civitavecchia

A PAGINA 11



Bilancio e previsioni per il 2017 elaborati dalla società Risposte Turismo Crociere: settore in calo nel Mediterraneo

Civitavecchia si conferma leader in Italia e al secondo posto per passeggeri movimentati dopo Barcellona

Una riduzione del 7,1% dei passeggeri movimentati (imbarchi, sbarchi e transiti) nei porti crocieristici italiani (10,3 milioni) e del 9,6% delle toccate nave (4.500) nei medesimi scali, dovuta in particolare al minor numero di navi da crociera che scaleranno nei porti del Mediterraneo rispetto al 2016. Queste, in sintesi, le previsioni aggiornate del traffico crocieristico atteso in Italia nel 2017 (imbarchi, sbarchi e transiti) elaborate da Risposte Turismo - società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica - e contenute all'interno del nuovo "Speciale Crociere". Tali dati, frutto delle informazioni ottenute da 46 scali crocieristici, realtà nel 2016 rappresentative della quasi totalità del traffico passeggeri (99,8%) e delle toccate nave (97,4%), confermano, ampliandola, la previsione negativa per il traffico crocieristico annunciata a settembre a La Spezia in occasione della sesta edizione dell'Italian Cruise Day. Secondo le nuove previsioni, a fine anno potrebbe scendere da 4 a 3 il numero di porti capaci di movimentare più di un milione di passeggeri: Civitavecchia, (2,2 milioni, -5,9%), Venezia (1,4 milioni, -11,4%) e Napoli (1 milione, -23,4%). Secondo le elaborazioni nel 2017 il Mediterraneo potrebbe registrare la quota più bassa del totale mondiale più bassa degli ultimi 10 anni, pari al 15,5%, rispetto al 18,3% del 2016 e del 16,4% del 2007. Le previsioni per l'anno in corso vedono, al primo posto, i Caraibi (35,6%), seguiti dal Mediterraneo (15,5%) e dall'Europa extra Mediterra-



neo (11,5%). Tra le aree mondiali spicca la quota dell'Asia (10,9%) sempre più vicina al podio nonostante 10 anni fa fosse all'1,5%, a dimostrazione della crescita del mercato crocieristico in tale area geografica. Il report contiene anche la classifica dei primi 10 porti del Mediterraneo per numero di passeggeri movimentati nel 2016. L'Italia vanta ben 5 scali in classifica, con Civitavecchia al 2° posto (circa 2,3 milioni alle spalle di Barcellona con circa 2,7 milioni), Venezia al 4° (circa 1,6 milioni, alle spalle di Palma de Mallorca con circa 1,63), Napoli al 6° (circa 1,3 milioni), Genova all'8° (poco più di 1 milione) e Savona al 9° (circa 910 mila). Il 2016 si è chiuso, rispetto al 2015, con una sostanziale stabilità in termini di passeggeri movimentati (circa 11 milioni) e con una

crescita delle toccate nave, passate dalle 4.824 a 4.980 (+3,2%). Tali risultati sono frutto di una riduzione del numero di crocieristi che hanno scelto di imbarcarsi o sbarcare in Italia (scesi sotto la soglia dei 4 milioni) e di un aumento dei passeggeri in transito. I dati consuntivi 2016 relativi ai singoli scali crocieristici confermano Venezia quale primo homeport italiano (maggior numero di imbarchi e sbarchi), grazie a poco più di 1,4 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati, seguito da Civitavecchia e Genova, con, rispettivamente, circa 847 mila e circa 642 mila passeggeri movimentati. Relativamente ai crocieristi in transito, confermata ancora una volta la leadership di Civitavecchia (circa 1,5 milioni), seguita da Napoli (circa 1,2 milioni) e Livorno (circa 798 mila).

Porti Campani - Spirito: "Terminiamo le opere in corso"

NAPOLI - Oggi pomeriggio si riunisce l'**organismo di partenariato dell'AdSp del Mar Tirreno Centrale** composto dai rappresentanti delle forze economiche, sociali e dai rappresentanti degli operatori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. **Obiettivo della riunione la condivisione della versione finale del nuovo POT, Piano Operativo Triennale 2017-2019**, il documento di programmazione che stabilisce in uno scenario euromediterraneo, le direttrici di sviluppo integrato dei porti dell'AdSp. Si tratta del primo Piano Operativo, dopo l'approvazione della nuova legge di riforma della portualità, che delinea la strategia di sviluppo in un'ottica di sistema campano della portualità, puntando sui servizi e sull'intermodalità. Gli elementi focali del Piano riguardano gli investimenti e l'attuazione dei programmi fissati nel Grande Progetto, finanziati dalla UE e dalla Regione Campania per i porti di Napoli e Salerno: dragaggi, collegamenti stradali e ferroviari, infrastrutture fognarie e idriche. Il Piano arriva al termine di diverse sedute ad esso dedicate e dal primo confronto con l'organismo di partenariato composto da tutti i rappresentanti. L'intento dell'incontro di domani è condividere la versione finale con gli operatori prima dell'approvazione, a valle dell'incontro, da parte del Comitato e dell'invio del POT al ministro Graziano Delrio, includendo le osservazioni che risulteranno dal tavolo di partenariato.

*"Nasce con questo piano operativo- ha precisato Pietro Spirito- una programmazione di sistema portuale del Tirreno centrale integrando i porti della Campania per valorizzare le opportunità di sviluppo. **Obiettivo primario sarà quello di portare a compimento le opere infrastrutturali in corso in tutti i porti che rientrano nella sfera di responsabilità dell'Autorità. La nascita infatti del nuovo organismo deve servire a accelerare la realizzazione degli interventi in corso al fine di rendere***

-segue

maggiormente competitivo il sistema del Tirreno centrale rispetto alla portualità mediterranea

Ammonta a 141 milioni il piano di investimenti per lo scalo partenopeo, 73 milioni quelli stabiliti per lo scalo salernitano. Tra le opere ritenute di primaria importanza vi sono, per Salerno e per Napoli, **il piano dei dragaggi; il completamento della Nuova Darsena di Levante e il nuovo collegamento viario e ferroviario per lo scalo partenopeo;** per Salerno obiettivi primari sono **il completamento della “Porta Ovest”, l’allargamento della imboccatura del porto e la realizzazione di un nuovo terminal traghetti per traffico ro-ro;** per Castellammare di Stabia, il piano punta a valorizzare il porto **per l’attracco di mega-yacht e per il rilancio dell’industria cantieristica.**

“L’indirizzo strategico- ha affermato il Presidente Spirito- è potenziare il sistema campano, sistema portuale multipurpose, sostenuto da un bacino demografico ad alta densità di popolazione (14 milioni di abitanti) e dalla presenza di importanti poli produttivi, che si estendono dalla Campania alla Basilicata, alla Puglia settentrionale e al basso Lazio. La previsione di istituire zone economiche speciali (ZES), che coinvolgono i territori dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare, può rappresentare uno strumento di politica industriale rilevante per lo sviluppo economico della portualità, in quanto consentirebbe di ispessire e consolidare il tessuto produttivo regionale, attraendo l’attenzione delle compagnie armatoriali”.

Container da Salerno a New York, top player scelgono Gallozzi

Sono stati firmati gli accordi commerciali tra Salerno Container Terminal e "Ocean Alliance" e "The Alliance"



(ANSA) - SALERNO, 08 MAR - Container da Salerno a New York in quindici giorni: i "Top Player" dello shipping mondiale scelgono il Terminal del Gruppo Gallozzi (SCT). Sono stati, infatti, firmati gli accordi commerciali tra Salerno Container Terminal SpA e le due nuove mega aggregazioni dello shipping mondiale - "Ocean Alliance" e "The Alliance" - che hanno scelto il Terminal del Gruppo Gallozzi nel porto di Salerno quale approdo di riferimento nel Sud Italia. La prima comunicazione ufficiale al mercato è stata data dalla compagnia francese CMA-CGM che, insieme con le cinesi COSCO SHIPPING e OOCL e con la taiwanese EVERGREEN, dal prossimo mese di aprile renderà operativo il collegamento settimanale full container di "Ocean Alliance" con gli Stati Uniti (New York, Norfolk, Savannah, Miami). "In una fase di grande fermento del mercato americano - commenta Agostino Gallozzi, Presidente di Gruppo Gallozzi SpA - il collegamento marittimo tramite Salerno Container Terminal assicurerà ulteriori opportunità competitive alle aziende esportatrici della Campania e del Centro/Sud Italia, particolarmente nel comparto del food, ma non solo. Ad un anno di distanza dal lancio su Salerno del servizio di collegamento settimanale - in partnership con la tedesca Hapag Lloyd - con Australia, Cina (via Singapore), Sud Est Asiatico (via Port Kelang), India e Nord Europa, la CMA-CGM ha deciso di raddoppiare gli scali nel nostro porto premiando un'esperienza che si è rivelata positiva ed in sintonia con la domanda di approdi diretti nel Sud Italia". A breve anche l'altro grande consorzio mondiale - "The Alliance" - annuncerà i nuovi servizi offerti dal porto di Salerno. "The Alliance" - specifica Gallozzi - vede aggregate insieme le linee della tedesca Hapag Lloyd, con quelle delle giapponesi K Line, NYK, MOL e della taiwanese Yang Ming. Hapag Lloyd ha eletto Salerno quale proprio main regional port al servizio dei mercati del Meridione d'Italia, garantendo ben cinque approdi alla settimana (import ed export per tutti i continenti ed ogni area del Mediterraneo)". "In questo momento - sottolinea ancora Gallozzi - desidero anche fare riferimento alla capacità che abbiamo dimostrato di formare una straordinaria squadra composta da tante donne e uomini della nostra terra ed alla indispensabile scelta di condivisione degli obiettivi con tutto il cluster portuale. Sono questi gli elementi alla base del successo del nostro scalo che intende contribuire in questo modo al decollo della nuova piattaforma portuale di sistema del Tirreno Centrale, che la nuova Autorità guidata dal presidente Spirito si accinge a realizzare".

Informazioni Marittime

Salerno Container Terminal stringe accordi con Ocean e THE Alliance



Sono stati firmati gli accordi commerciali tra Salerno Container Terminal (Sct) e le due aggregazioni armatoriali "Ocean Alliance" e "The Alliance" che hanno scelto il terminal del gruppo Gallozzi nel porto di Salerno quale approdo di riferimento nel Meridione. La prima comunicazione ufficiale al mercato è stata data dalla compagnia francese Cma Cgm che, insieme con le cinesi Cosco Shipping, Oocl e la taiwanese Evergreen, da aprile renderà operativo il collegamento settimanale full container di "Ocean Alliance" con gli Stati Uniti (New York, Norfolk, Savannah, Miami). Il porto di New York sarà raggiungibile da Salerno in quindici giorni.

L'accordo con Ocean Alliance arriva a un anno dall'avvio del servizio settimanale di Cma Cgm con Hapag Lloyd che collega Australia, Cina (via Singapore), Sud Est Asiatico (via Port Kelang), India e Nord Europa. «In una fase di grande fermento del mercato americano - commenta Agostino Gallozzi, presidente di Gruppo Gallozzi SpA – il nuovo collegamento assicurerà ulteriori opportunità competitive alle aziende esportatrici della Campania e del Centro/Sud Italia, particolarmente nel comparto del food, ma non solo». Un bis a Salerno per Cma Cgm «premiando – commenta Gallozzi - un'esperienza che si è rivelata positiva ed in sintonia con la domanda di approdi diretti nel Sud Italia».

Il servizio di The Alliance verrà invece annunciato più avanti. L'alleanza vede aggregate la tedesca Hapag Lloyd, le giapponesi K Line, Nyk, Mol e la taiwanese Yang Ming. Hapag Lloyd ha eletto Salerno main regional port al servizio dei mercati del Meridione d'Italia, garantendo cinque approdi alla settimana (import ed export per tutti i continenti ed ogni area del Mediterraneo).

«La reputazione internazionale ed il livello qualitativo e competitivo raggiunto dai servizi terminalistici di Sct - sottolinea Gallozzi - sono il nostro punto di forza. È il frutto di un enorme e quotidiano lavoro che ci ha portato nell'ultimo anno a viaggiare senza sosta tra Europa ed Estremo Oriente con l'obiettivo di negoziare e definire importanti accordi con tutte le più grandi compagnie di navigazione del mondo che ora fanno rotta su Salerno unendosi alle tante altre importanti Linee che da anni hanno scelto le nostre infrastrutture portuali». «Ma in questo momento desidero anche fare riferimento - conclude Gallozzi - alla capacità che abbiamo dimostrato di formare una straordinaria squadra composta da tante donne e uomini della nostra terra ed alla indispensabile scelta di condivisione degli obiettivi con tutto il cluster portuale. Sono questi gli elementi alla base del successo del nostro scalo che intende contribuire in questo modo al decollo della nuova piattaforma portuale di sistema del Tirreno Centrale, che la nuova Autorità guidata dal presidente Spirito si accinge a realizzare».

Banchina torpediniere, si cambia

La Marina ha definito i termini del passaggio all'Autorità portuale. Così la riconversione

● Non ci sono ancora le firme ma il testo dell'accordo, almeno come bozza, col quale la Marina Militare cede all'Autorità portuale la banchina torpediniere, c'è. E la riunione di oggi a mezzogiorno in Prefettura del Tavolo istituzionale Taranto col ministro per il Mezzogiorno, Claudio de Vincenti, dovrà probabilmente servire a far compiere a quest'intesa un ulteriore passo avanti. L'obiettivo, infatti, è «incassare» il via libera del Tavolo istituzionale in modo che il testo, un volta condiviso da tutte le altre parti in causa, possa spianare la strada ad un accordo di programma. L'atto, in sostanza, che formalizzerà il passaggio della banchina di Mar Piccolo dalla Marina all'Autorità portuale.

Il disegno progettuale è noto: mettere a disposizione questi 750 metri di molo, in passato utilizzati per l'attracco delle navi militari, a disposizione della nautica da diporto e degli yacht. Il tutto finalizzato in chiave di rilancio turistico sia di un'area del Mar Piccolo che di una parte dell'Arsenale della Marina - quella non adibita alle manutenzioni navali - da trasformare in Museo storico. Su come «riconvertire» un pezzo di Arsenale, tecnici della stessa Marina e della Difesa stanno già lavorando da tempo con quelli della struttura di missione di Palazzo Chigi che segue l'andamento del Contratto di sviluppo per Taranto. Adesso è la volta della banchina torpediniere.

Per la ristrutturazione del molo non c'è ancora un progetto ma uno studio di fattibilità dell'Authority. Che stima che i lavori - tra interventi sulla banchina, messa in sicurezza e riqualificazione dei capannoni - costeranno circa 30 milioni. Non è ancora noto da dove verranno le risorse. E' presumibile che possano venire in parte dal Contratto di sviluppo, essendo un investimento per la città, e in parte da fondi propri dell'Authority. Ma questo si vedrà in seguito. Adesso l'importante è far «camminare» l'intesa Marina-Autorità portuale in modo che si possa arrivare quanto meno al progetto ed avere un'indicazione più precisa non solo sui costi ma anche sui

tempi di realizzazione. L'uso dell'infrastruttura sarà, come detto, nautica da diporto e yacht. Ridimensionata, invece, l'ipotesi originaria che prevedeva che alla stazione torpediniere potessero attraccare anche le navi da crociera, quelle che, con la compagnia Thomson Cruises, approderanno a Taranto da maggio. Per quest'ultime si è ritenuto più confacente l'approdo al molo San Cataldo, in area portuale, tenuto conto che qui l'Authority sta facendo costruire il nuovo centro servizi (6 milioni e mezzo) che sarà appunto il riferimento del traffico crocieristico. Da aggiungere che, in cambio della cessione della stazione torpediniere, la Marina avrà l'ok ai lavori per nuove opere - peraltro già previste - nell'attuale base di Mar Grande.

Nella riunione odierna del Tavolo istituzionale, il Comune e la Marina potrebbero porre anche un altro argomento: lo stato del ponte girevole. A seguito del crollo, nelle acque del canale navigabile, di alcuni pezzi del marciapiede del ponte, ieri Comune e Marina hanno effettuato un sopralluogo. Non c'è, allo stato, pe-

ricolo di staticità, ma la situazione del ponte girevole è egualmente critica. Si è deciso che il Comune adesso interverrà con lavori di emergenza ma quel che serve è pensare al dopo. E qui le ipotesi in campo sono due: o un nuovo ponte girevole, oppure una manutenzione straordinaria e strutturale dell'esistente. Nel primo caso si tratterebbe di spendere 3-3,5 milioni di euro, nel secondo, invece, 1,5. «Poi già la questione al Tavolo Taranto qualche tempo fa - commenta il sindaco di Taranto, Ezio Stefano -, ma quanto si è verificato ultimamente al ponte girevole, ci dimostra che non possiamo indugiare più e la questione non solo va ripresa ma anche affrontata sollecitamente».

[domenico palmiotti]

Informazioni Marittime

Finisce lo sciopero nel porto di Gioia Tauro

Il Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro riprende le attività **dopo quasi cinque giorni di fermo**. Lunedì notte gli operatori a terra del polo di trasbordo hanno riattivato le gru dopo uno sciopero contro il piano da 400 esuberi annunciato dall'azienda terminalistica. Il sindacato Sul si incontrerà in Prefettura a Reggio Calabria il 13 marzo con il terminalista per riprendere le trattative.

Porto di Gioia Tauro: i lavoratori sospendono lo sciopero



GIOIA TAURO – Hanno ripreso a lavorare la scorsa notte i circa 1.200 lavoratori del porto di Gioia Tauro che da cinque giorni scioperavano per protestare contro i 400 esuberi dichiarati dall'Mct, la società che gestisce lo scalo container.

I lavoratori hanno accettato l'invito rivolto loro dal prefetto di Reggio Calabria, Michele di Bari, tramite il sindacato Sul, a sospendere la protesta in attesa della riunione convocata per il 13 marzo per una trattativa non stop sulla vertenza.

I dipendenti hanno deciso di riprendere a lavorare malgrado la lettera di contestazione inviata loro da Mct con la quale gli è stato contestato di essersi assentati arbitrariamente dal posto di lavoro.

E De Vincenti oggi a convegno sul porto

● Il futuro del porto di Taranto al centro di un convegno, oggi dalle 15.30 al Castello aragonese, col ministro per il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti. Srm-Studi e ricerche per il Mezzogiorno, società del Banco di Napoli, presenterà lo studio dal titolo «Lo sviluppo strategico del porto di Taranto per l'economia della Puglia e dell'Italia». Dopo i saluti istituzionali del sindaco Ezio Stefano, del presidente della Provincia, Martino Tamburano, e di un rappresentante della Regione Puglia al posto del governatore Michele Emiliano, interverrà il presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Jonio, Sergio Prete. Mentre lo studio sullo scalo tarantino sarà illustrato dal direttore di Srm, Massimo De Andreis, e dal responsabile dell'ufficio Srm Maritime and Mediterranean Economy, Alessandro Panaro. Concluderà la prima parte l'intervento del ministro De Vincenti. Seguirà una tavola rotonda coordinata da Domenico Palmiotti, capo della redazione di Taranto della «Gazzetta del Mezzogiorno», con gli interventi di Gianpietro Strisciuglio, direttore commerciale e di esercizio di Rete Rfi, di Sergio Curi, del centro di ricerca sulla logistica dell'Università «Carlo Cattaneo», di Marco Spinedi, presidente dell'interporto di Bologna, di Andrea Caraffini di Warrant Group e di Alessio Muciaccia di Gts Logistics, grosso operatore privato dei trasporti.

Sviluppo strategico del porto di Taranto

TARANTO - "Lo sviluppo strategico del porto di Taranto per l'economia della Puglia e dell'Italia". E' questo lo studio che sarà presentato domani alle 15.30 al Castello Aragonese. In apertura i saluti del sindaco **Ippazio Stefàno**, del presidente della Provincia **Martino Tamburrano**; del presidente della Regione **Michele Emiliano**, l'introduzione sarà affidata a presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio, **Sergio Prete**. Quindi la presentazione del documento a cura di **Massimo De Andreis**, direttore Srm e di **Alessandro Panaro**, responsabile ufficio Smr Maritime and Mediterranean Economy. Interverrà il ministro della Coesione Territoriale e del Mezzogiorno, **Claudio De Vincenti**. A seguire la tavola rotonda, moderata dal giornalista **Domenico Palmiotti**, alla quale parteciperanno **Emanuele Grimaldi** (presidente Confitarma); **Gianpiero Strisciuglio** (direttore commerciale ed esercizio Rete Rfi); **Sergio Curi** (Centro ricerca sulla logistica dell'Università Carlo Cattaneo); **Marco Spinedi** (presidente Interporto di Bologna); **Andrea Caraffini** (Warrant Group srl); **Alessio Mucciaccia** (Gts Logistic spa).

Il Tirreno

edifici, infrastrutture, pale
eoliche ed elettrodotti.

CONVEGNO LIPU IN FORTEZZA

■ La Lipu con **Antoni**

Antoni organizzano per
domani dalle ore 9.30 alla
Fortezza Vecchia, il convegno
nazionale "Architetture e
fauna", come ricorre gli impatti
mortalità sulla fauna selvatica di